

2 x Nein

Nationalrat André Daguét erklärt, warum er zur Ausschaffungsinitiative und zum Gegen-vorschlag Nein sagt.

Seite 6



Der SGB will eine «AHVplus»

Am letzten Freitag und Samstag fand der Kongress des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes statt. Er war geprägt von sozialpolitischen Forderungen und Aufbruchsgest.

Seite 10



Tunneltroubleshooter

Franz Schmid ist Leiter Tunneloperating – er hält den Verkehr durch den Lötschberg-basistunnel aufrecht.

Seite 24

Den Schweizer Schifffahrtsunternehmen geht es nicht allen rosig

Wohin weht der Wind?

In der Schweiz ist es schwierig, die nötigen Mittel aufzubringen, um der Schifffahrt eine Zukunft zu sichern. Die Schifffahrt auf den Seen gehört aber zum öffentlichen Verkehr.

Der Bund hat sich aus der Schifffahrtsbranche zurückgezogen und überlässt den Entscheid über ein finanzielles Engagement den Kantonen und Gemeinden. Daraus entstehen überall unterschiedliche Situationen.

Auf dem Neuenburger- und dem Murtensee klagt das Bundesamt für Verkehr gegen die LNM wegen Verstößen gegen das Arbeitszeitgesetz. Manche Angestellte arbeiten tatsächlich während der Saison 14 bis 15 Stunden täglich, was natürlich klar gegen die gesetzlichen Bestimmungen ist. Die fehlende Unterstützung durch die öffentliche Hand führt zu solchen Missbräuchen auf dem Buckel des Personals.

Am Genfersee nehmen die Kampfmassnahmen der CGN-Angestellten für die Renovation des Dampfschiffes «Vevey» und gegen die vom Waadtländer Grossen Rat



Die Angestellten der CGN haben mit einer Aktion im September letzten Jahres um Unterstützung für die Schifffahrt durch das Waadtländer Parlament geworben.

ins Auge gefasste Aufteilung des Unternehmens unterdessen eine neue Wendung: Der Vorstand des SEV hat grünes Licht gegeben für einen

Warnstreik, dem ein unbefristeter Streik folgen könnte. *hes*

Dossier Seite 12

Abstimmung vom 28. November

Mehr Steuergerechtigkeit

Das Anliegen einer Gewerkschaft wie des SEV ist es normalerweise, für ein gerechtes Einkommen, also gerechte Löhne zu sorgen. Doch es gibt als Pendant auch die Gerechtigkeit auf der Ausgabenseite. Zusammen mit den andern Gewerkschaften kämpfte der SEV (vergeblich) dafür, dass

Grossverdiener auf ihrem gesamten Einkommen ALV-Beiträge zahlen müssen. Und er setzt sich auch dafür ein, dass alle einen angemessenen Beitrag an Steuern zahlen, wie dies auch die Verfassung vorsieht. Deshalb unterstützt er die Steuergerechtigkeitsinitiative der SP, die den für

die Kantone ruinösen «Steuernwettbewerb» bekämpft. Die Initiative will, dass Grossverdiener (über 250 000 Franken steuerbares Einkommen jährlich) mindestens 22% Steuern bezahlen müssen. In vielen Kantonen ist dies heute schon der Fall, aber einige Kantone überbieten sich mit niedrigen Steuern, um so Reiche anzuziehen. Die Folge sind schlechte staatliche Leistungen für alle und höhere Steuern für tiefe Einkommen. Der SEV empfiehlt daher, diese Initiative in der Abstimmung vom 28. November anzunehmen. *pan.*

ZUR SACHE

Es ist Herbst, Zeit der Lohnverhandlungen. Auch bei den KTU. Selten geht es hier nur um Löhne, die ja in dieser Branche nicht gar so schlecht sind. Dies wurde auch am SGB-Kongress wieder einmal klar; an dem eine Mindestlohninitiative lanciert wurde. Diese Initiative ist notwendig, denn allzu oft gibt es keine kollektiven

Argumente gewinnen an Überzeugungskraft durch die Mitgliederzahl der Gewerkschaft.
Barbara Spalinger,
Vizepräsidentin SEV

Arbeitsverträge, die das Lohnniveau sichern. Im öffentlichen Verkehr haben sich die Gesamtarbeitsverträge oder Firmenarbeitsverträge in den letzten Jahren gut etabliert. Und doch gibt es auch in unserem Bereich noch weisse Flecken. So hat bislang keiner unserer Sozialpartner beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) einen GAV. Anlässlich der diesjährigen Lohnverhandlungen ist dem SEV nun der Durchbruch gelungen: Bei der SZU werden im Februar die Verhandlungen für einen FAV aufgenommen, und bei der Forchbahn wird der Verwaltungsrat im Mai 2011 seinen Entscheid fällen müssen. Vor einem Nein müssen wir uns nicht fürchten: Bei einem Organisationsgrad von über 90% besteht ein eindeutiger Verhandlungsanspruch! Überall wo wir hohe Organisationsgrade haben, sind wir in der Lage, die Interessen der Arbeitnehmenden wirkungsvoll zu vertreten, denn am Tisch ausgetauschte Argumente gewinnen an Überzeugungskraft durch die Mitgliederzahl der Gewerkschaft. Der SEV steht hier sehr gut da und dies vor allem dank den Sektionen. Sie zeigen täglich am Arbeitsplatz, dass wir zusammen stark sind.

NEWS

HEUTIGE RANGIER-
BAHNHÖFE BLEIBEN

■ Auf den Rangierbahnhöfen der SBB-Division Infrastruktur sind heute alle Optimierungspotenziale ausgeschöpft, die «ohne einen tief greifenden Eingriff ins System Güterverkehr machbar sind». Dies sagte der Leiter Betrieb der Infrastruktur (I-B), Bruno Stehrenberger, am 25. Oktober. I-B schliesse daher bis Ende Jahr das Projekt «Strategie RB» ab, mit dem die kurzfristig möglichen Optimierungen ausgeschöpft wurden. Die verbliebenen RB-Standorte Basel, Buchs, Chiasso, Däniken, Lausanne und Limmattal «sind im Moment nicht infrage gestellt», betonte Stehrenberger. Wie die Güterverkehrsanlagen langfristig – d. h. bis 2030 – auszurichten sind, werde nun der Infrastrukturbereich Fahrplan & Netzdesign (I-FN) in einem neuen Projekt abklären.

NEUER PRÄSIDENT
FÜR SBB-PEKO

■ Die SBB-Personalkommission der Stufe Konzern hat Marcel Ruoss als Nachfolger des auf Ende Jahr zurücktretenden Präsidenten Fridolin Disler gewählt, und zwar für die restliche Amtsperiode bis 30. Juni 2011. Der 51-jährige Fachspezialist aus Buttikon SZ ist SEV-Mitglied und Co-Präsident der Peko Personenverkehr. In dieser Funktion, die er weiterhin ausüben wird, gehörte Ruoss der Peko Konzern schon bisher an.

WECHSEL BEIM SBS

■ Die Generalversammlung von Seilbahnen Schweiz (SBS) hat den Freiburger Nationalrat Dominique de Buman als neuen Präsidenten gewählt. Dieser ist Vizepräsident der CVP Schweiz und präsidiert seit August 2009 den Schweizer Tourismus-Verband STV. 1994 bis 2004 war er Freiburger Stadtammann. Im SBS sind rund 360 Seilbahnunternehmen aller Regionen der Schweiz Mitglied. Präsident war bisher Hans Höhener.

RÜCKTRITT
BEI SBB HISTORIC

■ Stéphanie von Erlach tritt auf Ende Jahr als Geschäftsleiterin der Stiftung Historisches Erbe der SBB zurück. Nach fünf Jahren in diesem Amt wird sie selbstständige Beraterin.

SEV-Vorstand behandelt an der Oktobersitzung gewichtige Geschäfte

Grünes Licht für Kampfmass

Der SEV-Vorstand genehmigt einen Warnstreik des Personals der Genferseeschifffahrt, falls dieser nötig wird. Sollte dieser keinen Erfolg zeitigen, kommt auch ein unbefristeter Streik infrage.

95 Prozent der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der CGN, der Schifffahrtsgesellschaft des Genfersees, sind gewerkschaftlich organisiert. Die VPT-Sektion Lac Léman kämpft seit Mitte 2009 für die Renovation der Flotte und inzwischen auch gegen die Aufspaltung der Gesellschaft. Die Waadtländer Re-

gierung will einerseits eine Firma, die mit modernen Schiffen den Tagesverkehr betreibt, und andererseits eine Stiftung, die sich um die historischen Schiffe kümmert. Auch wenn der Betrieb vorerst gemeinsam geführt werden sollte, befürchten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, dass damit der Abbau

der historischen Flotte und damit vieler Arbeitsplätze eingeläutet würde.

Breite Opposition gegen
Aufspaltung

Gegen die Aufspaltung stellen sich nicht nur die Gewerkschaften, sondern auch das Unternehmen, Arbeitgeberorganisationen, Touris-

AUS SAH WIRD SOLIDAR SUISSE

Was für Leute mittleren Alters noch selbstverständlich ist, verstehen Junge oft falsch: Der Name «Schweizerisches Arbeiterhilfswerk» wird heute oft als Hilfswerk an der Arbeiterschaft der Schweiz interpretiert, oder Leute meinen, das Hilfswerk organisiere Arbeitseinsätze. Dass es das Hilfswerk ist, wo sich die Schweizer Arbeiterinnen und Arbeiter solidarisch zeigen mit jenen, denen es noch schlechter geht, ist heute aus dem Namen nicht mehr ersichtlich. Im nächsten Jahr will sich das

SAH deshalb umbenennen zu Solidar Suisse, wie Geschäftsführerin Ruth Daellenbach dem SEV-Vorstand erklärte. Sie informiert die Gewerkschaften selbst und im Voraus über diesen Schritt, da die Arbeiterbewegung weiterhin die Basis des Hilfswerks bilden soll. Tests haben gezeigt, dass dieser Name richtig verstanden wird und auch geeignet ist, um Spenden hereinzuholen – dies besonders, wenn der bisherige Name «Schweizerisches Arbeiterhilfswerk» noch dabei steht. Solidar

ist als Marke bekannt, treten doch die gewerkschaftlich abgestützten Hilfswerke weltweit unter diesem Namen auf; mit der Ergänzung «Suisse» schaffe das SAH deshalb genau die richtige Identität, erläuterte Ruth Daellenbach. Der Namenswechsel dürfte auch zur Klärung beitragen, was die internationale Hilfe und die Arbeit in der Schweiz angeht. Seit der Aufteilung in die regionalen SAH-Gruppen und das international tätige Hilfswerk unter dem gleichen Namen besteht bei vie-

len Spenderinnen und Spendern Unklarheit. In Zukunft wird das Hilfswerk Solidar Suisse heissen, die in der Schweiz tätigen Gruppen jedoch SAH in Verbindung mit dem Orts- oder Regionennamen. Der SEV-Vorstand zeigte sich interessiert an der Entwicklung im SAH, er unterstützt den Namenswechsel. Der SEV wird weiterhin zu den Trägern des Hilfswerks zählen und seine Mitglieder zur Solidarität über Spenden und Mitgliedschaft anregen.

SBB lenkt in der Frage der Pikettzuständigkeit ein, ohne das Schiedsgericht abzuwarten

Einigung um Pikettregeln – ohne Schiedsgericht

Die Gewerkschaften können nicht via Personal-kommission umgangen werden, wenn es in Pikettfragen ums Geld geht. Das hat die SBB nun bestätigt und damit verhindert, vor Schiedsgericht zu unterliegen.

Die Vorgeschichte: Weil der Bundesrat die Verordnung zum Arbeitszeitgesetz geändert hatte, musste die SBB auf Anfang 2009 die Pikett-richtlinie neu überarbeiten. Dies tat sie nicht mehr mit den Sozialpartnern, sondern mit der Personal-kommission (Peko).

Das Vorgehen hatte allerdings zwei Schönheitsfehler: Erstens hatte die Peko bei diesem Geschäft nicht die erforderliche Mitentscheidung, sondern nur ein Mitsprache-

recht erhalten, und zweitens legte somit die SBB die Pikettentschädigungen faktisch alleine fest. Das aber kann sie nicht, und sie kann auch keine Zulagen mit der Peko aushandeln, dies ist Sache der Sozialpartner.

Eine Vereinbarung ...

Der SEV protestierte gegen beides, drohte mit dem Schiedsgericht und einer Klage an das Bundesamt für Verkehr, schlug dann aber der SBB vor, zum Thema Pikettentschädigungen Verhandlungen zu führen. So geschah es auch, und es kam zu einer Vereinbarung über die Mitentscheidung der Peko sowie die Festlegung von Pikettentschädigungen; damit schien das Problem vom Tisch.

... wird verletzt

Doch Anfang 2010 kam es zu neuen Mängeln: Die Divi-

sion Infrastruktur legte mit der Peko eine neue Pikettart «Mittel» fest (soweit so korrekt) – sie regelte aber auch gleich noch die Entschädigung, obwohl in der Vereinbarung festgehalten worden war, dass Pikettentschädigungen von den Sozialpartnern und im GAV auszuhandeln seien.

Fehler über Fehler

Nun hatte der SEV genug und rief im Februar 2010 das Schiedsgericht an, womit aber das Theater erst recht begann. Die SBB verzögerte das Verfahren und sistierte es schliesslich mit Hinweis auf die laufenden Verhandlungen zum GAV3+. Die SBB hat allerdings, ist das Schiedsgericht einmal angerufen, das Verfahren durchzuführen, wie es im GAV beschrieben ist.

Nun musste der SEV gar mit einer Klage beim Bundesverwaltungsgericht drohen,

um die SBB auf den rechten Weg zurückzuführen (Artikel in *kontakt.sev* Nr. 16/10).

Nach der Einsicht im Verfahren folgte bei der SBB nun auch die Einsicht in der Sache: Sie hat dem SEV angeboten, aussergerichtlich eine Einigung zu suchen, die die Vereinbarung von 2009 bestärkt. «Wenn sich die Parteien einig sind, braucht es den Aufwand einer Gerichtsverhandlung natürlich nicht», betont SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger und ergänzt: «Allerdings brauchte die SBB lange, bis sie die Ausichtslosigkeit erkannte!»

Damit ist nun eindeutig geregelt, dass sämtliche Fragen zu Pikettentschädigungen mit den Sozialpartnern, also in erster Linie mit dem SEV, zu regeln sind. Die Peko bleibt Ansprechpartner in organisatorischen Fragen; immer, wenn es um Geld geht, ist sie aber nicht zuständig. pmo

MEINE MEINUNG

Wie bitte, Bahnhof?

In Stuttgart verstehen sie nicht einmal mehr Bahnhof. Zehntausende gehen seit Wochen immer wieder auf die Strasse. Nicht wenige, die in ihrem zum Teil schon langen Leben noch nie an einer Demo waren. Sie wehren sich gegen das Projekt Stuttgart 21. Gegen die Verlegung des Bahnhofs unter die Erde. Der Widerstand formierte sich erst, als die Bagger kamen.

Am Projekt beteiligt sind das Land Baden-Württemberg, die Deutsche Bahn, die Stadt Stuttgart. Geplant wird seit Jahren. In Deutschlands bedeutendster Wochenzeitung «Die Zeit» heisst es dazu: «Seit 17 Jahren ist das Grossprojekt in Planung. Jedes denkbare Gremium, jedes erreichbare Gericht war mit dem Vorhaben befasst, alle haben zugestimmt, immer wieder haben die Bürger Parteien gewählt, die für den Bau eintraten. Aber die Legitimation hat das nicht gebracht, jedenfalls längst nicht genug.»

Der Bürgerprotest eskalierte zur eigentlichen «Schlacht» im Stuttgarter Schlosspark. Die Polizei setzte Wasserwerfer ein, Pfefferspray und Knüppel. Es gab viele Verletzte. Ein älterer Mann verlor das Augenlicht. Damit hatte niemand gerechnet. Der politische Katzenjammer ist gross. Die Fronten sind verhärtet. Beide Seiten sind in den Schützengraben. Ein Schlichter musste her. Der bekannte CDU-Politiker Heiner Geissler, 80, übernahm die heikle Mission. Bis Ende November soll sie abgeschlossen sein. Alles müsse auf den Tisch, müsse öffentlich werden: politische Beschlüsse, Studien, Gutachten. Kostenrechnung und so weiter. Die einen gehen von 4,5 Milliarden Euro aus, andere von zehn bis zwölf Milliarden. Heiner Geissler schliesst eine nachträgliche Volksabstimmung nicht aus. Sollte das Vertrauen anders nicht mehr zurückzuholen sein.

Das machen wir besser. 1989 hat der Bundesrat dem Parlament unter dem Titel Neue Eisenbahn-Alpentransversalen (Neat) eine Netzvariante mit je einem Basistunnel durch Gotthard und Lötschberg beantragt, 1992 stimmten 64 Prozent zu. 1998 nahm das Stimmvolk den Finanzierungsmodus an. Der Lötschberg-tunnel ist schon in Betrieb. Am 15. Oktober gabs im Gotthard den Durchschlag. Bei uns wird zuerst abgestimmt und dann gebaut. In Stuttgart ist es umgekehrt. Kein Wunder, verstehen sie dort nicht einmal mehr Bahnhof.

Helmut Hubacher



nahmen am Léman

musverbände und zahlreiche politische Parteien aller Ausrichtungen.

Dem Kanton Waadt wurde eine Frist gesetzt

In einer ausserordentlichen Generalversammlung haben die Mitglieder des SEV beschlossen, öffentlich vom Kanton Waadt zu verlangen, dass er bis Ende November entscheidet, dass das Dampfschiff Vevey renoviert und die CGN nicht aufgespalten wird. Andernfalls drohen sie mit weiteren Kampfmassnahmen. Denn sie haben schon vieles unternommen; am meisten beachtet wurde die Petition, die in diesem Sommer von über 44 000 Personen unterschrieben worden ist.

Warnstreik gegen den laufenden Personalabbau

Inzwischen sind die Folgen der Politik spürbar: Der Fahrplan 2011 wird mit weniger Leistung geplant, und auf Mitarbeitende wird Druck

INFO

Der Vorstand hat

- die Parolen für die eidgenössischen Abstimmungen vom 28. November gefasst: Wie der Schweizerische Gewerkschaftsbund empfiehlt auch der SEV sowohl **Nein zur Ausschaffungsinitiative** als auch **Nein zum Gegenvorschlag** und **Ja zur Steuer-gerechtigkeitsinitiative**.
- die Arbeitsgruppe zusammengestellt, die die Frage **einkommensabhängiger Mitgliederbeiträge** prüfen soll. Mitglieder sind SEV-Finanzverwalter Ruedi Hediger sowie Kurt Nussbaumer, VPT, Kurt Wyss, TS, Heinz

Schneider, RVP, und Josef Bühler, PV. Zusätzlich wird eine Vertreterin der Frauenkommission einbezogen, wie der Vorstand nachträglich entschied. Die Frage wird diskutiert, da die Delegiertenversammlung des VPT einen entsprechenden Antrag an den SEV gestellt hat.

- zur Kenntnis genommen, dass die SBB zu einem **Gespräch über die OR-Verträge** eingeladen hat. Der Bundesrat hat die SBB verpflichtet, die Personalverbände einzubeziehen, allerdings ohne Mitbestimmung.
- seine Arbeit am **Leitbild des SEV** fortgesetzt. pmo

ausgeübt, sich vorzeitig pensionieren zu lassen. Der Personalbestand ist rückläufig. Für den Vorstand SEV ist in dieser Situation klar, dass weiter Druck ausgeübt werden muss, falls die Waadtländer Regierung nicht endlich

einlenkt. Einstimmig gab er der Sektion VPT Lac Léman deshalb grünes Licht für weitere Kampfmassnahmen, also einen Warnstreik und – sollte dies noch nicht genügt haben – für einen unbefristeten Streik. Peter Moor

BILD DER WOCHE



Am letzten Freitag und Samstag fand in Bern der SGB-Kongress statt. Lautstark und lebendig machten die in grosser Zahl aufmarschierten Frauen auf ihre Anliegen aufmerksam. Unter ihnen auch SEV-Mitglieder, auf unserem Bild beispielsweise Vizepräsidentin Barbara Spalinger (oben links).

NEWS

GEGENVORSCHLAG
ZUR ÖV-INITIATIVE

Das Bundesamt für Verkehr BAV bereitet einen Gegen-vorschlag zur VCS-Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» vor, die dem öV statt wie bisher nur einen Viertel neu die Hälfte der Treibstoffzölle zur Verfügung stellen will. Dieser Idee wolle das BAV bis im Frühling ein neues öV-Finanzierungsmodell gegenüberstellen, schreibt die NZZ. Das BAV strebe eine «faire Opfersymmetrie» an, die sich grundsätzlich am Verursacherprinzip orientiere. Das Modell baue auf dem FinöV-Fonds auf. Hinzu komme u. a. eine stärkere Beteiligung der Reisenden.

NEUE, GRÖSSTE
SERVICEANLAGE

Der SBB-Verwaltungsrat hat einem Vorprojekt zur Erweiterung der Serviceanlage Zürich Herdern im Umfang von 117 Millionen Franken zugestimmt. Südlich der heutigen Anlage wird eine 420 Meter lange Halle gebaut. Dort sollen die im Mai für 1,9 Milliarden bestellten 59 neuen Doppelstockzüge für den Fernverkehr unterhalten werden, die ab Dezember 2013 schrittweise in Betrieb gehen.

NEUE «RITOM SA»

Das von der SBB bisher in alleiniger Kompetenz bewirtschaftete Wasserkraftwerk Ritom soll an eine neue «Ritom SA» übergehen. Daran beteiligt sich die SBB mit 75 % und der Kanton Tessin (bzw. dessen Elektrizitätswerk AET) mit 25 %.

KANTON JURA BEUGT
LOHNDUMPING VOR

Das jurassische Parlament hat ohne Gegenstimme ein Gesetz über den öffentlichen Verkehr beschlossen. Es verpflichtet öV-Unternehmungen, den Branchen-GAV bzw. bei dessen Fehlen die im Jura üblichen Arbeitsbedingungen einzuhalten. Die SEV- VPT-Sektion Jura hatte sich massgeblich dafür eingesetzt. Die Gemeinden bezahlen künftig 3 % mehr an den öV, andererseits bestimmen sie in der öV-Konferenz mit. Diese hat den Auftrag, die Verkehrserschliessung zu verbessern, um Wirtschaft und Tourismus zu fördern. Ein weiteres Ziel ist die Verlagerung von motorisiertem Individualverkehr zum öV. *jfm/FI*

Wie ist der Stand bei der Gütertochter des SBB-Konzerns?

SBB Cargo im Hoffnungslauf

Die Geschichte von SBB Cargo ist geprägt von Zäsuren, Neuausrichtungen und tief greifenden Reorganisationsen. Mit der Abtrennung des internationalen Geschäftes hofft die SBB, dass Cargo die ambitionierten Ziele erreicht. Ein Blick zurück und Ausblicke auf SBB Cargo und SBB Cargo International stellen das Prinzip Hoffnung infrage.

Die Sorgen mit SBB Cargo bzw. der früheren Division G reichen weit zurück in der Geschichte der SBB. Auch die vergangenen 10 Jahre waren geprägt von Veränderungen – in der Unternehmensstrategie, verbunden mit gravierenden Veränderungen für das Personal (siehe Kasten).

SBB Cargo International

Nun liegt die Struktur der neuen Unternehmung vor: In der vereinfachten Organisation sind die Schlüsselstellen weitgehend geklärt, die Besetzung der weiteren Stellen ist im Gange. Die Produktion wird beim SBB-Konzern eingekauft. Mitarbeitende haben sich auf die neuen Stellen zu bewerben. Die definitive Auswahl soll in der zweiten Novemberhälfte erfolgen. Eine Jobbörse unterstützt Stellenvermittlungen innerhalb und ausserhalb des Konzerns. Der Umzug an den Firmensitz in Olten ist in Planung. Individuelle Lösungen für spezielle Situationen und schwierige

CHRONOLOGIE SBB CARGO

2001 Verlegung des Geschäftssitzes nach Basel
Aufbau Cargo Deutschland
2002 Ankündigung eines Abbaus von 120 Stellen
2003 Kauf Güterbahnareal Badischer Bahnhof Basel
Ankündigung der Sanierung des defizitären Wagenladungsverkehrs (WLV) mit Abbau von 550 Stellen (später reduziert auf 350 Stellen).
Ankündigung der Reduktion von 120 auf 44 Teambahnhöfe
Einführung Rangieren mit Funkfernsteuerung
Pilotbetrieb Cargo Italien
2004 Übernahme des Güterverkehrs der RM
Gewinn eines grossen Anteils der HUPAC-Ausschreibung im Ausland
Gewinn der Ausschreibung für das Post-Netz Schweiz
Starker Leitungsausbau in Deutschland und Italien
2005 Neustrukturierung des WLV mit Ankündigung eines Abbaus von 560 Stellen
Ankündigung eines Abbaus

von 180 Stellen im Overhead
Erster Abbau von Subventionen
2006 Ankündigung Ausstieg aus IW Biel
Ankündigung Abbau von 220 Stellen im Bereich Rollmaterial
Ausbau Wagenladungsnetz im internationalen Bereich
Gründung Sibelit mit B Cargo, SNCF Fret und CFL
2007 Schaffung der Geschäftsbereiche INT (International), CH (Schweiz), ICH (Instandhaltung).
Ankündigung, Alstom übernehme das IW Biel – Anfang Dezember aber widerrufen.
Ankündigung des Abbaus von 70 Stellen im IW Bellinzona
2008 Wegfall der Trassenpreissubvention
Ankündigung eines Abbaus von 401 Stellen und Schliessung des IW Bellinzona. Abgewehrt durch einen fünfwöchigen Streik.
2009 Gründung Allianz Xrail
2010 Verselbstständigung von Cargo International
Ankündigung eines Abbaus von 150 Stellen

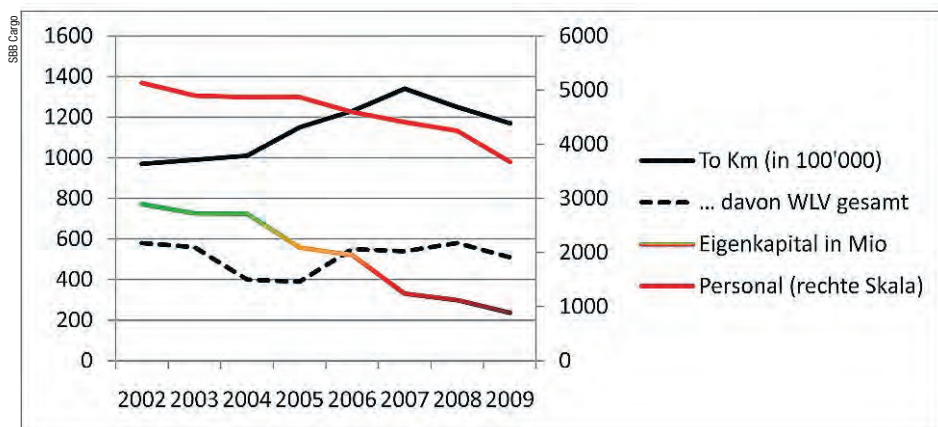
Platzierungen für Einzelne werden gesucht. Ein GAV für die Mitarbeitenden der neuen Unternehmung ist zugesichert und der Verhandlungsplan in Vorbereitung.

Für bisher dem GAV unterstellte Mitarbeitende sind aufgrund der gesetzlichen Nachwirkungsfrist von 12 Monaten bis zum Inkrafttreten des neuen GAV die bisherigen Anstellungsbedingungen garantiert. Noch umstritten ist, unter welchen Bedingungen externe Neuanstellungen erfolgen.

SBB Cargo ohne Bereich
International

Von der Ausgliederung des internationalen Geschäftes sind auch die übrigen Geschäftsbereiche von SBB Cargo betroffen. Nach Klärung der Schnittstellen und der definitiven Besetzung der Stellen bei Cargo International sind weitreichende Veränderungen im Wagenladungsverkehr und Overhead ab kommendem Jahr vorgesehen.

*Philipp Hadorn,
Gewerkschaftssekretär SEV
Leiter des Teams SBB Cargo*



KOMMENTAR

Mit der Ankündigung der SBB, eine neue Unternehmung Cargo International ohne den Abschluss eines GAV zu gründen, war der Start des neusten Reorganisationsprojektes von SBB Cargo gründlich missglückt. Dank deutlicher Intervention des SEV liegt nun eine Vereinbarung vor, die Verhandlungen für einen GAV zusichert. Schade, dass für dieses Einlenken seitens SBB ein Unterbruch der Verhandlungen für den GAV SBB/SBB Cargo sowie eine Petition des SEV erforderlich waren. Gerade die Empörung der über 1300 Mitarbeitenden, die die Petition innert kürzester Zeit unterschrieben, brachte den nötigen Druck auf die SBB, um diese Zusicherung vereinbaren zu können.

Der Prozess verläuft weiterhin schleppend. Auch wenn der Informationsaustausch im Zusammenhang mit Cargo International regelmässig und offen stattfindet, ist die Sozialpartnerschaft gegenwärtig schwer belastet. Noch fehlt das Versprechen der SBB, bis zum Inkrafttreten eines neuen GAV alle bisher dem GAV unterstellten Funktionen auch bei Neuanstellungen unter die Nachwirkungsfrist des heutigen GAV SBB Cargo zu stellen. In wenigen Wochen findet hierzu eine Aussprache statt. Noch hofft der SEV auf ein Einlenken der SBB. Deren Leitung wäre schlecht beraten, wenn sie noch vor der Aufnahme der Geschäftstätigkeit von Cargo International die Sozialpartnerschaft zum zweiten Mal aufs Spiel setzen würde.

Es ist zu erwarten, dass in diesem Zusammenhang oder aber später in Begleitung des GAV-Prozesses unsere Kolleginnen und Kollegen ihre Bedürfnisse offenzulegen haben. Der SEV ist nicht bereit, seinen Mitgliedern Abstriche bei den Arbeitsbedingungen aufzubürden. Nach all den Turbulenzen in der Struktur, der Organisation und den Führungsrisiken müssen wenigstens die Arbeitsbedingungen Sicherheit bieten – die unersetzliche Grundlage für den Erfolg der neuen Unternehmung. *Philipp Hadorn*

Ostschweizer VPT-Tagung in Tann bei Dürnten ZH

Verharmlosung oder nur halb so schlimm?

An der Ostschweizer VPT-Tagung zeigte sich das Dilemma der Gewerkschaften beim Thema Ausschreibungen deutlich: Ist alles halb so schlimm oder gibt es Ausschreibungen um jeden Preis, die zulasten des Personals gehen? Auch ein prominent besetztes Podium konnte noch keine Klarheit bringen.

Die Verantwortlichen der SEV-VPT Sektion VZO konnten fast 250 Gewerkschaftsmitglieder in Tann bei Dürnten begrüßen. Nach den üblichen Begrüssungen und Vorstellungen ging es rasch zur Sache.

Soziale Sicherheit unter Druck

Präsident Giorgio Tuti prangerte die aktuelle Sparhysterie an. Mit einer pessimistischen Darstellung der Finanzlage der öffentlichen Hand in Bund und Kantonen werde ein künstlicher Spardruck erzeugt, der sich vor allem in Vorstössen für Kürzungen bei der sozialen Sicherheit zeige. «Es braucht wieder mehr Ehrlichkeit und Anstand in der Politik!», forderte Tuti. Die Gewerkschaften nehmen diese Herausforderung an. So bringt der Gewerkschafts-

bund konkrete Vorschläge für Verbesserungen bei der AHV für tiefere Einkommen ein. Für die Sicherung der Arbeits- und Anstellungsbedingungen braucht es daneben (noch viel) mehr Gesamtarbeitsverträge. Der SEV hat hier ein sehr gutes Argument, denn der Organisationsgrad in den Betrieben des öffentlichen Verkehrs ist sehr hoch.

Zwingende Ausschreibungen

Gesprächsleiter Peter Moor leitete die Podiumsdiskussion ein, indem er die aktuelle Situation schilderte: Der Bundesrat hat eine Botschaft ans Parlament zu Ausschreibungen im öffentlichen Verkehr beschlossen. Diese verlangt bei neuen Linien zwingend eine Ausschreibung, bei der Erneuerung einer Konzession kann die Leistung ausgeschrieben werden. Max Binder, Präsident der nationalrätlichen Verkehrskommission, verwies auf Erkenntnisse aus früheren Diskussionen, die zeigten, dass Ausschreibungen richtige «Übungen» seien, die bei grossem Aufwand kaum Resultate brächten. Hier gelte es mit Augenmass zu reagieren.

Für Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes ZVV, agiert der ZVV bereits heute mit Augenmass. Das heisst konkret, dass im Normalfall nur neue

Leistungen ausgeschrieben werden. Bestehende Konzessionen werden nur ausgeschrieben, wenn nach vorgängigen Gesprächen die Qualitätsziele nicht erreicht werden oder der Preis immer noch nicht stimmt.

«Da kommen moderate Töne von Leuten aus der Praxis, die es also wissen müssen», meinte Vizepräsidentin Barbara Spalinger. Sie erwartet deshalb, dass diese Erkenntnisse auch in die kommenden Diskussionen einfließen werden.

Schreckgespenst GAV

Überrascht stellte Peter Moor fest, dass das ZVV-Gebiet eine «GAV-Wüste» ist. Dies bestätigte Edith Graf-Litscher, Nationalrätin und Gewerkschaftssekretärin des SEV, und sie verlangte insgesamt eine Abkehr von der Ideologie des freien Marktes und vom ZVV mehr Einsatz für die Belohnung der Leistungen des Personals. Barbara Spalinger erhofft sich im kommenden Jahr bei der SZU und der Forchbahn mit erfolgreichen GAV-Verhandlungen einen Durchbruch.

Dass es ein steiniger Weg werden könnte, zeigte sich an den Stellungnahmen von Max Binder und Franz Kagerbauer. Für Binder als Landwirt ist ein GAV «etwas Furchtbares». Er weichte diese Haltung in der Folge etwas auf, indem er betonte, dass er

Nagelprobe jetzt!

Das Reizthema Ausschreibungen hörte sich in den Aussagen der Herren Binder und Kagerbauer weit weniger schlimm, ja geradezu harmlos an. Ist dies zum Nennwert zu nehmen oder sieht es dann bei der ersten Möglichkeit zur Ausschreibung ganz anders aus? Der SEV muss hier die Nagelprobe verlangen. Es braucht jetzt einen Rahmen-GAV Bus im ZVV, damit die bisherigen internen Regelungen zu einem Vertrag werden und im Falle

einer Ausschreibung Klarheit herrscht. Die Versammlung verabschiedete dazu auch eine Resolution. Tatsächlich ist ein Rahmen-GAV, der bei Ausschreibungen die durchschnittlichen Löhne, die Arbeitszeit oder die Personalübernahme regelt, auch für Busbetriebe im ZVV kein unbekanntes Wesen. Die VZO haben nämlich unter den Bedingungen des Rahmen-GAV Bus des Kantons St. Gallen den Wettbewerb um den Stadtbus Rapperswil-Jona gewonnen. *Peter Hartmann, Regionalsekretär SEV Ostschweiz*

sich Bereiche vorstellen könnte, in denen ein GAV für beide Seiten Vorteile bringen könnte. Kagerbauer, als Direktor des ZVV Mitverursacher der Vorbehalte gegen GAV, zeigte sich weiterhin skeptisch. Er verwies auf den vom ZVV eingeschlagenen Weg, dass nach den gescheiterten Verhandlungen für einen Rahmen-GAV für das ZVV-Gebiet interne Regelungen erarbeitet wurden. Diese enthalten Minimal- und Durchschnittslöhne sowie Vorgaben zur Arbeitszeit; sie gelten als Richtschnur und können sich gemäss Kagerbauer durchaus sehen lassen.

Das im ZVV brandaktuelle Thema Sicherheit wurde durch Fragen aus dem Publi-

kum eingebracht. Neben erfreulichen Übereinstimmungen bei bereits eingeleiteten Massnahmen zeigten sich die bekannten grossen Unterschiede bei der Ausgestaltung des Randstundenkonzeptes.

Aktuelle Resolution

Kurt Nussbaumer, Präsident des Unterverbandes VPT, brachte abschliessend die Resolution zur Abstimmung, die Bus-Rahmen-GAV und Firmenarbeitsverträge fordert. Die einstimmig angenommene Resolution bringt es auf den Punkt: Mehr Sicherheit bei Ausschreibungen bringen nur gesamtarbeitsvertragliche Regelungen! *Pha*



Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer der VPT-Tagung folgen interessiert den Diskussionen beim Podiumsgespräch.



„Die Ausschaffungsinitiative ist nicht nur völkerrechtswidrig, sondern auch diskriminierend gegenüber Ausländer/innen, die in der Schweiz leben und arbeiten.“

Nationalrat André Daguët

«Ausschaffungsinitiative» und Gegenvorschlag sind politisch untaugliche Vorschläge

«Es braucht ein klares Signal gegen diese fremdenfeindliche Initiative»

Als «Wahlkampfschlager» benutzt die SVP die Initiative «Für die Ausschaffung krimineller Ausländer». Mit dem Schlagwort «Ausländerkriminalität» möchte sie die Ängste der Bevölkerung schüren und eine allzu billige und untaugliche Lösung präsentieren: ausschaffen!

BIO

André Daguët wurde 1947 in Lausanne geboren. Nach den in Bern und Engelberg besuchten Schulen studierte er an der Universität Bern Soziologie und Politologie. Er war Assistent am Seminar für öffentliches Recht der Universität Bern, ab 1980 Zentralsekretär von Amnesty International Schweiz, von 1986 bis 1996 Generalsekretär der SP Schweiz. Ende 1996 wurde er zum Mitglied der Geschäftsleitung, später zum Vizepräsidenten der Gewerkschaft SMUV gewählt, die auf den 1. Januar 2005 mit der GBL, dem VHTL und der unia zur Unia fusionierte. Pensionierung im letzten Jahr. Seit 2003 sitzt er für die SP des Kantons Bern im Nationalrat. Er ist Mitglied des Verwaltungsrates der Verlagsgesellschaft Work, der Zeitung der Unia. Bis zu seiner Pensionierung war er Gründungspräsident von Movendo, der gewerkschaftlichen Bildungseinrichtung. Daguët hat sich in der Politik stets als Vertreter der Gewerkschaften verstanden und engagiert sich deshalb vor allem für einen starken Sozialstaat, einen guten Service public und für den besseren Schutz der Arbeitnehmenden vor Kündigung und Diskriminierung. Daguët ist unverheiratet und lebt in Bern.

kontakt.sev: André Daguët, du lehnt die Ausschaffungsinitiative ab. Kannst du uns kurz deine Argumente gegen die Initiative nennen?

André Daguët: Die Ausschaffungsinitiative ist nicht nur völkerrechtswidrig, sondern auch diskriminierend gegenüber Ausländer/innen, die in der Schweiz leben und arbeiten. Und sie verschweigt, dass die Wegweisung straffälliger Ausländer schon nach heutigem Ausländerrecht möglich ist und in der Praxis sogar sehr oft vollzogen wird. Die Initiative ist verfassungswidrig und ohnehin so nicht umsetzbar, weil sie völkerrechtliche Verpflichtungen verletzt. Das Parlament hätte sie ungültig erklären müssen, doch die bürgerlichen Parteien waren dazu nicht bereit. Die Initiative passt bestens ins politische Schema der SVP: Sie ist fremdenfeindlich, vor allem gegenüber Menschen aus Ländern ausserhalb der EU. Sie instrumentalisiert die Ausländerfrage einmal mehr, um bei den Wahlen daraus Kapital schlagen. Gerade deshalb ist es so wichtig, engagiert gegen diese Initiative anzutreten.

Du lehnt nicht nur die Initiative, sondern auch den Gegenvorschlag des Parlamentes ab. Wäre denn dieser Gegenvorschlag nicht ein guter Kompromiss?

Wenn es tatsächlich ein guter Kompromiss wäre, könnte ich dahinterstehen! Der Gegenvorschlag ist ein äusserst schlechter Kompromiss; er übernimmt de facto die Forderungen der SVP-Initiative, allerdings mit einem wichtigen Unterschied: Er anerkennt, dass im Rahmen der Einzel-

„Die Leute mit dem Thema Ausländerkriminalität aufzuputschen, ist politisch inakzeptabel.“

fallprüfung zu klären ist, ob bei einer Wegweisung die Grundprinzipien der Verfassung und des Völkerrechts beachtet werden. Bei der SVP-Initiative erfolgen die Ausschaffungen automatisch, ohne Wenn und Aber, auch wenn diese völkerrechtswidrig sind. Dennoch: Der Gegenvorschlag liegt sehr nahe bei der Initiative.

Aber das Problem der kriminellen Ausländer besteht doch, oder bist du anderer Meinung?

Selbstverständlich gibt es Probleme mit der Kriminalität, ob es sich bei den Tätern um Schweizer oder Ausländer handelt. Aber die Leute mit dem Thema Ausländerkriminalität aufzuputschen, ist politisch inakzeptabel. Die Initiative wie der Gegenvorschlag verschweigen, dass auch unter dem geltenden Ausländerrecht kriminelle Ausländer/innen ausgewiesen werden können. Wenn ich die Praxis der Kantone anschau, stelle ich fest, dass jedes Jahr sehr viele Ausländer/innen nach Verbüsung ihrer Strafe auch tatsächlich ausgewiesen werden. Im Bericht der Eidgenössischen Kommission für Migrationsfragen, der Mitte Okto-

ber veröffentlicht wurde, steht, dass entgegen den Behauptungen der Initiant/innen schwer straffällige Ausländer praktisch in allen Kantonen nach Absitzen der Strafe konsequent ausgewiesen werden. Die Praxis sei in den letzten Jahren sogar zunehmend verschärft worden. 2009 sind rund 750 straffällige Ausländer mit einem normalen Aufenthaltsrecht in der Schweiz weggewiesen worden. Es geht hier also nicht um die sogenannten «Kriminaltouristen». Diese Zahlen machen deutlich, dass Initiative und Gegenvorschlag unnötig sind und lediglich das Ausländerrecht in einer unzulässigen Weise verschärfen.

Es ist tatsächlich so, dass der Gegenvorschlag vor allem deswegen ausgearbeitet wurde, weil das Parlament davon ausging, dass die Initiative im Volk gute Chancen hat. Doch wenn ein Gegenvorschlag dagegenhalten soll, müsste er aus linker Sicht politisch vertretbar sein. Und das ist nun mal nicht der Fall. Erstens trifft der Gegenvorschlag, entgegen den Behauptungen seiner Verfechter, nicht nur Schwerstkriminelle, sondern auch andere straffällige Ausländer/innen, die im Verlaufe von zehn Jahren wiederholt kleinere Delikte begangen haben, sofern diese zusammengerechnet mehr als zwei Jahre ergeben. Und das Schlimmste: Es kann auch Ausländer und Ausländerinnen treffen, die in der zweiten oder sogar dritten Generation in der Schweiz leben und arbeiten, also hier geboren und aufgewachsen sind. Deshalb lehne ich diesen Gegenvorschlag ebenso vehement ab. Das geltende Recht macht einen klaren Unterschied zwischen Ausländern, die in der Schweiz niedergelassen sind und jenen, die einen anderen Aufenthaltsstatus haben. Die Hürde zur Ausweisung ist für Menschen mit Niederlassungsbewilligung zu Recht viel höher. So nicht beim Gegenvorschlag und

Nun gibt es aber auch Gegner der Initiative, die sich für ein Ja zum Gegenvorschlag aussprechen, um damit die Annahme der Initiative zu bekämpfen.

INTERVIEW



André Daguet in seinem Büro in der Zentrale der Gewerkschaft Unia.

schon gar nicht bei der Initiative. Da geht doch jegliches politische Augenmass verloren. Für mich als Sozialdemokrat ist das nicht akzeptabel.

Linken gegenüber wird immer wieder hervorgehoben, dass der Gegenvorschlag die aktive Integrationspolitik in der Verfassung verankern würde, deshalb müssten auch sie dem Gegenvorschlag zustimmen.

Dieser viel gerühmte Integrationsartikel, der in der Verfassung verankert werden soll, ist nur ein Zückerchen, um den Gegenvorschlag der Linken schmackhaft zu machen. Dieser Artikel ist an sich überflüssig, denn die aktive Integration ist bereits im neuen Ausländergesetz, das seit 2008 in Kraft ist, klar verankert. Wie gut unsere

Integrationspolitik ist, hängt vom politischen Willen, nicht vom Gesetz ab. Es ist doch so: SVP und grosse Teile der Bürgerli-

„Das Parlament hätte die Initiative für ungültig erklären müssen, doch die bürgerlichen Parteien waren dazu nicht bereit.“

chen haben gar kein Interesse an einer aktiven Integrationspolitik, denn die kostet auch etwas. Und das läuft quer zur Sparpolitik der Rechten.

Auch wenn jemand, wie du es empfiehlst, Nein zur Initiative und Nein zum Gegenvorschlag stimmt, bleibt die Frage, ob man bei der Stichfrage der Initiative oder dem Gegenvorschlag den Vorzug geben sollte.

Ich empfehle 2 x Nein zur Initiative und zum Gegen-

vorschlag. Wenn trotzdem beide Vorlagen angenommen werden, empfehle ich, bei der sogenannten «Stichfrage» dem Gegenvorschlag

den Vorzug zu geben. Zumindest verlangt der Gegenvorschlag die Beachtung der Grundprinzipien von Verfassung und Völkerrecht. Die Alternative bei der Stichfrage wäre, einfach nichts anzukreuzen. Doch das finde ich nicht ratsam. Denn die SVP-Initiative geht doch noch weiter als der Gegenvorschlag, indem sie sich um wichtigste Grundprinzipien von Verfassung und Völkerrecht schlicht foutiert *Interview: Peter Anliker*

DER WORTLAUT, DER ZUR DISKUSSION STEHT

- **Initiative:** Ausländer verlieren unabhängig von ihrem ausländerrechtlichen Status ihr Aufenthaltsrecht, wenn sie wegen eines vorsätzlichen Tötungsdelikts, einer Vergewaltigung oder eines anderen schweren Sexualdelikts, wegen eines anderen Gewaltdelikts wie Raub, wegen Menschenhandels, Drogenhandels oder eines Einbruchdelikts rechtskräftig verurteilt worden sind oder missbräuchlich Leistungen der Sozialversicherungen oder der Sozialhilfe bezogen haben.
- **Gegenvorschlag:** Ausländer können ausgewiesen werden, wenn sie wegen einer mit einer Freiheitsstrafe von mindestens einem Jahr bedrohten Straftat verurteilt

wurden (Mord, vorsätzliche Tötung, Vergewaltigung, schwere Körperverletzung, qualifizierter Raub, Geiselnahme, qualifizierter Menschenhandel, schwerer Verstoss gegen das Betäubungsmittelgesetz) oder wegen einer Straftat im Bereich der Sozialhilfe, der Sozialversicherungen oder der öffentlich-rechtlichen Abgaben oder im Bereich der Wirtschaft zu mindestens 18 Monaten verurteilt wurden oder für eine andere Straftat zu mindestens zwei Jahren oder zu mehreren Freiheitsstrafen oder Geldstrafen von insgesamt mindestens 720 Tagen oder Tagessätzen innerhalb von zehn Jahren rechtskräftig verurteilt wurden.

Die Bahnmesse Innotrans in Berlin vereinigt Fachleute aller Richtungen

Das Klassentreffen der Bahnbranchen

Über 100 000 Besucherinnen und Besucher innert vier Tagen: Die Innotrans hat sich zur wichtigsten Fachmesse der Bahnbranchen entwickelt.

Alle zwei Jahre treffen sich im Herbst in Berlin Industrie, Unternehmen und Branchenkenner zur Innotrans. Fristete diese Messe früher eher ein Schattendasein, hat sie sich inzwischen an die Spitze entwickelt.

Deutsche Aussteller sind in der Mehrzahl, aber an zweiter Stelle folgt bereits die

Schweiz: Gleich in drei verschiedenen Hallen ist die Branchenvereinigung Swissrail mit grossen Ständen vertreten, und auch die SBB macht sich deutlich bemerkbar, sowohl in einer Halle als auch auf dem Aussengelände. Dort ist der neue Stadler-Doppelstocktriebzug zu sehen, aber auch der erste im SBB-Anstrich abgelieferte ETR 610, der damit nun endgültig nicht mehr nach Cisalpino aussieht.

Weltweiter Trend zur Bahn

Die Stimmung unter den Ausstellern ist gut, ja teilweise euphorisch: Die Bevölke-



Botschafter Tim Guldemann spricht am Apéro der Branchenorganisation Swissrail in Berlin.



rungsentwicklung, die Verstärkung und die wirtschaftliche Entwicklung in Ländern wie Brasilien, Indien und China führen gemeinsam dazu, dass weltweit Bahnen gebaut, ausgebaut und erweitert werden. Deshalb braucht es nicht nur Fahrzeuge, sondern alles, was mit Schienenverkehr zu tun hat.

Von der Schraube bis zum Ticketsystem

Ein Schweizer Unternehmen hat sich auf Durchsagen spezialisiert, ein anderes auf elektronische Billettsysteme. Mechanische Teile aus der Schweiz werden ebenso ausgestellt wie Software für Fahrpläne und Personaleinteilung. Die grossen Baufirmen sind genauso in Berlin wie kleine Aussteller mit Nischenprodukten. Viele von ihnen betonen ihre Schweizer Herkunft, denn gerade im Bahnbereich steht die Schweiz nicht nur für ihre traditionellen Werte bezüglich Qualität, sondern hat zu-

dem den Ruf als Bahnland Nummer 1 verstärkend im Rücken.

Wachstumsmärkte im Blick

Die Schweizer Firmen sind in Berlin nicht vertreten, um Schweizer Kundschaft anzusprechen: Ihre Zielmärkte sind meist China und der arabische Raum, wo die zunehmende Mobilität zu grossen Aufträgen führt. Wenn eine Schweizer Firma ein Spezialprodukt als Bahnzubehör in China produziert, dann immer häufiger nicht, um bloss von günstigeren Produktionsbedingungen zu profitieren, sondern um die Produkte in China selbst zu verkaufen. Entsprechend ist das Publikum an der Innotrans zusammengesetzt: Deutsch ist nur selten zu hören, dagegen viel Englisch, häufig aber auch Russisch und Chinesisch.

Der Schweizer Botschafter in Berlin, Tim Guldemann, trat sowohl an einer Medienkonferenz als auch an einem Mitglieder-Apéro von Swissrail auf. Er rief die Vertreter der Industrie auf, die Dienste der Diplomatie vermehrt zu beanspruchen, um als Anbieter innerhalb der Europäischen Union unterstützt zu werden. «Der Schienenverkehr ist ein Schweizer Spitzenprodukt», betonte der Botschafter vor einem Publikum, das dies gerne hörte.

Peter Moor

Eine Art Kampf der Giganten lieferten sich in Halle 18 die SBB und die Deutsche Bahn mit zwei grossflächigen Ständen. Auch die französische SNCF war an der Innotrans sehr gross präsent, wogegen andere Staatsbahnen wie die ÖBB eher klein auftraten. Unter dem Motto «The Swiss Way» präsentierte sich die SBB in Berlin sowohl als Bahnbetrieb mit hoher technischer Kompetenz als auch als Beratungsfirma und Arbeitgeberin.

Schiedsgericht verurteilt SBB wegen Verletzung des Gesamtarbeitsvertrags

Was über 75 Stunden ist, ist Überzeit mit Zuschlag

Wer bei der SBB mehr arbeitet, als vom Gesamtarbeitsvertrag als oberste Grenze festgelegt ist, hat dafür Anspruch auf eine Entschädigung. Das Urteil des Schiedsgerichts bestätigt zudem, dass die SBB zu wenig Lokführerinnen und Lokführer angestellt hat, um die im Fahrplan enthaltenen Leistungen zu erbringen.

Der Gesamtarbeitsvertrag (GAV) der SBB legt aufgrund der 41-Stunden-Woche eine Jahresarbeitszeit von 2050 Stunden fest. Diese Zeit darf Ende Jahr nicht um mehr als 75 Stunden überschritten sein.

Genau dies trifft aber seit Jahren auf zahlreiche Lokführer zu. Dennoch gewährte die SBB keine Zuschläge auf der zu viel geleisteten Arbeit, weder Geld noch Zeit. Sie teilte auch nicht zusätzliche Lokführerinnen oder Lokführer ein, um die Pensen auf korrekte Masse zu senken.

Glasklares Urteil

Nach jahrelangen Diskussionen zwischen SBB und Gewerkschaften entschied der VSLF und danach auch der SEV, das Schiedsgericht anzurufen, das im GAV für solche Fälle vorgesehen ist.

Ende Oktober hat die Verhandlung stattgefunden, nun liegt das Urteil vor, und es ist absolut klar: Die SBB hat den GAV verletzt; sie muss per Jahreswechsel die nötigen Anpassungen vornehmen, damit die geleistete Arbeit oberhalb der 75-Stunden-Grenze korrekt als Überzeit gewertet wird.

Die SBB kündigte als Reaktion aufs Urteil an, sie werde dank zusätzlich ausgebildeten Lokführern ermöglichen, dass alle Zeitguthaben korrekt reduziert werden können.

Frei nur mit Zustimmung

Die SBB kann gemäss Urteil zudem anordnen, dass Überzeit abgebaut wird, dies aber nur in Absprache mit dem betroffenen Mitarbeiter, der betroffenen Mitarbeiterin. Sie kann nicht einseitig Abbau von Überzeit anordnen.

Darüber hinaus bestätigt das Urteil den seit Jahren von den Gewerkschaften geäusserten Vorwurf, dass die SBB zu wenig Lokführerinnen und Lokführer angestellt hat. Oder anders ausgedrückt: Die SBB hat ihren Lokführerinnen und Lokführern jahrelang zu viel Arbeit (und damit zu wenig Freizeit) gegeben.

Auswirkungen auf alle

Das Schiedsgerichtsurteil gilt nicht nur für Lokführerinnen und Lokführer, sondern für die ganze SBB. Sowohl beim Personenverkehr als auch bei der Infrastruktur muss sie Anpassungen vornehmen, damit anhaltende Überschreitungen der Jahresarbeitszeit korrekt behandelt bzw. vermieden werden.

Peter Moor

Das Urteil im Wortlaut

Das Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Berners Fürsprechers Hans-Peter Scheidegger hat folgende Punkte entschieden:

1. Es wird festgestellt, dass die SBB die Grenzwerte gemäss Ziffer 66 Absatz 1 GAV nicht einhält.
2. Es wird festgestellt, dass die Ende Jahr über den Grenzwert von 75 Stunden gemäss Ziffer 66 Absatz 1 GAV hinaus geäußerten Stunden in subsidiärer Anwendung von Artikel 321c OR (*Obligationenrecht; A. d. R.*) Überstunden sind.
3. Es wird festgestellt, dass die Jahres-Soll-Arbeitszeit gemäss Artikel 60 GAV teilweise nicht eingehalten wird.
4. Die SBB wird verpflichtet,

die genannten Bestimmungen des GAV einzuhalten.

5. Es wird festgestellt, dass die Mitarbeitenden für die Handhabung ihrer Zeitkonti mitverantwortlich sind und dass die SBB, wenn sie diese Mitverantwortung nicht wahrnehmen, berechtigt ist, den Ausgleich von Überstunden durch Freizeit anzuordnen, wobei der Zeitpunkt des Ausgleichs mit dem einzelnen Arbeitnehmer bzw. der einzelnen Arbeitnehmerin zu vereinbaren ist.

(In den weiteren zwei Punkten des Urteils regelt das Gericht die Verfahrenskosten.)

Das vollständige Urteil inklusive Kurzbegründung ist unter www.sev-online.ch/schiedsgericht abrufbar.

INFO

NEWS

ACHTUNG. FERTIG. FRAUEN LOS!

Die Schweizer Frauen haben nächstes Jahr viel zu feiern: 40 Jahren Frauenstimmrecht, 30 Jahre Gleich-

14. Juni 2011...

Frauen voran!

stellungsartikel, 20 Jahre Frauenstreiktag: Der 14. Juni soll deshalb wiederum als nationaler Aktionstag die Situation der Frauen in der Schweiz in den Mittelpunkt stellen. Nach wie vor gibt es Lohnnachteile, nach wie vor sind die Frauen in Politik und Kaderpositionen untervertreten. Das Motto des Tages heisst: Achtung. Fertig. Frauen los!>

MINDESTLOHN-RECHNER IM WEB

Die Gewerkschaft Unia hat im Internet eine neue Dienstleistung aufgeschaltet. Unter www.gav-service.ch ist ein sogenannter Mindestlohnrechner eingerichtet. Dieser basiert auf den Lohndaten der allgemein verbindlichen und der wichtigsten nicht allgemein verbindlichen Gesamtarbeitsverträge mit Mindestlöhnen in der Schweiz. Er bietet Angestellten im Monatslohn die Möglichkeit, den aktuell gültigen Mindestlohn auf der Basis ihrer beruflichen Tätigkeit und Qualifikation zu berechnen. Für Angestellte im Stundenlohn werden zudem die Ferien-, Feiertagsentschädigung und der Anteil 13. Monatslohn berechnet. Die Berufe des öffentlichen Verkehrs sind jedoch im Rechner nicht enthalten.

118 000 WORKING-POOR

Erst jetzt legt das Bundesamt für Statistik die Zahlen für die Jahre 2007 und 2008 vor, was die werktätigen Armen, die sogenannten Working-Poor, angeht. Zwischen 2007 und 2008 ging die Quote der Leute, die trotz regelmässiger Arbeit unter der Armutsgrenze leben, von 4,8 auf 3,8 Prozent zurück, was rund 120 000 Menschen entsprach. Aufgrund der Wirtschaftskrise ist die Quote in der Zwischenzeit zweifellos wieder angestiegen.



Zu viel Arbeit für zu wenig Lokführerinnen und Lokführer: Die SBB muss Korrekturen vornehmen.

Kongress des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes in Bern vom 5./6. November in Bern

SGB präsentiert Programm für mehr

Gute und faire Löhne für alle, eine solide AHV auch für Beschäftigte mit tiefen Löhnen (AHVplus), gute Arbeitsbedingungen für alle, Schutz vor Kündigung für aktive Gewerkschafter/innen, Gleichstellung der Geschlechter und Reduktion der Arbeitszeit zur besseren Vereinbarkeit von Erwerbsarbeit und Familie: Die Delegierten des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes haben ein ehrgeiziges Aktionsprogramm verabschiedet.

«Blumen allein machen noch keinen Frühling», sagte Jean Ziegler zum Schluss seiner leidenschaftlichen Ansprache am zweiten Kongress-tag. Er rief alle Teilnehmenden dazu auf, an einen neuen Frühling der Gerechtigkeit zu glauben und dafür zu kämpfen, dass dieser Wirklichkeit wird, «denn die politischen Kämpfe gründen auf der Hoffnung».

Jean Ziegler entlieh dem chilenischen Dichter Pablo Neruda das Zitat von den Blumen, um daran zu erinnern, dass es eine gemeinsame Anstrengung braucht, um die Ideale der Gerechtigkeit zu verwirklichen, und dass diese Tag für Tag gepflegt werden müssen, damit eine bessere Welt möglich wird.



Von links SGB-Vizepräsident (und SEV-Präsident) Giorgio Tuti, SGB-Vizepräsidentin Vania Alleva und SGB-Präsident Paul Rechsteiner nach ihrer Wahl.



Die 225 Kongressdelegierten verabschiedeten auch mehrere Resolutionen.

Der ganze Kongress hörte Ziegler aufmerksam zu – auch Paul Rechsteiner, der als SGB-Präsident für eine vierte Amtszeit bestätigt wurde, Giorgio Tuti (SEV) und Vania Alleva (Unia), die als Vizepräsident/innen gewählt wurden, und die andern Präsidialausschussmitglieder: Renzo Ambrosetti (Unia), Alain Carrupt (Gewerkschaft Kommunikation), Stefan Giger (VPOD), Daniele Lenzin (Comedia), Katharina Prelicz (VPOD, neu) und Andreas Rieger (Unia).

«AHVplus»

Das ehrgeizige SGB-Programm zielt bei der Altersvorsorge darauf ab, dass auch Leute mit tiefen Einkommen nach der Pensionierung nicht mit finanziellen Problemen kämpfen müssen. Daher startete der Kongress das Projekt «AHVplus». «Die Verfassung verlangt, dass die erste Säule (AHV und IV) den Existenzbedarf angemessen sichern muss, während die zweite Säule (berufliche Vorsorge) die Fortführung der gewohnten Lebensweise ermöglichen soll», erklärte Paul Rechsteiner. «Bisher ging man davon aus, dass die erste und zweite Säule zusammen 60% des letzten Erwerbseinkommens ersetzen müssen, um dieses Ziel zu erreichen. 60% reichen bei einem Monatseinkommen von über 10000 Franken gut, bei 5000 Fran-

ken aber bei Weitem nicht.» Daher will der SGB das Leistungsziel für die Altersvorsorge neu nach Einkommen differenzieren, und zwar mit folgenden Eckwerten:

- eine Ersatzquote von 80% für monatliche Einkommen unter 5000 Franken;
- eine Ersatzquote von 60% für monatliche Einkommen über 7000 Franken.

Um das höhere Leistungsziel zu erreichen, schlägt der SGB «AHVplus» vor – einen Zusatz zur bewährten Basis-AHV für alle, die nicht angestastet werden soll, und zur zweiten Säule. Der Kongress beauftragte den Präsidialausschuss, bis 2012 ein detailliertes Modell auszuarbeiten. «AHVplus» soll durch Arbeitnehmer- und Arbeitgeberbeiträge finanziert und von der AHV verwaltet werden.

Paul Rechsteiner ist von der Idee überzeugt und zuversichtlich: «Ich denke, dass die Bevölkerung bereit ist, für eine solche Versicherung zu bezahlen. Denn es braucht nur einen bescheidenen Lohnabzug, um für Menschen mit niedrigen und mittleren Einkommen das Leben nach der Pensionierung spürbar leichter zu machen.» Womit ihre Lebensqualität verbessert wird.

Mindestlohn

Die Schweiz ist eines der reichsten Länder der Welt

und produziert dennoch Hunderttausende von Working Poor. Das ist ein Skandal, den der SGB mit der Mindestlohninitiative bekämpfen will, für die er ab Januar Unterschriften sammeln wird. Insbesondere darf es keine Stundenlöhne mehr unter 22 Franken geben, und keine Löhne mehr, die die Arbeitenden am unteren Ende der Skala festnageln!

Die Initiative fordert einen gesetzlichen Mindestlohn von 22 Franken pro Stunde oder 4000 Franken im Monat bei 42 Wochenstunden bzw. 3800 Franken bei 40 Wochenstunden. Das Prinzip des Mindestlohns soll in der Verfassung verankert werden. Damit verbunden ist für Bund und Kantone die Verpflichtung, Massnahmen zum Schutz der Arbeitnehmenden zu ergreifen. Umgesetzt werden soll der Mindestlohn in erster Linie durch die Erhöhung der Minimallöhne in Gesamtarbeitsverträgen (GAV) sowie subsidiär durch das Festschreiben eines nationalen Mindestlohns im Gesetz.

Um eine gerechtere Lohnpolitik zu erreichen, müssen ab sofort generelle Lohn erhöhungen erkämpft und dabei der Akzent auf die fixen Lohnbestandteile gelegt werden. Es genügt also nicht, sich für die Vollbeschäftigung und gute Arbeitsbedingungen einzusetzen – Ziele,

soziale Gerechtigkeit



Zugchefs S-Bahn stellten ihre Arbeit vor und berichteten, wie sie gegen ihre Abschaffung kämpfen: mit Demos und Aktionen zur Information der Kundschaft, Medienarbeit (zusforever.blogspot.de), über Gespräche mit Politiker/innen usw.



SGB-Frauen fordern Gleichberechtigung jetzt – und nicht in einem zweiten Leben!

die das wirtschaftspolitische Strategiepapier des SGB ebenfalls nennt. Vor allem auch gilt es Entlassungen von gewerkschaftlich aktiven Angestellten zu bekämpfen.

«Die Arbeit ist ein Wert», rief der SEV-Delegierte Beat Jurt in Erinnerung, «und es ist Zeit, dass sich die öffentlichen Gemeinwesen dessen bewusst werden. Die Gewerkschaft aber muss sich als unabhängige Stimme zu Wort melden und vor allem am Puls ihrer Basis sein. Das heisst, die Probleme ihrer Mitglieder aufnehmen. Mehr denn je müssen die Gewerkschaften zusammenstehen, um mehr soziale Gerechtigkeit erreichen zu können.»

Gleichstellung jetzt!

Gerechtigkeit fordern immer ungeduldiger auch die Frau-

en, die bekanntlich weiterhin diskriminiert werden, vor allem beim Lohn. Für den 14. Juni 2011, an dem sich der nationale Frauenstreik zum 20. Mal jährt, beschlossen die SGB-Delegierten den Aktionstag «Achtung. Fertig. Frauen los!» Und sie unterstützten die Forderungen, die die SGB-Frauenkommission im Kongresspapier «Arbeitszeit im Einklang mit Familie, Freizeit und Gesundheit» zusammengetragen hat. Die Hauptforderungen sind:

- Reduktion der Arbeitszeit, um vor allem den Frauen, die ständig zwischen Arbeit und Familie den Spagat machen müssen, diese Quadratur des Kreises zu ermöglichen;
- Verlängerung des Mutterschaftsurlaubs von 14 auf

18 Wochen und Einführung eines 8-wöchigen Vaterschaftsurlaubs.

«Wir wollen gleich viel Geld und gleich viel Zeit für uns», sagte Nani Moras vom SEV und erinnerte daran, «dass die unbezahlte Arbeit vor allem von den Frauen geleistet wird: Die Arbeit in Haushalt und Familie ist zwischen den Geschlechtern ungleich verteilt, und es sind deshalb vor allem die Frauen, die Teilzeit arbeiten und dadurch benachteiligt werden.»

Kurz: Noch immer gibt es keine wirkliche Gleichstellung zwischen den Geschlechtern. «Diese muss jetzt endlich kommen, denn wir wollen sie nicht erst im nächsten Leben!», sagte eine andere SEV-Kollegin.

Françoise Gehring / FI

KONGRESSPAPIERE UMREISSEN SGB-POLITIK

Das Kongresspapier «Für eine stabile und leistungsstarke Altersvorsorge» hält kritisch fest, dass das heutige Leistungsziel von 60 % des letzten Erwerbseinkommens nur den hohen Einkommen die «Fortsetzung der gewohnten Lebensweise» ermöglicht, obwohl dies die Bundesverfassung allen garantiert. Um dieses Ziel zu erreichen, lanciert der SGB das Projekt «AHVplus» (siehe Haupttext).

Das Kongresspapier «Arbeitszeit im Einklang mit Familie, Freizeit und Gesundheit» fordert kürzere Arbeitszeiten, um ein Dilemma zu eliminieren, das sich fast nur den Frauen stellt: wählen zu müssen zwischen Erwerbsarbeit und Familienpflichten. Kürzere Arbeitszeiten würden es auch Männern ermöglichen, sich den Familienpflichten intensiver zu widmen. Die Verbände sollen in den GAV-Verhandlungen eine so begründete Arbeitszeitverkürzung prioritär gewichten. Verlangt werden auch ein Recht auf Reduktion der Arbeitszeiten für Betreuung, das Recht auf Urlaub bei längerer Pflege von Angehörigen (auch Eltern), planbare und verlässliche Arbeitszeiten, 18 Wochen Mutterschaftsurlaub und 8 Wochen Vaterschaftsurlaub. Die Gewerkschaften sollen den Weg über das Gesetz und über GAV gehen.

Das wirtschaftspolitische Kongresspapier zielt auf Vollbeschäftigung und gute Arbeitsbedingungen ab. Nötig dazu sind eine aktive Konjunkturpolitik, eine Regulierung und Redimensionierung der Finanz- und Kapitalmärkte sowie Investitionen in Wohnungsbau, öV und Kinderbetreuung. Beruflich besser zu integrieren sind Behinderte und Langzeitarbeitslose. Kürzere und planbare Arbeitszeiten sollen helfen, Beruf und Familie besser zu vereinen. Temporärarbeit soll eingeschränkt und Arbeit auf Abruf verboten werden. Verbindliche Mindestlöhne sollen für gerechte Einkommen sorgen. Dazu lanciert der SGB eine Volksinitiative. Lohndumping und Lohn-diskriminierung sind zu bekämpfen. In den Lohnverhandlungen sind Erhöhungen im Einklang mit Teuerung und Produktivität sowie ein Ersatz der Managerboni durch massvolle Fixlöhne anzustreben. Saläre über 1 Million Franken sollen der Gewinnsteuer unterstellt werden, die Einnahmen daraus an Haushalte mit bescheidenen und mittleren Einkommen verteilt werden. Generell müssen in der Steuerpolitik die hohen Einkommen dringend stärker erfasst werden.

Das Kongresspapier «Bildungspolitische Herausforderungen» fordert, dass die soziale Ungleichheit nicht mehr durch die Schule reproduziert wird. Dazu ist mehr in die Bildung zu investieren, vor allem direkt in die Lehrenden selbst. Das heisst: weniger Pflichtlektionen und Anhebung der Lehrer/innenlöhne. Die Frühselektion in der obligatorischen Schule ist abzuschaffen. Weiter fordert der SGB einen Rechtsanspruch aller Jugendlichen auf genügende postobligatorische Bildung und den Zugang aller Arbeitnehmenden zur Weiterbildung. Nötig sind dazu die Anerkennung von in der Praxis erworbenen Fähigkeiten und das Recht auf eine Standortbestimmung alle 5 Jahre sowie auf 5 Tage bezahlten Weiterbildungsurlaub pro Jahr. Zudem verlangt der SGB neue Angebote für funktionale Alphabet/innen und eine Sprachoffensive für Migrant/innen. SGB/FI

RESOLUTIONEN, PAROLEN UND BESCHLÜSSE

Die Delegierten verabschiedeten Resolutionen mit folgenden Zielen:

- für einen guten Service public – und daher für einen Stopp der Liberalisierungs- und Privatisierungsbestrebungen (z. B. beim Strom);
- für einen starken Sozialstaat: für höhere AHV-Renten, für ein Ende der Bücklinge vor den Privatversicherungen in der Unfallversicherung und gegen die schlechende Privatisierung der Suva sowie gegen die beabsichtigte radikale Sparkur bei der IV;
- Verschärfung der Finanzplatzregulierung, um künftig so schwere Finanzkrisen wie die letzte zu verhindern;
- Bekämpfung des starken Frankens und der Spekulation;
- Verbesserung der flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit, insbesondere Massnahmen gegen Scheinselbstständige;
- Parolen zur Abstimmung am 28. November: Ja zur Steuergerechtigkeitsinitiative; Nein zu Ausschaffungsinitiative und Gegenvorschlag;
- ausserdem haben die Delegierten mit 70 gegen 69 Stimmen beschlossen, dass der SGB ein allfälliges Referendum gegen die Ausfinanzierung öffentlicher Pensionskassen, wie sie das Parlament im Dezember verabschieden dürfte, unterstützen soll. SGB/FI



„Die Schifffahrt und die Eisenbahnen haben die Fahrpläne, die Billette und die Kundschaft gemein. Die Finanzierung dagegen ist unterschiedlich.“

Konrad Eberle, Präsident der VSSU

Welche Rolle spielt die Schifffahrt in der Schweiz?

Der Transport auf den Seen ist ein Service public wie jeder andere

Die Seen, und damit auch die Schifffahrt, gehören zum Bild, das man sich von der Schweiz macht, besonders im Ausland. Aber die Mehrheit der Schifffahrtsgesellschaften hat Mühe, ohne Unterstützung der öffentlichen Hand zu überleben. Das Wetter hat einen grossen Einfluss auf den Geschäftsgang, was die Unternehmen äusserst verwundbar macht. Gewiss gibt es so viele unterschiedliche Situationen, wie es in unserem Land Seen gibt, aber die Unterstützung der Schifffahrt ist eine nationale Frage. Muss eine billige und leistungsfähige, für alle zugängliche Schifffahrt unterhalten werden? Welches ist genau ihre Aufgabe? Von der Antwort auf diese Fragen hängt die Zukunft gewisser Schifffahrtsunternehmen ab.

Seit dem Ersten Weltkrieg konnten die Schifffahrtsunternehmen auf eine gewisse Unterstützung durch die öffentliche Hand zählen, die allerdings in unterschiedlicher Art und unter verschiedensten Titeln geführt wurde (Investitionshilfe, Abfindung von Linien, Abfindung touristischer Linien, Defizitgarantien). Die angespannte Lage vieler öffentlicher Haushalte hat einen grossen Einfluss auf die Schifffahrt, weil die Politiker/innen nicht zögern, bei den Geldern, die ihr zugedacht sind, zu sparen.

Kaum Unterstützung durch den Bund

Bei der letzten Revision des Eisenbahngesetzes im Jahr

1996 wurde die Schifffahrt an den Rand gedrängt und künftig können nur Linien, die im juristischen Sinn öffentliche Leistungen erbringen, Unterstützung erlangen. Es gibt in der Schweiz nur vier Linien, die die entsprechenden Kriterien erfüllen: Luzern-Vitznau-Beckenried, Cudrefin-Portalban, Lausanne-Evian und Romanshorn-Friedrichshafen. Alle anderen Linien werden auf Bundesebene als rein touristische Linien angesehen. Alle Transportmittel wurden früher als Einheit gesehen und die Defizite von der öffentlichen Hand getragen. Seit 1996 werden dagegen alle Transportmittel unabhängig voneinander genommen

und die Schifffahrt hat die Unterstützung der Eidgenossenschaft verloren. Die Branche muss deshalb nach anderen Wegen suchen, was häufig einer Übertragung der Aufgaben an Städte und Kantone gleichkommt.

Trotzdem nennt Konrad Eberle, der Präsident des Verbandes Schweizerischer Schifffahrtsunternehmen VSSU, dem 16 Schifffahrtsgesellschaften angehören, zahlreiche Gemeinsamkeiten von Schifffahrt und öffentlichem Verkehr im traditionellen Sinn, also etwa der SBB: Kundschaft, Fahrplan und Preise ähneln jenen bei der Eisenbahn. Die Schifffahrtsunternehmen sind glücklicherweise in ihrer jeweiligen Region sehr gut verankert. Der Wert der Binnenschifffahrt ist so gross, dass gewisse Städte und Kantone ihre Gesellschaften stark verteidigen. Die Kantone Schaffhausen und Thurgau haben entschieden, die Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) aus touristischen Gründen zu unterstützen. Der Schaffhauser Regierungsrat Reto Dubach unterstützt,

dass «die Unterstützung der Not leidenden Gesellschaft im Dezember 2009 oppositionslos angenommen wurde, da die Schifffahrt auf dem

boten mit touristischem Mehrwert buchstäblich über Wasser zu halten. Fondue- und andere Themenschiffe erlauben es, die Rezepte zu

„Die Schifffahrtsunternehmen sind ein wichtiges Tourismuselement. Sie haben oft die Funktion einer Lokomotive und ergreifen regionale Initiativen.“ Konrad Eberle, Präsident des VSSU

Untersee und dem Rhein eines der Hauptangebote im Tourismus- und Freizeitbereich des Kantons» sei. Es handelt sich um Image-, Kultur- und Gefühlseffekte, wie sie Dr. Jürg Meister, Berater im Transport- und Logistikbereich, in einer Studie im Auftrag des VSSU auflistet. Er unterstreicht in seinem Bericht die Auswirkungen der Schifffahrt vor allem im wirtschaftlichen, steuerlichen und touristischen Bereich, die die Schweizer Politiker nicht ausser Acht lassen sollten, handelt es sich doch um Beträge von mehr als 300 Millionen Franken.

Diversifikation

Mehrere Gesellschaften versuchen sich mit neuen Ange-

boten mit touristischem Mehrwert buchstäblich über Wasser zu halten. Fondue- und andere Themenschiffe erlauben es, die Rezepte zu verbessern und das Angebot anzureichern. Auf dem Neuenburgersee hat die Gesellschaft LNM kürzlich den Velo-Gratistransport eingeführt und macht im grossen Stil Werbung für ihre Produkte wie Basteln mit Kindern, Zigarrenrundfahrt, Coiffeur-Schiff, Abendmusik für Senioren etc. Dies erlaubt es auch, das Image der Gesellschaft aufzufrischen. Die Schifffahrtsunternehmen sind ein wichtiges Tourismuselement, wie Konrad Eberle sagt. Sie haben oft die Funktion einer Lokomotive und ergreifen die Initiative, führen Tourismuskampagnen und setzen sich für die Region ein, was bei Hotels, Restaurants und andern privaten Anbietern nicht der Fall ist. Er unter-



Die Sanierung der Bodensee-Schifffahrtsgesellschaft begann im Frühjahr 2009. Die Mitarbeitenden wehrten sich gegen die getroffenen Massnahmen.

DOSSIER



Die Wichtigkeit der Schweizer Schifffahrt ist unbestritten, aber die Finanzierung ist problematisch.

streicht auch, dass sich die Unterstützung dieses Erbes genauso auszahle wie jene von Veranstaltungen wie Theatern oder Jazzfestivals. Das mit den Schiffen verbundene Fachwissen (Schiffsbau, -Renovation, Arbeiten auf dem Wasser) sollte seiner Meinung nach ebenfalls erhalten bleiben.

Vor allem Transportmittel

Hier stellt sich die Frage, ob die Schifffahrt auch als Transportmittel, das einem die Fahrt von A nach B erlaubt, wie es Zug, Tram, Flugzeug oder Bus tun, eine Zukunft hat. Laut SEV-Sekretär Olivier Barraud kann man von einem touristischen öffentlichen Verkehr sprechen. Man will den Leuten eine Fortbewegungsmöglichkeit zu erschwinglichen Preisen geben. Dies gehört auch zum

Geist der «sanften Mobilität». Es geht also um touristische Fahrten, aber um Fahrten, die auf jeden Fall, sei es mit dem Zug oder dem Auto, unternommen worden wären. Konkretes Beispiel: Eine Familie aus Lausanne will das Schloss Chillon besuchen. Sie kann mit dem Zug oder dem Auto nach Chillon fahren oder das Schiff nehmen. Eine solche Linie gehört für Olivier Barraud zum «touristischen öffentlichen Verkehr». Und er betont die Wichtigkeit vernünftiger Preise. «Gegenwärtig sind sie das. Es ist wichtig, dass es so bleibt.» Ein Ehepaar mit zwei Kindern zahlt für diese Fahrt 126 Franken (hin und zurück, voller Preis, zweite Klasse). Würden sie von Lausanne auf den Rochers-de-Naye fahren, würden sie 224.80 für die gleiche Fahrzeit bezahlen.

Für Oliver Barraud müssen die Preise wie die Fahrpläne attraktiv bleiben. Dass die Schiffsfahrpläne ins nationale Transportnetz eingebunden sind und dass die Abonnemente gültig sind, ist ebenfalls wichtig. Diese Verbindung sei zumindest in Europa einmalig, sagt Konrad Eberle. In Deutschland sind die Unternehmen privat und fahren nach ausgedünnten Fahrplänen mit höheren Preisen. In Österreich sind die Schiffe nicht ins Fahrkartensystem von Bus und Bahn eingebunden.

Unterstützung ist Aufgabe der Öffentlichkeit

Es wäre also an den Kantonen und Städten, die Schifffahrtsunternehmen zu unterstützen, wenn diese als notwendig erachtet werden, vor allem weil auf gewissen Seen

eine Eigenfinanzierung schwierig ist. Nicht alle Unternehmen haben das Glück, auf Seen mit hohem touristischem Potenzial wie etwa dem Vierwaldstättersee zu fahren. Jeder Kanton muss daher seine Lösung finden, um die Schifffahrt auf seinen Seen zu erhalten. Der Kanton Bern hat sich beispielsweise Ende 2008 länger mit dieser Frage beschäftigt. Die Situation der bernischen Unternehmen ist schwierig, aber der Regierungsrat fand, dass «die Unterstützung touristischer Angebote mittels jährlicher Betriebssubventionen keine Aufgabe des Kantons sein könne», auch wenn «die Schifffahrt auf bernischen Gewässern ein touristisches Angebot» sei. Zum Ausgleich wurde die Ausschüttung von Investitionssubventionen à fonds perdu beschlossen,

weil es – immer laut dem Regierungsrat – zu den Aufgaben der öffentlichen Hand gehöre, für gute Bedingungen zu sorgen, damit die Schifffahrtsunternehmen die finanzielle Selbstständigkeit erreichen könnten. Es handelt sich also um eine Hilfe auf längere Zeit. Die Stadt Biel hat ihrerseits laut Konrad Eberle «in letzter Minute» entschieden, die Bielersee-Schifffahrtsgesellschaft BSG zu retten. Was wäre passiert, wenn die Politiker/innen am Ende diese Entscheidung nicht getroffen hätten? «Es wäre ein Unternehmen neuer Art entstanden mit strikter Gewinnorientierung, also mit einem reduzierten Angebot, weniger Personal und weniger Schiffen.» Genau dies fürchten die Mitglieder des

Fortsetzung auf Seite 14

Fortsetzung von Seite 13

des SEV. Im Ausland gibt es entsprechende Beispiele. Die Dampfschiffahrt auf der Donau wurde privatisiert, weil die Politiker/innen fanden, es gebe genügend Busse und Züge, um den Transport zu gewährleisten. Die neue Gesellschaft «DDSG Blue Danube Schiffahrt GmbH» betreibt nur noch die rentablen Linien. Das Angebot wurde entsprechend drastisch zusammengestrichen.

Auch die «Basler Personenschiffahrt BPG» war in Schiefelage geraten und sollte an private Investoren verkauft werden, als sich die Behörden schliesslich doch noch entschlossen, sie nicht zu veräussern. In den Kantonen Zug, Zürich, Schaffhausen und Thurgau geht man den Weg der Leistungsvereinbarung. Die Kantone definieren den gewünschten Fahrplan und die Linien und bezahlen das dafür fehlende Geld. Man verhandelt wie beim Regionalverkehr. Auf dem Genfersee haben die drei betroffenen Kantone Genf, Waadt und Wallis bisher jährlich das der «Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman» CGN zustehende Budget ausgehandelt, was allerdings viel Zeit und Energie beansprucht. Auf dem Lago Maggiore ist es gleich, wobei Italien das Defizit deckt.

Sanfte Mobilität

Wenn gegenwärtig die sanfte Mobilität und die Sicherung des touristischen Erbes propagiert werden, sind die Politiker/innen einig über die wichtige Rolle der Schweizer Schiffahrt. Aber oft greifen sie erst im letzten Moment ein, um Schiffahrtsunternehmen, die in finanzielle Schwierigkeiten geraten sind, zu retten. Gefragt wären eine Vereinheitlichung der Praxis und ein längerfristigeres Finanzierungsmodell.

Henriette Schaffter/pan.

Einige Zahlen zu den verschiedenen Schweizer Schiffahrtsgesellschaften (Zahlen von 2009)

Die öffentliche Hand kann die Schiffahrtsgesellschaften auf verschiedenen Ebenen unterstützen: mit Investitionshilfen, jährlichen Betriebsbeiträgen oder als Besitzer dieser Unternehmen.

Die «Schweizerische Bodensee Schiffahrt» SBS gehört zu 100 % privaten Investoren. Trotzdem erhält diese Gesellschaft 1 112 000 Franken jährlich vor allem für die Linie Romanshorn–Friedrichshafen. Die Zahl der Passagiere ist zwischen 2005 und 2009 leicht gestiegen. Die Gesellschaft, die früher Teil der SBB war, wurde zuerst ausgelagert und 2006 an Private verkauft. Im April 2009 wurde mit Sanierungsmassnahmen begonnen, die Entlassungen, Lohnsenkungen, schlechtere Sozialleistungen und höhere Arbeitszeiten beinhalteten. Das Personal hat sich in dieser Periode mobilisiert, aber die Verhandlungen gestalten sich weiterhin sehr schwierig und der Druck aufs Personal ist stark. Das Fachwissen verschwindet mit der Abwanderung der Schiffsleute. Es bleibt abzuwarten, ob ein qualitativ einwandfreier und den gesetzlichen Bestimmungen genügender Betrieb unter diesen Vorbedingungen möglich ist.

Die «Società Navigazione del Lago di Lugano» SNL muss sich zu 100 % selber finanzieren, da sie 2005 die Zuschüsse verlor, nachdem der Regionalverkehr auf dem See aufgegeben wurde, weil Bus- und Bahnlinien betrieben wurden. Der Fahrplan wurde im folgenden Jahr reduziert und bleibt seither auf tieferem Niveau. Die Zahl der Passagiere hat die gleiche Entwicklung erlebt.

Die «Schiffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees» SGV finanziert sich zu 60,4 % selber und erhält jährlich 870 000 Franken vom Bund und von den Kantonen. Die Zahl der Passagiere stieg im Lauf der letzten fünf Jahre um 2,9 %. Die SGV profitiert vom grossen touristischen Potenzial der Region Luzern und der Urkantone.

Die «Schiffahrt Untersee und Rhein» URh gehört zu 40,7 % der öffentlichen Hand (Städte und Kantone). Sie erhält jährlich 225 000 Franken von Kantonen und Gemeinden. Die Zahl der Passagiere ist zwischen 2005 und 2009 gestiegen.

Die «Compagnie générale de navigation sur le Lac Léman» CGN finanziert sich zu 80 %

Foto: Schaffter, Zürich



Die Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein URh wird von den Kantonen Thurgau und Schaffhausen und von einigen Städten unterstützt.

selbst. Die Gesellschaft erhält Gelder von den Kantonen Waadt (4,851 Millionen), Wallis (0,205 Millionen) und Genf (1,562 Millionen). Die erbrachten Leistungen sind in den letzten Jahren gestiegen, gleich wie die Passagierzahlen. Trotzdem möchten die Behörden die Gesellschaft in zwei selbstständige Unternehmen

Vierwaldstättersee Schiffahrt



Die Schiffahrtsgesellschaft der Vierwaldstättersees SGV profitiert von der Nähe zur äusserst touristischen Stadt Luzern.

teilen, von denen das eine für den (subventionierten) öffentlichen Verkehr und das andere für das touristische Angebot zuständig wäre. Dagegen

Waadt und der Stadt Neuenburg. Die Fahrleistung ist im fahrplanmässigen Betrieb gesunken, im Bereich der privaten Rundfahrten gestiegen.

Die «Navigazione Lago Maggiore» NLM wird von italienischem Boden aus betrieben. Sie wird vollständig vom Staat finanziert und ein allfälliges Defizit wird vom italienischen Staat gedeckt. Die Passagierzahlen sind von 2005 bis 2008 konstant gesunken, um im Jahr 2009 wieder zu steigen.

Diese Liste ist nicht abschliessend, einige Gesellschaften fehlen: die Zürichsee Schiffahrtsgesellschaft ZSG, die Zürichsee-Fähre Horgen–Meilen FMH, die Basler Personenschiffahrt BPG, der Schiffsbetrieb Walensee SW, die Schiffahrt Berner Oberland BLS, die Bielersee Schiffahrt BSG, die Schiffahrtsgesellschaft für den Zugersee SGZ, die Schiffahrtsgesellschaft Hallwilersee SGH und die Schiffahrts-Genossenschaft Greifensee. Diese 16 Gesellschaften gehören zur VSSU, daneben gibt es in der Schweiz ca. elf weitere kommerzielle Personenschiffahrtsunternehmen. Hes/pan.

EINIGE SCHWEIZER UNTERNEHMEN

SEV und Unterverbände

<p>17. Nov. 10 Uhr, Luzern, Restaurant Rütli</p> <p><i>(ab 9.30 Uhr Kaffee und Gipfeli)</i></p>	<p>■ Unterverband ZPV Regionalversammlung Mitte</p>	<p>Im Brennpunkt stehen die Informationen über Toco, GAV und die Pensionskasse SBB. Gäste: Erwin Schwarb, SEV-Versicherungen und Pensionskasse SBB, Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär SEV, Andreas Menet, Zentralpräsident ZPV, und Thomas Walther, Präsident Peko Zuggpersonal. Eingeladen sind alle Mitglieder des ZPV, das Zuggpersonal Fernverkehr und Regionalverkehr, Micronic-Personal, Lehrpersonal und die Pensionierten. Bitte für das anschliessende Mittagessen in die Listen in den Personalzimmern eintragen oder anmelden bei Erwin Wessner, luzern@zpv.ch, 076 319 03 06.</p>	<p>13. Nov. 18 Uhr, Birsfelden, Restaurant Hirschen</p>	<p>■ RPV Basel Herbstversammlung</p>	<p>Die Traktandenliste wird in den Personalräumen ausgehängt. Eingeladen sind alle dienstfreien und pensionierten Kollegen. Nach der Versammlung offeriert die Sektion ein Nachtessen.</p>
<p>20. Nov. 10 bis 14 Uhr, Olten, Restaurant Bahnhof (Gleis 13)</p>	<p>■ Unterverband LPV Vertretersitzung LC B100/RCP Spez.</p>	<p>LPV-Zentralpräsident Rinaldo Zobelet wird dabei sein. Hier habt ihr die Gelegenheit, die Probleme offen zu diskutieren. Tatsache ist, wenn die Verantwortlichen keine Facts aus der Basis erhalten, können sie diese auch nicht behandeln. Der Vertreter LPV SFZF ruft alle Vertreter der Sektionen auf, an dieser Tagung mitzuwirken. Kaffee, Gipfeli und ein kleiner Imbiss werden vom LPV offeriert.</p>	<p>16. Nov. 14.30 Uhr, Winterthur, Restaurant Schützenhof</p>	<p>■ LPV Nordostschweiz Herbstversammlung</p>	<p>Hauptthemen: «Leitfaden der SBB bei Reorganisationen und Argumente gegen die neue Strategie ZF» sowie «Subdivisionalisierung, wie geht es weiter?» Das geht dich an!</p>
<p>20. Nov. 10.30 Uhr, Brig, Restaurant Angleterre</p>	<p>■ BAU Bern/Wallis Herbstversammlung</p>	<p>Ihr erhaltet neuste Infos zu den Themen: Neues Lohnsystem Toco, GAV-Verhandlungen und Pensionskasse. Die Referenten sind BAU-Zentralpräsident Christian Suter und SEV-Vizepräsident Manuel Avallone. Die pensionierten Kollegen sind ebenfalls herzlich willkommen. Das anschliessende Mittagessen wird aus der Sektionskasse offeriert. Anmeldung bitte an markus.neuhaus@gmx.ch.</p>	<p>20. Nov. 9.30 Uhr Wollishofen, ZSG-Werft (Versamm- lungsende: 15.15 Uhr in Rapperswil)</p>	<p>■ BAU Zürich Herbstversammlung auf dem Schiff</p>	<p>Eingeladen sind alle Sektionsmitglieder. Auch die Pensionierten sind herzlich willkommen. Das Mittagessen im Anschluss an die Versammlung wird aus der Sektionskasse offeriert. Anmeldung bis 18. November an eure Vertrauensleute. Für die Fahrt mit dem Kursschiff GA FVP oder Fahrausweis obligatorisch!</p>

VORANZEIGE: GAV-KONFERENZ SEV

Freitag, 10. Dezember 2010, 10.15 bis 17 Uhr

Konferenzzentrum Unia, Bern (Die Einladung wird Mitte November versandt.)

Sektionen

<p>12. Nov. 19.15 Uhr, Zürich-Alt- stetten, Rest. Markthalle (vis-a-vis Serviceanlage Herdern)</p>	<p>■ RPV Zürich Informationsveranstaltung zum neuen Lohnsystem Toco</p>	<p>Wir konnten für das Referat SEV-Vizepräsident Manuel Avallone gewinnen. Das neue Lohnsystem betrifft uns alle, weil sich immer mehr bewahrheitet, dass wir mit Toco am Ende des Monats weniger im Portemonnaie haben werden. Wir wollen ein Lohnsystem, das gerecht ist und keine Umverteilung von den unteren zu den oberen Funktionsstufen bewirkt. Wir hoffen auf einen Grosseaufmarsch, weil alle von einem möglichen Lohnabbau betroffen sind. Wehren wir uns. Jetzt!</p>	<p>26. Nov. 18 Uhr, Schaffhausen, Rest. Adler</p>	<p>■ LPV Nordostschweiz Wildessen</p>	
<p>13. Nov. 10.15 Uhr, Goldau, Restaurant Gotthard</p>	<p>■ BAU Zentralschweiz Herbstversammlung</p>	<p>Themen: Lohnsystem Toco, GAV-Verhandlungen. Alle aktiven und pensionierten Sektionsmitglieder sind herzlich eingeladen. Selbstverständlich dürfen sich auch interessierte Neumitglieder dazugesellen. Keine spezielle Anmeldung nötig.</p>	<p>27. Nov. 14 bis zirka 17.30 Uhr, Luzern, Hotel Continental Park</p>	<p>■ LPV Luzern Voranzeige: Generalversammlung</p>	<p>Im Anschluss an die Versammlung treffen wir uns mit unseren Partnerinnen zum Apéro und gemeinsamen Nachtessen. Alle aktiven und pensionierten Kollegen sind herzlich eingeladen. Anmeldung zum Nachtessen bis 23. November an Thomas Fischer, 051 281 33 47, asfischer@gmx.ch oder in den LPV-Kasten einwerfen.</p>
<p>13. Nov. 14.15 Uhr, Untervaz, Rest. Bahnhof</p>	<p>■ LPV Landquart Herbstversammlung</p>	<p>Eingeladen sind alle dienstfreien Kollegen sowie die Pensionierten. Die Traktandenliste wird in den Depots ausgehängt.</p>	<p>27. Nov. 18 Uhr, Aarau, Hotel Aarauerhof</p>	<p>■ RPV Aargau Herbstversammlung</p>	<p>Die Traktandenliste wird in den Personalzimmern ausgehängt. Themen: GAV, Lohnverhandlungen und Aktuelles. Anschliessend wird ein Nachtessen offeriert. Anmeldung an Markus Engetschwiler, m.engetschwiler@econophone.ch, 062 891 25 12.</p>

Sektionen VPT

<p>13. Nov. 16.45 Uhr, Erstfeld, Restaurant Frohsinn</p>	<p>■ RPV Zentralschweiz Herbstversammlung</p>	<p>Olten ab 14.30 Uhr, Luzern ab 15.18 Uhr. Gastredner ist SEV-Vizepräsident Manuel Avallone zum Thema «Lohnsystem Toco – Was bedeutet Toco für mich in der Zukunft? Was haben die jungen Mitglieder für eine Zukunft mit Toco? Wer hat etwas von Toco?» Alle Mitglieder aller Bahnhöfe sind herzlich eingeladen. Nach der Versammlung gemeinsames Nachtessen. Anmeldung bitte sofort an Kassier Daniel Purtschert, 079 331 43 11 oder purtschert.dani@bluewin.ch.</p>	<p>12. Nov. 20 Uhr, Menzingen, Rest. Ochsen</p>	<p>■ VPT Zug Herbstversammlung</p>	
<p>15. Nov. 19 Uhr, Chandolan, ZP-Lokal</p>	<p>■ VPT tpf Réseau urbain Herbstversammlung</p>	<p>Alle dienstfreien Kolleginnen und Kollegen sind herzlich willkommen. Die deutsche Simultanübersetzung ist gewährleistet.</p>	<p>18. Nov. 17 Uhr, Zürich Wollishofen</p>	<p>■ VPT Zürichsee Herbstversammlung</p>	<p>Die Versammlung findet in der Kantine auf der Werft statt. Ein kleiner Imbiss wird offeriert.</p>

<p>23. Nov.</p>	<p>■ VPT RBS, Pensionierte Schlusswanderung Münchenbuchsee–Hofwil– Wiggiswil–Jegenstorf (Wanderung in entgegen- gesetzter Richtung als im Jahresprogramm vorgesehen)</p>	<p>Einfache Wanderung (bei jedem Wetter, Abkürzungsmöglichkeit bei zweifelhafter Witterung); Dauer 2 bis 2½ Stunden, +120/–100m. Mittagessen im Restaurant Kreuz in Jegenstorf. Nichtwanderer können direkt nach Jegenstorf fahren, Ankunft um zirka 13 Uhr. Worb-Dorf ab 8.15 Uhr, Solothurn ab 8.28 Uhr via Biel, Bern ab 9.00 Uhr, Münchenbuchsee an 9.09 Uhr; Rückfahrt um 16.09 Uhr. Bitte rechtzeitig anmelden (Reservation Restaurant), bis 16. November bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.</p>	<p>17. Nov. Brünig, Hotel Brünig-Kulm</p>	<p>■ PV Luzern Seniorenjass auf dem Brünig</p>	<p>Luzern ab 9.55 Uhr. Kosten: 28 Franken, inklusive Mittagessen, Kaffee und Kuchen. Rückfahrt: Brünig ab 16.57 Uhr. Anmeldung bis 15. November an Franz Bühler, 041 252 10 82.</p>
<p>23. Nov. 18.15 Uhr, Chur, «Alte Schoggifabrik»</p>	<p>■ VPT RhB, Sektion SBV Herbstversammlung</p>	<p>Jährliche Versammlung der SBV-Sektion Betrieb und Verkauf.</p>	<p>1. Dez. 14.30 Uhr, Romanshorn, Bodansaal</p>	<p>■ PV Thurgau Adventsfeier</p>	<p>Die Ansprache wird der Ex-Franziskanermönch Beno Kehl halten. Für die musikalische Umrahmung sorgt das Flötenensemble «Windspiel» aus Kesswil unter der Leitung von Musikpädagogin Iris Hafter. Offeriert wird ein kleiner warmer Imbiss. Dazu benötigen wir eure Anmeldung mit weissem Talon oder unter 071 463 41 85 an Präsident Albert Mazenauer.</p>
<p>25. Nov. 19 Uhr, Basel Badischer Bahnhof, Casino DB- Gastronomie</p>	<p>■ VPT Deutsche Bahn: Basel Herbstversammlung</p>	<p>SEV-Gewerkschaftssekretär René Windlin informiert zu den Jahresbesprechungen mit dem Bundeseisenbahnvermögen und dem Arbeitgeberverband. Alle Mitglieder, Aktiven (Besoldungs- und Altersvorsorgefragen) sowie Pensionierten und Hinterbliebenen sind herzlich eingeladen.</p>	<p>2. Dez. 14 Uhr, Biel, Restaurant Romand (Türöffnung: 13.30 Uhr)</p>	<p>■ PV Biel/Bienne Chlouserfeier</p>	<p>Das Duo Edgar-Charles und Beat aus Courtelary unterhält uns mit Musik. Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner Biel wird uns ebenfalls mit Liedervorträgen unterhalten. Die Ehrenurkunden für die 40-, 50- und 60-jährige SEV-Mitgliedschaft werden persönlich überreicht. Die Sektion offeriert einen warmen «Zvieri-Teller». Die Getränke gehen zu Lasten der Teilnehmenden. Es erwartet uns ein reichhaltiges Nachmittagsprogramm.</p>
<p>26. Nov. 19.45 Uhr, Bremgarten, Rest. Stadthof</p>	<p>■ VPT BDWM Herbstversammlung und Schlusshöck</p>	<p>Detaillierte Infos zur Versammlung siehe Aushänge und persönliche Einladungen. Anschliessend findet der Jahresschlusshöck statt.</p>	<p>7. Dez. 14.15 Uhr, Windisch, ref. Kirch- gemein- dehaus</p>	<p>■ PV Aargau Weihnachtsfeier</p>	<p>Ab Bahnhof Brugg mit Postauto «Unterwindisch» um 13.07 Uhr, 13.37 Uhr oder 14.07 Uhr bis Haltestelle «ref. Kirche». Die Feier wird umrahmt durch einen Schülerchor. Anschliessend an den besinnlichen Teil mit Stadtpfarrer Josef Stübi, Baden, offeriert der PV ein einfaches Essen sowie Kaffee und Dessert. Eure Partner/innen sind ebenfalls herzlich eingeladen. Anmeldung (mit gelber Karte) bitte unverzüglich an Hansruedi Scheurer, Dammweg 90, 5000 Aarau, 062 822 01 66. Voranzeige: Hauptversammlung am 10. März 2011 um 14.15 Uhr in der Mensa der Fachhochschule Aargau in Windisch. (Anmeldung mit gelber Karte).</p>
<p>27. Nov. 10.45 Uhr, Andermatt, Restaurant Altkirch</p>	<p>■ VPT Matterhorn Gotthard 7. Mitgliederversammlung</p>	<p>Einladung und Traktandenliste wurden allen Mitgliedern zugeschickt. Als Gäste werden SEV-Präsident Giorgio Tuti und SEV-Gewerkschaftssekretär Martin Allemann an unserer GV dabei sein! Begleitpersonen bitte beim Sektionspräsidenten anmelden.</p>			
<p>1. Dez. 14.15 Uhr, Spiez, Gemeinde- zentrum Lötschberg</p>	<p>■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte und Pensionierte Emmental Weihnachtsversammlung</p>	<p>Giorgio Tuti, SEV-Präsident: gewerkschaftliche, verkehrs- und sozialpolitische Themen. Beat Reichen, Präsident VPT BLS: aus der Sektion und Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär SEV: Symova (ehemals Ascoop). Coop spendet «Grüttibänze». Ab 13.30 Uhr Kalenderverkauf (Preis: CHF 14, inkl. Etui, Kugelschreiber und Unfallversicherung). Verhinderte Kolleg/innen bestellen den Kalender bei Kassier Roger Ritz, Oberlandstrasse 59, 3700 Spiez, 033 654 37 53.</p>			
<p>6. Dez. 13.30 Uhr, Gonten, Rest. Löwen</p>	<p>■ VPT Appenzellerland, Pensionierte Klaus-Nachmittag</p>	<p>Keine Anmeldung nötig. Eventuelle Fragen beantwortet Walter Rusch 071 794 12 01. Auch Aktive sind willkommen.</p>			<p>Infos: www.fotoclub-romanshorn.ch.</p>

Pensionierte

<p>17. Nov. 10.30 Uhr, Brig-Glis, Restaurant River Side (Kassen- öffnung um 10 Uhr)</p>	<p>■ PV Wallis Herbstversammlung</p> <p>Wichtig – bitte neues Versammlungsdatum beachten: Mittwoch, 17. November, statt Donnerstag, 18. November, wie Anfang Jahr mitgeteilt</p>	<p>Statutarische Traktanden. Wir begrüßen SEV-Präsident Giorgio Tuti. Simultanübersetzung französisch-deutsch gewährleistet. Das Restaurant ist zu Fuss über die Bahnhofstrasse in 10 Minuten erreichbar oder mit Postauto ab Brig Bahnhof Richtung Visp um 9.45 Uhr, Glis Saltina an 9.47 Uhr. Gemeinsames Mittagessen nach der Versammlung. Kosten (Kleingeld bereithalten): SEV-Taschenkalender 2011 15 Franken; Kostenbeteiligung Mittagessen (Menü, ein Viertel Wein, Mineralwasser und Kaffee) 20 Franken. Neuerung: Obligatorische Anmeldung fürs Mittagessen mit dem Anmeldetalon an Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig. Auch eure Partner/innen sind herzlich willkommen.</p> <p>www.sev-pv.ch/wallis-valais</p>	<p>19. Nov.</p>	<p>■ ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus Metzgete Blüemliematt</p>	<p>Wir starten in Holderbank, wandern hinauf zur Tiefmatt und dann ostwärts auf dem Höhenweg bis Schlosshöchi, mit kurzem Abstieg zum Restaurant. Heimwärts nehmen wir den Weg nach Egerkingen, dann mit der Bahn via Olten in alle Richtungen. Wanderzeit zirka 3 Stunden. Basel SBB ab 9.01 Uhr, Liestal ab 9.35 Uhr, Waldenburg ab 10.03 Uhr, Holderbank an 10.20 Uhr. Mit Bus Nr. 70 ab Birsfelden 8.55 Uhr, Liestal an 9.22 Uhr. Anmeldung bis 18. November unter 061 311 74 32.</p>
			<p>20. Nov.</p>	<p>■ EFV Herisau Lawinenübung für Tourenfahrer und Schneeschuhläufer</p>	<p>Kurs über Einschätzung der Lawinengefahr und Umgang mit den Lawinenverschüttetengeräten. Ort im Appenzellerland wird kurzfristig bestimmt. Detail-Ausschreibung und Anmeldung siehe EWF-Website.</p> <p>www.ewf-herisau.ch</p>

Sport und Kultur

<p>12. Nov.</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Romanshorn Besuch Fotostudio von Hanspeter Bühler</p>	<p>Infos: www.fotoclub-romanshorn.ch.</p>
<p>12./13. Nov. Bern, Restaurant Spitz</p>	<p>■ Männerchor der Eisenbahner Bern MEB Grosslotto</p>	<p>Anreise: Mit Tram Nr. 9 bis Haltestelle Spitalacker. Wir beginnen am 12. November um 17.30 Uhr, am 13. November um 14.30 Uhr. 2. Durchgang gratis.</p>
<p>19. Nov.</p>	<p>■ ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus Metzgete Blüemliematt</p>	<p>Wir starten in Holderbank, wandern hinauf zur Tiefmatt und dann ostwärts auf dem Höhenweg bis Schlosshöchi, mit kurzem Abstieg zum Restaurant. Heimwärts nehmen wir den Weg nach Egerkingen, dann mit der Bahn via Olten in alle Richtungen. Wanderzeit zirka 3 Stunden. Basel SBB ab 9.01 Uhr, Liestal ab 9.35 Uhr, Waldenburg ab 10.03 Uhr, Holderbank an 10.20 Uhr. Mit Bus Nr. 70 ab Birsfelden 8.55 Uhr, Liestal an 9.22 Uhr. Anmeldung bis 18. November unter 061 311 74 32.</p>
<p>20. Nov.</p>	<p>■ EFV Herisau Lawinenübung für Tourenfahrer und Schneeschuhläufer</p>	<p>Kurs über Einschätzung der Lawinengefahr und Umgang mit den Lawinenverschüttetengeräten. Ort im Appenzellerland wird kurzfristig bestimmt. Detail-Ausschreibung und Anmeldung siehe EWF-Website.</p> <p>www.ewf-herisau.ch</p>

24. Nov. 19 Uhr, Basel, KV, Soussol	■ EFFVAS, Sektion Basel Diaschau-Abend mit Hanswalter Müller	Infos unter www.baslerfotoclub.ch .	4. und 5. Dezember Brig-GLIS, Sport Center Olympica	■ SVSE Badminton Badminton-Trainings- weekend	Es erwartet dich ein attraktives Trainingswochenende. Deinen Spielkenntnissen angepasst, bietet dir das Trainerteam das Badminton-Einmaleins an. Unter dem gleichen Dach findest du Abwechslung mit Bowlingbahn, Bar oder Wellness-Oase. Anmeldung bis 13. November an Roger Baumann, 052 242 22 14. @ www.svse.ch/Badminton
25. Nov. 19 Uhr, Bern, Falkenplatz 9	■ EFFVAS, Sektion Bern Bilderabend – fotografischer Jahresrückblick	Bringt eure Highlights aus dem Jahr 2010 mit.	<hr style="width: 10%; margin: auto;"/> <h2 style="margin: 0;">Diverse</h2>		
26. Nov.	■ EFW Herisau Exkursion Kehrlicht- verbrennungsanlage Weinfelden	Treffpunkt am Bahnhof Weinfelden zum gemeinsamen Mittagessen, anschliessend Betriebsbesichtigung. Kosten: Mittagessen CHF 30.80 plus Unkostenbeitrag für Besichtigung CHF 10. Weitere Details siehe EWF-Zitg. Anmeldung bis spätestens 20. November an Werner Nef, w.nef-adami@bluewin.ch oder 071 855 37 66. @ www.efw-herisau.ch	23. Nov. 14.15 Uhr, Bern, Comedia, Sitzungssaal	■ Gewerkschaftliches Netzwerk 2. Säule Bildungsveranstaltung «Neue technische Grundlagen für Pensionskassen – Mechanismen und Auswirkungen»	Mitte Dezember publiziert BVG 2010 die neuen technischen Grundlagen für Pensionskassen. Die Veranstaltung beleuchtet die Mechanismen und Auswirkungen eines Grundlagenwechsels. Die Stiftungsräte erhalten konkrete Tipps, wie die neuen Grundlagen zu lesen sind und worauf zu achten ist Referenten: Olivier Kern, eidg. dipl. Pensionskassenexperte; Jorge Serra, Stiftungsrat PK Stadt Zürich und Vizepräsident PK-Netz. Tagungsgebühr: 60 Franken für Mitglieder eines Verbandes des PK-Netzes. Anmeldung an PK-Netz, c/o SGB, Monbijoustrasse 61, 3006 Bern, 031 377 01 01, info@pk-netz.ch . @ www.pk-netz.ch
27. Nov.	■ ESV Rheintal-Walensee Wanderung	Zürich ab 8.36 Uhr nach Frick und weiter mit Postauto nach Laufenburg. Nach dem Kaffee wandern wir durch den Tafeljura. Mittagessen im Restaurant unterwegs. Rückfahrt mit Postauto nach Brugg von der Bözberg-route. Anmeldung bitte bis 25. November an Kurt Suter, Rheinfelden, 061 831 47 71 oder 079 769 42 13 (SMS).	<hr style="width: 10%; margin: auto;"/>		

■ **PV Glarus-Rapperswil**

Grosser Mitgliederaufmarsch zur Herbstversammlung

Zur Herbstversammlung vom 27. Oktober in Schänis konnte Präsident Albert Brunner trotz schönstem Wetter einen voll besetzten Saal erwartungsfroher Mitglieder begrüßen.

Er informierte über diverse Neuigkeiten und stellte fest, dass die SBB die Pensionierten doch nicht vergessen hat. Neu erhalten alle Pensionierten die SBB-Zeitung gratis zugestellt, dazu wurde für sie eine PV-Plattform im Internet eingerichtet. Sie werden zudem zu einem Anlass eingeladen.

Dank der grossen Mithilfe des SEV wurde der Gutschein von 66 Franken auf neu 100 Franken erhöht. Leider werden die Preise für

FVP-Tageskarten in der ersten und zweiten Klasse, Multitageskarten sowie für das GA FVP erhöht. Wer das GA mit Datum bis Ende Dezember in diesem Jahr erneuert, erhält dieses zum alten Preis. Es wird aber keine Rückerstattung gewährt.

PV-Vizepräsident Hans Heule berichtete über die laufenden Geschäfte. Das Erfreuliche vorab: Die AHV-Renten steigen ab 2011 um 1,75 Prozent. Beim Problem mit der Pensionskasse SBB scheint es, dass man einen kleinen Schritt vorangekommen ist. Die Finanzkommission des Ständerates ist mehrheitlich dafür, dass der Bund 1,14 Milliar-

den Franken in unsere Pensionskasse einzahlt. Zum Schluss informierte Vizepräsident René Läubli über die Zentralvorstandssitzung. Ein Punkt war die Zukunft der Eisenbahn und des Tourismus. Eindrücklich zeigte er auf, wie z. B. durch Bahn 2000 und Neat ein Zeitgewinn resultiert. Der Tourismus steht vor grossen Aufgaben: kalte Betten, kurze Saisons usw. Hier sind neue Ideen und Innovationen gefragt.

Albert Brunner dankte allen für ihr Erscheinen und wünschte gute Heimkehr und «en Guete» beim anschliessenden Imbiss.

Kurt Krummenacher

■ **SVSE Kegeln**

Jahresmeisterschaft 2010

Die Jahresmeisterschaft 2010 der SESKV-Kegler/innen ging mit der Meisterschaft in Münchenstein zu Ende. Es galt, in zehn Meisterschaften möglichst wenige Rangpunkte zu erreichen (zwei Streichresultate).

Nachfolgend ein Auszug aus der Rangliste mit den Jahresmeistern der vier Kategorien.
SESKV 1: 1. Martin Julmy, Hägendorf, 43 Punkte; 2. Arthur Ogi, Bern, 46 Punkte; 3. Anton Wicki, Zürich, 56 Punkte.
SESKV 2: 1. Heinz Emmenegger, Werthenstein, 39 Punkte; 2. Cyrill Flory, Zürich, 68 Punkte; 3. Hansueli Riedwil, Thun, 76 Punkte.
SESKV 3: 1. Rosmarie Schneider, Thun, 34 Punkte; 2. Ernst Neuhaus, Bern, 56 Punkte; 3. Hanspeter Taschner, Allschwil, 67 Punkte.
SESKV 4: 1. Karl Krättli, Chur, 39 Punkte; 2. Patricia Wenger, Müntschemier, 45 Punkte; 3. Yolande Léchenne, Territet, 46 Punkte.
Christian Rotzer

TOTENTAFEL

Ackeret Dora, Witwe des Ernst, Winterthur; gestorben im 79. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Attenhofer Otto, pensionierter Schienentraktorführer, Küssnacht an Rigi; gestorben am 21. Oktober im 90. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Früh Huldreich, pensionierter Hallenchef, Winterthur; gestorben im 85. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Hartmann Marta, Witwe des Emil, Villnachern; gestorben am 14. Oktober im 87. Altersjahr. PV Aargau.

Hediger Adolphe, pensionierter Zentralenoperator, Hunzenschwil; gestorben am 24. Oktober im 81. Altersjahr. PV Aargau.

Hess Emilio, pensionierter Lokomotivführer, Poschiavo; gestorben am 9. Oktober im 88. Altersjahr. VPT RhB.

Hildebrand Hans, pensionierter Werkstattaufseher, Dulliken; gestorben am 22. Oktober im 90. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Hunziker Paul, pensionierter Zugführer, Waldshut; gestorben am 4. Oktober im 82. Altersjahr. PV Aargau.

Kocher Beatrice, Witwe des Werner, Olten; gestorben am 2. Oktober im 86. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Langenegger Helene, Witwe des Fritz, Läuelfingen; gestorben im 87. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Marti Hans, pensionierter Lokomotivführer, Münchenstein; gestorben am 24. Oktober im 87. Altersjahr. PV Basel.

Mattenberger Trudy, Witwe des Willy, Olten; gestorben im 93. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Matter Gerhard, pensionierter Handwerksmeister, Hallwil; gestorben am 29. Oktober im 69. Altersjahr. PV Aargau.

Merkle Wally, Witwe des Wilhelm, Basel; gestorben am 25. Oktober im 90. Altersjahr. VPT DB, Gruppe Basel.

Naef Jakob, pensionierter Technischer Beamter, Staufen; gestorben am 17. Oktober im 79. Altersjahr. PV Aargau.

Pachler Wilhelmina, Witwe des Johann, St. Gallen; gestorben im 72. Altersjahr. PV St. Gallen.

Schärz Alfred, pensionierter Stationsvorstand, Weissenburg i.S.; gestorben am 15. Oktober im 87. Altersjahr. VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

Schenk Max, pensionierter Betriebsdisponent, Frauenfeld; gestorben am 25. Oktober im 85. Altersjahr. VPT Frauenfeld-Wil.

Urech Manfred, pensionierter Stationsvorstand, Goldau; gestorben am 31. Oktober im 83. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Von Flüe Johann, pensionierter Spezialhandwerker, Nottwil; gestorben am 22. Oktober im 78. Altersjahr. PV Luzern.

Zimmermann Hermann, pensionierter Rangiermeister, Pieterlen; gestorben am 22. Oktober im 103. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Zimmermann Josef, pens. Bürochef, Luzern; gestorben am 24. Oktober im 84. Altersjahr. PV Luzern.

Zobrist Rosa, Witwe des Walter, Niederlenz; gestorben am 31. Oktober im 85. Altersjahr. PV Aargau.

■ RPV Präsidentenkonferenz

Was bedeutet Toco für die Rangierangestellten?

Am 25./26. Oktober trafen sich die Präsidenten des Unterverbands RPV in Brissago. Behandelt wurden aktuelle News von SBB und SEV. RPV-Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger forderte alle Präsidenten auf, ihre Geschäftsreglemente zu überarbeiten, da die SEV-Statuten geändert wurden. Zwei Sitze im Zentralausschuss sind neu zu besetzen. Von Vorteil wäre mindestens ein Kollege mit Verbindung zu den welschen und italienischen Kollegen. In die Migrationskommission wurde Antonio Gisondi gewählt und als GAV-Ersatzdelegierter Jürg Schüpbach.

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone informierte über

die Übergabe der Lohnpetition an SBB-Personalchef Markus Jordi vom 21. Oktober in Bern (siehe *kontakt.sev* Nr. 21): «Die rund 8000 Unterschriften sind ein sehr deutliches Zeichen.» Weiter erläuterte er den Verlauf der Verhandlungen. Nach aktuellem Stand erhalten zirka 45 Prozent den Besitzstand. Dies sei eine Entwertung der jetzigen Arbeit, sie betrifft beinahe die Hälfte des Personals und bei den Rangierern wahrscheinlich sogar deutlich mehr, das kommt für den RPV nicht infrage. Die Präsidenten befürchten, dass die Rangierer einmal mehr das Nachsehen haben werden. Sie fragen sich, warum immer sie «die

Rechnung» bezahlen für etwas, das sie nicht gekauft haben. Jedes Jahr wird alles teurer und die SBB möchte weder Teuerungsausgleich noch Realloohnerhöhung bezahlen — und das seit Jahren (nur Einmalprämie oder Reka-Checks). Wir stehen deshalb dem Lohnsystem Toco skeptisch gegenüber und haben Angst, noch mehr zu verlieren. Wir wollen ein gerechtes Lohnsystem, wir wollen auch mal wieder ein bisschen mehr Geld. Es ist schön zu hören, wie wertvoll die eigene Arbeit ist, aber mit Worten hat bisher niemand eine Familie ernährt. Jetzt ist die Gelegenheit da, den Worten Taten folgen zu lassen. Danilo Tonina

■ ZPV Regionalverkehr Ost

Eine aussergewöhnliche Herbstversammlung

Die Herbstversammlung am 19. Oktober in Zürich stand im Zeichen des neuen Sicherheitskonzeptes des ZVV und des Wegfalls der ZuS-Leistungen bzw. der Aufhebung des Berufsbildes der Zugbegleiter/innen S-Bahn ZuS.

Im ersten Teil der Versammlung, der eigentlichen Herbstversammlung, gratulierte Präsidentin Silvia Reinhard der Kollegin Tanja Bätting (GPK-Mitglied), Frequenz erfassung FQ und Zugchefin S-Bahn Zürich, zur Wahl als neue Frauenvertreterin des ZPV. SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni berichtete über den aktuellen Stand des neuen Lohnsystems Toco.

Die Berichterstattungen in den Medien rund um das

neue Sicherheitskonzept des ZVV waren nicht immer optimal. Silvia Reinhard informierte, dass der Vorstand zusammen mit dem Aktionskomitee beschlossen hat, die Medien nur noch in Absprache mit Peter Moor, Leiter Kommunikation SEV, zu informieren. Sie fordert alle dazu auf, bei Medienanfragen im Zug oder anderswo diese an Peter Moor im Zentralsekretariat SEV in Bern zu verweisen. An der letzten Vorstandssitzung wurde die Haltung von Vorstand und Aktionskomitee festgelegt: Das Aktionskomitee setzt sich hauptsächlich für den Erhalt der Zugchef S-Bahn ein, nach dem Motto «Zugchefs S-Bahn müssen bleiben». Die

Sektion Regionalverkehr Ost unterstützt ihre Mitglieder bei der beruflichen Neuorientierung.

Im zweiten Teil der Versammlung wurde mit Vertretern der SBB unter der Leitung von Toni Häne über das neue Sicherheitskonzept beim ZVV diskutiert. Schwerpunkt der Diskussion war das Versprechen seitens der SBB, dass für alle 220 Zugbegleiter/innen S-Bahn eine geeignete Stelle gefunden werden kann. Unsicherheiten, was die Altersgrenze für die Ausbildung zum RZB betraf, konnten teilweise beseitigt werden. Viele konkrete Fragen blieben aber auch nach der Veranstaltung unbeantwortet. Thomas Maurer

■ PV Luzern

Bei Wahlen und Abstimmungen: Der Schwarzmalerei keine Chance geben!

Nach der Begrüssung zur Herbstversammlung vom 28. Oktober machte sich Präsident Peter Grütter Sorgen über die Entwicklungen der heutigen Zeit. Solidarität und Anerkennung anderer Meinungen scheinen vergessen zu gehen! Abstimmungsergebnisse der letzten Zeit zeigten zudem, dass viele Schweizerbürger politische Werbung mit Schwarzmalereien gerne aufnehmen. Er appellierte deshalb, sich nicht da-

von beeinflussen zu lassen. Das gelte bereits bei der Abstimmung über die Ausschaffungsiniziative im November und bei den Wahlen im kommenden Jahr.

Den erkrankten und den verunfallten Mitgliedern wünschte der Präsident viel Kraft, Zuversicht und baldige Genesung. Seit der Frühjahrsversammlung ist die Sektion erneut geschrumpft auf aktuell 975 Mitglieder. In stillem Gedenken nahmen

wir Abschied von 20 Kolleginnen und Kollegen, die seit Ende Mai verstorben sind. Von Oktober bis Dezember feiern 46 Mitglieder den 75., 80., 85., 90. oder einen höheren Geburtstag. Herzliche Gratulation und alles Gute! Fünf Jubilaren mit 60 Jahren Mitgliedschaft dankte Peter Grütter für die langjährige Verbundenheit zum SEV und überreichte ihnen die Ehrenurkunde. Nach einem Rückblick auf die Vereinsakti-

URNER SEV-SEKTIONEN UNTERSTÜTZEN DIE PETITION FÜR EINEN NEAT-ANSCHLUSS IN URI

Am 15. Oktober ist der 57 km lange Gotthard-Basistunnel durchschlagen worden — ein wahrlich historisches Ereignis, das die Uernerinnen und Uerner mitfeiern konnten.

Andererseits war und bleibt die Belastung durch den Neat-Bau für die Bevölkerung im Raum Amsteg und Erstfeld bis Altdorf enorm. Uri muss um den Erhalt der Gotthard-Bergstrecke bangen. Viele SBB-Arbeitsplätze werden aufgehoben oder nach Arth-Goldau verlagert. Die «Bergvariante» (Neat in den Berg) soll, wenn überhaupt, erst nach 2030 gebaut werden. Und bei alledem sollen die Uernerinnen und Uerner nicht einmal einen direkten Anschluss an die Neat erhalten, sondern zuerst nach Arth-Goldau oder Bellinzona fahren müssen, um dort einzusteigen. Das darf nicht sein!

Daher hat ein überparteiliches Komitee eine Petition lanciert, die den Bundesrat auffordert, bei der Neat-Betreiberin SBB zu intervenieren, damit Uri an die Neat angeschlossen wird und so auch von den schnelleren Verkehrsverbindungen profitieren kann. Denn der Pendlerkanton ist auf eine gute Verkehrsanbindung angewiesen.

Der LPV Erstfeld und der PV Uri rufen ihre Mitglieder und schweizweit alle Kolleginnen und Kollegen im SEV auf, die Petition für einen Neat-Anschluss im Kanton Uri zu unterschreiben. Die Petition kann im Internet heruntergeladen werden unter:

www.sp-uri.ch/Texte/PDF/PetitionNEATFlugblatt271010.pdf
Einsendeschluss ist der 12. Dezember 2010.

Für eure Unterstützung im Voraus vielen Dank!

Die Sektionsvorstände von PV Uri und LPV Erstfeld



■ VPT RhB, Pensionierte

Wandern bei Regen und Schnee!

Die Wanderung vom 13. Oktober von Sedrun nach Disentis war doch etwas zu nass.

Eine kleine Schar pensionierte RhBler entschloss sich beim Bahnhof Disentis, den neuen Kloster-Stall unter kundiger Führung zu besuchen. Für alle ein interessantes Erlebnis. Kurz vor Mittag hellte es auf, sodass der Rück-

weg trocken bewältigt werden konnte.

Im Bahnhof-Buffet bei einem schmackhaften Mittagessen, der gute Tropfen fehlte natürlich auch nicht, ging die nasse Wanderung zu Ende. In der Hoffnung, dass uns beim nächsten Mal der Wettergott besser gesinnt ist, reisten wir zurück nach Hause.

Max Schmitz

vitäten im vergangenen Sommer luden der Vorsitzende und der Wanderleiter zu den nächsten Veranstaltungen ein. *Mitteilungen:* Die Hauptversammlung findet am 24. Februar 2011 neu im Armee-Ausbildungszentrum auf der Luzerner Allmend statt. Der SEV-Taschenkalender kann nachträglich beim Kassier bestellt werden. Auf der neuen Webseite www.sev-pv.ch/luzern kann die Sektion vermehrt Informationen veröffentli-

chen. Mitte November erhalten die Benutzer schriftliche Informationen über die neuen Preise sowie den Gutschein im Wert von 100 Franken (bisher 66 Franken) zugestellt. Nach einer kurzen Pause trug der Komiker Hubi Schneider Episoden aus seiner Jugendzeit, vom Militärdienst und von Arbeitseinsätzen vor, und strapazierte die Lachmuskeln. Herzlichen Dank an Fritz Zürcher für die musikalischen Einlagen. Otto Fuchs

Tagung des SEV-Unterverbandes VPT zur Mitgliederwerbung

Jedes Mitglied ist Werbeträger/in



SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz (links) und Andreas Freimüller vom Kampagnenforum führten durch die Oltener Werbetagung.

Die erfreulichen Beitrittszahlen der beiden letzten Jahre dürfen keinesfalls dazu verleiten, mit weniger Hochdruck SEV-Mitglieder zu werben. Voller Zuversicht, diese permanente, wichtige Aufgabe künftig noch besser erfüllen zu können, kehrten die aus allen Landesteilen angereisten VPT-Gewerkschafter/innen nach der Oltener Tagung in ihre Unternehmungen zurück.

Über 40 Delegierte aus rund 20 Sektionen des SEV-Unterverbandes des Personals privater Transportunternehmungen (VPT) sind am 21. Oktober in Olten zusammengekommen, um sich in der Mitgliederwerbung weiterzubilden und ihre Erfahrungen in diesem zentralen Bereich der gewerkschaftlichen Arbeit auszutauschen.

Überzeugte überzeugen besser

Für Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär und Bildungsbeauftragter im SEV, muss man hinter dem stehen, was man tut: «Wenn ich überzeugt bin, kann ich auch andere überzeugen.» Bei der Werbung gelte es den Kulturwandel zu berücksichtigen,

insbesondere wenn man jüngere Kolleg/innen für die Gewerkschaft gewinnen wolle. Andererseits könne man heute dank Internet sehr schnell und effizient kommunizieren.

Wertvolle Tipps dazu gab der Kommunikations- und Kampagnenspezialist *Andreas Freimüller* vom Kampagnenforum, der schon bei zahlreichen nationalen und internationalen Greenpeace-Aktionen mitgewirkt hat. Als Stärken der virtuellen Kommunikation bezeichnete er deren Unmittelbarkeit, die sprachliche Lebendigkeit und die Leichtigkeit, mit der man sich auf diesem Weg vernetzen kann, zum Beispiel über Facebook, zumal so die Kontaktadressen einfach aktualisiert werden können. Mit Web-Aktionen lasse sich auch kurzfristig eine gute Wirkung erzielen.

Um zu überzeugen, gelte es, einen Aktionsplan festzulegen, einige präzise Fragen zu stellen und damit jeweils eine Übereinstimmung zu erreichen, die es ermöglicht, einen Schritt weiterzugehen, bis der/die Kolleg/in die Beitrittsklärung überzeugt unterschreibt. Dafür müssten die Sektionen Vertrauensleute ausbilden und eine eigene Kommunikation aufbauen.

Vielsagende Zahlen

Der SEV organisiert im öffentlichen Verkehr der

Schweiz 65 bis 75% der Mitarbeitenden – wobei er bestimmte Verkehrsbetriebe traditionell den SGB-Partnergewerkschaften Kommunikation (PostAuto AG) und VPOD überlässt. Daneben organisiert Transfair 3500 öV-Angestellte, davon 1000 bei der SBB, und der VSLF etwa 1000 Lokführende. Dem Kaderverband schliesslich sind etwa 900 SBB-Kader angeschlossen, von welchen aber zwei Drittel zugleich dem SEV angehören. Der SEV ist also klar die wichtigste, massgebliche Arbeitnehmerorganisation in der Branche.

Die Beitritte übersteigen die Austritte, doch die Todesfälle bei den Pensionierten und der generelle Stellenabbau ziehen die Mitgliederzahl insgesamt weiterhin nach unten. *SEV-Präsident Giorgio Tuti* erwartet daher von allen 180 SEV-Sektionen, dass sie

werben, was das Zeug hält, «denn je mehr wir sind, desto stärker sind wir!» Nach wie vor gilt im SEV das Motto «Mitglied wirbt Mitglied». Die Sektionen und ihre Aktionen in den Betrieben spielen dabei die entscheidende Rolle.

SEV-Arbeit richtig «verkaufen»

In Arbeitsgruppen berichteten die Teilnehmenden über ihre Werbeerfahrungen und kamen zum Schluss, dass es keine allein gültige Regel gibt, wie am besten ein neues Mitglied überzeugt und gewonnen werden kann.

Auf jeden Fall aber müssen die Sektionen dafür sorgen, dass ihre Arbeit allen bekannt ist und im richtigen Licht erscheint. Sie müssen auch am Puls der Nichtmitglieder sein und die guten Dienstleistungen des SEV richtig «verkaufen», vor allem den Rechtsschutz. Jedes

Mitglied ist selbst Werbeträger/in für den SEV – darüber einmal kurz nachzudenken lohnt sich.

VPT-Vizepräsident Martin Ritschard ist mit der Werbekampagne 2009–2010 des Unterverbandes bereits sehr zufrieden. Gerne nimmt er neue, originelle Ideen entgegen, wie die VPT-Mitglieder künftig zum Werben motiviert und für gute Werbearbeit belohnt werden können.

Jean-François Milani/Fi

An den regionalen Tagungen des Unterverbandes VPT in diesem Herbst erhalten gute Werber und Werberinnen als speziellen Dank ein Geschenk überreicht. Daten: 7. November: Ostschweizer Tagung in Tann-Dürnten; 13. November: Westschweizer Tagung in Marly; 20. November: Zentralschweizer Tagung in Gümliigen; 11. Dezember: Tessiner Tagung in Mendrisio.

Drei Stimmen nach der VPT-Werbetagung in Olten

«Was nimmst du mit?»

Tessin



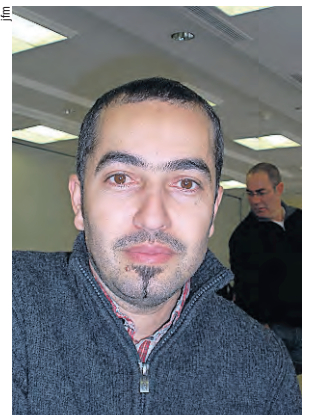
Tiziano Barra von der Schifffahrtsgesellschaft NLM und der VPT-Sektion Lago Maggiore hatte Fragen zur Werbepolitik des SEV angesichts dessen, was andere Gewerkschaften tun – und erfuhr, dass der SEV ganz auf das Prinzip «Mitglied wirbt Mitglied» setzt. Er selbst hat noch keine Kollegen geworben aus dem einfachen Grund, dass alle bereits dabei sind! Dennoch hat er bei den Diskussionen viel Nützliches für die Gewerkschaftsarbeit gelernt.

Deutschschweiz



Die BLS-Zugbegleiterin **Madeleine Wüthrich** ist eine engagierte Vertreterin der Frauen in ihrem Betrieb. Diese seien manchmal nur schwer für den SEV zu gewinnen, und jüngere Frauen könnten auch mit dem Feminismus oft wenig anfangen, da sie den Kampf für die Emanzipation der Frauen nicht miterlebt hätten. Madeleine Wüthrich will aber dranbleiben und das Internet nutzen: Sie plant eine Umfrage zur Zufriedenheit ihrer Kolleginnen.

Westschweiz



Aissam Echchorfi, Busfahrer bei den Lausanner Verkehrsbetrieben TL, hatte von der Tagung etwas anderes erwartet, insbesondere mehr Austausch von Erfahrungen positiver wie negativer Art. Die Werbung sei zeitintensiv und auch eine finanzielle Investition! Künftig müsse auf die Probleme der Millizgewerkschafter/innen stärker eingegangen und mit ihnen zusammen nach Lösungen gesucht werden – etwa, was ihren Schutz betrifft.

■ PV Olten und Umgebung

«Der SEV wird jede weitere Verschlechterung mit dem Referendum bekämpfen»

Am 26. Oktober traf sich eine stattliche Zahl pensionierter Eisenbahner/innen zur Herbstversammlung im Stadttheater in Olten. Der von den Darbietungen des PV-Männerchores umrahmte Anlass war geprägt von den Referaten von SEV-Präsident Giorgio Tuti und PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan.

Giorgio Tuti ging in seiner temperamentvollen Ansprache auf verschiedene Probleme ein, die die Pensionierten betreffen. Die Auswirkungen der Finanz- bzw. Wirtschaftskrise auf die Sozialwerke waren dabei ein gewichtiges Thema der Ausführungen. Giorgio Tuti machte klar, dass der SEV jede weitere Verschlechterung bei der AHV, der Pensionskasse SBB, usw. mit dem Referendum bekämpfen wird.

Kurzfristig mache vor allem die Sanierung der Pensionskasse SBB Sorgen. Zwar habe die ständerätliche Finanzkommission dem Vorschlag des Bundesrates zugestimmt und befürworte eine einmalige und endgültige Zahlung von 1,14 Milliarden Franken an die Pensionskasse, noch sei aber alles zwischen 0 und 3 Milliarden Franken möglich. Gar nicht zufrieden zeigte sich der SEV-Präsident mit dem neuen Lohnsystem, das die SBB einführen möchte: «Nur mit motiviertem Personal kann die SBB ihre Spitzenleistung im öffentlichen Verkehr erbringen und zu dieser Spitzenqualität gehören auch gute Löhne.» Die Verhandlungen hätten überdies gezeigt, dass ein grosser Teil der Direktion die Rolle und die Aufgabe der Gewerkschaften nicht

begriffen hat. Ricardo Loretan ist überzeugt, dass es nicht Sache der Pensionierten sein kann und darf, bei der Sanierung der Pensionskasse mitzuhelfen. Sie hätten ein Leben lang ihre Beiträge bezahlt und ausserdem seit Jahren auf den Teuerungsausgleich verzichten müssen. Immerhin scheine in der SBB-Chefetage die Wertschätzung für die Pensionierten zu steigen. Seit einigen Wochen finden von der SBB organisierte Anlässe für Rentner/innen statt. Anlässlich dieser Tagungen erhalten die Teilnehmenden nicht nur Informationen, sie können auch Fragen stellen. Abschliessend forderte Ricardo Loretan die Versammelten auf, diese Veranstaltungen zu besuchen.

Arnold Seiler

■ PV Uri

Ja zur Sektionsbeitragserhöhung

Insgesamt 66 Mitglieder nahmen am 28. Oktober in Göschenen an der Herbstversammlung teil. Präsident Heinz Frutig hiess alle willkommen. Die nicht allzu reich befrachtete Traktandenliste sah bei den Mutationen einen Eintritt und einen Austritt vor. Seit der Frühlingsversammlung mussten wir von sechs Mitgliedern Abschied nehmen. Der Mitgliederbestand beträgt 273 Verbands- und 92 Lokalmitglieder. Die Versammlung sagte einstimmig Ja zu einer kleinen Erhöhung des Sektionsbeitrages. Kurz erwähnt wurde auch die Sektionsreise, die im Juni, leider bei Schlechtwetter, nach Seelisberg führte. Ein herzliches Dankeschön an Organisator Koni Gamma.

Die Advertsfeier findet am 16. Dezember im Pfarrecenter St. Josef in Erstfeld statt. Die Einladung wurde versandt und erscheint rechtzeitig in

kontakt.sev. Der Präsident wies auf die neu ins Leben gerufene SBB-Pensioniertentagung hin. Er bittet die Mitglieder, sich anzumelden. Eine erneute Umfrage wird nächstes Frühjahr gestartet.

PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan informierte über das Neuste bei der Sanierung der Pensionskasse und des FVP. Alle Pensionierten werden demnächst schriftlich vom FVP-Dienst in Bern über die Änderungen informiert. Zwei markante Details: Der Gutschein beträgt neu 100 Franken und die Preiserhöhung beim GA-FVP erfolgt per 1. Januar 2011. Das Bestellformular wird dem Infodokument beigelegt.

Der Präsident dankte Ricardo Loretan für die interessanten Infos, wünschte den Kranken und Verunfallten gute Genesung und schloss die lebhafteste Versammlung.

Guido Lang

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:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon (Geschäft):

Telefon (Privat):

Datum:

Unterschrift:

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 oder 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.

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

Link zum Recht

Austrittsvereinbarung – Vorsicht!

Das SEV-Rechtsschutzteam wird regelmässig mit Fragen rund um Austrittsvereinbarungen konfrontiert.

Geschah die Kontaktaufnahme rechtzeitig, d.h. vor der Unterzeichnung eines solchen Papiers, konnte der SEV schon in vielen Fällen bessere Konditionen oder auch andere nachhaltige Lösungen durchsetzen. In einigen besonderen Ausnahmefällen gelang es den SEV-Rechtsschutzspezialisten sogar, die Austrittsvereinbarung rückgängig zu machen.

«Gegenseitiges Einvernehmen»

Bei privatrechtlichen Arbeitsverhältnissen und auch im öffentlich-rechtlichen Bereich der SBB (vgl. Ziffer 178 GAV SBB) können Arbeitsverhältnisse im gegenseitigen Einvernehmen beendet, d.h. aufgelöst, werden. Mit anderen Worten: Austrittsvereinbarungen sind grundsätzlich zulässig.



Bei der Austrittsvereinbarung droht Stolpergefahr ...

In der Praxis ist es oft so, dass der Wunsch, eine Austrittsvereinbarung zu treffen, vonseiten des Arbeitgebers kommt. Damit ist auch klar, dass sich dieser in Ruhe die Inhalte der Vereinbarung überlegen sowie das Gespräch mit dem Mitarbeiter oder der Mitarbeiterin vorbereiten konnte. Der Vorschlag einer Austrittsvereinbarung und auch die Vereinbarung

selbst muss nicht einfach nur schlecht sein. Allerdings ist es wichtig, dass sich auch der Mitarbeiter oder die Mitarbeiterin in Ruhe dazu Gedanken machen kann. Einmal unterzeichnete Vereinbarungen lassen sich nicht oder nur sehr schwer anpassen oder gar aufheben.

Besondere Vorsicht bei Austrittsvereinbarungen ist dann angezeigt, wenn gesundheitliche Probleme mit hineinspielen, lösen diese doch je nach Situation besondere Schutzbestimmungen bzw. Rechtsansprüche aus.

Rechtsansprüche nicht preisgeben!

Ist eine Austrittsvereinbarung unterzeichnet, lässt sie sich auf dem Beschwerdeweg oder mit Klage vor Gericht nur schwer rückgängig machen. Eine Chance vor Gericht besteht allenfalls dann, wenn der Arbeitgeber versucht, mit der Vereinbarung dem Mitarbeiter



... oder sogar die Gefahr eines Absturzes!

oder der Mitarbeiterin zustehende Rechtsansprüche zu unterschlagen, beispielsweise die Lohnzahlung oder den Kündigungsschutz (Art. 336c OR) im Krankheitsfall, oder wenn die vereinbarten Punkte generell nur dem Arbeitgeber Vorteile bringen. Hierbei ist allerdings zu beachten, dass die Beweislast und das Prozessrisiko beim Arbeitnehmer liegen.

Zu berücksichtigen ist ferner, dass Austrittsvereinbarungen von der Arbeitslosenversicherung in der Regel gleich beurteilt werden wie eine selbst ausgesprochene Kündigung. Ebenso erfolgt bei krankheits- oder unfallbedingter Arbeitsunfähigkeit während der Kündigungsfrist keine Verlängerung derselben.

Ob eine Austrittsvereinbarung eine gute Lösung darstellt, muss im konkreten Einzelfall beurteilt werden; das SEV-Rechtsschutzteam steht hierbei beratend zur Verfügung.

Nachstehend stichwortartig einige weitere Elemente, welche zu beachten sind:

- Ist eine allfällige Abgangsentschädigung mindestens so hoch, dass die ordentliche Kündigungsfrist abgedeckt ist?
- Welche Regelung besteht hinsichtlich allfälliger Zeitguthaben?
- Wie werden allfällige Rückerstattungspflichten bei Weiterbildung geregelt?

Rechte

- Zum Gespräch darf ein Beistand oder eine Beiständin nach Wahl mitgebracht werden.
- Die Austrittsvereinbarung muss nicht sofort unterzeichnet werden, sondern es besteht das Recht auf einige Tage Bedenkzeit.
- Auch wenn Stillschweigen vereinbart ist, darf mit dem Beistand/der Beiständin Rücksprache genommen werden.

Rechtsschutzteam SEV



Zahnprothesen & Reparaturen seit 25 Jahren

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

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

Wir reparieren alle Zahnprothesen – egal wo gekauft!

Sehr zufriedene und treue Zahnprothesenträger aus der ganzen Schweiz. Beste Referenzen. Zahnprothesen sind Vertrauenssache.

Höchste Qualitätsarbeit, schnell und erst noch günstig.
AHV-Rabatt, 2 Jahre schriftliche Garantie auf Zahnprothesen-Reparaturen.

Halbheer's Notfalldienst für Zahnprothesen-Reparaturen

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

* Unverbindliche und neutrale Gratisberatung *

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

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

Mit bester Empfehlung: Ihr CH-Vertrauenszahntechniker

FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT

1240518



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, 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 25. November 2010

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 18. November, 10 Uhr
Inserateschluss: 15. November, 10 Uhr

Eine Herbstwanderung am Rand der Schweiz

Wo das Rheintal beginnt

Für Zeiten, in denen zwischen Herbstsonne und erstem Schnee alles möglich ist, eignet sich diese Wanderung in einer der äussersten Ecken der Schweiz.

Paul Stehriberger ist Lokführer bei den Appenzeller Bahnen, zu denen auch die ehemalige Rorschach-Heiden-Bahn gehört. Nicht nur wegen ihrer Abkürzung (RHB), die zu vielen Verwechslungen mit der Rhätischen Bahn (RhB) führte, ist diese Strecke aussergewöhnlich: Es handelt sich auch um die einzige normalspurige Zahnradbahn der Schweiz neben der Rigibahn.

Die Wanderroute beginnt am Bahnhof Rorschach, der direkt am Bodensee gelegen ist. Durch die Aussenquartiere geht es aufwärts, und nachdem einmal die Autobahn überquert ist, führt der

Weg durch Landwirtschaftsgebiet weiter. Bald danach wird bei der Haltestelle Wartensee das Trasse der Rorschach-Heiden-Bahn überquert.

Auf flachem Weg geht es weiter ostwärts, während der Blick über die Region schweift, in der sich Rebberge mit Sumpfgebiet abwechseln und noch vor dem Seeufer der Flugplatz Altenrhein erkennbar ist.

Die Route verläuft etwas ausserhalb des Städtchens Rheineck, doch ist ein Besuch durchaus angebracht. Die Lage am Grenzgewässer machte Rheineck einst zu einem Handelsplatz an der Nord-Süd-Achse. Über dem Städtchen prangt eine Burgruine, die Altstadt ziert das Rathaus aus dem 16. Jahrhundert.

Erneut steigt der Weg leicht an, es geht aufwärts in Richtung Walzenhausen. Wiederum ist eine Zahnradbahn zu überqueren, die ebenfalls in die Appenzeller Bahnen integrierte Rheineck-Walzenhausen-Bahn.



Vom Bodensee zum Rhein: die erste Etappe des Rheintaler Höhenwegs.

Erst vor gut 50 Jahren wurde die frühere Standseilbahn zur Zahnradbahn umgerüstet; ein einziger Triebwagen fährt auf und ab. Die Spurweite ist ebenfalls bemerkenswert: Die 1200 Millimeter sind einzigartig.

Beide Zahnradbahnen führen aus dem sanktgallischen Unterland in die appenzellischen Höhen, der Wanderweg hingegen ver-

bleibt hartnäckig auf St. Galler Boden. Er folgt dem Geländeverlauf und lässt ab und zu einen Blick frei über den Rhein ins benachbarte Österreich.

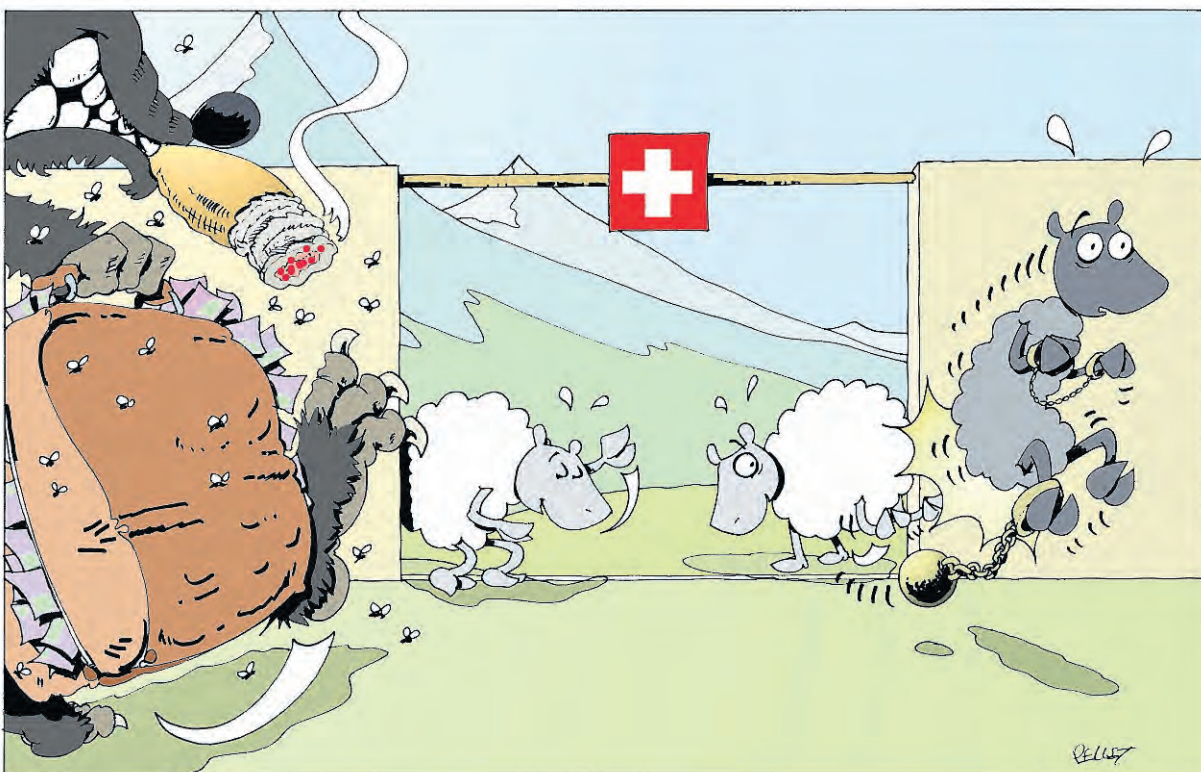
Bald ist die Anhöhe ob St. Margrethen erreicht; der Wanderweg führt jedoch weiter ins Rheintal. Die hier vorgestellte Strecke ist die erste von sechs möglichen Etappen des Rheintaler Höhen-

wegs, der durchgehend als Wanderroute 86 ausgeschildert und deshalb nicht zu verfehlen ist.

Der Abstieg nach St. Margrethen führt aus der Natur zurück in die betriebsame Welt des Grenzorts, der von seiner Lage an der internationalen Bahnstrecke nach München und Österreich profitiert.

pmo

DIE SCHAFE SIND WIEDER DA!



«Grossmutter, warum hast du einen so grossen Mund?» – «Damit ich dich besser fressen kann!» (Brüder Grimm)

VOR 50 JAHREN

Das Buch als Geschenk

Beim Schenken eines Buches heisst es nicht nur das Geschenk, sondern auch den Beschenkten gründlich studieren, bevor man seine Wahl trifft. Man muss den Interessenkreis des Betreffenden genau abstecken können, um sicher zu sein, dass man nicht ins Leere trifft. Und man muss auch das Buch, das man schenken will, richtig kennen. Beim Jugendlichen mag es noch einigermaßen leicht sein: Die Regsamsten, Aktiven werden gern abenteuerliche Geschichten lesen, die Ernsten, Gesetzten werden zu Büchern greifen, die Kenntnisse und Wissen in leicht verdaulicher Form bieten. Hat man eine erwachsene Leserin im Sinn, so lässt sich deren Geschmack nicht mehr so einfach festlegen: sicher kommen die Werke der Weltliteratur gesamthaft in Betracht. Beim männlichen Leser wird der realistische Abenteuerroman neben dem Kriminalroman seine sicheren Kunden haben.

«Der Eisenbahner» vom 18. November 1960 (gekürzt)

Ägypten mit Nilkreuzfahrt

3. bis 13. März 2011 (11 Tage)

Pauschalpreis: CHF 2610.–

Erleben Sie auf dieser interessanten und geruh-samen Rundreise alle wichtigen Kulturschätze Ägyptens. Kairo, die pulsierende Millionenme-tropole mit den riesigen Pyramiden von Gizeh

und dem grössten Bazar der Welt. Zugfahrt im Schlafwagen. Geniessen Sie während einer Wo-che die herrliche Nil Landschaft vom Sonnen-deck des Fünf-Stern-Kreuzfahrt-Schiffes aus.

P R O G R A M M

1. Tag, Donnerstag, 3. März 2011: Schweiz - Kairo

Am frühen Nachmittag Linienflug von Genf nach Kairo. Zwei Übernachtungen in einem direkt am Nil oder an den Pyramiden gelegenen Hotel.

2. Tag: Pyramiden - Ägyptisches Museum - Khan-el-Khalili Bazar

Sie besichtigen den Sphinx und die Pyramiden von Gizeh. Anschliessend besuchen Sie das Ägyptische Museum. Zum Abschluss unternehmen Sie einen Spaziergang durch den Khan-el-Khalili Bazar.

3. Tag: Memphis und Sakkara – Zugfahrt nach Luxor

Fahrt nach Memphis und Besichtigung des Alabaster-Sphinx und der Kolossalstatue Ram-ses II. Weiter geht die Fahrt nach Sakkara, bekannt für seine Stufenpyramide des Pharao Djoser. Fahrt im Schlafwagen mit dem Zug von Kairo nach Luxor.

4. Tag: Einschiffung in Luxor

Morgens Ankunft des Zuges in Luxor. Transfer zum Hafen und Einschiffung auf Ihr Fünf-Stern-Kreuzfahrt-Schiff. Der Tag steht zur freien Verfügung.

5. Tag: Theben-West

Sie fahren nach Theben-West in das Tal der Könige, wo Sie Gelegenheit haben, einige Grab-kammern zu besichtigen. Im Weiteren besich-tigen Sie den Tempel der Hatschepsut, Deir el-Bahri und die gewaltigen Memnon-Kolosse.

6. Tag: Karnak und Flussfahrt

Besichtigung der grossen Tempelanlage von Karnak, der Sphinx-Allee und dem Heiligen See. Ebenso besuchen Sie den Luxor-Tempel, mitten in der Stadt am Nilufer. Anschliessend kreuzt Ihr Schiff stromaufwärts.

7. Tag: Edfu - Kom Ombo - Assuan

Sie besichtigen den Horus-Tempel von Edfu. Danach fahren Sie weiter stromaufwärts nach Kom Ombo. Hier wird der Doppel-Tempel des Sobek und des Haroëris besichtigt.

8. Tag: Assuan - Nassersee

Sie besuchen den Hochdamm des Nassersees. Danach setzen Sie mit einem Motorboot über zur Insel Agilkia und besichtigen den Philae-Tempel. Anschliessend Fahrt mit Segelfeluke oder Motorboot zum Botanischen Garten auf der Lord-Kitchener-Insel.

9. Tag: Abu Simbel und Flussfahrt

Vormittags fakultativer Ausflug mit dem Bus zu den Tempeln von Abu Simbel mit den Kolossalstatuen. Danach kreuzen Sie mit Ihrem Nilschiff stromabwärts durch die besonders schöne Landschaft Ober-ägyptens.

10. Tag: Esna - Luxor

Heute bringt Sie Ihr Schiff weiter stromabwärts nach Luxor über Esna. Lassen Sie nochmals die bezaubernde Nillandschaft vorüberziehen.

11. Tag: Sonntag, 13. März 2011: Luxor - Schweiz

Ausschiffung, Transfer zum Fluga-fen und Rückflug über Kairo nach Genf. Ankunft kurz nach Mittag.

REISEGARANTIE



Anmeldung «Ägypten mit Nilkreuzfahrt»

3. - 13. März 2011 (11 Tage)

- Einzelzimmer und -Kabine gewünscht, Zuschlag CHF 350.–
- Fakultativer Ausflug Abu Simbel gewünscht, CHF 125.–
- Ich bin Mitglied des SEV
- Ich bin / wir sind SERV-Mitglied/er der Sektion
- Ich habe/wir haben eine eigene Annullierungskostenversicherung und verzichte/n auf die obligatorische Annullierungskostenversicherung.

Name, Vorname, Geburtsdatum

1.

2.

Adresse

PLZ/Ort

Telefon P

Mobile

Bemerkungen

Ort/Datum

Unterschrift

Inbegriffen: S Linienflüge Genf - Kairo und Luxor-Kairo - Genf mit Egyptair in der Economy Class • Flughafen- und Sicherheitsgebühren • Unterkunft in ****Hotel in Kairo mit Halbpension • Nilfahrt mit ****Flussschiff mit Vollpension • Fahrt im Schlafwagen Kairo - Luxor in Doppelkabinen mit Abendessen • Alle Transfers und Ausflüge mit bequemen Reise-cars mit Klimaanlage • Alle Besichtigungen gemäss Programm • Visum für Ägypten • Lokale deutschsprachige Reiseführer • SERV RAIL-Begleitung ab und bis Genf.

Nicht inbegriffen: Zuschlag für Einzelzimmer im Hotel sowie Einzelkabine im Zug und auf dem Schiff, CHF 350.– • Fakultativer Ausflug mit dem Car von Assuan nach Abu Simbel, CHF 125.– • Obligatorische Annullations- und SOS-Versicherung, CHF 61.– • Trinkgelder, z.B. auf dem Schiff ca. CHF 50.– pro Person.

Es gelten die allgemeinen Reise- und Vertragsbedingungen der SERV RAIL GmbH
Einsenden an: SERV RAIL, Postfach 335, 3027 Bern oder Anmeldung über
www.servrail.ch • **Auskunft:** SERV RAIL, Telefon 031 311 89 51



Franz Schmid und seine Leute sorgen dafür, dass der Verkehr im Lötschberg-Basistunnel nicht stecken bleibt

«Ohne unseren Verband stünden wir heute an einem andern Ort»

Um ein sensibles, hoch entwickeltes technisches System wie den Neat-Tunnel durch den Lötschberg störungsfrei betreiben zu können, braucht es ein spezialisiertes Team.

Die Bahn funktioniert längst nicht mehr wie in Mani Matters «Lied vo de Bahnhof, wo der Zug geng scho abgfahre isch oder no nid isch cho»: Heute gibt es auf den kleinen Nebenaus-Bahnhöfen keine Bahnhofvorstände mehr, die mit aufgesetzter Mütze jedem Zug beim Durchfahren zuschauen. Bei der Geschwindigkeit, die heutige Züge erreichen, würden sie so auch kaum mehr eine Gefahr oder Störung erkennen können. Deshalb werden die Züge heute während der Fahrt mit einer Geschwindigkeit von 160 km/h gescannt, das Ergebnis haben die «Tunneloperatoreure» sofort auf ihren Bildschirmen zur Verfügung. Von der Operatingstation aus wird auch kontrolliert, dass niemand unbefugt in den Tunnel oder in die Flucht- und Arbeitsstollen dringt. Auf Fernsehmonitoren sehen die Operateure zudem, was beim Tunnelportal im Wallis oder beim Zugang in Ferden passiert.

24 x 365

Neun solche Tunneloperateure stehen für die BLS in Spiez im Einsatz, rund um die Uhr und an 365 Tagen im Jahr. Der Leiter des Teams ist Franz Schmid, sein Büro ist allerdings in Frutigen; er ist nicht nur «Leiter Tunneloperating», sondern auch Sicherheitsbeauftragter Neat. Zwar wäre es Schmid lieber, wenn er etwas näher bei den Tunneloperateuren arbeiten könnte und sie so auch häufiger sähe, doch der Platz in Spiez ist zu knapp. In Frutigen ist die zweite Operatingstation eingerichtet, die bei Störungen oder in Notfällen



Franz Schmid vor einem Pult der Tunneloperateure. Via Fernseh- und Computermonitor ist die Lage im und um den Tunnel kontrollierbar.

das Operating von Spiez übernehmen könnte, und auch die Übungsstation, auf der alle vorkommenden Situationen simuliert werden können und die Reaktion darauf eingetübt wird.

Der Tunnel braucht ein eigenes Operating

Die Stelle von Franz Schmid ist erst mit der Neat geschaffen worden. Ursprünglich absolvierte Schmid eine Lehre als Elektromonteur und kam vor 23 Jahren als Fahrleitungsmonteur zur BLS. Der Wechsel zum Bahnstromoperating war nicht überaus gross. 2002 begann Schmid für die Neat-Projekte zu arbeiten, und zwei Jahre später wurde er gefragt, ob er sich nicht intern zum Alptransit-Projekt versetzen lassen wolle. Für unseren Kollegen bedeutete dies eine neue Herausforderung, die er annehmen wollte. Bald wurde klar, dass es für den Lötschberg-Basistunnel ein eigenes Operating braucht. Schmid wurde damit betraut, dessen Aufgaben zu definieren, die Schulungsunterlagen zu erstellen, die Stellenbeschriebe zu verfassen. Am Schluss bewarb er sich für die von ihm

selbst geschaffene Stelle des Leiters Tunneloperating. Die BLS hätte sicher niemanden finden können, der so viel von der Sache verstand wie Franz Schmid.

«Bürolist» statt Handwerker

Die neue Position hat allerdings auch einen Nachteil: Es ist praktisch ein reiner Schreibtischjob. Die praktische handwerkliche Arbeit fehlte Schmid anfänglich: «Ich habe mir sogar eine Modelleisenbahnanlage gebaut, um etwas mit den Händen tun zu können», lacht Schmid, «aber das ist vorbei – ich habe mich umgestellt.»

Kein Job wie jeder andere

Im Team der Tunneloperateure gab es einige Wechsel, und es war Schmid nicht möglich, alle frei gewordenen Stellen mit internen Bewerbern zu besetzen, wie er das eigentlich gern gemacht hätte: «Vor dem System zu sitzen, den vielen Bildschirmen, und nicht mehr selber handwerklich arbeiten zu können, das ist nicht allen gegeben.»

Die Neat hat Franz Schmid seine heutige Aufgabe gebracht. Obschon er

nicht sentimental veranlagt ist, denkt er manchmal auch zurück an die BLS, in die er vor 23 Jahren eingetreten ist: «Man darf der Idylle nicht nachtrauern», meint er fast etwas nachdenklich, «aber es war früher schon schön. Die Neat hat die BLS verändert, erneuert, es sind neue Leute gekommen. Der Zusammenhalt, finde ich, ist heute nicht mehr der gleiche.»

Frutiger Wurzeln

Franz Schmid wuchs in Heimberg auf, seit mehr als zwanzig Jahren wohnt er aber in Frutigen, woher auch seine Eltern ursprünglich stammten. Er lebt also auch an seinem (Haupt)Arbeitsort, und als Vizepräsident der SP Frutigen ist er auch politisch engagiert. Aus erster Ehe hat er eine Tochter, die heute 23 ist, und einen 21-jährigen Sohn, dazu aus der zweiten Ehe einen 21-jährigen Stiefsohn – seine zweite Frau arbeitet übrigens beim Tunnelunterhalt. Heute sind die Kinder ausgeflogen.

Arbeitsbedingungen müssen erkämpft werden

Als Franz Schmid seine Lehre als Elektromonteur begann,

wurde er sehr bald als Mitglied des SMUV geworben (der seinerzeitige «Schweizerische Metall- und Uhrenarbeiterverband» hat auf den 1. Januar 2005 die heutige Gewerkschaft «Unia» mitgegründet). «Mein Vater arbeitete bei der SBB, mir war immer klar, dass man in den Verband geht», sagt Schmid. Es war deshalb selbstverständlich, dass er mit dem Übertritt zur BLS in den SEV übertrat. «Ohne unseren Verband stünden wir heute an einem andern Ort», ist Schmid überzeugt. Heute gehe es oft um handfeste Fragen wie zusätzliche Freitage oder die Zulagen. Schmid erinnert sich lachend, dass früher «um Hosenknöpfe» gestritten wurde. Doch heute seien sich viele Mitarbeitende gar nicht mehr bewusst, dass alle Verbesserungen der Arbeitsbedingungen erkämpft werden mussten. Und viele meinten sogar, sie seien Mitglied des SEV, weil sie den Vollzugskostenbeitrag bezahlten. Bei Franz Schmid ist das anders: In seiner Sektion «IE Technik» hat er eine Zeit lang im Vorstand gearbeitet und war acht Jahre Sekretär.

Peter Anliker