

## Jahreseinteilungen sind Pflicht!

Erneut hat der SEV recht bekommen: Diesmal war es das Bundesamt für Verkehr, das die Auffassung des SEV stützte, dass für die Mitarbeitenden der Zugvorbereitung Chur Jahreseinteilungen zu erstellen sind.

Seite 4



## Die Schweiz und Brüssel

Er verfolgt die Entwicklungen in Europa und in der Schweiz: der (Ex-SEV-) Gewerkschafter Antoine Cochet.

Seiten 6 und 7



## Operettenfieber

Der Geschäftsleiter des Bahnhofs Frick, Christoph Fischer, wirkt bei der «Fledermaus» in Rheinfelden mit.

Seite 24

Die GAV-Konferenz verlangt von der SBB eine echte Verbesserung ihres Angebotes

# Stolperstein Lohnsystem

So nicht! Der SEV kann dem neuen Lohnsystem nicht zustimmen, solange die SBB die tiefen Löhne weiter senken will.

Am Vorabend einer neuen Verhandlungsrunde sind die Positionen derart weit voneinander entfernt, dass eine Einigung kaum möglich scheint. Völlig inakzeptabel ist insbe-

sondere die neue Lohnkurve, die eine Senkung der Löhne bis Funktionsstufe 19 vorsieht.

Seiten 2 und 3



Die GAV-Konferenz hat die Details des neuen Lohnsystems analysiert, die von SEV-Gewerkschaftssekretär Nick Raduner vorgestellt wurden.

Gut besuchte VPT-Tagung Zentralschweiz in Gümligen

# Busausschreibungen auf dem Prüfstand

In der Podiumsdiskussion erklärte SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger (im Bild 2. v. l.), dass Ausschreibungen nur bei neuen Linien Sinn machen oder wenn es unlösbare Probleme mit dem Betreiber gibt. Sonst rechtfertigt der Aufwand den Ertrag nicht. Die Wettbewerbstheorie funktioniert im öV-Bereich nur beschränkt, und die Verlockung ist gross, auf Kosten des Personals zu sparen. Daher braucht es in allen Kantonen Bus-Rahmen-GAV!

Seite 15



RBS-Direktor Hans Amacker (ganz rechts) betonte, für die Wettbewerbsfähigkeit sei die Produktivität des Personals wichtig und für dessen Motivation nicht nur der Lohn, sondern auch die Führung. Laut STI-Direktor Thomas Wegmann (2. v. r.) finden Grossbetriebe nicht immer genug Fahrpersonal.

## ZUR SACHE

Unser Prinzip der Zusammenarbeit mit den Arbeitgebern heisst Sozialpartnerschaft. Das bedeutet, dass wir in Verhandlungen nach Lösungen suchen, zu denen beide Seiten stehen können – die also sowohl dem Unternehmen als auch den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern dienen. Gelegentlich kommen wir auf diesem Weg nicht ans Ziel. Dann sind

„Erfolge sind immer Erfolge des Personals!“

Barbara Spalinger,  
Vizepräsidentin SEV

wir gezwungen, aussenstehende Instanzen anzurufen, um die Situation beurteilen zu lassen. Häufig handelt es sich dabei um ein Schiedsgericht, das im jeweiligen Gesamtarbeitsvertrag bereits als Schlichtungsinstanz vorgesehen ist. In anderen Fällen, wie jetzt bei der Frage der Jahreseinteilung, gibt es auch staatliche Aufsichtsbehörden, die diese Aufgabe übernehmen.

Die Resultate aus jüngster Zeit zeigen, dass wir vom SEV meist im richtigen Moment diesen Weg gehen. So haben wir innert kurzer Zeit nicht nur diesen BAV-Entscheid zu unsern Gunsten erhalten, sondern auch bei der SBB direkt waren wir wiederholt erfolgreich (siehe letzte Ausgabe von kontakt.sev). Wobei der Begriff «zu unsern Gunsten» nie den SEV meint. Wir machen diesen Schritt nicht aus Eigennutzen, sondern immer im Interesse unserer Mitglieder: Um deren Arbeitsbedingungen geht es, wenn wir juristisch vorgehen. Jeder Sieg ist deshalb ein Sieg des Personals!

## PERSONALIA

VON T-SYSTEMS  
ZUR SBB

■ Jeannine Pilloud wird neue Leiterin Personenverkehr und Mitglied der Konzernleitung SBB. Pilloud ist 46-jährig, verheiratet, Mutter zweier Kinder und wohnt in Zollikon. Sie hat in Zürich Germanistik, Geschichte und Publizistik und an der ETH Architektur studiert, in London den MBA absolviert und verfügt über Management-erfahrung von ihrer Tätigkeit bei T-Systems. Sie ist zudem ehrenamtliche Direktorin des Schweizerischen Schwimmverbandes.

## VON SBB ZU TPF

■ Der 48-jährige Vincent Ducrot, seit 1999 Leiter des Bereichs Fernverkehr von SBB



Personenverkehr, wird neuer Direktor der Freiburger Verkehrsbetriebe TPF. Seit 1993 war Ducrot für die SBB im Bereich der Informatik tätig und von 1997 bis 1999 Delegierter für die Expo.02. Er führt seine Funktion als Leiter Fernverkehr im Rahmen der halbjährlichen Kündigungsfrist weiter. Die TPF-Leitung übernimmt er per 1. Juni 2011.

VON DER SBB ZUM  
VERKEHRSHAUS

■ Der 49-jährige Wirtschafts- und Elektroingenieur Martin Bütkofer wird



neuer Direktor des Verkehrshauses Luzern. Seit 2005 war er Leiter Regionalverkehr und Mitglied der Leitung Personenverkehr bei der SBB. Zuvor war der gebürtige Luzerner Direktor der Schiffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee SGV. Seit 40 Jahren ist er Mitglied des Verkehrshauses und heute auch Beirat dieser Institution.

GAV-Konferenz verlangt klare Verbesserungen im SBB-Angebot

# Die Lohnkurve bleibt Knack

Wenn die SBB an den Lohnsenkungen in den untersten Bereichen festhält, wird der SEV dem neuen Lohnsystem nicht zustimmen können.

Wenn diese Ausgabe von *kontakt.sev* erscheint, steht die letzte Verhandlungsrunde um das neue Lohnsystem bei der SBB unmittelbar bevor. Vor dieser Runde liegen die Positionen so weiter auseinander, dass keine Einigung möglich wäre. Dies ist auch die klare Haltung der GAV-Konferenz, die aus Delegierten der Unterverbände und Kommissionen besteht. Sie hat sich vor zwei Wochen informieren lassen, wie es um das neue Lohnsystem und dessen Auswirkungen aufs Personal steht.

## Zwei grundsätzliche Einflüsse

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone als Delegationsleiter sowie die beiden Lohnspezialisten Nick Raduner und Philipp Hadorn zeigten den Stand der Verhandlungen auf. Dabei strichen sie her-



Manuel Avallone erläutert den Knackpunkt: die neue Lohnkurve (grün) liegt im untersten Bereich unter der bisherigen Lohnkurve (und oben darüber).

aus, dass zwei unterschiedliche Elemente sich gegenseitig beeinflussen:

- Die neuen Arbeitsplatzbewertungen und damit verbunden die Einreihung in

15 Anforderungsniveaus führen dazu, dass einzelne Berufsgruppen und Arbeitsstellen höher, andere tiefer bewertet werden als im bisherigen System der 29 Funktionsstufen. «Diese Umstellung führt auf allen Ebenen des Unternehmens, von den untersten bis zu den obersten, sowohl zu Verlierern als auch zu Gewinnern», hielt Avallone fest.

- Eine neue Lohnkurve sieht gemäss Vorschlag der SBB vor, dass in den unteren Niveaus tiefere, in den obersten Niveaus höhere Durchschnittslöhne bezahlt werden sollen. Hier ist die Lage eindeutig: «Unten wird das Potenzial kleiner, oben grösser.»

Vor allem in den tiefer angesiedelten Berufen verdoppeln sich die Auswirkungen der beiden Elemente, was zu einer deutlichen Entwertung ganzer Berufsgruppen führen würde.

## Nicht alles schlechter

Nick Raduner nannte Elemente, die in den Verhandlungen bisher geregelt werden konnten. So fällt die

Die SBB stellt das Experiment «Buon appetito» ein

# ... an Appetitmangel eingegangen

Zufrieden hat die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV zur Kenntnis genommen, dass die SBB den Service in der 1. Klasse auf der Gotthardstrecke einstellt. Der SEV und das darin organisierte Zugpersonal hatten den Versuch von Anfang an zurückgewiesen.

Für das betroffene Zugpersonal war von Beginn an klar, dass der Versuch der falsche Ansatz war, insbesondere sind die Kollegen die falschen Leute für diesen Service. Das Personal hat neben

dem Kundendienst auch betriebliche Pflichten, die jederzeit im Vordergrund stehen. Zudem ist auf den Zügen am Gotthard ohnehin das dafür ausgebildete Personal von Elvetino im Einsatz und wäre deshalb für den Service am Platz geeignet.

## Von Anfang an Opposition des Personals

In einer Umfrage, die vom Tessiner SEV-Regionalsekretariat mit grossem Erfolg durchgeführt worden ist, hat das Zugpersonal seine Opposition gegen das Projekt mit aller Klarheit zum Ausdruck gebracht: nicht nur, weil es dem Zugpersonal für diesen Service an Ausbildung und Kompetenz fehlt, son-

dern auch im Sinne des Respekts für die Kolleg/innen



Bei der Kundschaft hat das Angebot nicht den von der SBB erhofften Appetit gefunden.

von Elvetino und der Solidarität mit ihnen. Aber es war

mehr als das: Die Opposition war auch motiviert durch ein Gefühl der Verantwortung und der Liebe zum Beruf des Zugchefs, einer historischen Figur bei der SBB.

«Buon appetito» wurde in den Spalten der nationalen Medien ebenfalls kritisiert. Es erstaunt nicht, dass der wirtschaftliche Erfolg ausblieb, da das Angebot durch Speisewagen und Minibar ausreichend und attraktiv ist. Der SEV ist zufrieden, dass die SBB vor Versuchsende zum Schluss gekommen ist, dass das Projekt begraben werden soll. Somit steht das Zugpersonal auch am Gotthard wiederum voll für seine angestammten Aufgaben zur Verfügung. *red*

# punkt des Systems

heute weitverbreitete Anstellung unter dem für eine Funktionsstufe festgelegten Minimallohn weg; einzige Ausnahme sollen Leute bilden, die direkt nach der Lehre angestellt werden. Der Anstieg bis zum Maximum eines Lohnbands soll innert 20 Jahren erfolgen. Nachdem die Erfahrung mit dem bisherigen Lohnsystem gezeigt hat, dass die dort festgelegten 12 Jahre pure Theorie waren, bleibt die Skepsis hier spürbar. Als deutliche Verbesserung erachten die SEV-Vertreter/innen die neue Regelung der Personalbeurteilung, die nach fest definierten, aus den Stellenbeschrieben abgeleiteten Kriterien erfolgen soll; bisher war häufig die Rede von willkürlichen Kriterien nach dem Gutdünken des jeweiligen Vorgesetzten.

## Keine Verluste für Bisherige

Die SBB bietet im Übrigen an, dass alle bisherigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihrem jetzigen Lohn überführt, Garantien aus der früheren Ortszulage eingebaut und künftige generelle Lohnerhöhungen auch für

Leute, die oberhalb des Lohnbands liegen, spürbar werden.

## Forderungen bleiben

Für die Delegierten der GAV-Konferenz genügen diese Angebote aber nicht. Sie kritisieren die hohe Zahl von Leuten (gegen 40 Prozent der heutigen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter), die neu oberhalb ihres eigentlichen Lohnbands liegen würden. «Damit sagt mir die SBB doch: Eigentlich hast du gar nicht verdient, was wir dir zahlen», stellte ein Delegierter in der Diskussion fest und erhielt dafür heftigen Applaus.

Der wichtigste Punkt jedoch ist der Verlauf der Lohnkurve: Sämtliche Rednerinnen und Redner bezeichnen es als untragbar, dass die neue Lohnkurve tiefer einsetzt und bis zur heutigen Funktionsstufe 19 unter der bisherigen Kurve verläuft. Solange die SBB nicht bereit ist, hier Korrekturen vorzunehmen, ist eine Zustimmung der GAV-Konferenz zum Verhandlungsergebnis undenkbar.

## Konkurrenzfähig?

Dies bekräftigte auch SEV-Präsident Giorgio Tuti in seinem Schlusswort. Zwar gab er zu bedenken, dass die SBB in einer schwierigen Situation sei. Im Vergleich zur sehr profitablen Swisscom und zur Post brauche die SBB in den nächsten Jahren viel Geld. «Aber das kann sie nicht einfach beim Personal holen!», betonte er.

Tuti warnte davor, eine zu lange Perspektive anzuschauen: «Es wird nicht lange gehen, und die SBB wird Korrekturen anbringen – dann nämlich, wenn der Arbeitsmarkt zeigt, dass sie nicht mehr konkurrenzfähig ist!» Er sehe zwar positive Elemente der bisherigen Verhandlungen, die Lohnkurve aber könne man nicht einfach so hinnehmen.

## Viele Postkarten für Jordi

Die GAV-Delegierten haben inzwischen diese Haltung SBB-Personalchef Markus Jordi in einer persönlichen Kartenaktion klar und deutlich mitgeteilt. Der SEV erwartet deshalb, dass an der letzten Verhandlungsrunde vonseiten der SBB die entsprechenden Schritte getan werden. *Peter Moor*

## BILD DER WOCHE



Mineure feiern am 22. November den Durchschlag des Weinbergtunnels in Zürich. Der Tunnel ist ein Teil der Durchmesserlinie, die künftig einen zentralen Teil der nationalen West-Ost-Achse bildet, deren Kapazität steigert und ab 2014/15 neue Angebote im S-Bahn- und Fernverkehr ermöglicht.

## MEINE MEINUNG

# Eine grüne Weisse bitte

«Unser nächster Linienausflug geht nach Berlin! Du bist dann unsere persönliche Reiseleiterin.» Freudig lächelte mich mein Lernbegleiter an ... und das wurde bald zur beschlossenen Sache.

Oje, es heisst doch immer, wenn man irgendwo daheim ist, kennt man sich am besten aus, aber das ist nicht immer wahr. Ich musste viele Sachen im Internet raussuchen. Meine Familie unterstützte mich fleissig, denn ich sollte auch nach dem leiblichen Wohl schauen.

Im Mai war es dann so weit, zehn Schweizer vom Zugpersonal mit Partner/innen besuchten mich in Berlin. Am Flughafen Schönefeld nahmen wir einen kleinen Apéro mit Sekt und Berlinern, die man in Berlin Pfannkuchen nennt. Danach brauchten wir gut 40 Minuten bis zum Hotel im Zentrum West. Denn Berlin hat über drei Millionen Einwohner, und vom einen Ende zum anderen zu fahren dauert etwa so lang wie von Zürich nach Luzern mit dem InterRegio. Überall sind grüne Flächen und Seen. Diese Weitläufigkeit begeisterte meinen Besuch.

Vom Hotel beim Kurfürstendamm (Ku'damm) führen wir direkt zum 300 Meter hohen Fernsehturm. Dort oben sieht man wirklich alles, zum Beispiel, wo die Mauer entlang ging und wie sich die Stadt seit über 20 Jahren verändert hat. Abends assen wir in einem nostalgischen Restaurant typische ostdeutsche Gerichte wie bei Mutti.

Der zweite Tag war anstrengend, denn wir gingen zu Fuss durch die drei Stadtzentren: vom östlichen am Alexanderplatz über die Strasse unter den Linden vorbei am Berliner Dom zum Brandenburger Tor. Von da ist es nicht weit zum Reichstag und zum Potsdamer Platz, dem neuen Zentrum auf der ehemaligen Mauerlinie. Abends hatten wir es in einer Karaoke-Bar sehr lustig, auch wenn wir nicht immer alle Töne trafen.

Am dritten Tag besichtigten wir die East Side Gallery mit bebilderten Mauerresten, den Checkpoint Charlie, die Gedächtniskirche und das KaDeWe (Kaufhaus des Westens). Im Knofi-Restaurant gabs Knoblauch in allen Speisen, selbst im Dessert und im Bier. Wow, danach wollte im Tram keiner mehr dicht neben uns sitzen. Den Durst stillten wir mit Berliner Weissen, das ist dünnes, helles Bier mit Sirup, am beliebtesten sind Waldmeister und Himbeere. Mein Besuch wollte nichts mehr anderes trinken.

Es gibt bestimmt ein Wiedersehen, denn Berlin lohnt sich anzuschauen. Ob kulturell oder geschichtlich, für den Ausgang oder zum Shoppen, diese Stadt ist eine Reise wert. Und sie ist einfach immer in Bewegung, Tag und Nacht.

Sabrina  
Tessmer



Bundesamt für Verkehr verlangt von der SBB eine Jahreseinteilung für die Mitarbeitenden der Zugvorbereitung Chur

# Gesetz schreibt Jahreseinteilung vor

Weil die Leitung der Zugvorbereitungsregion Ostschweiz nicht bereit war, für ihre Mitarbeitenden in Chur wieder eine Jahreseinteilung zu erstellen, hat der SEV das Bundesamt für Verkehr um eine Stellungnahme ersucht – und auf der ganzen Linie recht bekommen.

Im Frühling 2009 erfuhr der SEV-Regionalsekretär in Chur, Peter Peyer, von Mitarbeitenden der Zugvorbereitung (ZV = Rangier und Wagenreinigung des Personenverkehrs) der SBB in Chur plötzlich, dass für sie künftig keine Jahreseinteilung mehr gemacht werden sollte. Tatsächlich gab es 2010 nur noch eine Monateinteilung, was die Mitarbeitenden in ihrer längerfristigen Freizeitplanung einschränkte. Sie wandten sich deshalb an den SEV bzw. den Unterverband RPV und an die Personalkommission (Peko). In der Folge gab es auf verschiedenen Ebenen Gespräche mit den Leitungen ZV Chur und ZV-Region Ostschweiz, und der RPV brach-

te die Sache auch mehrfach bei der Leitung Operating ein.

Die Gespräche erlebte Peter Peyer als sehr schwierig, weil die SBB nie alle Beteiligten an einem Tisch versammelte. Stattdessen wies sie dem SEV einen Ansprechpartner auf Stufe Personenverkehr zu, der ihn für gewisse Fragen aber wieder direkt an die ZV-Region verwies. Zusätzlich erschwerten die Gespräche dadurch, dass in dieser Zeit der Leiter ZV Chur und der Leiter ZV Ostschweiz wechselten. «Schliesslich hatten wir genug davon, von einem Ort zum anderen gejagt zu werden, und ersuchten am 19. Juli 2010 das Bundesamt für Verkehr (BAV) um eine Stellungnahme», erzählt Peter Peyer.

## BAV verfügt Jahreseinteilung

Am 3. November hat nun das BAV verfügt, dass die SBB für die Arbeitnehmenden der ZV Chur eine Jahreseinteilung erstellen muss. Dies deshalb, weil keine genügenden dienstlichen Gründe vorliegen, welche die ZV Chur von der grundsätzlichen gesetzlichen Verpflichtung zum Erstellen einer Jahreseinteilung entbinden. Das BAV erläutert seinen Entscheid u. a. wie folgt:

«Die SBB nennen als Begründung zur Erstellung einer Monateinteilung «einerseits die üblichen – auch kurzfristigen – betrieblichen Änderungen» und andererseits «etliche personelle Ausfälle infolge Unfall und Krankheit». Bezüglich der personellen Ausfälle äussert sich die SBB dahingehend, dass dies 2010 eine «ausserordentliche Situation mit überdurchschnittlich vielen Absenzen» war.

Es kann davon ausgegangen werden, dass bei SBB Personenverkehr die Grundlast der anfallenden Arbeiten auf dem Fahrplanangebot beruht, welches ohne nennenswerte Schwankungen das ganze Fahrplanjahr über seine Geltung hat. Dazu gesellen sich – laut eigener Aussage der SBB – die üblichen Änderungen, welche somit zum Voraus grundsätzlich abschätzbar sind und sich nicht ausserhalb der Schwankungen bewegen, die dem Be-

trieb immanent sind. Es lässt sich daraus kein genügender dienstlicher Grund erkennen, der den Verzicht auf das Erstellen einer Jahreseinteilung rechtfertigt.

Den grösseren Einfluss dürfte die offensichtlich eher unerwartet hohe Zahl an Absenzen gehabt haben. Dies war ein vorübergehender Umstand und besteht somit nicht mehr. Nur um für einen irgendwann erneut eintretenden Personalengpass infolge unerwarteter Absenzen gerüstet zu sein, liegt kein rechtfertigender dienstlicher Grund vor, auf das Erstellen einer Jahreseinteilung zugunsten einer Monateinteilung zu verzichten.»

## Umfragen nicht massgeblich

Eine Kernaussage der Verfügung ist, dass der Entscheid, ob eine Jahreseinteilung erstellt werden soll, «nicht zur Disposition der Sozialpartner» stehe, sondern dass das Gesetz grundsätzlich eine Jahreseinteilung verlange. «Davon darf zugunsten einer Monatsplanung nur dann abgewichen werden, wenn dafür genügende, dienstliche Gründe bestehen. Der Schutz des einzelnen Arbeitnehmers vor einer ungerechtfertigt das soziale Leben einschränkenden Monateinteilung wird somit höher gewichtet, als ein Mehrheitsentscheid der betroffenen Arbeitnehmergruppe oder ein Entscheid seiner Vertreter.»

Die Umfrage, welche die Peko Fläche ZV im Oktober 2010 zusammen mit der Leitung der ZV-Region Ost bei deren Mitarbeitenden über die Jahreseinteilung durchführte, «war somit für nichts», wie Peko-Präsident Oliver Gsponer gegenüber kontakt.sev feststellt. Die Umfrage fiel an den Standorten Chur und Romanshorn sehr deutlich für die Jahreseinteilung aus, und auch in St. Gallen stimmte eine klare Mehrheit dafür.

## ZV Chur erhält Jahreseinteilung

kontakt.sev hat bei der SBB nachgefragt, ob sie die BAV-Verfügung akzeptiert oder beim Bundesverwaltungsgericht Beschwerde erhebt. Die SBB antwortete, dass sie den Entscheid zurzeit noch prüfe. Die ZV Chur erhalte aber auf

## KOMMENTAR

### SBB muss BAV-Entscheid sofort umsetzen!

Weil seit über zwei Jahren immer wieder Diskussionen entstanden, ob die Zugvorbereitung (ZV) eine Jahreseinteilung erstellen muss oder nicht, hat der Unterverband des Rangierpersonals zusammen mit dem SEV das Bundesamt für Verkehr (BAV) mit Schreiben vom 19. Juli aufgefordert, in dieser Sache eine Entscheidung zu treffen. Diese hat uns das BAV am 3. November mitgeteilt und auf der ganzen Linie dem RPV-SEV recht gegeben: Das BAV fordert die ZV auf, wieder eine Jahreseinteilung zu erstellen, weil keine genügenden dienstlichen Gründe für eine Monateinteilung vorliegen. Das BAV hält in der Begründung u. a. fest:

«Die Monateinteilung stellt eine bedeutende Einschränkung in der längerfristigen Freizeitplanung des Arbeitnehmers dar. (...) Ob eine Jahres- oder Monateinteilung erstellt wird, steht nicht zur Disposition der Sozialpartner. Grundsätzlich besteht die gesetzliche Vorgabe zur Erstellung einer Jahresplanung. Davon darf zugunsten einer Monateinteilung nur dann abgewichen werden, wenn dafür genügende, dienstliche Gründe bestehen.»

Nach über zwei Jahren Diskussionen mit der ZV ist die Situation nun geregelt. Der RPV-SEV erwartet von der ZV, dass sie dies akzeptiert und dass all ihre Regionen so schnell wie möglich eine Jahreseinteilung erstellen. Sie dürfen dies nicht nach hinten verschieben und auf Zeit spielen. Auch muss die ganze Unternehmung SBB aus der Stellungnahme des BAV ihre Lehren ziehen, nicht nur die ZV und die Division Personenverkehr: Arbeitnehmende im Schichtdienst haben grundsätzlich Anrecht auf eine Jahreseinteilung, denn sie sollen ihr soziales Umfeld planen können!

Hanspeter Eggenberger, Zentralpräsident RPV

jeden Fall ab 1. Januar 2011 eine Jahreseinteilung, «denn dies entspricht den Resultaten der unabhängig vom Verfahren durchgeführten Mitarbeiterbefragung.»

Eine Umfrage führte 2009 auch die ZV-Region Zürich durch. Dabei stimmte eine Mehrheit der Mitarbeitenden gegen die Jahreseinteilung. Danach wurde eine Dreimonateinteilung eingeführt. Zuvor hatte sich bei einer SEV-Umfrage noch eine Mehrheit für die Jahreseinteilung ausgesprochen. Doch die ZV-Leitung hatte dann an Betriebsversammlungen argumentiert, dass mit der Jahreseinteilung weniger Mitarbeitende gleichzeitig Ferien beziehen könnten.

Diese Argumentation stellte SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni schon damals infrage, weil die SBB nur aus dienstlichen Gründen auf die gesetzlich vorgeschriebene Jahreseinteilung verzichten darf. Diese Sicht hat das BAV nun in seiner Verfügung bestätigt und Umfrageresultate als nicht massgeblich bezeichnet. «Somit muss die SBB auch bei der ZV Zürich die Jahresein-

teilung wieder einführen!», fordert Jürg Hurni, «und überhaupt bei allen ZV-Standorten, denn dort sprechen nirgends dienstliche Gründe gegen eine Jahreseinteilung.»

### «Jahreseinteilung» ein Gummibegriff?

Laut SBB werden bei der ZV in Zürich, Basel, Biel, Luzern, Romanshorn und St. Gallen «Jahreseinteilungen entsprechend den Vorgaben der Verordnung zum Arbeitszeitgesetz» erstellt. «Diese werden jedoch aufgrund der operativen Tätigkeiten und der Wünsche der Mitarbeitenden entweder quartalsweise oder monatlich entsprechend angepasst. Ob dieses Vorgehen den Ansichten des BAV entspricht, wird in den bereits erwähnten Prüfungen (einer Beschwerde gegen die BAV-Verfügung – Anmerkung der Red.) mit einbezogen.»

«Der SEV erwartet von der SBB, dass sie den Begriff Jahreseinteilung nicht überdehnt, sondern sich ans Gesetz hält zum Wohl der Mitarbeitenden», stellt Jürg Hurni klar.

Markus Fischer



Vorbereitung eines ICN in Lugano.

SEV spricht sich aus Gründen der Gleichbehandlung für Bewaffnung der Transportpolizei aus

# Gleiches Recht für die Bahnpolizei

Der SEV spricht sich in seiner Vernehmlassungsantwort gegenüber dem Bund dafür aus, dass die Transportpolizei bewaffnet wird. Es gebe keinen Grund, sie anders zu behandeln als Kantonspolizei und Grenzwachtkorps.

Das Gesetz hatte den Entscheid über die Bewaffnung der Transportpolizei dem Bundesrat übertragen. Dieser liess nun vor seinem Entscheid nochmals alle betroffenen Kreise befragen. Vor wenigen Tagen ist die Eingabefrist abgelaufen. Für einmal zeigt sich ein ungewohntes Bild: Während die Bahnunternehmen sich gegen eine Bewaffnung aussprechen, sind sich der SEV und der Polizeibeamtenverband einig in der gegenteiligen Haltung.

**Voll ausgebildete Polizisten**  
«Die Angehörigen der Transportpolizei sind ausgebildete und vereidigte Polizistinnen und Polizisten», betont der SEV in seiner Eingabe ans Bundesamt für Verkehr. Vor allem aber geht es um die Gleichbehandlung verschiedener Einheiten, die gemeinsam Einsätze leisten: «Die Transportpolizei arbeitet häufig mit Grenzwachtkorps und Kantons- und Heerespolizei zusammen, welche alle bewaffnet ihren Dienst – und zwar auch auf fahrenden Zügen – verrichten.»

## Tragesicherheit steht zuoberst

Doch dem SEV ist die Gefahr bewusst, die Waffen in geschlossenen Räumen darstellen – und erst recht in fahrenden Zügen. Er ergänzt deshalb: «Der Waffenbesitz der Transportpolizei kann mit Auflagen betreffend ent-



Werden sie bald zusätzlich zu Pfefferspray und Fesselungsgeräten auch eine Pistole tragen? Transportpolizisten im Einsatz in Romont.

wendungssicherer Tragarten ergänzt werden, um einem Teil der vorhandenen Ängste Rechnung zu tragen. Diese Auflagen müssten allerdings innerhalb des öffentlichen Verkehrs für alle Polizeigattungen gelten.»

Der SEV hält weiter klar fest, dass nur die Transportpolizei gemeint ist: Die nichtpolizeilichen Sicherheitsdienste sollen nur Schlagstöcke, Pfefferspray, Handschellen und Diensthunde einsetzen dürfen. pmo

## IN KÜRZE

### 3500 FRANKEN FÜR BAHNANGESTELLTE

■ In einer Anfrage an die Regierung erkundigte sich der Bündner SP-Grossrat und SEV-Sekretär Peter Peyer nach den Löhnen bei den Bündner Bergbahnen. Die Mindestlöhne liegen laut dem Branchenverband Bergbahnen Graubünden je nach Unternehmen zwischen 2900 (!) und 3800 Franken, dies bei einer Arbeitszeit von 42 bis 44 Stunden. Der Durchschnittslohn der acht grössten Bahnen, die 80 % des Bergbahn-Personals des Kantons beschäftigen, beträgt 3480 Franken. Dagegen verdient der Direktor der Lenzerheide-Bergbahnen über 400 000 Franken jährlich.



Dieser blinde Passagier hämmerte neulich minutenlang auf das Dach des ZSG-Motorschiffs Zimmerberg.

## Bist du bereits Mitglied?

Ist dein Kollege oder deine Kollegin noch nicht dabei?

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

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

### Unsere Argumente?

Der SEV steht für:

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



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

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

## Willst du dein eigenes *kontakt.sev*?

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

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

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

Das Jahresabonnement kostet 40 Franken.

### Oder willst du vielleicht erst einmal ein Probeabonnement?

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

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

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

Ja, ich wünsche die SEV-Uhr als Werbepremie.

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



„Die Schweiz liegt mitten in Europa und ist politisch eine Insel. Deshalb wird sie auch verkehrspolitisch umgangen.“

Antoine Cochet

Antoine Cochet, Mitarbeiter des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses (EWSA) in Brüssel und europäischer Gewerkschafter, hat sich beim SEV seine Spuren abverdient

# «Europa macht Fortschritte, nur Nichtmitglieder wie die Schweiz merken das nicht»

An der Westschweizer VPT-Tagung in Marly FR am 13. November nahm auch der ehemalige SEV-Gewerkschaftssekretär Antoine Cochet teil, der seit 18 Jahren in Brüssel lebt. Wie beurteilt der überzeugte Europäer und schweizerisch-belgische Doppelbürger die Situation in der Schweiz und der EU?

## BIO

**Antoine Cochet** wurde 1949 in Yverdon-les-Bains (VD) geboren. Ab 1965 machte er bei der SBB eine Lehre im Fahrdienst und arbeitete in diesem Beruf, bis er 1975 SEV-Gewerkschaftssekretär wurde. Er betreute die VPT-Sektionen CJ, GFM/TPF, RVT, TC, CMN, VR und TPG und war als Spezialist für das Arbeitszeitgesetz (AZG) in der gewerkschaftlichen Bildung tätig. Von 1992 bis 2005 arbeitete er in Brüssel beim Europäischen Gewerkschaftsbund (EGB, englisch ETUC): Er war in der Europäischen Gewerkschaftsakademie (engl. ETUCO,

heute ETUI) für die Ausbildung von Gewerkschaftsfunktionären auf europäischer Ebene verantwortlich. Daneben erwarb er das Masterdiplom II in Erwachsenenbildung und 2003 auch die belgische Staatsbürgerschaft. Seither kann er in EU-Institutionen arbeiten. Ab 2006 war er beim Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) in verschiedenen Funktionen tätig, u. a. als Sekretär der Gruppe II, welche die Arbeitnehmenden vertritt. Antoine Cochet hat zwei erwachsene Töchter und ein Enkelkind.

JFM/FI



Antoine Cochet nahm am 23. April 2010 an der Tagung der Westschweizer VPT-Sektionen in Marly FR teil und freute sich sichtlich über das Wiedersehen mit alten Bekannten. Von links nach rechts: Antoine Cochet mit Pierre-Alain Perritaz und Gilbert D'Alessandro vom VPT TPF Nahverkehr, VPT-Zentralpräsident Kurt Nussbaumer und Vizezentralpräsidentin Danièle Dachauer.

**kontakt.sev: Wie gehts? Freust du dich, wieder mal einen Tag mit deinen alten Freunden der Freiburger Verkehrsbetriebe zusammen zu sein?**

**Antoine Cochet:** Danke, es geht mir sehr gut und ich bin glücklich über die Einladung an diese Tagung. Das Wiedersehen mit den alten Kollegen vom VPT bereitet mir grosse Freude.

**Du bist 1992 nach Brüssel gegangen und hast bei der Europäischen Gewerkschaftsakademie (ETUCO) des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB) als Ausbilder für Gewerkschaftsfunktionäre gearbeitet. Ein Eidgenosse in einer europäischen Organisation – ist das nicht ein wenig paradox?**

Tatsächlich war ich damals der einzige Schweizer dort. Der EGB umfasst 82 nationale Gewerkschaftsbünde wie den SGB, der übrigens 1973 zu den sechs Gründungsmitgliedern gehörte.

**Wie steht es um die Präsenz der Schweizer Gewerkschaften in Brüssel? Und wie werden sie in Europa wahrgenommen, insbesondere was die Einhaltung des Arbeitsfriedens betrifft?**

Die Schweizer Gewerkschaften sind auf europäischer Ebene eher wenig prä-

sent, doch kann das rasch ändern. Die Besonderheiten des Schweizer «Systems» stechen nicht besonders hervor und hängen mit der Geschichte des Landes zusammen. Sie werden in Brüssel kaum kommentiert, denn Europa geht vorwärts, ohne sich um die Nichtmitglieder zu kümmern – politisch und gewerkschaftlich.

**Soeben haben ja die Jungsozialisten die SPS dazu bewegt, im neuen Parteiprogramm die Wiederaufnahme von Beitrittsverhandlungen mit der EU zu fordern. Ist das eine gute Idee?** Ich finde schon. Als überzeugter Europäer habe ich die Doppelbürgerschaft erworben, denn Europa ist mein Land und mein Lebensraum. Wie beteiligt sich die Schweiz zurzeit an Europa? Nur finanziell, ohne mitentscheiden oder ihre Meinung wirklich einbringen zu können. Wer

**Welches sind die wichtigsten Fortschritte der Europäischen Union im sozialen Bereich und für die Arbeitnehmer/innen?**

Es gibt eine ganze Reihe von Abkommen zwischen den europäischen Sozialpartnern über Teilzeitarbeit, temporäre Arbeitsverträge, das Recht auf Elternurlaub, das neulich auf die Väter ausgedehnt wurde, und Telearbeit. Hinzukommen die Verlängerung des Mutterschaftsurlaubs, auch wenn die Lohnfortzahlung noch nicht garantiert ist, Integrationsmassnahmen für aus dem Arbeitsmarkt Ausschlossene und eine bessere Koordination der Sozialversicherungen für mobile Arbeitnehmende, inklusive Frührentierung. Die Armut wird bekämpft. Es gibt eine Garantie für eine würdige Altersrente, für die Langzeitbetreuung und einen Mindestlohn. Die

„Die Schweiz beteiligt sich an Europa nur finanziell, ohne mitentscheiden zu können.“

würde diese Ungeheuerlichkeit in einem anderen Bereich akzeptieren? Wer bezahlt, will grundsätzlich mitreden und mitentscheiden.

Charta der Grundrechte der EU, die in den Lissaboner Vertrag aufgenommen wurde, bringt grosse soziale Fortschritte. Sie umfasst

# INTERVIEW



Antoine Cochet war SEV-Gewerkschaftssekretär, bevor er 1992 nach Brüssel zum Europäischen Gewerkschaftsbund wechselte. Seit 2006 arbeitet er in der EU-Institution EWSA.

54 Artikel. Der Artikel 28 beispielsweise garantiert das Streikrecht.

**Im Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) arbeitest du wieder im Verkehrsbereich (Schiene und Strasse). Worin besteht deine Arbeit? Und gibt es Verbindungen zu den schweizerischen Gewerkschaften wie dem SEV?**

Der EWSA hat 350 Mitglieder, die die Zivilgesellschaft vertreten. Sie verfügen über ein Initiativrecht und analysieren die Texte der EU-Kommission, des Europaparlaments und des EU-Ministerrats. Meine Aufgabe ist es, die Berichterstatter bei der Vorbereitung der EWSA-Stellungnahmen zu unterstützen. Beispielsweise zum «integrierten europäischen Eisenbahnraum» können die Gewerkschaften über die Europäische Transportarbeiter-Föderation ETF ihre Meinung einbringen. Unsere Schlussfolgerungen können auch dem SEV die-

nen. Europa will den Schienenverkehr wieder in Schwung bringen, die Kosten der Bahn senken, ihre Dienstleistungsqualität verbessern, neue Produkte entwickeln und die Märkte fördern. Europa braucht Bahnen eines neuen Typs. Freilich gibt es noch einen Graben zwischen dem Mi-

**»Europa will den Schienenverkehr wieder in Schwung bringen, die Kosten der Bahn senken, ihre Dienstleistungsqualität verbessern, neue Produkte entwickeln und die Märkte fördern.«**

nisterrat, der weit voraus Leitplanken setzt und Entscheide trifft, und den Mitgliedstaaten, die manchmal bei der Umsetzung bremsen.

**Die Schweiz hat neulich den Gotthard-Basistunnel durchstochen und bezahlt diesen allein, obwohl er ganz Europa nützt, denn er ist für die Nord-Süd-Verbindungen sehr wichtig. Damit leistet die Schweiz einen Beitrag an Europa, auch wenn**

**sie kein EU-Mitglied ist. Wie denkt man in Brüssel darüber?** Das Problem ist die Nichtmitgliedschaft der Schweiz. Man muss wissen, dass die EU ihre Verkehrsinfrastruktur laufend ausbaut, ohne sich darum zu kümmern, was in der Schweiz geschieht. So ist es unvermeidlich, dass um sie her-

um andere Achsen durch Mitgliedstaaten gebaut werden. Die grossen Entscheide, die Projekte für Nord-Süd- und Ost-West-Linien umgehen die schweizerische Insel. Das ist kein Klischee. Die Schweiz mit ihrer rollenden Autobahn hat Vorbildcharakter und ist für ihr ausgezeichnetes Bahnnetz bekannt. Der Gotthard ist eine gute Sache, doch es wird anders disponiert.

**Nicht nur in Frankreich ist das Pensionsalter ein aktuelles Thema, sondern überall in Europa. Wann kannst du als EU-Mitarbeiter in Pension gehen?** Mit 63 Jahren, also 2012.

**Dann musst du dich nur noch entscheiden zwischen der Nordseeküste und den Schweizer Bergen ...**

Interview: Jean-François Milani / FI  
<http://europa.eu>

## ORGANE DER EUROPÄISCHEN UNION (EU)

**Rat der Europäischen Union (oder EU-Ministerrat):** repräsentiert die Regierungen der EU-Mitgliedstaaten und übt zusammen mit dem Europaparlament die Rechtsetzung aus. Jeder Mitgliedstaat stellt einen (beliebigen) Vertreter. Der Vorsitz wechselt halbjährlich.

Der **Europäische Rat** ist das Gremium der EU-Staats- und Regierungschefs und tagt mindestens zweimal pro Halbjahr (**EU-Gipfel**). Er ist nicht an der alltäglichen Rechtsetzung beteiligt, sondern dient dazu, die entscheidenden Kompromisse zwischen den Mitgliedstaaten zu finden und Impulse für die weitere Entwicklung der EU zu geben.

Das **Europäische Parlament** oder **Europaparlament** mit Sitz in Strassburg ist das Parlament der EU. Seit 1979 wird es alle fünf Jahre in allgemeinen Europawahlen von den Bürgern der EU gewählt.

**Europäische Kommission:** Exekutive; nur sie darf Vorschläge zu neuen EU-Rechtsvorschriften dem Ministerrat oder Parlament vorlegen.

**Beratungsgremien:** Der *Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA)* vertritt die Zivilgesellschaft inklusive Sozialpartner, der *Ausschuss der Regionen* die regionalen und lokalen Behörden.

## Leserbrief zur SBS

# Heute ein verlässlicher und zukunftsorientierter Arbeitgeber

## Dossier über die Schifffahrt in *kontakt.sev* Nr. 22, Situation bei der Bodensee Schifffahrt SBS.

Ich arbeite seit 16 Jahren bei der Schweizerischen Bodensee Schifffahrt AG (SBS) in Romanshorn. 1995 habe ich die «reine SBB-Zeit», danach die Ausgliederung aus der SBB und vor vier Jahren den Verkauf an private Investoren erlebt. Wenn es um die Gesellschaft wirklich so schlimm stünde, wie im *kontakt.sev*-Artikel beschrieben, müsste ich mich sofort nach einer anderen Stelle umsehen. Ich möchte deshalb den wirklichen Zustand der SBS aus meiner Sicht schildern.

Ende 2006 schien ein Verkauf unserer Schifffahrt nach Deutschland bereits beschlossene Sache. Die SBB und die Stadtwerke Konstanz waren sich über die wesentlichen Punkte einig, stolperten aber in letzter Minute über das Vorkaufsrecht einer Mitarbeiteraktie. Die privaten Investoren, die uns letztlich vor einem Verkauf ins Ausland bewahrt haben, stellten in den vergangenen vier Jahren über 10 Millionen Franken

zinsfrei zur Verfügung. Sie sind zugleich als Verwaltungsräte tätig und beziehen für diesen Zeitaufwand kein Honorar.

Die SBS AG erhält als Abgeltung für fahrplanmässige, in den öV integrierte Fahrten vom Kanton Thurgau 300 000 Franken (Uferverkehr) und vom Bund 700 000 Franken (Fährverbindung Romanshorn–Friedrichshafen) und nicht wie im Artikel behauptet 1 112 000 Franken.

Dass die Firma saniert werden musste, zeigen die Rechnungsabschlüsse der letzten Jahre. Um die Firma zu retten, wurden auch Mitarbeiter entlassen. Arbeitsabläufe wurden optimiert, Lohnkürzungen wurden dadurch verhindert. Während der Sanierung konnten wir uns auf die wertvolle Unterstützung des SEV verlassen, der uns in den rechtlichen Belangen und bei der Ausarbeitung der neuen Anstellungsverhältnisse sehr behilflich war.

Im nautischen Bereich verfügt die SBS – trotz «Abwanderung der Schiffsleute» – immer noch über genügend «alte Hasen», die ihr

Fachwissen den Neuzugängen vermitteln können. Bei der Einstellung von neuen Mitarbeitenden und Lehrlingen wird systematisch darauf geachtet, dass die Fach- und Führungskompetenz in allen Bereichen verbessert wird. Dieses Jahr wurden u.a. ein Schiffsführer, Matrosen, zwei Sicherheitsbeauftragte und ein Staplerfahrer-Instruktor ausgebildet. Ängste, ob in Zukunft ein qualitativ einwandfreier und den gesetzlichen Bestimmungen genügender Betrieb gewährleistet werden kann, sind gegenstandslos.

Mitte 2010 wurde die Deckungslücke (über 20%) bei der Pensionskasse Ascoop im Umfang von 1,7 Mio. Franken ausfinanziert, dieser Betrag wurde aus Mitteln des Unternehmens vorgeschossen. Anschliessend traten die versicherten Mitarbeiter/innen in die PK ASGA über. Die Arbeitnehmer zahlen ih-

ren Sanierungsanteil von 850 000 Franken über einen Zeitraum von 10 Jahren durch eine akzeptierte Verschlechterung der Versicherungsleistungen an das Unternehmen zurück.

Die konsequente Umsetzung der vielen Massnahmen seit April 2009 hat dazu geführt, dass die SBS AG heute einen Cashflow von deutlich über 10% erzielen kann (bei unveränderten Leistungen gegenüber den Kunden). Damit kann die Firma zu einer üblichen Lohnpolitik mit Teuerungsausgleich und gezielten Lohnverbesserungen zurückkehren. Per 2011 werden dafür 2% der Lohnsumme zur Verfügung gestellt. Zudem wird das Orange-Urteil in den nächsten Monaten umgesetzt.

In nächster Zukunft stehen bei der SBS, infolge früherer Versäumnisse, Investitionen in Millionenhöhe an-

Dies für die Sanierung des Betriebs- und Verkaufsgebäudes am Hafen sowie für die Sanierung und den Ausbau der Werft Romanshorn. Dank der erreichten finanziellen Stabilität ist die SBS heute in der Lage, für diese Investitionen auch die Unterstützung einer Bank zu erhalten. Die SBS wird ihrerseits die selbst erarbeiteten Mittel vollumfänglich in diese Projekte investieren.

Die SBS ist heute wieder ein verlässlicher und zukunftsorientierter Arbeitgeber, so wie es das Ziel der Investoren war. Dank den erreichten Fortschritten der Firma wurden Kanton und Gemeinden am Bodensee motiviert, gemeinsam neue Anlegestellen zu bauen (Alttau 2010, Uttwil 2011).

Thomas Friederich,  
Schiffsführer und  
Leiter Werkstatt,  
Kassier VPT-Sektion Bodensee

## Steuergerechtigkeit Ja!

Für mich als Arbeitnehmer ist es an der Zeit, den nicht nachvollziehbaren «Steuerwettbewerb» zu stoppen. Ein Wettbewerb, der klar überbietet und nur den Reichsten nützt. Es geht nicht an, dass einzelne Kantone Gelder aus dem Finanzausgleich nutzen, um Steuergeschenke an Superreiche zu machen. Dieser Kampf «Jeder gegen jeden» entsolidarisiert unsere Kantone und die Gesellschaft, da Kantone mit grossen Zentrumsaufgaben sich diese «Steuerspiele» nicht leisten können. Darüber hinaus steigen in den «Steueroasen» die Mieten und Immobilienpreise. Das heisst, dass der Búezer aus seinem Wohnort vertrieben wird und die Arbeitswege etc. sich für diese Menschen verteuern (z.B. Stadt Zug). Die Initiative sieht eine untere Grenze für die

Steuern auf sehr hohen Einkommen und Vermögen vor. Für steuerbare Einkommen über 250 000 Franken müssen die Kantons- und Gemeindesteuern zusammen mindestens 22 Prozent betragen, für steuerbare Vermögen über 2 Millionen Franken 5 Promille. Mit dem Ja zur Steuergerechtigkeitsinitiative wird die Bevorteilung der Superreichen verhindert. Das Volksbegehren zielt auf mehr Steuergerechtigkeit ab: erstens zwischen hohen und tiefen Einkommen und Vermögen, weil Superreiche gegenüber der restlichen Bevölkerung nicht mehr bevorzugt behandelt werden sollen. Und zweitens zwischen den Kantonen, weil die Steuerunterschiede nicht immer noch grösser werden.

Ludwig Altenburger,  
Kantonsrat Buchs

## Etwas Pensionskassenrechnung

In der «Bilanz» stand 1986, dass eine gut geführte Pensionskasse die Renten aus den Kapitalerträgen zahlen könne. Da wollte ich wissen, wie es bei der SBB-Pensionskasse steht. Ich beschaffte mir deshalb für die Jahre 1966 bis 1985 die Jahresrechnungen der Pensionskasse, die Teuerungsraten und die Bundesobligationszinsen. Ich ging davon aus, dass die von den SBB nicht einbezahlten Beträge nicht zu 4%, sondern mindestens zum Bundesobligationensatz hätten verzinst werden müssen, da ja diese Mittel sonst auf dem Kapitalmarkt aufgenommen worden wären. Weiter rechnete ich mit einem Vermögensertrag von 0,5% über den Bundesobligationen. Ein Vermögensverwaltungsspezialist erklärte mir, dieser Satz liege an der unteren Grenze. Bei einer solchen Bewirtschaftung hätte die Pensionskasse Ende 1985 ein zusätzliches Vermögen von 1,1 Milliarden Franken gehabt. Wenn man von 1966 bis 1985 die Teuerungsraten, die mehrfach über 4% lagen, den Zinsen von 4% gegenüberstellt,

muss man feststellen, dass die Pensionskasse durch die miserable Verwaltung einen Wertverlust von 195 Millionen Franken erlitt. In den siebziger Jahren sollen angeblich Pensionskassengelder zu 9% angelegt worden sein. Dabei wurden 4% der Kasse und 5% der SBB gutgeschrieben, weil anscheinend im Reglement stand, dass die SBB einen Zins von 4% garantierte. Die SBB hat sich also am Pensionskassengeld bereichert. Ein privater Vermögensverwalter hätte sicher mehr aus dem Kapital herausgeholt und wäre bei Anreicherung einer Zinsdifferenz von der Kontrollstelle angezeigt worden. Als ich den damaligen Personaldirektor mit diesen Berechnungen konfrontierte, meinte er, ich hätte recht, aber die Pension sei gesichert, es müsse mich nicht kümmern, woher das Geld komme. Nun muss ich feststellen, dass die Pensionierten für die Verwaltungssünden der Vergangenheit büssen müssen und Rechte, die während der Dienstzeit und bei der Pensionierung gegenüber der Pensionskasse

bestanden, aufgehoben werden sollen. Dies bestätigt der dringliche Bundesbeschluss, mit dem der Teuerungsausgleich ausgesetzt wurde, da eine Unterdeckung vorhanden sei. Wenn Anfang 1986 1,1 Milliarden Franken gespart worden wären und die Verwaltung professionell gearbeitet hätte, wäre heute keine Unterdeckung vorhanden. Die wirklichen Ursachen werden der Öffentlichkeit verschwiegen, um die Versäumnisse der Verwaltung zu decken. Durch diese Verwaltung haben die SBB und damit die Bundesfinanzen lange profitiert. Hätten die damaligen Verantwortlichen richtig reagiert, wäre heute keine Ausfinanzierung nötig. Es müssen nur die damals zurückgehaltenen Mittel mit Zins und Zinseszins zurückgegeben werden.

Wie ich der Presse entnehmen konnte, wurde der Staat England neulich durch ein Gericht verpflichtet, die Pensionskasse der 1984 privatisierten British Telecom zu sanieren. Wäre das in der Schweiz nicht möglich?

Hans Gsell, Egnach

Link zum Recht

# Änderungen der Arbeitszeitverordnung

Auf den 1. Dezember treten einige Neuerungen in der Verordnung zum Arbeitszeitgesetz (AZGV) in Kraft. Es ist sicher nicht unnützlich, diese geänderten Punkte vorzustellen und auf die Auswirkungen hinzuweisen, die diese Änderungen im Alltag unserer Mitglieder haben können.

Nachdem lange darüber diskutiert worden war, wurde die Definition von Unternehmen des Lokal- und Vorortverkehrs im neuen Artikel 1a präzisiert: Es sind «Betriebssteile, die Linien in städtischen Gebieten betreiben oder Vorortsgemeinden mit städtischen Zentren verbinden». Diese Definition wird es beispielsweise erlauben, die Sektoren zu bestimmen, die durch die Anwendung der AZGV-Artikel 9 Abs. 6 und 10 Abs. 3 Buchstabe b betroffen sind.

## Unter Umständen sind 14-stündige Schichten möglich

Ein neuer Absatz 3<sup>bis</sup> wird bei Artikel 10 eingefügt, um die Anwendung der Dienstschichten bei den Regionalbusbetreibern und ihren Subunternehmern zu präzisieren. Er erlaubt es, unter bestimmten Voraussetzungen für das Buserpersonal bis 14-stündige Dienstschichten vorzusehen, während bis jetzt Dienstschichten auf 13 Stunden beschränkt waren.

Die Länge der Dienstschichten kann nun «mit

Zustimmung der beteiligten Arbeitnehmer oder ihrer Vertreter einmal zwischen zwei dienstfreien Tagen bis auf 14 Stunden ausgedehnt werden, sofern sie im Durchschnitt von 28 Tagen 12 Stunden nicht überschreitet und der Arbeitnehmer in der bis auf 14 Stunden verlängerten Dienstschicht ausschliesslich auf Linien ohne durchgehenden Stundentakt eingesetzt wird», wie in der Verordnung gesagt wird. Dies ist mit andern Worten auf Linien der Fall, wo die Kurse sehr ungleich verteilt sind: früh am Morgen, dann gegen Mittag,

dann wieder am Ende des Nachmittags. Diese Regelung betrifft die Nah- und Vorortverkehrsbetriebe

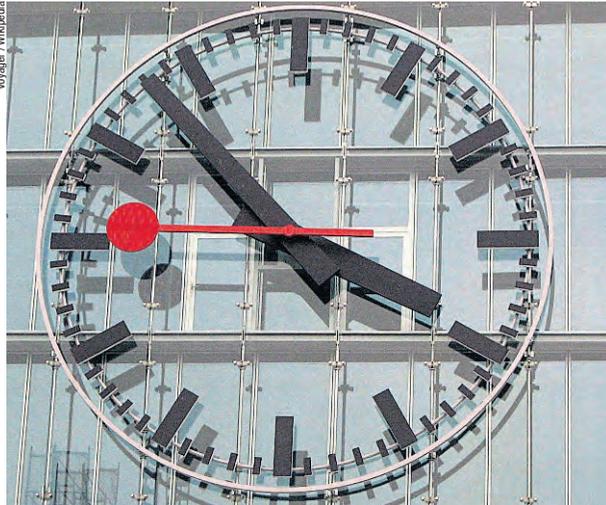
## Präzisere Regelung schafft Klarheit

In Artikel 14, Abs. 6, wurde auf Antrag des SEV eine redaktionelle Präzisierung vorgenommen: Bei Abwesenheiten der arbeitenden Person «infolge von Militärdienst, Zivildienst oder Zivilschutzdienst, die mehr als sechs zusammenhängende Tage umfassen [dies das neue Element], wird der Anspruch auf Ruhetage [auf eine der bereits bekannten Arten] herabge-

tage mehr haben werden. Daraus resultiert eine Praxisverbesserung in dem Mass, in dem die Dienstleistungen (Militär, Zivildienst, Zivilschutz) im Allgemeinen Anspruch auf Ersatz des Erwerbsausfalls geben, der dem Arbeitgeber überwiesen wird. Würde der Anspruch auf Ruhetage gekürzt, müsste der Arbeitnehmer zweimal für die bezogenen Freitage bezahlen. Es ist deshalb gerechtfertigt, diese Herabsetzung auf die Fälle längerer Abwesenheit zu beschränken.

## Krankheit ist nicht gleich Dienst

Diese neue Regelung kommt dagegen nicht zur Anwendung, wenn die Abwesenheiten ihren Grund in Krankheit, Unfall, unbezahltem Urlaub oder Mutterschaft haben – in diesen Fällen werden auch kurze Absenzen in die Rechnung einbezogen und wenn sie innerhalb eines Jahres zusammengezählt mindestens sieben Tage ergeben, wird der Anspruch auf Ruhetage entsprechend reduziert. *Rechtsschutzteam SEV*



Die Uhr hat nicht nur für die Reisenden eine grosse Bedeutung, sondern auch für die im Verkehrsbereich Arbeitenden. Das Arbeitszeitgesetz und die dazugehörige Verordnung legen beispielsweise fest, wie lange Dienstschichten sein dürfen und welche Rahmenbedingungen zu beachten sind. Damit die Arbeit sicher und gesund erledigt werden kann.

nicht, die diese Regelung gestützt auf Absatz 3, Buchstabe b dieses Artikels 10 bereits kennen.

setzt.» Dies bedeutet, dass kürzere Dienstabwesenheiten in Zukunft keinen Einfluss auf den Anspruch auf Ruhe-

## Leserbrief

### Einmal Ja, zweimal Nein

kontakt.sev Nr. 22

Ich war in der letzten Ausgabe von *kontakt.sev* sehr überrascht über das Interview mit André Daguet (Unia) und die SEV-Parole 2 x Nein (Ausschaffungsinitiative und Gegenvorschlag) und 1 x Ja (Steuergerechtigkeitsinitiative).

Ich stimme anders ab: Ausschaffungsinitiative Ja – Gegenvorschlag Nein. Zugbegleiter und Lokführer, die schon von Ausländern beschimpft und verletzt wurden, stimmen genau gleich wie ich. Dass sich nun der SEV mit seiner Parole unbeliebt macht, ist wohl den Verantwortlichen nicht bewusst. Die Ausschaffungsinitiative ist die günstigste Variante, um kriminelle Ausländer auszuschaffen, der Gegenvor-

schlag kostet immens Steuer-gelder. Da die Unia sehr SP-lastig ist, ist es kein Wunder, dass sie bei dieser Vorlage 2 x Nein stimmen.

Die Steuerinitiative ist eine Riesenfalle aus den Federn der SP und Grünen. Denn mit einem Ja steigen die Steuern in Kantonen mit niedrigem Steuerfuss massiv an – vor allem in den Kantonen Zürich und Aargau. Unter einem Ja würden die Wirtschaftsstandorte Zürich und Aargau massiv leiden. Daher sage ich bei dieser Vorlage Nein. Diese Vorlage hat überhaupt nichts mit Steuergerechtigkeit zu tun, im Gegenteil, dadurch entstehen in den Kantonen Zürich und Aargau massive Steuerertragsausfälle in Milliardenhöhe.

Rolf Blum, Lokführer

## Leserbrief

### Eine gute und notwendige Klärung

kontakt.sev Nr. 22

Zwei Artikel in der letzten Ausgabe von *kontakt.sev* haben es mir angetan, und ich möchte der Redaktion meinen Dank dafür aussprechen! Der Artikel auf der Frontseite fasst in aller Kürze gut zusammen, warum man als Gewerkschafter zur Steuergerechtigkeitsinitiative der SP überzeugt ein Ja in die Urne legen soll. Wer kommt als «gewöhnlicher» Angestellter denn schon auf ein steuerbares Einkommen von 250 000 Franken, und wer von uns hat wohl ein Vermögen von 2 Millionen? Alle andern profitieren davon, wenn die Reichen und Superreichen endlich nicht mehr in ein Steuerschlupfloch flüchten und sich dort vor der

Bezahlung ihres gerechten Anteils drücken können. Die Abwanderungsdrohungen gewisser Reicher schrecken mich nicht: Die Schweiz bleibt ein Land mit tiefen Steuern!

Besonders gefreut hat mich aber das Interview mit André Daguet. Daguet bringt auf den Punkt, warum die Ausschaffungsinitiative keine Ja-Stimme verdient: Sie ist nichts als fremdenfeindlich, schafft zweierlei Recht und trägt nichts bei zu mehr Sicherheit und weniger Kriminalität in der Schweiz. Wer nur in die Schweiz kommt, um hier eine Straftat zu begehen, der gehört auch meiner Meinung nach nicht hierher. Aber die Initiative schürt Ressentiments gegen Leute, die seit Jahren hier sind, die den

Reichtum unseres Landes mitgeschaffen haben. Sie richtet sich gegen unsere Kollegen und Kolleginnen: Lokführerinnen, Zugbegleiter, Ingenieurinnen, Gleisbauer, Minibar-Stewardessen und Sachbearbeiter werden unter Generalverdacht gestellt, nur weil sie keinen Schweizer Pass haben – das geht doch nicht!

Der Gegenentwurf mag zwar gut gemeint sein (nämlich als Mittel, die Annahme der Initiative zu verhindern), aber auch er schafft zweierlei Recht und ist deshalb abzulehnen. Der Fehler ist bei der Beratung im Parlament passiert, das nicht den Mut hatte, die Initiative für ungültig zu erklären. Das verdient nun aber kein Ja!

Walter Müller, Bern

Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) gehört mit jährlich über 25 Millionen Reisenden bei Bahn und Bus zu den bestfrequentierten privaten Transportunternehmungen der Schweiz.

Für unser Marketing- und Verkaufsteam in Worblaufen suchen wir eine

## Kundenberaterin/KAM (m/w)

(60–80%)

### Ihr Aufgabenbereich

Sie betreuen selbstständig unsere Partner-Firmen und suchen aktiv nach Möglichkeiten der Zusammenarbeit mit Drittfirmen (Key Account Management). Weiter leiten Sie interessante Projekte und wirken an der Entwicklung und Betreuung von neuen Produkten mit. Auch die Mitarbeit in Werbung und Verkaufsförderung ist für Sie eine zentrale Aufgabe. Der Libero-Tarifverbund beschäftigt Sie täglich und Sie arbeiten in entsprechenden Arbeitsgruppen mit.

### Ihr Profil

Wir wenden uns an eine jüngere Persönlichkeit (Idealalter zwischen 25 und 40) mit ausgeprägtem Verkaufsflair und kundenorientierter Denkweise. Sie verfügen über eine kaufmännische Ausbildung und haben sich im Bereich Marketing und/oder Verkauf weitergebildet (oder planen eine entsprechende Weiterbildung). Sie arbeiten gerne im Team und haben einen guten Zugang zu Geschäftspartnern aller Hierarchiestufen. Der öffentliche Verkehr interessiert Sie, und Sie wollen aktiv mitwirken, die Aufmerksamkeit für unsere Dienstleistungen zu erhöhen.

Wir bieten eine abwechslungsreiche und selbstständige Tätigkeit in einem engagierten Team. Für weitere Informationen steht Ihnen Jürg Kernen, Tel. 031 925 55 04, juerg.kernen@rbs.ch, gerne zur Verfügung. Wenn Sie sich angesprochen fühlen, richten Sie Ihre schriftliche Bewerbung an: Regionalverkehr Bern-Solothurn, Postfach 119, 3048 Worblaufen.

Eine neue Ausgabe für den Wägli

# Schienennetz Schweiz – Bahnprofil Schweiz CH+

Nach zwölf bewegten Bahnjahren legt Hans G. Wägli sein Werk ein drittes Mal auf. Unentbehrlich für alle, die mit Schweizer Schienen zu tun haben: interessierte Reisende, Betreiber, Historiker usw.

Was geschah seit zwölf Jahren? Zweimal wurde der längste Schweizer Tunnel eröffnet: 1999 an der Vereina und 2007 am Lötschberg. Dazwischen, am 12. Dezember 2004, setzten die Schweizer Bahnen das 1987 von Volk und Ständen bestellte Angebot «Bahn 2000» in Kraft. Mit der Neubaustrecke Aespli (Mattstetten)–Rothrist und der Aktivierung der «Kriegsschleife» südlich von Aarburg wuchs das Schienennetz auf einen Schlag um gut 51 km, so viel wie seit über 90 Jahren nicht mehr. Und schon sind weitere Ausbauten im Gang: am Gotthard und Monte Ceneri, unter Zürich die Durchmesserlinie (DLM) und die beiden grenzüberschreitenden Verbindungsbahnen Ceva in Genf und Mendrisio–Varese.

Wie schon die beiden Vorgängerausgaben gibt die Neuauflage einen vollständigen Überblick über das Schweizer Bahnnetz. Gründlich überarbeitet vermittelt es Angaben zu...

- Netzlängen (Normalspur, Schmalspur, Zahnrad- und Standseilbahnen, Trams);
- Superlativen;
- Betriebsaufnahmen und -einstellungen;
- Elektrifikationsdaten;
- Mehrschiengleisen, Rollschemel- und Rollbockbetrieb;
- Namen und Initialen aller Bahnunternehmungen;
- über 560 Eisenbahnbrücken;
- einstigen, heutigen und künftigen Bahntunnels.

Die Profile aller Linien sind in einem separaten kleinen Band enthalten,



Titelseite der dritten Wägli-Ausgabe.

sodass man sie mit auf die Reise nehmen kann. Hans G. Wägli geht mit der Neuauflage eine Dokumentationsstufe weiter – das CH+ im Titel kündigt es an: Alle grenznahen Linien um die Schweiz erscheinen ebenfalls im kleinen Beiband, zum Beispiel Mont-Cenis, Hochsavoyen, Oberbugey, Arlberg, Brenner, Vinschgau.

Der Autor, ein waschechter Eisenbahner, geboren 1947 und heute ein aktiver Pensionierter, hat eine riesige Dokumentationsarbeit geleistet. Viele Nachforschungen waren notwendig, um unvollständige Angaben zu ergänzen oder Plausibilitätsrechnungen zu machen. Ein Werk, das wir ohne jeglichen Vorbehalt allen interessierten Leserinnen und Lesern empfehlen können. *Roland Kallmann*

Hans G. Wägli: **Schienennetz Schweiz – Bahnprofil Schweiz CH+**, AS-Verlag: Zürich, 2010; zweisprachig deutsch/französisch; Hauptband: 176 Seiten, 250 Bilder, schwarzweiss oder farbig; Preis: 148 Franken inklusive beigelegte Broschüre (Format 10,5 x 25,5 cm, 206 Seiten). Die beiden Bände werden in einem Kartonumschlag geliefert. ISBN 978-3-909111-74-9.



## 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.

**Wir reparieren alle Zahnprothesen – egal wo gekauft!**  
Schweizer Qualitätsarbeit

Sie können gleich darauf warten.  
Dieses Inserat bitte ausschneiden und gut aufbewahren! (Für den Notfall)  
Mit bester Empfehlung: Ihr CH-Vertrauenszahntechniker

**FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT**



Kampagne gegen Gewalt an Frauen

## Sexistische Sprache hindert Frauen an der gesellschaftlichen Entfaltung

Vom 25. November bis 10. Dezember findet auf Initiative des Christlichen Friedensdienstes die Kampagne «16 Tage gegen Gewalt an Frauen» statt, die von der Frauenkommission SEV unterstützt wird.

Frauen erleben ganz verschiedene Arten von Gewalt: physische und psychische, vor allem aber alltägliche strukturelle Gewalt. Strukturelle Gewalt ist alles, was Individuen daran hindert, ihre Möglichkeiten voll zu nutzen.

Eine ganz subtile Form struktureller Gewalt an Frauen stellt die Alltagssprache dar, in der Frauen nicht vorkommen bzw. bestenfalls «mitgemeint» sind. Ob Letzteres überhaupt der Fall ist, lässt sich nicht immer herausfinden. Diese besondere Art von Gewalt wird Sexismus genannt, eine Haltung, welche eine Person aufgrund ihres Geschlechts (betrifft Frauen wie Männer!) abwertet, ausschliesst, negiert und stereotypisiert.

Die Alltagssprache steht mit der Wirklichkeit in einer Wechselbeziehung: Sie widerspiegelt die Machtverhältnisse innerhalb einer Gesellschaft, drückt eine bestimmte Haltung aus und erschafft

bzw. verstärkt so die gesellschaftliche Realität. Dies bedeutet auch, dass bewusste Änderungen auf der sprachlichen Ebene soziale Beziehungen zu verändern vermögen, und dass Veränderungen in der Gesellschaft ihrerseits die Sprache beeinflussen.

**Nicht sexistische Sprache trägt zur Gleichstellung bei**

Die Macht der sexistischen Alltagssprache behindert die Frauen in ihrer gesellschaftlichen Entfaltung. Eine nicht sexistische Sprache führt zu einer stärkeren Wahrnehmung der Frauen in der Gesellschaft und trägt damit zur Gleichstellung der Geschlechter bei.

Eine geschlechtergerechte Sprache ist daher kein zweitrangiges Problem für unsere Gesellschaft. Dass sie sich noch nicht durchgesetzt hat, liegt einerseits an der Angst der Männer vor Machtverlust, andererseits daran, dass die Frauen die sexistische Alltagssprache und die damit zusammenhängenden gesellschaftlichen Verhältnisse zu einem hohen Grad ebenfalls verinnerlicht haben.

Mit dem Erlernen der «Muttersprache» übernehmen wir automatisch die darin enthaltene Betrachtungsweise gesellschaftlicher Verhältnisse. Durch den unveränderten Gebrauch tragen

wir dazu bei, dass diese Verhältnisse Bestand haben. Die Sprache dient sowohl der Fixierung von Werthaltungen als auch der Verstärkung von Vorurteilen.

**Feminine und maskuline Formen oder neutrale Formen**

Wollen wir die Werthaltungen so verändern, dass die Geschlechter als gleichberechtigt wahrgenommen werden, müssen wir unsere Alltagssprache verändern: Überall, wo von beiden Geschlechtern die Rede ist, sind sowohl feminine wie maskuline Formen oder neutrale Formen zu verwenden. Nicht zuletzt wird dadurch auch Klarheit gewonnen.

Selbstverständlich führt die Veränderung der Sprache allein noch nicht automatisch zur sozialen Gleichstellung der Frauen. Ich bin aber überzeugt, dass die sexistische Sprache mitschuldig ist an den geringen Fortschritten der Gleichstellungsbestrebungen. An wichtigen Schalthebeln der politischen und wirtschaftlichen Macht sowie in technischen Berufen bilden die Frauen immer noch eine verschwindend kleine Minderheit. Wo es an der sprachlichen Repräsentation der Frauen mangelt, fehlen Frauen eben auch in der Realität.

Barbara Amsler,  
Gleichstellungsbeauftragte SEV

Arbeitsbedingungen in China

## Auch die Schweiz ist in der Pflicht

Monina Wong, die Direktorin des Hongkonger Kontaktbüros des Internationalen Gewerkschaftsbundes, orientierte bei ihrem Besuch in der Schweiz über die jüngste Entwicklung der Arbeitsbedingungen in China. Auch die Schweiz, für die China einer der wichtigsten Handelspartner in Asien ist, steht in der Pflicht, besonders im Hinblick auf die anstehenden Verhandlungen über ein bilaterales Freihandelsabkommen.

China erlebt eine Serie von Arbeiterprotesten. Die

Arbeitnehmenden nehmen schlechte Arbeitsbedingungen und Tiefstlöhne nicht einfach mehr hin. Eine der erfolgreichen internationalen Kampagnen fand mit Unterstützung des Solifonds statt, sie bekämpfte die miserablen Arbeitsbedingungen bei Lucky Gems, einem Schmuckhersteller in der chinesischen Provinz Guangdong.

Bundespräsidentin Doris Leuthard hat in Peking mit dem Präsidenten der Volksrepublik China die baldige Aufnahme von Verhandlungen

über ein bilaterales Freihandelsabkommen angekündigt. Gewerkschaften und entwicklungspolitische Organisationen stehen solchen Abkommen kritisch gegenüber, wenn sie einseitig die Interessen der Industrie berücksichtigen und die Frage der Arbeitsbedingungen ausklammern.



Monina Wong war Gast beim Kongress des SGB.

SGB

NACHRUF

## Werner Funk (1946–2010), Finanzchef der Unia bis 2008

Am 11. November hat eine grosse Trauergemeinde Abschied von Werner Funk genommen, der am 2. November im Alter von 64 Jahren an den Folgen seiner kurzen, schweren Krankheit gestorben ist.



Werner Funk hat sich während seines ganzen Berufslebens für die Gewerkschaftsbewegung eingesetzt. 1970 nahm er seine Berufstätigkeit beim Smuv in Bern auf. 1987 wurde er in die Geschäftsleitung gewählt und war für die Finanzen und die Administration des Smuv verantwortlich, bis die neue Gewerkschaft Unia gegründet wurde. Bei deren Aufbau war er einer der wichtigsten Steuermänner und übernahm 2004 als Unia-Geschäftsleitungsmitglied die Hauptverantwortung für die Finanzen. Mit seinem fundierten Fachwissen in Finanz- und Organisationsfragen und seiner seriösen Arbeit hat er auch weit über die Unia hinaus Anerkennung und Respekt erlangt. Nach der Pensionierung im Oktober 2008 hat er weiterhin mit vollem Einsatz Mandate ausgeübt bis kurz vor seinem Tod.

Der SEV und Werner Funk wirkten gemeinsam in Betrieben wie Hotelbern, Freienhof in Thun, Bubenbergruck und Uniionsdruckerei in Bern. In den jeweiligen Verwaltungsräten mussten wir auch schwierige Zeiten durchstehen. Als Verwaltungsratspräsident der beiden Druckereibetriebe und des Hotelbern hat Werner es mit seiner menschlichen und auf Konsens ausgerichteten Art verstanden, die zum Teil unterschiedlichen Interessen zu bündeln und zu tragfähigen Lösungen zu führen. Dabei hat er seine Verantwortung gegenüber Mitarbeitenden und Kapitalgebern stets wahrgenommen.

Werner Funk war nie ein Mann der grossen Worte, aber immer ein Mann mit Stil und sehr klaren Vorstellungen. Mit seinem feinen, aufrichtigen Charakter war er ein verlässlicher Partner und Freund. Bereits gekennzeichnet von seiner Krankheit hat er im Sommer noch mit eisernem Willen und Bravour die letzten Generalversammlungen geleitet. Sein Kampf gegen den Krebs war leider erfolglos. Darüber sind wir sehr traurig und entbieten seiner Familie unser tiefstes Beileid.

Ruedi Hediger, Finanzverwalter SEV

## 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 9. Dezember 2010**

**Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 2. Dezember, 10 Uhr**

**Inserateschluss: 29. November, 10 Uhr**



„Der Bund kann jetzt ein klares Signal für den Bahnausbau setzen und die erfolgreiche Politik der letzten Jahre fortsetzen. Die neue Verkehrsministerin muss ihre Chance für die Zukunft der Bahn nutzen.“

Rolf Zimmermann, Leiter SGB-Sekretariat

Investitionen in die Bahninfrastruktur sichern die Zukunft des öffentlichen Verkehrs

# Das Erfolgsmodell FinöV ausbauen und den Bahnunterhalt sichern

*Der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB und die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV fordern die Weiterführung und Stärkung des FinöV-Fonds, um die hohe Qualität des öffentlichen Verkehrs, die betriebliche Sicherheit und die Arbeitsbedingungen zu sichern.*

Die Schweiz verfügt über ein weltweit gesehen vorbildliches öffentliches Bahnnetz. Der Durchstich am Gotthard hat uns einmal mehr viel internationales Lob gebracht. Die hohe Qualität zu halten, erträgt keinen Stillstand. Die finanzielle Grundlage des Infrastrukturausbaus – der FinöV-Fonds – droht nach fertiggestellter Neat und dem Abbau einer aufgelaufenen Schuldenlast von 8 Milliarden Franken auf null zu sinken. Diese unhaltbare Perspektive und der Weckruf des SBB-Audits, wonach eine Unterhaltslücke im geschätzten Ausmass von 850 Millionen Franken besteht, haben den

SGB und den SEV zu grundsätzlichen Überlegungen und Vorschlägen geführt. Es geht dabei um die aus gewerkschaftlicher Sicht unverzichtbare Garantie der hohen Qualität des öffentlichen Verkehrs, seiner Betriebssicherheit und seiner Arbeitsbedingungen in der Schweiz. Die Angestellten im öffentlichen Verkehr identifizieren sich ausgesprochen stark mit ihren Aufgaben im Dienste der öffentlichen Versorgung – wie kaum ein anderer Berufszweig. Die Forderungen von SGB und SEV beruhen dementsprechend auf vielen Hinweisen und Anregungen aus der täglichen Erfahrung

am Arbeitsplatz und auf dem hohen Verantwortungsbeusstsein des Personals für das Schweizer Bahnsystem.

## Verkehrspolitische Hauptforderungen

1. Der öV-Ausbau in der Schweiz muss mit «Bahn 2030» weiterhin flächendeckend hohe Versorgungsqualität gewährleisten. Dafür ist die «Bahn 2030» in der Variante mit Investitionen von mindestens 21 Milliarden nötig. Ihre Planung und ihre Realisierung müssen zügig vorangebracht und ihre Finanzierung garantiert werden. Ohne die erwei-

terte Variante – inklusive der für den Kombiverkehr erhöhten Tunnelprofile beidseits des Gotthards vor der Inbetriebnahme des Basistunnels 2017 – wären die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene und Verkehrsübernahmen gefährdet sowie ärgerliche Netzengpässe und ein Investitionsstau programmiert.

2. Für die Netzsicherheit muss der Netzerhalt wieder garantiert sein. Nur er sichert Qualität (Verkehrsdichte, Pünktlichkeit etc.) und Sicherheit der ausgebauten Infrastruktur nachhaltig. Er muss deshalb von Beginn weg finanziell eingerechnet und

sichergestellt sein. Diese selbstverständlichen Betriebskosten dürfen die nötigen Neubauten aber nicht verhindern.

3. Eine langfristig garantierte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs muss auch die Grossprojekte abdecken. Die bisherige Form hat sich bewährt. Der FinöV-Fonds darf deshalb nach Neat, Bahn 2000 und ZEB nicht wegen Schuldenabbau auf null sinken und dadurch handlungsunfähig werden. Er muss im Gegenteil als Bahninfrastrukturfonds mit neuem Zweck unbefristet weitergeführt werden. Nur so wird Bahn 2030 sicher gebaut und ihr Unterhalt ab dem ersten Tag garantiert.

## MIT NEUEN BUNDESANLEIHEN ZUKUNFTSINVESTITIONEN FINANZIEREN

An einer Medienkonferenz präsentierten der Schweizerische Gewerkschaftsbund und der SEV ihre Forderungen:

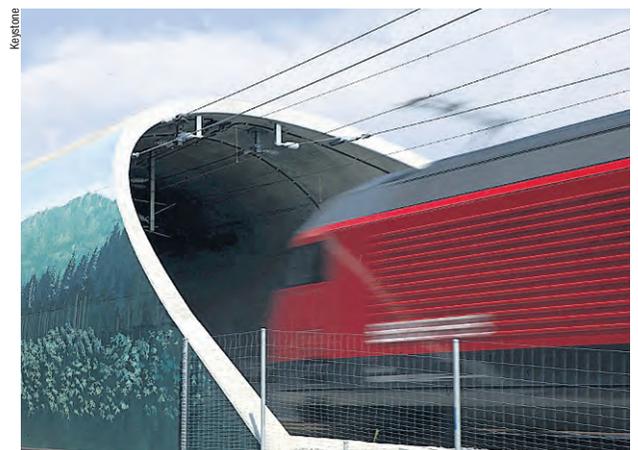
1. Der öV in der Schweiz ist auch nach dem «Gotthard-Erfolg» auszubauen. Deshalb ist «Bahn 2030» – und dies in der Variante mit Investitionen von mindestens 21 Milliarden – zügig voranzubringen und finanziell zu sichern. Nur die erweiterte Variante garantiert die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene.
2. Der Unterhalt des bestehenden Netzes und der Netzerweiterungen muss wieder

vollumfänglich garantiert sein, auch zur Unfallverhütung. Er hat insbesondere den Abbau der Langsamfahrstrecken, einen systematischen Präventivunterhalt und zum langfristigen Erhalt des Fachwissens Insourcing statt Outsourcing zu umfassen.

3. Eine langfristig garantierte Finanzierung des öffentlichen Verkehrs muss den für die bisherigen Grossprojekte laufenden FinöV-Fonds entschulden und als Bahninfrastrukturfonds mit neuem Zweck unbefristet weiterführen.

Um die Finanzierung der sich bis 2030 abzeichnenden Investitio-

nen von mindestens 40 Milliarden Franken zu sichern, schlagen SGB und SEV vor, dass der Bund sowohl die 8 Milliarden schwere FinöV-Entschuldung wie auch gleichzeitig ein kurzfristig realisierbares Investitionspaket von etwa 5 Milliarden mit Anleihen finanziert. Dazu soll er die aktuell günstige Lage am Kapitalmarkt nutzen, um eine öV-Anleihe auf den Markt zu bringen. Die bisherigen Finanzierungsquellen des FinöV sind weiterzuführen und zusätzlich mindestens mit einem 50%-Anteil der gesamten Mineralölsteuern (= ca. 800 Millionen jährlich gemäss öV-Initiative) auszustatten.



«Die zu vielen Langsamfahrstrecken müssen schnell abgebaut und Umfahrungsinfrastrukturen ausgebaut werden.» Im Bild ein Beispiel von der Realisierung der Bahn 2000, der Emmittunnel bei Kirchberg (BE).

# DOSSIER



Für die Gewerkschaften muss die SBB «den Netz-Unterhalt selber besorgen und nur für den Einsatz von Grossmaschinen auf Private zurückgreifen».

## Finanzbedarf

### Ausbau

Bahn 2030 hat ein Investitionsvolumen von 21 Milliarden (umfassender Knotenaus- und Engpassabbau).

### Unterhalt

Gemäss SBB-Audit fehlen heute 850 Millionen pro Jahr (das BAV bestätigt fehlende 500 Millionen) für den zunehmenden Unterhaltsbedarf im Netz bzw. kurzfristig 2,25 Milliarden bis 2012 (eine Schätzung für die KTU fehlt noch). Für die Zukunft (Bahn 2030) schätzt die SBB dafür weitere 840 Millionen jährlich.

### 40 Milliarden für Investitionen

Der absehbare Investitions-Mittelbedarf 2010–2030 be-

trägt für Neat, Bahn 2000, ZEB, HGV und Bahn 2030 mindestens 40 Milliarden.

Den FinöV-Fonds in einen unbefristeten umfassenden Bahninfrastrukturfonds umzuwandeln erfordert eine zusätzliche jährliche Speisung mit etwa 1,4 Milliarden Franken. Er sollte sinnvollerweise frei von Schulden starten können.

SGB und SEV schlagen deshalb eine Finanzierung über den Kapitalmarkt vor: Der Bund soll die 8 Milliarden FinöV-Schulden erlassen und mit Anleihen finanzieren sowie gleichzeitig ein kurzfristig realisierbares Investitionspaket von etwa 5 Milliarden ebenfalls mit Anleihen finanzieren.

Der Bund muss die aktuell günstige Lage am Kapitalmarkt nutzen und für eine Umschuldung und den Ausbau der Bahninfrastruktur eine öV-Anleihe auf den Markt bringen, um so den FinöV schuldenlos neu zu starten bzw. auf dem erforderlichen Niveau weiterzuführen. Der Bund muss die bisherigen Finanzierungsquellen der FinöV weiterführen und zusätzlich mindestens mit einem 50%-Anteil der gesamten Mineralölsteuern, ca. 800 Millionen jährlich (gemäss öV-Initiative von VCS, SEV und weiteren Partnern) ausstatten.

Aus gewerkschaftlicher Sicht sind bei der Planung der Bahn der Zukunft wichtige betriebliche Konsequenzen zu beachten:

- Die betriebliche Sicherheit der Bahn hat höchste Priorität, auch zur Unfallverhütung.
- Der Nachholbedarf und der Bestandserhalt müssen die nötigen finanziellen und betrieblichen Mittel erhalten. Die im Audit erwähnten Beträge sind dafür eine gute Basis.
- Die zu vielen Langsamfahrstrecken müssen schnell abgebaut und Umfahrungsinfrastrukturen ausgebaut werden.
- Systematischer Präventivunterhalt muss die Lebensdauer der Infrastruktur wieder verlängern. Dafür sind die betriebsinternen Warnsysteme wieder zu aktivieren.
- Das Outsourcing der jüngeren Vergangenheit muss einem Insourcing weichen. Die SBB muss den Netz-Unterhalt selber besorgen und nur für den Einsatz von Grossmaschinen auf Private zurückgreifen.
- Mit dem Insourcing sind insbesondere Schlüssel-funktionen wie Koordination und Bauverantwortung oder Unfallanalysen wieder von privaten Ingenieurbüros zur SBB zurück-zuholen.
- Die SBB hat Massnahmen zu ergreifen, damit ihnen Know-how und Kader-nachwuchs erhalten bleiben. Die wachsende Ab-hängigkeit von Privaten ist zu vermeiden. SEV

## SECHS FRAGEN AN GIORGIO TUTI

**kontakt.sev:** Der Gewerkschaftsbund und der SEV haben gemeinsam Finanzierungsvorschläge für den öffentlichen Verkehr präsentiert. Was war der Grund dafür?

**Giorgio Tuti:** Wir haben im SGB festgestellt, dass wir uns gemeinsam Sorgen machen, weil zwar grosse Anliegen zum öffentlichen Verkehr auf dem Tisch liegen, dass aber niemand ernsthaft brauchbare Anstrengungen zur Finanzierung dieser Anliegen unternimmt. Da wollten wir einen Input geben.

**Was ist das besondere Interesse des SEV in dieser Frage?**

Wir vertreten in allererster Linie das Personal des öffentlichen Verkehrs, das ist klar. Das Personal ist bei diesem Thema in zwei Fragen betroffen: Einerseits machen wir uns Sorgen, dass bei fehlenden Finanzen eher früher als später das Personal zur Kasse gebeten wird, und andererseits weisen wir schon länger darauf hin, dass dem öV, insbesondere der SBB, ein Verlust an Fachwissen droht, wenn laufend Aufgaben an Dritte vergeben werden.

**Wie sieht die Lösung aus?**

Nun, zur Finanzierung schlagen wir vor, dass der Bund eine Anleihe auflegt, um rund 13 Milliarden Franken auf dem Kapitalmarkt zu beschaffen. Dieses Geld soll dazu dienen, die Schulden des Finöv-Fonds abzutragen (siehe Artikel auf den Seiten 12 und 13), zudem können damit vorrangige Investitionen vorgezogen werden, die sonst erst nach 2030 realisiert würden.

**Hast du etwas im Auge?**

Sicher sind die Zufahrtsstrecken des Gotthard- und Ceneri-Basistunnels vorrangig. Das haben inzwischen auch andere Beteiligte festgestellt: Das Bundesamt für Verkehr will nun auch rechtzeitig ermöglichen, dass Lastwagen mit bis 4 Metern Eckhöhe verladen werden können – das ist heute der internationale Standard, und es wäre wirklich absurd, wenn wir die Tunnel bauen, dann aber die Verlagerung nicht



zustande kommt, weil die Zufahrten nicht bereit sind.

**Du hast aber den Blick auch besonders auf den Unterhalt gerichtet; weshalb?**

Die Schweiz hat immer wieder mit Begeisterung Ja gesagt zum Ausbau des Bahnnetzes und auch das Geld dafür bewilligt. Nun zeigt sich, dass die Folgekosten nicht gedeckt sind. Zudem ist ein Nachholbedarf entstanden, weil der sogenannte Präventivunterhalt vernachlässigt wurde. Es braucht also dringend zusätzliche Mittel für den Unterhalt; unsere Aufmerksamkeit liegt besonders beim vorsorglichen, eben dem Präventivunterhalt, weil damit Störungen vermieden werden und die Kosten tiefer sind, als wenn erst geflickt wird, wenn etwas kaputt ist.

**Und was stellst du dir in Sachen Fachwissen vor?**

Da kann ich nur wiederholen, was wir schon im Frühling gesagt haben (siehe kontakt.sev 5/10). Die SBB hat zunehmend Aufgaben ausgelagert, die sie früher selbst gemacht hat. Damit geht das Fachwissen zunehmend an Drittfirmen. Das ist einerseits teuer, weil dieses Wissen dann von der SBB wieder eingekauft werden muss, und andererseits ist es ein Teil des anhaltenden Personalabbaus. Wir wollen, dass man gewisse Aufgaben wieder selbst macht, statt sie fremd einzukaufen. Langfristig zahlt es sich auf jeden Fall aus, das Fachwissen im Haus zu haben. Dies gilt ganz besonders für verschiedene Teile der Infrastruktur, wo heute praktisch die Drittfirmen das Sagen haben.

Fragen: pmo

Bundesrat belässt Finanzierung des Regionalverkehrs unverändert

## Abbaupläne gestoppt

160 regionale Bus- und Bahnlinien waren gefährdet: Nun hat der Bundesrat eingelenkt und zieht seinen Sparvorschlag zurück. Der SEV hat den Druck darauf mitgetragen, das Zusammenspiel vieler Kräfte hat sich positiv ausgewirkt.

Der VCS (Verkehrs-Club der Schweiz) hatte die Federführung des Engagements, das den SEV, die Schweizerische Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV Schweiz) und Pro Bahn Schweiz zusammenführte. Dieses Zusammenspiel war erfolgreich: Der Bundesrat lenkt ein und verzichtet auf die geplanten Sparmassnahmen im Regionalverkehr. Damit werden eine Schwächung der Randregionen und ein Leistungsabbau im öffentlichen Verkehr verhindert.

Im Rahmen des sogenannten Konsolidierungsprogramms beabsichtigte der

Bundesrat, die Abteilungen des Bundes für Regionallinien zu kürzen. Künftig sollten nur Linien unterstützt werden, die täglich von mindestens 100 Reisenden genutzt werden. Heute liegt diese Limite bei 32 Fahrgästen pro Tag. Das Bündnis hat diese Massnahme von Anfang bekämpft, weil sie zu einem veritablen Kahlschlag im öffentlichen Verkehr geführt hätte.

**Sparen am falschen Ort**

Aus diesem Grund lancierten VCS, IGöV Schweiz, SEV und Pro Bahn die Petition «Hände weg vom Sparen beim öffentlichen Verkehr!», welche von 34 403 Personen unterschrieben wurde.

Diese Unterschriften für den Regionalverkehr und die Randregionen haben nun gewirkt: Der Bundesrat hat sich mit den Kantonen darauf verständigt, auf die Sparmassnahmen im Regionalverkehr zu verzichten. Formell wird dies zwar erst im Rahmen der parlamentarischen Beratung des Konsolidierungsprogramms erfol-

gen, doch sollte der Entscheid definitiv sein.

VCS, IGöV Schweiz, SEV und Pro Bahn haben mit grosser Freude vom Einlenken des Bundesrats Kenntnis genommen. Die geplanten Sparmassnahmen hätten das Netz des öffentlichen Verkehrs stark geschwächt.

Derzeit beziehen rund 1300 Regionalverkehrslinien Abteilungen des Bundes; die allermeisten davon sind Postautolinien. Ein Siebtel von ihnen – rund 160 Linien – wäre im Zuge des Sparprogramms gefährdet gewesen. Ganze Regionen wären vom Netz des öffentlichen Verkehrs abgehängt worden. Von den Sparmassnahmen wären auch Linien in touristische Gebiete betroffen gewesen, was volkswirtschaftlich höchst fragwürdig gewesen wäre.

Auch klimapolitisch wäre eine Schwächung des öffentlichen Verkehrs problematisch: Mit der Einstellung der Linien wäre vermehrt das Auto benutzt worden; als Folge wäre der CO<sub>2</sub>-Ausstoss gestiegen. sev



Der Aufwand hat sich gelohnt: Die Petition (im Bild die Übergabe vor dem Bundeshaus mit Franziska Teuscher, Zentralpräsidentin VCS, Edwin Dutler, Präsident Pro Bahn, Bea Heim, Präsidentin IGöV, und Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik des SEV) hat ihr Ziel erreicht und den Abbau im öffentlichen Verkehr verhindert.

Zentralschweizer VPT-Tagung vom 20. November im Gemeindesaal Mattenhof in Gümligen bei Bern

## Barbara Egger-Jenzer: «Ich würde nie einer Ausschreibung zustimmen, für die das Personal den Preis bezahlen muss»

Am letzten Samstag konnte die VPT-Sektion RBS in Gümligen 325 Kolleg/innen und Gäste begrüssen.

«Ich bin glücklich und stolz, in einem Unternehmen zu arbeiten, wo mit der Direktion offen, ehrlich und im gegenseitigen Respekt kommuniziert werden kann», sagte Sektionspräsident René Schnegg. RBS-Direktor Hans Amacker dankte dem SEV seinerseits für die gelebte Sozialpartnerschaft.

Im Interview zusammen mit BLS-Direktor Bernard Guillelmon hielt Amacker zum Thema «integrierte Bahn» fest, diese Organisationsform ermögliche es dem RBS, seine Infrastruktur voll auszureizen (z. B. in Worblaufen), bei Pannen gut zu informieren und rasch Ersatzbusse einzusetzen.

Dagegen unterstrich Guillelmon, dass die BLS der lebendige Beweis dafür sei, dass auch eine nicht integrierte Bahn gut funktioniere. Die BLS wickle 56% ihres Personenverkehrs und 70% ihres Güterverkehrs auf fremden Schienen ab. Guillelmon forderte, dass gegenüber der SBB die anderen Bahnen nicht diskriminiert werden dürfen bei der Vergabe von Trassen und Linienkonzessionen oder beim Ausbau der Bahninfrastruktur – inklusive Bahnhof Bern. Die BLS sei stets offen für die Suche optimaler Lösungen für Kundenschaft und Bevölkerung.

Im Podiumsgespräch zum Thema «Ausschreibungen» betonte die Berner Verkehrsdirktorin Barbara Egger-Jenzer, dass ihr Kanton pro Jahr nur Aufträge für 7 Mio. ausschreibe bei öV-Kosten von 1 Mrd. (woran die öffentliche Hand 0,5 Mrd. bezahlt). «Ich würde nie einer Ausschreibung zustimmen, für die das Personal den Preis bezahlen muss.» Das verhindere auch der bernische Bus-Rahmen-GAV. Die Tagungsteilnehmenden genehmigten zum Schluss eine Resolution, die für alle Kantone Bus-Rahmen-GAV fordert.

Die nächste Zentralschweizer VPT-Tagung organisiert am 13. November 2011 in Andermatt die SEV-VPT-Sektion Matterhorn Gotthard. FI



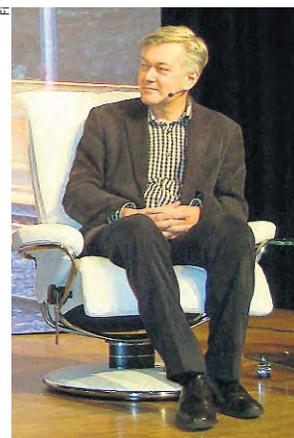
Die Schnottwiler Band «Sodi & Co.» eröffnet die Tagung mit Dixieland-Jazz.



BLS-Direktor Bernard Guillelmon (links) im Interview mit Peter Moor vom SEV.



V.l. Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer, SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger, Peter Moor, STI-Direktor Thomas Wegmann



... und RBS-Direktor Hans Amacker.



V. r.: Kurt Nussbaumer ehrt die «Werber» Michel Jaberg (BLS), Willi Steiner (MGB), Andreas Zurbuchen (JB) und Christoph Bollinger (BDWM, fehlt hier).



V.l. die Gastgeber Ruedi Rufer, René Schnegg (Präsident VPT RBS), René Schneider, Andreas von Niederhäuseren (OK-Präsident), Elisabeth Rubin & Martin Zimmermann.



Die Tagungsteilnehmenden stimmen einer Resolution gegen die Obligatorischerklärung von Ausschreibungen im öV und für Bus-Rahmen-GAV mit Applaus zu. Ansprachen hielten auch SEV-Präsident Giorgio Tuti und Gemeindepräsident Hans-Rudolf Saxer. Weitere Gäste waren Ständerat Roberto Zanetti SP/SO, RBS-VR-Präsident Peter Schmid, der Stv. RBS-Direktor Hans-Jakob Stricker, die BLS-Vizedirektorin Ursula Gasser und der ehemalige RBS-Direktor Peter Scheidegger.

■ Eindrückliches 125-Jahr-Jubiläum des LPV Erstfeld

## Viele offene Fragen für die Zukunft

Die seit Eröffnung der Gotthardbahn aktive Lokführergewerkschaft hat am 6. November ihr 125-Jahr-Jubiläum gefeiert. Existenzängste und Arbeitsplatzfragen waren die Hauptgründe für das damalige Zusammenstehen. Heute gibt es nicht weniger Sorgen, denn die Zukunft für das Lokpersonal in Erstfeld ist ungewisser denn je.

Sektionspräsident Michi Walker durfte im Pfarreizentrum Erstfeld zahlreiche aktive und ehemalige Mitglieder samt Partnerinnen und eine illustre Gästeschar begrüessen.

Den Reigen der Grussbotschaften eröffnete Nicolas Perrin, CEO der SBB Cargo AG. Er unterstrich die Bedeutung des Depots Erstfeld in der Vergangenheit. Trotz grosser Veränderungen seien die Lokführer immer zur SBB gestanden. Die Personalvertreter erlebte er immer als harte, aber faire Verhandlungspartner.

Der Urner Regierungsrat Isidor Baumann sagte, er sei gerne Ansprechperson für Anliegen des Lokpersonals und biete Hand zu Lösungen. Kritik sei erlaubt, «konstruktive Vorschläge bringen uns alle weiter». Die Zukunft der Bahnarbeitsplätze sei abhängig vom Standort Uri, der



Vorstand LPV Erstfeld, von links nach rechts: Roman Imhof, Elias Tresch, Stefan Roos, Michi Walker, Robert Locher.

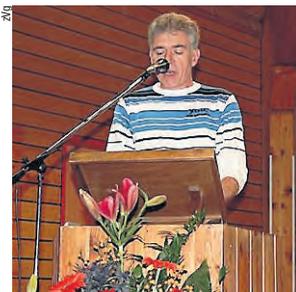
Unternehmung SBB und der Verkehrspolitik. Die Regierung werde einen weiteren Abbau von Bahnarbeitsplätzen bekämpfen.

Werner Zraggen, Gemeindepräsident von Erstfeld, sagte, er sei stolz auf das Eisenbahnerdorf. Er glaube an die Bahn. Es lohne sich, für diese zu kämpfen.

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone strich die Kollektivsolidarität der Gründerzeit hervor, die heute noch Bestand habe. Der LPV Erstfeld habe im SEV immer eine bedeutende Rolle gespielt.

LPV-Zentralpräsident Rinaldo Zobele dankte dem heutigen Vorstand für die immense Arbeit und für den Fortbestand der Sektion. Erstfeld werde in nächster Zeit einige Veränderungen erleben, deshalb sei das Zusammenstehen doppelt wichtig.

Edith Rosenkranz, Präsidentin des Gewerkschaftsbundes Uri, verwies auf die Bedeutung der Bahn und einer Neat-Anbindung für Uri.



Rinaldo Zobele, Zentralpräsident LPV.



Fest-OK: Adolf Seeholzer, Andreas Siegenthaler, Ueli Siegenthaler.

Heinz Frutig als Vertreter der pensionierten Lokführer wünschte dem LPV Erstfeld mit sympathischen Worten viel Kraft und Durchhalten bei der Durchsetzung der zahlreichen anstehenden Anliegen. *LPV Erstfeld*

■ ZPV Regionalversammlung West

## Gesucht: Vertreter/in Regionalverkehr West

Peter Bourban, Sektionspräsident der ZPV-Sektion Brig, begrüessete alle zur ZPV-Regionalversammlung West vom 8. November.

Peter Bodenmann hielt ein interessantes Referat über die Neubaustrecke und die Pensionskasse. Anschliessend hatten die Mitglieder Gelegenheit, Fragen an den Referenten zu stellen.

Mit grossem Interesse verfolgten alle das Referat von SEV-Vizepräsident Manuel Avallone. Er erklärte die Erneuerung des GAV und das neue Lohnsystem Toco. Die Reaktionen der Mitglieder

zeigten, dass das Personal mit der Situation nicht zufrieden ist. Manuel Avallone betonte, dass wir vor allem darauf achten müssen, dass es mehr Gerechtigkeit im Lohnsystem geben wird.

Im dritten Referat orientierte ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet über aktuelle Geschäfte im SEV und dessen Zukunft. Er erläuterte, wer im SEV was macht, wie die Abstimmungsparolen lauten und wie Werbekampagnen gestartet werden. Menet nahm auch Stellung zur SEV-Medienmitteilung zum Entscheid des Schieds-

gerichts bezüglich Grenzwerte der Überstunden.

Thomas Sägesser verkündete Neuigkeiten aus der Peko und beantwortete Fragen der Teilnehmenden.

Leider wurde an dieser Versammlung kein/e Vertreter/in Regionalverkehr West gefunden. Deshalb wird nochmals ausgeschrieben.

Nach der Versammlung gab es einen Apéro, dann ein Mittagessen und ein gemütliches Zusammensein. Die Sektion ZPV Brig bedankt sich bei allen Teilnehmenden und wünscht allzeit gute Fahrt. *Pascal Fiscalini*

## LPV ERSTFELD: EINE BEWEGTE GESCHICHTE

1882 wurde die Gotthardbahn (GB) als Tor zum Süden eröffnet, was damals als Jahrhundertereignis gefeiert wurde. Die Freude fürs Personal war aber eher von kurzer Dauer, denn die Anstellungsbedingungen der GB waren noch schlechter als bei anderen damaligen Privatbahnen in der Schweiz. Weder gab es eine Lohnfortzahlung bei Krankheit noch eine Pensionskasse. Dies führte 1885 zur Gründung des Heizervereins und wenig später des Lokführervereins. Ihre wichtigsten Ziele waren Hilfeleistung bei Krankheit und Tod. Die Heizer und Lokführer gründeten deshalb sogenannte Unterstützungs- und Sterbekassen. Weiter setzten sich beide Vereine für die Wahrung der beruflichen Interessen und die Pflege der Kameradschaft ein. Das Jahresgehalt eines Lokführers betrug in den ersten Jahren maximal 2000 Franken, das eines Heizers 1500 Franken.

### Von der GB zur SBB

Schon bevor 1909 die SBB die GB übernahm, wiesen die Personalvertreter den Bundesrat darauf hin, dass das GB-Personal bei einer Fusion mit massiven Einbussen rechnen musste, weil Lohn und Nebenbezüge (Spesen) bei der SBB schlechter waren. Da die Gespräche erfolglos verliefen, hielten 2100 GB-Eisenbahner am 2. Juni 1912 in Altdorf eine «Landsgemeinde» ab. Obwohl das Signal nach Bern eindeutig war, dauerten die Verhandlungen über zehn Jahre. Der Heizerverein wurde 1912 in den Schweiz. Lokpersonalverband integriert. 1919 schloss sich der Lokpersonalverband dem SEV an.

### Kriege, Aufschwung, technischer Wandel und Markttöffnung

Während der Kriegsjahre 1914–1918 und 1939–1945 war das SBB-Personal dem Militärstrafgesetz unterstellt, und es wehte ihm ein harter Wind entgegen für Besserstellungen. Damit ging es erst 1961 wesentlich vorwärts, mitbedingt durch einen grossen Personalunterbestand.

Wie 1921 die Elektrifizierung kostete später auch die Zugführung mit stärkeren Loks und in Doppeltraktion Stellen. Weitere Arbeitsplätze verloren die Erstfelder Lokführer 1980 durch die Einstellung der Autozüge wegen des Strassentunnels. Die 2017 geplante Eröffnung des Neat-Basistunnels gefährdet das Depot Erstfeld stark. Infolge der von der EU seit 1991 forcierten Markttöffnung im Bahnverkehr wurden auf der Gotthardachse auch Firmen wie BLS Cargo, Railion, Crossrail usw. aktiv – auf Kosten der SBB Cargo AG. Diese wurde 1999 im Zuge der SBB-Divisionalisierung als privatrechtliche AG gegründet mit dem Ziel, im Ausland als grosser Player aufzutreten, was scheiterte. Die vor einigen Jahren hochgejubelten Auslandsfahrten sind ungewisser denn je. Sie verlangten von den Lokführern zusätzliche Ausbildungen und grössere Mobilität. Diese belastet das Familienleben. Auch deshalb wird es immer schwieriger, Kollegen für den Vorstand zu finden. An diesen sind die Anforderungen noch gestiegen, seit die Sektion auch BLS-Kolleg/innen vertritt. Von Erstfeld mussten viele ins Depot Arth-Goldau wechseln, das aber nach neuester SBB-Strategie auch nicht gesichert ist. *LPV Erstfeld/Red.*

■ BAU und TS Zentralausschüsse

## Es bestehen Gemeinsamkeiten

Zu einer ersten gemeinsamen Sitzung haben sich die Zentralausschüsse der Unterverbände Bau und TS am 3. November im Zentralsekretariat TS im Servicecenter Altstetten getroffen.

Eines der Ziele dieser Sitzung war, die Gemeinsamkeiten sowie die Berührungspunkte auszuloten. Da beide Unterverbände in etwa die gleichen Mitgliederzahlen sowie die fast identische Anzahl Regionen (sprich Sektionen) aufweisen, sind sehr wohl Gemeinsamkeiten zu erkennen. Gleich verhält es sich bei der Vielfalt an Berufskategorien

und Funktionsstufen, die beide vertreten.

Aus all diesen festgestellten Übereinstimmungen können sich die beiden Zentralausschüsse eine fruchtbare, konstruktive Zusammenarbeit gut vorstellen.

Das weitere Vorgehen wird wie folgt festgelegt: Die Resultate der Gespräche werden in den Unterverbänden in ihren zuständigen Gremien kommuniziert und vorgestellt. Je nach Entscheid dieser Gremien soll eine paritätisch zusammengesetzte Projektgruppe die weiteren Szenarien ausarbeiten. *Medienstelle SEV-TS*

## ■ SBV Delegiertenkonferenz

**Erkenntnis im Work-Life-Balance-Kurs:  
«Ich bin der wichtigste Mensch in meinem Leben»**

**Auf den eigenen Körper hören, nach der beruflichen Anspannung die Entspannung suchen und trotzdem noch Zeit finden für gewerkschaftliche Arbeit – ein Ding der Unmöglichkeit?**



Kursreferentin Diana Bertschi.

An der Delegiertenkonferenz (DK) vom 3./4. November in Ovronnaz konnten die Delegierten vom Work-Life-Balance-Kurs profitieren. Sie lernten, wie sie mit geeigneter Ernährung, Atemtechnik und Entspannungstechniken Stresshormone abbauen können. In der heutigen Gesellschaft ist die Spontaneität zwar wichtig, doch gibt es Momente, in denen es sich lohnt, Zeit für die Familie oder das soziale Umfeld zu reservieren.

Die 33 Delegierten erlebten eine informative DK, an der die Gelegenheit wahrgenommen wurde, sich intensiv auszutauschen und sich zu den unsicheren Zukunftsaussichten zu äussern. Offensichtlich gibt es viele Informationen über Veränderungen bei der SBB. Die Infos zu den Betriebszentralen sind

dem SBB-Intranet zu entnehmen: [www.news.sbb.ch/betriebszentrale/faq](http://www.news.sbb.ch/betriebszentrale/faq).

Erstmals nahmen Delegierte von Securitrans und der Transportpolizei teil. Stefan Böhm, ehemaliger Präsident Securitrans, wurde verabschiedet. In Gedenken an die verstorbenen Kollegen Walter Kobi (ehemaliger Zentralpräsident SBV) und Dominik Mändli erhoben sich die Delegierten zu einer Schweigeminute. Gewählt wurden für die GAV-Konferenz Sylvia Grogg und Gabriel Klausner (Delegierte) sowie Marcel Ruoss und Guido Flückiger (Ersatzdelegierte). Auf Ende Jahr übernimmt André Hofer das Amt als Leiter Region Zentralschweiz ad interim (bis Frühjahr 2011). Zudem wurden die Nominierungen für die Wahlen Peko Division P und I vorgenommen und das Budget 2011 verabschiedet.

Gilberte Imboden informierte über das Pilotprojekt in der Werbung, das die Leitungskonferenz bereits um ein Jahr verlängert hat und

über ihren ausführlichen Tätigkeitsbericht. Dass die Betreuung der Mitglieder genauso wichtig ist, wie die Werbung von Neumitgliedern, ist für sie ganz klar. Die Regionenleiter sind aufgerufen, geeignete Daten für Aktionen zu finden. Die Planung fürs 2011 läuft an.

SBV-Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini lobte die Präsenz und stellte fest, dass ein Rückgang der Mitgliederzahlen verhindert werden konnte. Sie forderte alle auf, regelmässig über die Gewerkschaft und ihre Erfolge und Errungenschaften zu sprechen.

IF Verkauf: Die Verkäufer/innen haben die SBB aufgefordert, mehr gegen die Aggressionen gegenüber dem Schaltpersonal zu unternehmen. Sie möchten u.a. einen «Kleber» anbringen (analog Postautos), auf dem klar gestellt wird, dass Aggressionen gegenüber dem Personal von Gesetzes wegen verfolgt werden.

Urs Schopfer



Erstmals an einer DK dabei: Delegierte von Securitrans und Transportpolizei.

## ■ SVSE Kegeln

**Markus Salvisberg gewinnt den SESKV-Cup A**

Der diesjährige SESKV-Cup A wurde in Schwäbis/Thun ausgetragen. In der Gruppenphase galt es, mindestens Rang vier zu erreichen, was die Qualifikation für die Achtelfinale bedeutete. Nebst dem Können entschieden auch Losglück und Tagesform über das Weiterkommen. Auch dieses Jahr blieben Überraschungen nicht aus. Markus Salvisberg und der überraschend stark aufspielende Peter Joss eliminierten Keglern um Keglern und standen sich im Final

gegenüber. Schlussendlich setzte sich Markus Salvisberg, ESV Thun, durch und wurde Cupsieger 2010.

Resultate der Achtelfinale: Emmenegger Heinz – Tochtermann Michel, 274:283; Ackermann René – Kaufmann Thomas, 317:326; Ogi Arthur – Käppeli Vincent, 284:302; Müller Edi – Joss Peter, 284:289; Mauron Gilbert – Julmy Martin, 298:290; Salvisberg Markus – Summermatter Viktor, 304:272; Weibel Alois – Müller Heinz, 294:12:294-8; Sommer Bern-

hard – Blättler Albert, 276:273. Viertelfinale: Salvisberg Markus – Kaufmann Thomas, 323:281; Tochtermann Michel – Sommer Bernhard, 269:299; Käppeli Vincent – Mauron Gilbert, 306:296; Joss Peter – Weibel Alois, 310:274. Halbfinale: Salvisberg Markus – Käppeli Vincent, 315:297; Sommer Bernhard – Joss Peter, 277:303. Kleiner Final: Käppeli Vincent – Sommer Bernhard, 610:551. Final: Salvisberg Markus – Joss Peter 627:609. Christian Rotzer

## ■ ZPV Bern

**Vorstandsmitglieder gesucht**

Zur Herbstversammlung begrüsst Präsidentin Sandra Rida Chafi enttäuschend wenige Aktivmitglieder.

Der stellvertretende Tourenobmann Alex Zingg erklärte die Änderungswünsche für die neuen Touren. Danach informierte Jacqueline Gerber über den neuesten Stand betreffend das Projekt Teamstrukturen. Dieses sei bereits weit fortgeschritten, allerdings seien doch noch einige Missstände zu beseitigen. Thomas Sägeserklärte uns als Vertreter der Peko Zupersonal über die aktuellsten Geschäfte der Peko auf. Leider wird Thomas sein Amt in der Peko nächstes Jahr abgeben. Bereits jetzt

vielen Dank an Thomas für sein grosses Engagement in diesem Gremium. Es ist wichtig, dass die Regionen in der Peko vertreten sind, deshalb wäre es sehr begrüssenswert, wenn wir als Nachfolger/in jemanden aus dem Depot Bern finden würden.

Auf die nächste Hauptversammlung hin wird es im Sektionsvorstand einige Mutationen geben. Eine grosse Herausforderung, ist es doch mittlerweile ziemlich schwierig, jemanden zu finden, der sich noch zusätzlich engagieren will. Anschliessend traf man sich noch zum gemütlichen Apéro, um die Versammlung ausklingen zu lassen. René Bertsch

## ■ ZPV Basel

**Die neuen Touren sind o. k.**

An der Sektionsversammlung waren die neuen Touren das Hauptthema. Im Grossen und Ganzen ist man mit den neuen Touren zufrieden. Es gab wenige Änderungswünsche. Die Tourenkärtchen werden eingestellt, da im Briefingtool die relevanten Informationen vorhanden sind.

Mitte Dezember wird den Mitgliedern vom ZPV Basel ein Geschenk zum 125-Jahrbiläum ZPV ausgeliefert.

Das Teilprojekt Quick Wins sieht vor, dass Kurzpausen mit Kundendienstarbeiten versehen werden. Die Peko sagt klar Nein dazu. Der Mitgliederbestand des ZPV Basel ist stabil. Auf die nächste Hauptversammlung werden zwei Vorstandsmitglieder und ein/e Präsident/in gesucht. Die HV findet in der letzten Januarwoche statt. Die Stellenausschreibung erfolgt bis Ende November. Pascal Graf

## ■ SVSE Badminton

**Körper und Seele Gutes tun**

Ein weiteres Badmintonturnier für den Breitensport verlief zufriedenstellend, glücklich und unfallfrei. Schon während der Vorrundenspiele (4 bis 5 Sportler/innen pro Gruppe) trennte sich die Spreu vom Weizen. In den Finalspielen ging es darum, sich durch Siegen einen möglichst guten Schlussrang zu erkämpfen. Die Stärksten – oder aber die Glücklichen – spielten um die ersten Plätze. Auf jeden Fall waren alle glücklich, bis zum Schluss mitgehalten zu haben. Für alle gab es wieder genügend Spiele, um sagen zu können: «Das war wieder was Gutes für den Körper und die Seele.» Siegen kann nur einer, aber gratulieren kann man allen. Alberto Petrillo



## ■ PV Winterthur-Schaffhausen

## «Ergänzungsleistungen sind kein Almosen»

Präsident Ernst Schefer konnte am 1. November im «Römerort» zahlreiche Mitglieder zur Versammlung begrüßen. Den Kranken und Verunfallten wünschte er gute Besserung.

In seinem Referat zum Thema «Bedingungen für den Erhalt von Zusatzleistungen zur AHV/IV» schilderte Hanspeter Zimmermann, dass vielen AHV- und IV-Rentner/innen das Geld zum Leben nicht reicht. Sie seien deshalb auf finanzielle Unterstützung angewiesen. Die Wohnsitzgemeinden seien verpflichtet, diese Personen (sofern sie die Bedingungen erfüllen) finanziell zu unterstützen, um deren Existenz zu sichern. Im Kanton Zürich seien 10 Prozent der AHV-Bezüger/innen und 28,7 Prozent mit IV-Renten in dieser Lage und darum

berechtigt, finanzielle Forderungen gegenüber der öffentlichen Hand geltend zu machen. Sie haben Anspruch auf sogenannte Zusatzleistungen; diese setzen sich zusammen aus den Ergänzungsleistungen des Bundes, den Beihilfen des Kantons Zürich und allenfalls Gemeindezuschüssen. Diese Zusatzleistungen dienen vor allem auch dazu, die Finanzierung der Pflegekosten im Alter und bei Invalidität zu gewährleisten. Wie die Ergänzungsleistungen berechnet werden, wird in einer Broschüre aufgezeigt, die der Referent abgab. Informationen und Anträge sind bei den Gemeinden erhältlich, die auch für die Weiterleitung eines allfälligen Antrages besorgt sind. Diese Ergänzungsleistungen sind kein Almosen, sondern

es besteht ein rechtlicher Anspruch.

Der Vorstand hat beschlossen, die Versammlung im April 2011 ausfallen zu lassen. Das Frühjahreskonzert der «Alten Garde» wird im Mai durchgeführt. Gründe: steigende Kosten, sinkende Mitgliederbeiträge, fehlende Kolleg/innen, die aktiv im Vorstand mitarbeiten. Von zwei Mitgliedern mussten wir Abschied nehmen, ein Lokalmitglied durften wir begrüßen. Gesucht werden immer noch drei Vorstandsmitglieder.

Zum Schluss dankte Ernst Schefer fürs zahlreiche Erscheinen, dem PV-Chor für seine Lieder, und er hofft, an der Weihnachtsfeier vom 6. Dezember alle gesund und munter wiederzusehen.

Werner Meier

## ■ PV Fribourg

## Versammlung stand im Zeichen des Rechtsschutzes

Traditionsgemäss wurde die Herbstversammlung in Rosé vom Eisenbahner-Gesangsverein unter der Leitung von Guy Lattion eröffnet. Mit drei schönen Liedern wurden die zahlreichen Teilnehmenden im prallvollen Saal auf die Versammlung eingestimmt. Präsident Jean-Pierre Neuhaus hiess alle herzlich willkommen.

Kassier Francis Lambert teilte mit, dass im 2010 leider acht Mitglieder verstorben sind. Dafür konnten acht Neueintritte registriert werden, die Sektion zählt somit 368 Mitglieder. Stephanie Favre, Coop Rechtsschutz, kam in ihrem Referat auf die gesamte Palette der Leistungen von Coop Rechtsschutz zu sprechen. Probleme im Zusammenhang mit Verkehrs-

unfällen, privaten Vorkommnissen, körperlichen Angriffen u. a. können auch uns treffen. Es ist beruhigend, zu wissen, dass wir bei dieser Institution Hilfe anfordern können.

Patrick Rouvinez, SEV-Versicherungen, stellte in einer interessanten Präsentation die SEV-Versicherungen vor. Eine Broschüre für Mitglieder gibt Auskunft über die vielfachen Leistungen. Kleines Beispiel: Die Filiale Lausanne erstellte im vergangenen Jahr 1200 Steuererklärungen.

Alle Mitglieder, die im 2010 den 75. Geburtstag feiern konnten, erhielten ein Geschenk und die Kollegen mit 40 Jahren Mitgliedschaft erhielten für ihre Treue zum SEV eine Medaille. In seinem Bericht kam der Präsident auf die Pensionskasse zu spre-

chen. Der SEV hat sicher sein Möglichstes getan und die Gewährung des Sanierungsbeitrages liegt nun in den Händen der Politik. Bei den kommenden Erneuerungswahlen des Parlaments müssen infolgedessen die Personen gewählt werden, die uns hier unterstützt haben, und nicht jene, die uns null Franken geben wollten. Im Übrigen sind wir Pensionierte mit der Nichtausrichtung der Teuerung, immerhin 6 Prozent seit 2004, auch stark betroffen. Der Präsident dankte speziell den Mitgliedern, die ihren Jahresbeitrag aufrunden. Diese Geste erlaube dem Kassier, das Mittagessen und andere Leistungen aus der Kasse zu bezahlen. Mit dem vorzüglichen Mittagessen endete die Versammlung. Franz Rohner

## ■ RPV Zürich

## Das neue SBB-Lohnsystem geht alle an

Elf Kollegen nahmen an der Infoveranstaltung zum neuen Lohnsystem Toco teil. Schade, dass nicht mehr dabei waren, denn es geht auch um ihre Zukunft.

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone erläuterte ausführlich den heutigen Stand. Es wird bei Toco sowohl Verlierer als auch Ge-

winner geben. Nur werden es weniger Gewinner als Verlierer sein. Die bisherigen 29 Funktionsstufen werden auf 15 Anforderungsniveaus reduziert. Würde heute der Lohn angepasst, würden 47,08 Prozent gleichviel, 34,57 Prozent weniger und 18,35 Prozent mehr Lohn erhalten. Die Verhandlungen

werden am 25. November fortgesetzt. Gewerkschaftsmitglieder werden draussen mit einer Mahnwache auf das Verhandlungsergebnis warten. Denn an diesem Tag sollten die Verhandlungen über das neue Lohnsystem Toco abgeschlossen werden.

Daniel Purtschert

## ■ rail-art.ch

## Gute Schweizer Ergebnisse

An der internationalen Fisaic-Kunstaussstellung 2010 in Rijeka (Kroatien) erzielten die Schweizer Kunstschaffenden beachtliche Leistungen: In der Kategorie 1, freies Thema, errang Ueli von Arx aus Lostorf eine Silbermedaille. Eine zweite Silberauszeichnung erhielt in der Kategorie 2, Thema «Eisenbahn», Otto Winistörfer, Student. Mit der Bronzemedaille in derselben Kategorie wurde André Ramseyer, Unterengstringen, geehrt. Zu den drei Medaillen kamen noch sieben Diplome hinzu. Österreich und Deutschland schwanzen mit je zwei goldenen Medaillen obenaus. Die Ausstellung war mit 209 Werken aus neun Ländern bestückt. In der Malerei domi-

nieren die Öl- und Acrylbilder. Erstmals erfolgte eine separate Klassierung zum Thema «Eisenbahn» ohne Unterscheidung der Technik. Mit 26 Exponaten stiess diese Neuauflage auf gute Resonanz.

Am Rahmenprogramm mit Galadiner, Sightseeing und Schifffahrt beteiligten sich insgesamt 72 Personen. An der Sitzung der Technischen Kommission informierte Präsident Charles Chiers (Belgien) die Delegierten, dass die nächste internationale Fisaic-Ausstellung vom 4. bis 7. Oktober 2012 in Luzern und Sarnen stattfinden wird. Die Zusicherung – so Chiers – habe er von Ursula Orsolini, Präsidentin rail-art.ch, erhalten. Norbert Rechsteiner

## ■ SVSE Delegiertenversammlung

## Der neue SVSE-Präsident heisst Alberto Petrillo



Alberto Petrillo (r.) übernimmt das SVSE-Präsidentenamt von Peter Lienhard.

An der 75. Delegiertenversammlung vom 13. November in Amden wurde Alberto Petrillo zum neuen Präsident des Schweizerischen Sportverbandes öffentlicher Verkehr SVSE gewählt.

David Geering

## ■ RPV Bern

## Über Toco wird weiter verhandelt

Zur Herbstversammlung am 6. November begrüsst Präsident Christian Eichenberger in Brugg knapp zehn Prozent der Mitglieder, einen pensionierten Kollegen und als Referent SEV-Gewerkschaftssekretär Nick Raduner. Der Präsident erwähnte, dass bei der Lohn-Petition des SEV erfreulicherweise zirka 7200 Unterschriften eingegangen sind. Zu reden gaben u.a. folgende Themen: Überzeit ist Überzeit (SEV-Info vom 3. November), die Jahreseinteilung ZV Chur sowie die Einführung von Ruhe und Ausgleichstagen auf 1. Januar 2011. Nick Raduner erläuterte den aktuellen Stand

der Verhandlungen. Zurzeit sieht es danach aus, als ob die SBB eine Umverteilung von unten nach oben anstrebt. Einige Berufskategorien werden gewinnen, andere jedoch verlieren. Am 25. November ist die letzte Verhandlungsrunde mit der SBB geplant. Das letzte Wort zu Toco hat jedoch die GAV-Konferenz. Es bleibt abzuwarten, was die Verhandlungen noch bringen. *Wichtige Daten 2011:* 12. März, Hauptversammlung; 9. April, Rangiertagung Ost. Im Anschluss an die Versammlung wurde ein Nachtessen offeriert.

Christian Eichenberger

## ■ SVSE Leichtathletik

## Marathon-Europameister!

Der Sportverband der Schweizerischen Eisenbahner SVSE hat im Rahmen des Tessiner Marathons in Tenero die Europameisterschaften der Usic organisiert. Die Sportler des SVSE haben dabei hervorragend abgeschnitten.

Dank der gut geölten Organisationsmaschine des

Sportverbandes «Vis Nova» aus Contone, welcher die 28. Ausgabe des Marathons durchführte, funktionierte alles reibungslos. Gegen 11.30 Uhr durchlief Eticha Tesfaye, ein in Genf lebender Äthiopier, als Erster die Ziellinie mit einer Zeit von 2:20:31. Nur wenig mehr als 10 Minuten später kam Urs Schönholzer

als Sechster ins Ziel und holte sich so den Usic-Europameistertitel. Der Lokführer Silvano Turati erlangte den 27. Gesamtrang (17. der Usic-Rangliste) und damit den kantonalen Meistertitel. Das schöne Bild wurde durch den Schweizer-Meister-Titel bei den Mannschaften vervollständigt.

*Pietro Gianolli*



Die Schweizer Mannschaft mit dem neu gewählten SVSE-Präsidenten Alberto Petrillo (ganz links) und dem Präsidenten des Organisationskomitees Romeo Koch (2. von links).

## ■ ZPV Zürich-Schaffhausen

## Parkplatzprobleme weiterhin ungelöst

Zur Herbstversammlung am 28. Oktober in Zürich begrüßte Präsident Reto Brüllhardt neun Kolleg/innen. Er erwähnte, dass 62 Personen an der 125-Jahr-Feier teilgenommen haben (die Fotos werden später veröffentlicht). Die Parkplatzprobleme sind immer noch ein wichtiges Thema. Der Vorschlag der SBB, für das fahrende Personal Parkplätze in Oerlikon bereitzustellen, wurde aber abgelehnt. Das neue Lohnsystem Toco wur-

de von Zentralpräsident Andreas Menet vorgestellt. Die SBB wollte Branchenvergleiche durchboxen, so z. B. Verkäufer/innen im Modegeschäft Vögele mit dem Verkaufpersonal am Schalter vergleichen.

Im unteren Lohnband verdient man zu viel, im Kaderbereich angeblich zu wenig. Am 25. November werden die Verhandlungen weitergeführt.

Die Peko wünscht unter anderem kleinere Koffer, je-

doch wurde die Hüfttasche für das gesamte Zugpersonal abgelehnt.

Zu Bemerkungen Anlass gaben auch die Defizite bei der Ausbildung der Lernbegleitenden. Wo ist die Wertschätzung ihrer Arbeit geblieben? Neu haben die Zugbegleiter eine Gastgeberrolle für die Kundschaft. Welche Kurse werden dafür angeboten? Die RE werden mit RV-Rollmaterial ausgerüstet, z. B. im Rheintal.

*Hansjörg Wäfler*

## ■ LPV Mittelland

## Ressortvertreter sind gewählt

An der Sektionsversammlung vom 5. November informierte LPV-Zentralpräsident Rinaldo Zobeles ausführlich über das neue Lohnsystem Toco (*kontakt.sev* berichtet laufend über Toco). Speziell sprach er den Lokführerlohn an. Der Anfangslohn in Stufe G beträgt 68 800 Franken. Das sei der SBB zu hoch, sodass sie hier Handlungsbedarf sehe. Bei der Entwicklung der Lohnkurve, im unteren Band, soll nach Ansicht des LPV noch die untere Kurve angehoben werden. Zu diskutieren gab zudem das Bauernopfer von 800 Minuten Nebenarbeit im P, das umstritten ist.

Im Weiteren informierte Rinaldo Zobeles, dass die Unterscheidung von Ruhe- und Ausgleichstagen auf Anordnung des BAV ab 1. Januar 2011 wieder eingeführt werde. Es sei ein komplexes System, das die persönliche Kontrolle sehr schwierig mache. So müssten beispielsweise 42 Kalendertage von Ruhetag zu Ruhetag im Schnitt mindestens zwölf Stunden enthalten.

Bei den neuen Strukturen im SEV-LPV ist kein Zentralvorstand mehr vorgesehen. Die Ressortvertreter P und G übernehmen diese Aufgabe. Einstimmig wählte die Versammlung Rolf Braun als

Ressortvertreter G und Beat Haller als Ressortvertreter P. Rolf Braun stellte sich zudem ab sofort bis zur nächsten Generalversammlung als Co-Präsident für die Vakanz zur Verfügung. Wegen der Umstrukturierungen wird sich der Sektionsvorstand auf die GV 2011 neu organisieren. Es musste über die Zugehörigkeit des neuen Standorts Solothurn befunden werden. Die Versammlung entschied nach kurzer Diskussion, dass der LPV Mittelland den Standort Solothurn nicht vertreten will und kann und dieser deshalb vom LPV Biel betreut wird. Rolf Braun merkte an, dass mit den neuen Strukturen die Zuteilung von Rangierloführern nicht klar ist. Man könne die Mitglieder innerhalb des SEV nicht einfach «zügeln».

Login meldet dem SEV neue Lokführer nur selten, beispielsweise gab es Klassen, von denen man nicht gewusst habe, dass sie fertig ausgebildet waren. Marjan Klatt hat den Auftrag, die Mängel (Angebot etc.) in den Personalrestaurants aufzunehmen. Allfällige Mängel bitte ihm melden. Heinz Bolliger erhielt als Dankeschön für die Organisation des Ausflugs ins Wiesental ein kleines Präsent.

*René Peter*

**VORANZEIGE: GAV-KONFERENZ SEV**

**Freitag, 10. Dezember 2010**

**10.15 bis 17 Uhr**

**Konferenzzentrum Unia, Bern**

**TOTENTAFEL**

**Buchmann Max**, pensionierter Gruppenchef, Lenzburg; gestorben am 4. November im 73. Altersjahr. PV Aargau.

**Burri Max**, pensionierter Stationsvorstand, Zürich; gestorben am 15. November im 78. Altersjahr. VPT Sihltal.

**Huber Hans**, pensionierter Meister, Niederrohrdorf; gestorben am 7. November im 73. Altersjahr. PV Aargau.

**Jäggli Hedwig**, Witwe des Stephan, Meiringen; gestorben am 2. November im 94. Altersjahr. PV Luzern.

**Jordi Gustav**, pensionierter Zugführer, Münchenstein; gestorben am 5. November im 89. Altersjahr. PV Basel.

**Kallen Ernst**, pensionierter Zugführer, Olten; gestorben am 2. November im 78. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Kohler Rudolf**, pensionierter Reisezugbegleiter, Rüti ZH; gestorben am 20. Oktober im 61. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Marthaler Olga**, Witwe des Walter, Zug; gestorben am 10. November im 90. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

**Meier Jasmin**, Witwe des Rolf, Spreitenbach; gestorben am 24. Oktober im 52. Altersjahr. PV Aargau.

**Meier Josef**, pensionierter Betriebssekretär, Winterthur; gestorben am 7. November im 80. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Richner Rosa**, Witwe des Hans, Rapperswil; gestorben am 10. November im 87. Altersjahr. PV Aargau.

**Schenk Paul**, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Reinach BL; gestorben am 12. November im 88. Altersjahr. PV Basel.

**Schnarwiler Leo**, pensionierter Lokführer, Kriens; gestorben am 8. November im 83. Altersjahr. PV Luzern.

**Schwendener Ursula**, Witwe des Hans, Buchs SG; gestorben am 26. Oktober im 90. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

**Steiner Max**, pensionierter Revisor, Herisau; gestorben am 14. November im 98. Altersjahr. VPT Südostbahn.

**Tanner Hans**, pensionierter Lokführer, Ettingen; gestorben am 7. November im 90. Altersjahr. PV Basel.

**Tschopp Johann**, pensionierter Rangierloführer, Münchenstein; gestorben am 12. November im 85. Altersjahr. PV Basel.

**Urech Manfred**, pens. Stationsvorstand, Goldau; gest. am 31. Oktober im 83. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

**von Arx Margritha**, Witwe des Ernst, Egerkingen; gestorben am 13. November im 87. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Wyss Eugen**, pens. Handwerksmeister, Fulenbach; gestorben am 29. Oktober im 91. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

## Sektionen

<b>25. November</b> 9.45 Uhr, Chur, Restaurant Rosenhügel (ab 9 Uhr Kaffee und Gipfeli)	■ ZPV RhB Regionalversammlung	Wir begrüßen Martin Sturzenegger, Leiter Vertrieb. Aktuelle Themen: Lohnverhandlungen, neuste Infos aus dem Zentralvorstand und aus der Geschäftsleitung SEV RhB. Pensionierte, Lehrlinge, Quereinsteiger und Zweit-auszubildende sind herzlich willkommen. Nach der Versammlung wird ein Mittagessen offeriert.
<b>27. November</b> 14 bis zirka 17.30 Uhr, Luzern, Hotel Continental Park	■ LPV Luzern Generalversammlung	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.
<b>27. November</b> 18 Uhr, Aarau, Hotel Aarauerhof	■ RVP Aargau Herbstversammlung	Die Traktandenliste wird in den Personalzimmern ausgehängt. Themen: GAV, Lohnverhandlungen und Aktuelles. Anschliessend wird ein Nachtessen offeriert. Anmeldung bitte an m.engetschwiler@econophone.ch, 062 891 25 12.
<b>2. Dezember</b> 14 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn	■ LPV Basel Sektionsversammlung	Unsere Hauptthemen sind GAV und Toco. Die Verhandlungen kommen in die Endphase. LPV-Zentralpräsident Rinaldo Zöbele wird über den aktuellen Stand informieren. Hoffentlich ist euer Interesse geweckt. Selbstverständlich sind auch die pensionierten Kollegen herzlich eingeladen.
<b>10. Dezember</b> ab 16 Uhr: Apéro; ab 18 Uhr: Nachtessen Trimmis, Schützenhaus	■ ZPV Calanda Chlausabend	Nach dem letztjährigen Erfolg findet auch dieses Jahr wieder ein Chlausabend statt. Alle Aktiven und Pensionierten des ZPV Calanda und des LPV Landquart sind herzlich willkommen. Fragen und Anmeldungen bis 8. Dezember bei Sabine Marugg, s.marugg@rhb.ch, 079 604 73 71.

## Sektionen VPT

<b>25. November</b> 20.15 Uhr, Grindelwald, Hotel Kreuz & Post	■ VPT Jungfraubahnen Herbstversammlung	Ab 19.30 Uhr Apéro. Der Vorstand hofft auf zahlreiches Erscheinen.
<b>26. November</b> 18 Uhr, Schmerikon, Restaurant Seehof	■ VPT Südostbahn Herbstversammlung	Wichtige Themen: Infos über den Stand der Verhandlungen. Beschlussfassung zu Verhandlungsergebnis. Die Sektion offeriert ein Essen. Wir hoffen auf zahlreichen Besuch und einen interessanten Gedankenaustausch.
<b>26. November</b> 20.30 Uhr, Rossens, Rest. du Barrage	■ VPT tpf Autobus Herbstversammlung	Hauptthemen: Wahl eines Vorstandsmitglieds, Aufnahme der COS-Mitglieder und Forderungen 2011. Anschliessend wird ein Imbiss serviert.
<b>1. Dezember</b> 14.15 Uhr, Spiez, Gemeindezentrum Lötschberg	■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte und Pensionierte Emmental Weihnachtsversammlung	Giorgio Tuti, SEV-Präsident: gewerkschaftliche, verkehrs- und sozialpolitische Themen. Beat Reichen, Präsident VPT BLS: aus der Sektion und Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV: Symova (ehemals Ascoop). Coop spendet «Grittibänze». 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.

<b>6. Dezember</b> 13.30 Uhr, Gonten, Rest. Löwen	■ VPT Appenzellerland, Pensionierte Klaus-Nachmittag	Keine Anmeldung nötig. Eventuelle Fragen beantwortet Walter Rusch 071 794 12 01. Auch Aktive sind willkommen.
<b>9. Dezember</b> 19.50 Uhr, Château-d'Oex, Buffet de la Gare	■ VPT GoldenPass Generalversammlung	Versammlung mit statutarischen Traktanden, wichtige Informationen zu Lohnverhandlungen und Pensionskassen.

## Pensionierte

<b>1. Dezember</b> 14.30 Uhr, Romanshorn, Bodensaal	■ PV Thurgau Adventsfeier	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.
<b>2. Dezember</b> ab 14.30 Uhr, Basel, Rest. Bundesbahn	■ Pensioniertes Rangier- personal Basel Zusammenkunft	Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat. Kollegen anderer Berufskategorien sind herzlich willkommen.
<b>2. Dezember</b> Olten, Rest. Bahnhof (Gleis 13)	■ Pensioniertes Zug- personal Olten Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind herzlich willkommen.
<b>2. Dezember</b> 14 Uhr, Biel, Restaurant Romand (Türöffnung: 13.30 Uhr)	■ PV Biel/Bienne Chlouserfeier	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 zulasten der Teilnehmenden. Es erwartet uns ein reichhaltiges Nachmittagsprogramm.
<b>6. Dezember</b> 14.45 Uhr, Oberwinterthur, Hotel Römertor	■ PV Winterthur- Schaffhausen Weihnachtsfeier	Zur besinnlichen Feier begrüßen wir unseren Zentralpräsidenten Ricardo Loretan, den PV-Chor, die «Alte Garde» und weitere bekannte und unbekannte Gäste.
<b>7. Dezember</b> Basel, Rest. Bundesbahn	■ Pensioniertes Zug- personal Basel Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
<b>7. Dezember</b> 13.45 Uhr, Olten, Stadt- theater	■ PV Olten und Umgebung Weihnachtsfeier	Ein besinnlicher Teil, umrahmt vom PV-Männerchor, und ein Konzert der Städtischen Musikschule sorgen für weihnächtliche Stimmung.
<b>7. Dezember</b> 14.15 Uhr, Windisch, ref. Kirchengemeindehaus	■ PV Aargau Weihnachtsfeier	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, Tel. 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).

**7. Dezember**  
14 Uhr, Luzern,  
Hotel Anker

■ **PV Luzern**  
Adventsfeier

Vier Schulklassen aus Kriens sorgen mit Gospelliedern für einen Ohrenschmaus. Mit Panflöte und E-Piano bringt uns das Duo PanTastico auf vorweihnachtliche Gedanken. Alle Mitglieder sind mit Partner/in herzlich eingeladen. Anmeldung zwingend erforderlich bis 2. Dezember an eines der Vorstandsmitglieder. Wir freuen uns auf einen gemütlichen und besinnlichen Nachmittag mit euch.

**9. Dezember**  
13.15 Uhr  
(Apéro),  
14.15 Uhr  
(Beginn Feier)  
St. Gallen-  
Winkeln,  
Restaurant  
Kreuz

■ **PV St. Gallen**  
Adventsfeier

Adventsgedanken von Pfarrer Maik Becker, St. Gallen. Anschliessend Theateraufführung des Seniorentheaters St. Gallen «Zuefall gits». Wie gewohnt Nachtessen aus der Kreuzküche. Anlässe im 2011: 24. März – Hauptversammlung; 8. Juni – Ausflug; 22. September – Herbstversammlung; 8. Dezember – Adventsfeier.

**13. Dezember**  
14 Uhr,  
Rapperswil,  
Evangelisches  
Kirchgemein-  
dehaus

■ **PV Glarus-Rapperswil**  
Jahresschlussfeier

Die Toggenburger Silberfuchse spielen das Theaterstück «E verflixti Erbschaft». Dazu gibt es Kaffee und Kuchen. Schon jetzt ein grosses Merci den backenden Mitgliedern und ihren Ehefrauen, die natürlich auch herzlich eingeladen sind.  
@ www.sev-pv.ch/gl-rw

**14. Dezember**  
ab 11.30 Uhr  
(Türöffnung),  
Brig-Glis,  
Restaurant  
River Side  
(10 Minuten  
zu Fuss ab  
Bahnhof)

■ **PV Wallis**  
Weihnachtsfeier  
Oberwallis

Gemeinsames Mittagessen, anschliessend Abgabe der versilberten und vergoldeten SEV-Abzeichen für 25 und 40 Jahre Mitgliedschaft sowie der Ehrenurkunden für 40, 50 und 60 Jahre. Betroffene Mitglieder werden persönlich eingeladen. Tombola mit attraktiven Preisen. Zum Ausklang darf der Glühwein nicht fehlen. Kosten 30 Franken pro Person (Mehrkosten werden aus der Sektionskasse bezahlt). Anmeldung bis 9. Dezember mit dem im März zugestellten Talon, Postkarte, per E-Mail (luggen.r@valaiscom.ch) oder telefonisch (027 923 21 39 oder 076 202 21 39) an Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig. Bitte die Frist nicht verpassen.

**15. Dezember**  
11.30 Uhr,  
Martigny,  
Salle com-  
munale  
(Ortsbus ab  
Bahnhof)

Weihnachtsfeier  
Unterwallis

Anmeldung bis 10. Dezember mit dem im März zugestellten Talon, Postkarte oder telefonisch (024 485 25 28) an Madeleine Oberli, rue de Catogne 3, 1890 St-Maurice. Bitte die Frist nicht verpassen.  
@ www.sev-pv.ch/wallis-valais

**15. Dezember**  
14.30 Uhr,  
Düdingen,  
Hotel Bahnhof

■ **PV Bern**  
Weihnachtsfeier

Bern ab 13.46 Uhr, Düdingen an 14.09 Uhr. Pfarrer Hans-Ulrich Schäfer aus Gerzensee wird besinnliche Worte an uns richten. Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner Bern umrahmt die Feier mit Liedern und für einen gemütlichen Abschluss sorgen die Ländlerfründe Bärâu. Wir freuen uns auf fröhliche Stunden im Kreise vieler Mitglieder.

**15. Dezember**  
14 Uhr, Basel,  
Volkshaus  
(grosser Saal)

■ **PV Basel**  
Weihnachtsfeier

Herzliche Einladung an alle Mitglieder samt Partner/innen. Ein kurzweiliges Programm mit viel Musik und frohen Liedern erwartet euch. Dazu gibts den traditionellen «Grättimann» mit Kaffee. Gönnst euch die gemütlichen Stunden.

**16. Dezember**  
14 Uhr (Tür-  
öffnung: 13.20  
Uhr), Erstfeld,  
Pfarrzentrum  
St. Josef

■ **PV Uri**  
Adventsfeier

Die Feier findet im üblichen Rahmen statt. Wir laden alle Mitglieder mit ihren Partner/innen herzlich ein, zusammen mit uns einen besinnlichen Nachmittag bei weihnachtlicher Stimmung zu verbringen.

## Sport und Kultur

**28. November**  
15 Uhr, Zürich,  
Bucheggplatz

■ **ESC Soldanella**  
Fonduewaggel

Wir wandern in 1½ bis 2 Stunden zum Restaurant Grünwald. Wer nicht gut zu Fuss ist, kann mit dem öV oder Auto direkt zum Restaurant fahren (ab 17 Uhr reserviert). Wir geniessen ein Käsefondue oder was es sonst noch auf der Speisekarte hat. Anmeldung für alle bis 25. November an Gaby Arnold, gabrielle.arnold@bluewin.ch oder 079 605 16 22.

**30. November**  
19.30 Uhr,  
Luzern,  
Waldweg 24

■ **EFFVAS, Sektion Luzern**  
Gemütlicher «Hock» mit Kegeln

Wir treffen uns in der Kegelbahn der Eisenbahner-Baugenossenschaft. Infos bei amstutz.stansstad@bluewin.ch.

**4. Dezember**  
10.15 Uhr,  
Olten, Bahn-  
hof, bei den  
Billetschaltern

■ **EFFVAS**  
Nationaler Film- und  
Videowettbewerb 2010

Infos unter www.effvas.ch.

**6. Dezember**  
19.30 Uhr,  
Olten, in der  
DUKA

■ **Eisenbahner Foto-,  
Film- und Videoclub  
Olten (EFFVCO)**  
Gemütlicher Jahresab-  
schluss und Bilderabend

An diesem Abend können auch Portfolios ausgelegt werden. Die breite Diskussion hilft vielleicht bei der Auswahl der Arbeiten für den Wettbewerb, der erfahrungsgemäss Anfang Januar stattfindet. Im Verlaufe des Abends schauen wir die mitgebrachten Bilder an, ob in Papier- oder digitaler Form.

**6. Dezember**  
18 Uhr, Bern

■ **Eisenbahner-  
Philatelisten Bern**  
Nächstes Sammlertreffen

Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Das Treffen findet statt im Instruktionszimmer P 245 über dem ehemaligen Personalrestaurant Bahnhof Bern, Bollwerk. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.

**8. Dezember**

■ **EFFVAS, Sektion Basel**  
Weihnachtessen

Infos unter www.baslerfotoclub.ch.

**8. Dezember**  
18 Uhr, Bern,  
Restaurant  
Innere Enge

■ **EFFVAS, Sektion Bern**  
Jahresabschlussabend

Anmeldungen bitte bis 2. Dezember an severin@bluewin.ch.

**11. Dezember**

■ **ESC Winterthur**  
Leichte Skitour mit  
LVS-Suchübung

Ziel und Zeit werden je nach Schnee-  
verhältnissen kurzfristig festgelegt.  
Verpflegung aus dem Rucksack.  
Gemeinsamer Anlass mit Bergclub,  
Jörg Keller. Anmeldung bis 8. De-  
zember an Johann Bollhalder,  
071 277 85 06, agjobo@hispeed.ch.

**21. bis 26.  
Februar**

■ **ESC Winterthur**  
Skitourenwoche  
Alpe Devero

Schönes Tourengebiet in den Leponti-  
nischen Alpen, nördlich von Domo-  
dossola. Anmeldung bis 31. Dezember  
bei Johann Bollhalder, Paul-Brandt-  
Strasse 53, 9000 St. Gallen oder an  
agjobo@hispeed.ch.

## Diverse

**20. Januar**  
19.30 Uhr,  
Zürich,  
Volkshaus,  
Blauer Saal

■ **Gewerkschaftsbund  
des Kantons Zürich GBKZ**  
Voranzeige: Öffentliche  
Delegiertenversammlung

Im April 2011 wird in Zürich gewählt. Mario Fehr (SP) und Martin Graf (Grüne) kandidieren für den Regierungsrat. Was sagen die beiden Kandidaten zu sozialpolitischen Fragen, zur Sparpolitik der Regierung, zur Wirtschaftspolitik, zur Migration, zu Ladenöffnungszeiten...? An der öffentlichen Delegiertenversammlung des GBKZ werden die beiden Kandidaten ins gewerkschaftliche Kreuzfeuer genommen – und dann je nach dem zur Wahl empfohlen.  
@ www.gbkz.ch

Jérôme Mugny nimmt uns mit zum Wandern – oder zum Schlitteln! – auf Jurahöhen

## Der «Tramelaner» Lieblingswanderung

Jérôme Mugny ist «Tramelaner» und seit Jahren aktiv in der Sektion VPT Jura. Der gelernte Fahrdienstleiter arbeitet heute auf der Verwaltung der «Chemins de fer du Jura». Der 33-jährige junge Mann nimmt uns mit auf die Lieblingswanderung der «Tramelaner».



Jérôme Mugny ist seit Jahren in der Sektion VPT Jura aktiv.

Die Wanderung beginnt am Col du Mont-Croisin und Jérôme Mugny empfiehlt den Bus, der von Tramelan her fährt. Jener, der sonntags um 14 Uhr 02 fährt (es ist eine Linie der CJ, die aber an diesem Tag von CarPostal betrieben wird), erlaubt es, die Wanderung an einem Nachmittag zu absolvieren, denn sie dauert rund drei Stunden.

Auf dem Mont-Croisin nehmen wir nicht den Weg, den die meisten Besucher/innen nehmen (er verbindet die Windräder), sondern

schlagen jenen in Richtung Bises ein. So wandern wir der Krete entlang, von wo wir bei gutem Wetter sogar einige Alpengipfel sehen können. Es ist eine ruhige Wanderung ohne irgendwelche Schwierigkeiten, auch wenn wir uns auf 1200 Metern über Meer befinden. Sie ist deswegen ideal für Familien und Rentner/innen, und zwar zu allen Jahreszeiten, denn die Wanderung kann man auch wagen, wenn der Weg ver-

schneit ist – die Langlaufloipe folgt dem gleichen Weg.

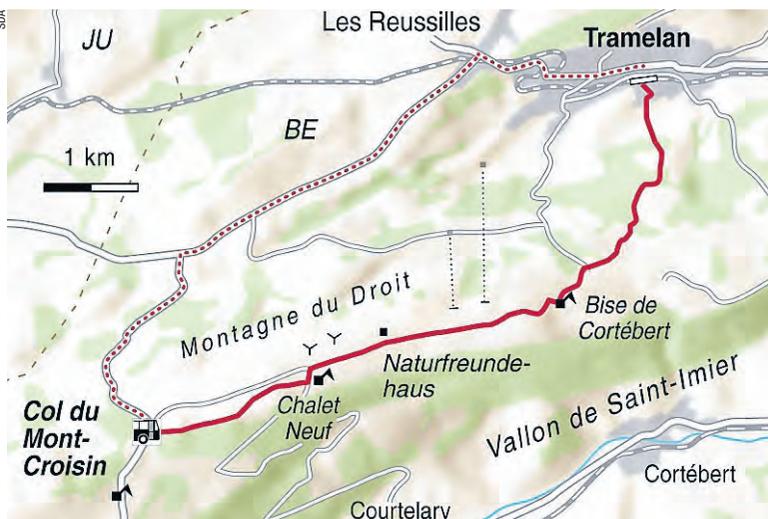
Die erste Pause können wir nach 45 Minuten beim Naturfreundehaus einlegen. Wir können uns setzen und einen Kaffee nehmen, denn am Wochenende ist das Haus bewartet. Dann geht es weiter bis zum oberen Ende des Skilifts von Tramelan. Ja ja, es ist möglich, in Tramelan Ski zu fahren! In der Region hat es mehrere Skilifte. Die Hänge sind nicht so steil wie jene in den Alpen, also ideales Gelände, um die ersten Schwünge zu lernen.

Die Wanderung geht weiter bis zum Restaurant des Bises (Ruhtag sonntags ab 19 Uhr, Montag und Dienstag).

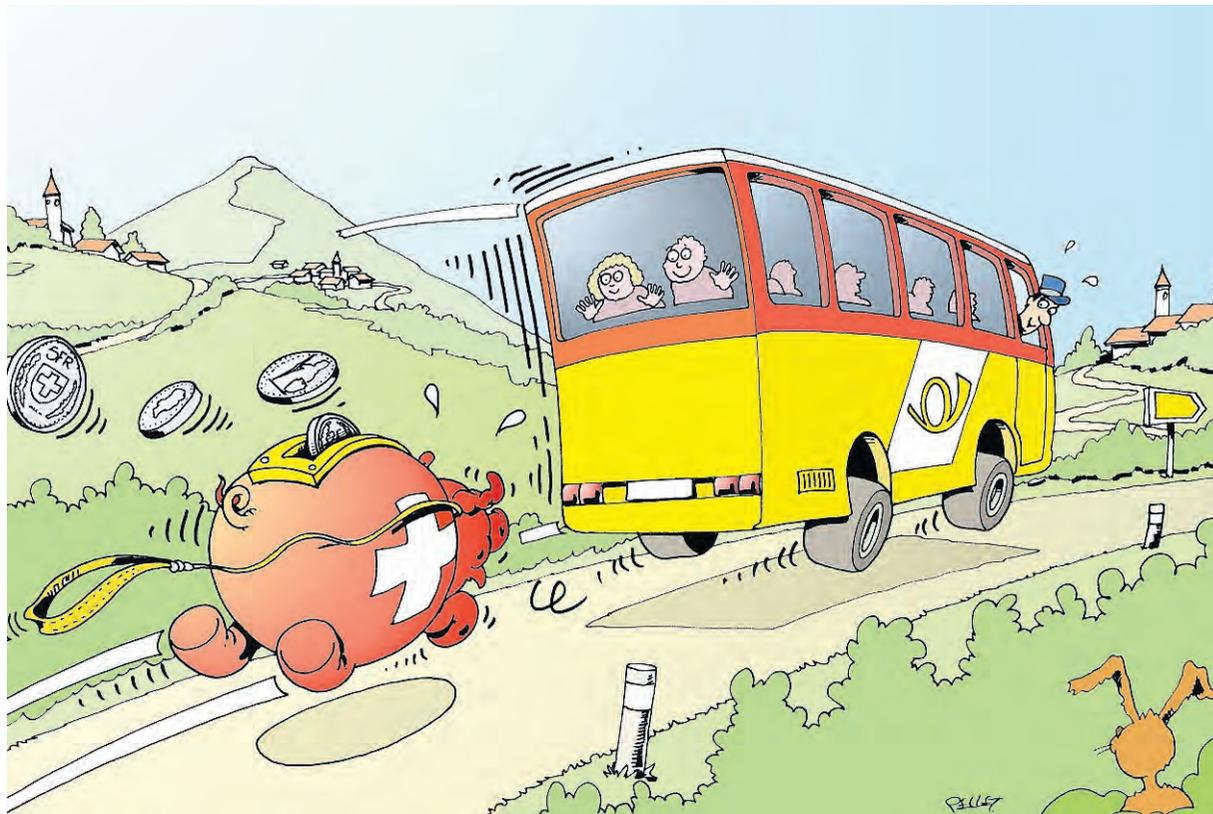
«Hier gibts für alle etwas, für den grossen und den kleinen Hunger», erklärt uns Jérôme Mugny. Spezialität des Hauses ist das Fleisch, das man hundertgrammweise bestellen kann: 100, 200, 300, 400 Gramm oder sogar noch mehr, wenn man es ganz besonders mag.

Bis hierher ist man schon zwei Stunden gegangen oder sogar zweieinhalb. Jetzt geht

es runter nach Tramelan, zu Fuss, wenn es keinen Schnee hat, und sonst halt ... mit dem Schlitten! Das Restaurant des Bises stellt Schlitten zur Verfügung, wenn es Schnee hat. Und die Beizer sorgen dafür, dass sie wieder zurück kommen, die Schlittler/innen brauchen sich nicht darum zu kümmern. Also los, auf die Turnschuhe oder Moonboots! *Hes/pan.*



### UFF! DIE BEDROHTEN BUSLINIEN SIND GERETTET!



Der Bundesrat hat entschieden, von der Schliessung bedrohte Buslinien (vorerst) weiter zu unterstützen.

### VOR 50 JAHREN

#### Einigkeit macht stark!

Die religiöse Toleranz, die konfessionelle Neutralität und die parteipolitische Unabhängigkeit sind unbedingte Voraussetzung einer einheitlichen und geschlossenen Gewerkschaftsbewegung. Religiöse Toleranz und konfessionelle Neutralität bedeuten Respektierung der religiösen Überzeugung der Mitglieder durch die Gewerkschaften und verlangen von ihren Funktionären und Vertrauensleuten wenn nötig aktives Eintreten gegen jede Verletzung der religiösen Gefühle und gegen jede Intoleranz. Parteipolitische Unabhängigkeit bedeutet, dass die Gewerkschaften sich weder auf eine bestimmte politische Weltanschauung noch auf das Programm einer politischen Partei verpflichten dürfen. In unseren Reihen stehen Anhänger aller demokratischen Parteien und aller Konfessionen.

«Der Eisenbahner» vom 25. November 1960 (gekürzt)

26. Mai bis 9. Juni 2011 (15 Tage)

Pauschalpreis: CHF 5690.–

Von Chicago, der Metropole am Lake Michigan nach Mexico City, der Millionenstadt mit ihrer alten Kultur. Fantastische Bahnfahrten warten auf Sie: Im Schlafwagen der AMTRAK vom Norden in den Süden, von Chicago nach Albuquerque. Im Nordwesten von Mexico mit dem Zug «El Chepe» durch den atemberaubenden Kupfer Canyon und im «Tequila Express» mit Mariachi Musik in die Tequila Fabrik bei Guadalajara.

## P R O G R A M M

### 1. Tag, 26. Mai 2011: Zürich–Chicago

Direktflug mit SWISS nach Chicago.

### 2. Tag: Chicago–Abfahrt AMTRAK

Vormittags Stadtrundfahrt in Chicago. Entlang dem Lake Michigan sehen Sie die fantastische Skyline der Stadt, das Zentrum «The Loops». Am Nachmittag Abfahrt mit dem Zug «Southwest Chief» der AMTRAK Richtung Süden.

### 3. Tag: Ankunft Albuquerque

Die Eisenbahnfahrt führt durch den Mittleren Westen der USA via Kansas City nach Albuquerque.

### 4. Tag: Albuquerque–El Paso

Kurze Stadtrundfahrt in Albuquerque und Busfahrt nach El Paso. Der Rio Grande bildet die Grenze zwischen den USA und Mexico.

### 5. Tag: El Paso–Chihuahua

Busfahrt durch die grandiose, von riesigen Canyons durchzogene Landschaft der Sierra Tarahumara nach Chihuahua.

### 6. Tag: Chihuahua–Divisadero

Nach einer kurzen Stadtbesichtigung Busfahrt nach Cuauhtémoc. Weiterfahrt nach Creel und nach Divisadero, wo Sie ein fantastischer Ausblick auf die drei Schluchten Cobre, Urique und Tararecue erwartet.

### 7. Tag: Divisadero–Ceroahui

Bahnfahrt 1. Klasse mit dem «El Chepe». Sie erleben spektakuläre Streckenabschnitte des Kupfer Canyon, durch tiefe Schluchten, Tunnels, Kehrtunnels und über Brücken vom 2400 m hoch gelegenen Plateau nach Bahuichivo. Von dort mit dem Bus nach Ceroahui.

### 8. Tag: Ceroahui–Bahuichivo–El Fuerte

Fahrt mit Bus und Bahn nach El Fuerte. Auf einem historischen Stadtrundgang lernen Sie die reiche Geschichte kennen.

### 9. Tag: El Fuerte–Guadalajara

Am Vormittag Besichtigung von El Fuerte, dem Kolonialstädtchen. Am Nachmittag Busfahrt zum Flughafen Los Mochis und Flug nach Guadalajara.

### 10. Tag: «Tequila-Express»

Tagesausflug mit Bahn und Bus nach Tequila. Hinfahrt mit dem «Tequila Express» mit Mariachi Musik, nach Ankunft Besichtigung einer Tequila Fabrik. Rückfahrt mit dem Bus nach Guadalajara, unterwegs Besuch von Tlaquepaque.

### 11. Tag: Guadalajara–Mexico City

Flug nach Mexico City. Besuch von Xochimilco, die Schwimmenden Gärten in der Nähe der Stadt.

### 12. Tag: Mexico City

Besuch des historischen Zentrums von Mexico Stadt. Anschliessend Fahrt zu den eindrücklichen Pyramiden von Teotihuacan. Auf der Rückfahrt Halt bei der Villa de Guadeloupe mit der Basilika der Jungfrau.

### 13. Tag: Mexico City

Vormittags Besuch des anthropologischen Museums in Mexico Stadt, Nachmittag frei.

### 14. Tag: Mexico–Miami–Zürich

Transfer zum Flughafen, Flug nach Miami und Weiterflug mit SWISS nach Zürich.

### 15. Tag, 9. Juni 2011: Ankunft Zürich

Am frühen Morgen Ankunft in Zürich.



REISEGARANTIE



### Anmeldung USA - Mexiko

26. Mai – 9. Juni 2011

Einzelzimmer in Hotels gewünscht, Zuschlag CHF 1240.–

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

Mobile

Bemerkungen

Ort/Datum

Unterschrift

**Inbegriffen:** Linienflüge Flüge mit SWISS/Lufthansa Zürich - Chicago und Mexico City - Zürich in Touristenklasse • Flüge innerhalb Mexico in Touristenklasse • Flughafen- und Sicherheitstaxen (Stand Oktober 2010) • Unterkunft in guten Mittel- und Erstklasse Hotels, im Doppelzimmer Dusche/WC inkl. amerikanischem Frühstück • Alle Mahlzeiten im Zug der AMTRAK und Halbpension in Mexico • Alle Transfers ab Flughafen und Bahnhöfe ausserhalb der Schweiz • Ausflüge/Besichtigungen gemäss Programm inkl. Eintritte • Bahnfahrten gemäss Programm, Chicago - Albuquerque im Schlafwagen, Zweier-Abteil • Lokale Reiseleitung bei Ausflügen/Besichtigungen • SERV RAIL-Reiseleitung ab/bis Zürich

**Nicht inbegriffen:** Zuschlag Einzelzimmer CHF 1240.– (nur Hotels, Schlafwagen auf Anfrage) • Obligatorische Annullierungs- und SOS-Versicherung (Jahresversicherung) CHF 99.– einzeln, CHF 169.– für Paare

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**

Christoph Fischer tritt in der «Fledermaus» der Fricktaler Bühne auf

# Operette und Bahn

Den Geschäftsführer des Bahnhofs Frick hat das Operettenfieber gepackt.

«In den letzten Wochen gab es in meinem Leben nur noch die «Fledermaus» und meinen Beruf», sagt Christoph Fischer am 28. Oktober in der DRS1-Sendung «Wort-Ort» über das «Operettenfieber in Rheinfelden». Gemeint ist die Aufführung der «Fledermaus» von Johann Strauss junior durch die Fricktaler Bühne. – «Die «Fledermaus» kam zuerst?», fragt der Journalist. – «Letzte Woche sicher», gesteht der Leiter des SBB-Verkaufsteams in Frick, «da haben wir jeden Abend einen Vorstellungsdurchlauf gemacht. Aber es war toll. Ich bereue keine Minute!»

«Die Woche vor der Premiere am 16. Oktober war schon sehr happig», erklärt der Geschäftsführer Frick gegenüber kontakt.sev. «Wir probten oft bis gegen Mitternacht, sodass der Schlaf etwas zu kurz kam.» Christoph Fischer wohnt nämlich nicht im Fricktal, sondern in Kleinhüningen, ziemlich weit vom Basler Bahnhof. Daher dauert auch sein Arbeitsweg zum Bahnhof Frick, dem er seit zweieinhalb Jahren vorsteht, eine gute Stunde.

Dass er in der «Fledermaus» mitmacht, beruht auf Zufall: Als der Musikfreund im Mai Eintrittskarten für die

neuste Produktion der Fricktaler Bühne bestellte (er hat in den letzten zehn Jahren keine ihrer Aufführungen verpasst), sah er auf ihrer Internetseite, dass sie für den Chor zusätzliche Männer suchte, und meldete sich. Da er immer gern gesungen hat und vor seinen «Wanderjahren» bei den «Fledermaus»-Proben mithalten. Zusätzlich übernahm er die Sprechrolle als Diener Iwan des Prinzen Orlofsky. Als solcher ist er noch am 26. und 27. November im Bahnhofsaal Rheinfelden zu sehen. Billettbestellung unter 062 873 08 44 oder [www.fricktalerbuehne.ch](http://www.fricktalerbuehne.ch) – falls nicht schon ausverkauft.

## Keine heile Welt

Wie hat es den Basler auf den Landbahnhof Frick verschlagen? «Nach mehreren Jahren im Verkauf in Basel brauchte ich mal wieder etwas anderes und bewarb mich, als die Stelle in Frick frei wurde.» Auch hatte er dort schon ausgeholfen und kannte den Vorgänger gut.

«Die Leute hier sind sehr nett und aufgeschlossen. Das sagen auch die Ablöser/innen bei uns immer wieder», lobt der Basler seine Kundschaft. Doch auch Frick ist keine heile Welt: In den Wartesälen und Toiletten wüten jede Woche die Vandalen, und die Schliessfächer mussten

aufgegeben werden, weil die Schlüssel ständig abgebrochen wurden.

Die Kund/innen kommen (wie die Vandalen) nicht nur aus dem etwa 4800 Seelen zählenden Frick, sondern aus gut 20 Gemeinden bis hinauf zum Bözberg und zur Staffelegg. Denn in Frick fahren halbstündlich Schnellzüge nach Zürich und Basel und Postautos in alle Richtungen. Zum Einzugsgebiet gehören auch Stein-Säckingen und Laufenburg, seit dort die Bahnschalter geschlossen wurden. Dieses Schicksal droht dem Fricker Bahnhof kaum, denn sein Umsatz ist etwa gleich gross wie in Rheinfelden. Dazu tragen auch die Gruppenreisen der unzähligen Vereine bei – eine recht aufwändige Sache für Christoph Fischer und seine fünf Mitarbeitenden, darunter zwei Lernende, mit denen ihr Chef sehr zufrieden ist. Bei Abwesenheiten springen vier Ablöser/innen von anderen Bahnhöfen ein.

Die Arbeit in Frick gefällt Christoph Fischer ausge-



Christoph Fischer alias Iwan in einer «Fledermaus»-Aufführung in Rheinfelden.



anstrengender geworden. «Wir müssen sehr viel wissen!» Doch die Zeit, um sich über neue Anweisungen und Angebote zu informieren, ist knapp. «Da gilt es, selektiv nur das zu lesen, was einen direkt betrifft, und zu wissen, wo man nachschauen kann.» Um die beschränkten personellen Ressourcen möglichst effektiv einzusetzen, hat der Geschäftsführer Frick im März die Schalteröffnungszeiten an Werktagen auf 7.30 bis 18.30 Uhr reduziert (vorher 6.30 bis 19 Uhr). Der Umsatz sei damit nicht zurückgegangen.

zeichnet. Sie ist vielseitiger als im grösseren, stärker spezialisierten Basler Verkaufsteam und reicht vom Billettverkauf über Gepäckverkehr, Western-Union-Geldtransfer und Fundsachen bis zum Reisebüro. «Das ist heute ein hartes Geschäft wegen dem Internet. Die Leute kommen fast nur noch für komplizierte Sachen zu uns.» Einfache Billette wie Zürich retour kaufen fast nur noch Leute, die die Automaten nicht bedienen können, beispielsweise wegen Sprachproblemen. «In Frick haben wir schon einen Selbstbedienungsgrad von über 70%»

## Anspruchsvoller Job

Damit ist die Arbeit am Schalter anspruchsvoller und

nicht mitmachen. Sie hat auch eine Vorbildfunktion.»

Wie lange bleibt Christoph Fischer noch in Frick? «Kaum bis zur Pensionierung, doch darf ein Geschäftsführer nicht nur ein Durchlauferhitzer sein! Manchmal träume ich davon, mit 50 nach Brasilien auszuwandern. Ich bin aber nicht der Typ, der alles weit vorausplant.» Markus Fischer

## BIO

**Christoph Fischer** (44) aus Basel studierte nach der Lateinmatur zwei Jahre Wirtschaft und war daneben Tramführer. Dann machte er bei der SBB die Betriebsdisponentenlehre und arbeitete auf verschiedenen Bahnhöfen, vor allem aber in Basel, in allen möglichen Verkaufsbereichen, dazwischen einige Monate im Contact Center Brig und im Marketing in Bern. 2008 wurde er Geschäftsführer Frick. Hobbys: Kultur, Lesen, Brasilien, Velofahren und Fitness («früher noch mehr»). Er lebt mit seinem Partner in Basel. *FI*



Der Geschäftsführer Frick in seinem Reisebüro: «Das ist ein hartes Geschäft!»