

Erfolg für Lokführer – und für den SEV

Vier Lokführer der SOB wandten sich an den SEV-Berufsrechtsschutz, weil sie den im Einzelarbeitsvertrag zugesicherten Lohnaufstieg nicht erhielten. Vor Arbeitsgericht erhielt der SEV Recht.

Seite 2

Verbesserung des Kündigungsschutzes

Es gehört zu den grundlegenden Rechten einer demokratischen Gesellschaft, dass sich Angestellte zusammenschliessen und ihre Rechte am Arbeitsplatz verteidigen dürfen.

Seite 8



Der Pistenspezialist

Joël Cretin ist der technische Leiter im Skigebiet EspaceDôle. Er liebt die Natur und die Menschen.

Seite 24

SBB Cargo International

Gütertransit ausgelagert

Auf Anfang 2011 hat SBB Cargo den Geschäftsbereich International an eine Tochter-AG abgetreten.

Die neue Güterbahn gehört zu 25% der Hupac und zu 75% der SBB Car-

go AG, die damit Mehrheitseignerin ist. Bei ihr mietet die Tochter vorerst alle Loks und auch viele Lokführer an oder kauft bei ihr (und nicht bei Dritten) Leistungen ein. Und der Hauptsitz bleibt in der Schweiz. Von diesen Punkten hatte der SEV seine Zustim-

mung zur Auslagerung abhängig gemacht – sowie vom Versprechen, dass die neue Unternehmung einen GAV erhält. Dieses Versprechen bleibt noch einzulösen.

Dossier Seiten 12 bis 14



SBB Cargo International konzentriert sich auf den Kombinierten Verkehr und konventionelle Ganzzüge (z. B. mit Stahl) zwischen Deutschland und Italien.

ZUM NEUEN JAHR

Im grossen Interview zum Jahreswechsel hält SEV-Präsident Giorgio Tuti kurz Rückschau, spricht aber insbesondere von den Herausforderungen, denen sich unsere Gewerkschaft im angelaufenen Jahr gegenübersehen, und über die Ziele, die wir erreichen wollen. «Eine Gewerkschaft kann nicht hoffen, eine Gewerkschaft muss mit allen Mitgliedern auf gemeinsame Ziele hinarbeiten, und das werden wir auch weiterhin machen», so Tuti.

Seiten 6 und 7

Peko-Wahlen bei der SBB

Bitte engagiert euch!

■ Die Personalkommission der SBB ist ein wichtiges Mitspracheorgan des Personals. Die Peko ist im GAV verankert. Dem SEV ist es deshalb alles andere als gleichgültig, wer in der Peko Einsitz nimmt und welche Meinung hier vertreten wird.

Auf den 1. Juli 2011 gibt es Gesamterneuerungswahlen für die Peko. Die Wahlen werden von der SBB durchgeführt und finden in den Mo-

naten Februar und März statt. Alle notwendigen Informationen dazu werden den Beschäftigten auf dem Dienstweg zugestellt.

Wer das Personal, also seine Arbeitskolleg/innen, in diesem Gremium vertreten will, ist gebeten, sich bis spätestens 25. Februar beim Unterverband zu melden.

Seite 20

ZUR SACHE

Mit seinen strategischen Zielen bestätigt der Bundesrat höchste Erwartungen an die SBB, was beim SEV grosse Sorgen weckt. Dies im Bewusstsein, dass die Rede von einer der besten Bahnen der Welt ist, mit einem Netz, das bezüglich Dichte, Frequenz, Pünktlichkeit und Qualität seinesgleichen sucht.

„Diese Politik muss sich ändern.“

Pietro Gianolli, SEV-Sekretär

Dennoch fährt der Bundesrat fort, laufend mehr zu verlangen, ohne sich um die Produktivitätssteigerungen der vergangenen Jahre zu kümmern.

Die SBB ist beschädigt aus der letzten Umfrage zur Personalfriedenheit hervorgegangen. Das ist ein klares Zeichen dafür, dass das System die Grenzen des Zumutbaren überschritten hat. Diese Tatsache ignoriert die Regierung völlig, wenn sie in allgemeinen Formulierungen lediglich eine soziale und moderne Personalpolitik fordert.

Gleichzeitig beschränkt sie die Mittel, die dafür nötig wären, und setzt Finanzziele, die eine Verbesserung der Resultate der Infrastruktur enthalten, obwohl die Zeichen dort klar auf zusätzlichen Bedarf für Ausbau und Unterhalt stehen.

Schliesslich bleibt beim Güterverkehr zu fragen, wie lange die SBB noch ein Instrument der Verlagerungspolitik sein kann, wenn von ihr bis 2013 eine ausgeglichene Rechnung im internationalen Verkehr verlangt wird, mit der Beschränkung auf Ganzzüge und dem Verzicht auf kleinere Einheiten. Das macht wirklich Sorgen!

ERFOLGE

JUNGFRAUBAHN

■ Im Jahr 2010 haben 672 000 Personen das Jungfrauoch – Top of Europe besucht. Die Jungfrauabahn konnten 21 000 Gäste mehr begrüssen als im Jahr zuvor, was einer Steigerung von 3,2 Prozent entspricht. Neben dem Jungfrauoch waren auch die anderen Ausflugsziele der Jungfrauabahn-Gruppe im 2010 gut besucht.

GURTEN

■ Exakt 916 051 Personen hat die Standseilbahn 2010 auf den Berner Hausberg transportiert. Das ist ein neuer Rekord. «Nur weil alles gepasst hat, war dieses ausserordentliche Ergebnis möglich», so Gurtenbahn-Chef Bernhard Schmocker. Die Bahn sei abhängig von Events und Grossanlässen. Während des Gurtenfestivals etwa wurden rund 140 000 Openair-Fans befördert.

REKA

■ Erneut konnte die Reka ein Wachstum beim Reka-Geld ausweisen. Insgesamt wurden für 652,2 Mio. Franken Reka-Check/Reka Rail verkauft, dies entspricht einer Zunahme von 4,7 % gegenüber dem Vorjahr. Seit 1998 konnte das Verkaufsvolumen fast verdoppelt werden (+ 96 %).

Mit den Ferienwohnungen erzielte die Reka total 1,31 Millionen Logiernächte (-1,1 %) und einen Umsatz von 39,3 Mio. Franken (-2,2 %). Negativ beeinflusst wurde das Resultat vom Badeferienangebot im Mittelmeerraum, das rückläufige Frequenzen verzeichnet. Das Schweizer Angebot mit den Reka-Feriedörfern ist weiterhin äusserst beliebt. Das familienfreundliche Ferienangebot wurde verbessert und erweitert. In Sörenberg wurde auf Weihnachten ein neues Reka-Feriedorf mit 54 Ferienwohnungen, Hallenbad und grosszügigen Spielanlagen eröffnet, auf Blatten-Belalp (VS) ist eine neue Ferienanlage geplant. Reka, die von Unternehmen und Verbänden der Sozialpartner, des Tourismus und von Coop getragen wird, investierte im Jahr 2010 rund 2,5 Mio. Franken für die starke Vergünstigung von Ferien für einkommensschwache Familien.

Südostbahn SOB: Erfolg für Lokführer im Aufstieg

Arbeitsgericht stützt Anspruch

Was im Einzelvertrag steht, gilt: Der SEV setzte Ansprüche der SOB-Lokführer erfolgreich durch.

Vor etwa 10 Jahren führte die SOB ein neues Lohnsystem ein. In den letzten Jahren zeigten sich danach die Mängel eines nur durch Finanzen

gesteuerten Lohnsystems: Mitarbeitende im Aufstieg haben keine Möglichkeit, das Maximum ihres Lohnbandes zu erreichen.

Lohnsystem verbessert
Diese Situation, kombiniert mit weiteren unattraktiven Anstellungsbedingungen, führte zu heftigen Auseinandersetzungen insbesondere zwischen dem Fahrpersonal und der Leitung der SOB. Bevor die Situation endgültig eskalierte, kam es zu Verhandlungen. Der SEV brachte konkrete Vorschläge in die Verhandlungen ein, für Verbesserungen sowohl der Anstellungsbedingungen wie auch im Lohnsystem. Die Verhandlungen verliefen in einer positiven und



Die SOB-Lokführer haben sich erfolgreich für eine korrekte Umsetzung ihrer Verträge gewehrt.

Vierter Gesamtarbeitsvertrag der SBB ist unterzeichnet und tritt am 1. Juli in Kraft

Formeller Schlussakt zum GAV

Lange verhandelt, schnell unterschrieben: Der letzte Akt zum Gesamtarbeitsvertrag 4 der SBB war kurz und schlicht.

Der kurze Akt fand wenige Tage vor Weihnachten in Bern statt: Giorgio Tuti und Manuel Avallone vom SEV, Andreas Meyer und Markus Jordi von der SBB sowie je zwei Vertreter der drei anderen Personalverbände setzten die Unterschrift unter das Papier und besiegelten damit die Einigung um den GAV 4. «Nun geht es an die Arbeit: Wir haben viele offene Punkte bei der SBB, die wir im neuen Jahr anpacken werden», betonte Giorgio Tuti bei der Unterzeichnung.



pmo

Giorgio Tuti, Andreas Meyer und Manuel Avallone bei der Unterzeichnung des SBB-GAV 4.

ch auf Lohnerhöhung

vertrauensbildenden Atmosphäre. Das so entstandene Lohnsystem sichert allen Mitarbeitenden die Möglichkeit, das Lohnbandmaximum innert etwa 13 Jahren erreichen zu können. Ein wichtiger Schritt für die SOB, der es gelungen ist, eine schwierige Herausforderung positiv zu entwickeln. Ein wichtiger Erfolg für den SEV, der alle Personalkategorien vertritt.

Eindeutige Einzelverträge

Beim Übergang der Lokführer ins neue Lohnsystem legte die SOB anfangs 2009 allen Lokführenden im Aufstieg neue Einzelarbeitsverträge vor. Diese umschrieben die Zahl der noch verbleibenden Jahre im Aufstieg und den jährlichen, festen Lohnanstieg. Die Verträge enthielten keinerlei Vorbehalte.

Bei den Lohnverhandlungen für 2010 stand die Sanierung der Pensionskasse im Vordergrund. Auf Vorschlag der Vorsorgekommission verzichtete das Personal auf eine generelle Lohnerhöhung

von 1,5% und leistete damit seinen Beitrag an die paritätische Ausfinanzierung der Deckungslücke. Dieses Vorgehen wurde auch von der Sektionsversammlung des SEV abgesegnet.

Nicht betroffen von den jährlichen Lohnverhandlungen sind jedoch Ansprüche einzelner Mitarbeitender aus Zusicherungen des Arbeitgebers.

SEV vertritt Ansprüche vor Arbeitsgericht

Als mit dem Januarlohn 2010 die versprochenen individuellen Lohnanstiege nicht ausgerichtet wurden, wandten sich vier Lokführer im Aufstieg an den SEV.

Mit Unterstützung von Rechtsanwalt Paul Rechsteiner fanden zuerst Gespräche mit den Verantwortlichen der SOB und anschliessend vor der Schlichtungsstelle statt. Sie hatten zum Ziel, eine einvernehmliche Lösung zu finden. Dies gelang jedoch nicht, weshalb eine Klage beim Arbeitsgericht eingereicht wurde.

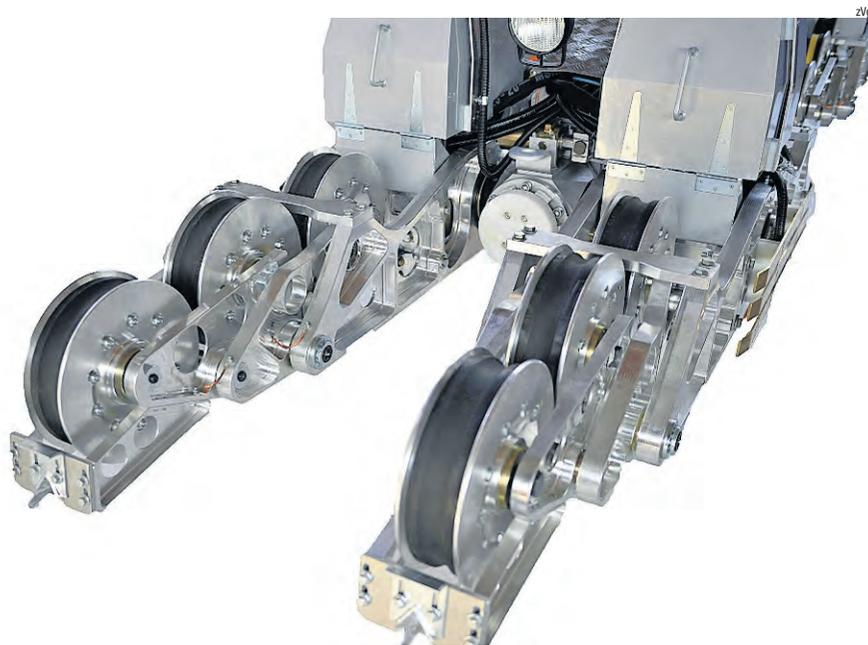
Am 6. Dezember 2010 schützte das Gericht die Forderung der vier Lokführer und verpflichtete die SOB, den versprochenen Lohnanstieg auch auszurichten.

In der Zwischenzeit hatten übrigens auch einige Lokführer als VSLF-Mitglieder den Rechtsweg beschritten – mehrere Schritte hinter dem SEV her. Das Urteil des Arbeitsgerichtes gilt nun für alle Betroffenen, worauf der VSLF keine Hemmungen hatte, das Resultat öffentlich als seinen eigenen Erfolg zu verkaufen.

Umsetzung für alle Betroffenen im Gang

Die SOB hat unterdessen das Urteil des Arbeitsgerichtes für alle Lokführer im Aufstieg, denen der Lohnanstieg im Einzelarbeitsvertrag zugesichert worden war, ohne Wenn und Aber vollzogen, wenn auch ohne Begeisterung. Einmal mehr zeigten sich damit die Kraft des SEV-Berufsrechtsschutzes und die starke anwaltliche Vertretung in den Verfahren. *Peter Hartmann*

BILD DER WOCHE



Noch bis am 5. Februar ist der Schwebebahnbetrieb auf den Säntis eingestellt. Während dreier Wochen werden Instandhaltungsarbeiten ausgeführt. Ausserdem erhalten die Kabinen neue Laufwerke, weltweit die ersten in Leichtmetallbauweise (unser Bild). Die Spurweite zwischen den beiden Tragseilen pro Fahrbahn beträgt 70 cm, die Tragseile sind 4,6 cm dick.

MEINE MEINUNG

Es guets Neus!

Schon wieder ein Jahr vorbei – oder sollte man lieber sagen: Ein neues Jahr beginnt? Das nennt man dann positives Denken und das ist eines von den Dingen, die wir uns jedes Jahr aufs Neue vornehmen, wie mehr Sport machen, aufhören zu rauchen, weniger trinken, uns gesünder ernähren und vielleicht nicht mehr so viel über alles nörgeln.

Was wir alles vorhaben, Mann, oh Mann! Wir stecken uns grosse, fast nicht erreichbare Ziele und scheitern oft schon nach einigen Tagen im neuen Jahr, verfallen wieder in die alte Routine.

Dabei ist es so einfach, wenn man sich kleine Ziele setzt, die man auf jeden Fall erfüllen kann. Zum Beispiel, jeden Tag einen Apfel essen, gehört zur gesunden Ernährung, macht auch satt zwischendurch und ist gesünder als ein Schokoriegel. Oder vielleicht einfach mal heute eine Zigarette weniger rauchen – wenn das funktioniert, raucht man später vielleicht zwei oder drei weniger. Das Wichtigste aber ist, sich für jedes noch so kleine erreichte Ziel zu loben, denn das gibt Kraft, weiter zu machen.

Genauso geht es mit dem Nörgeln. Man ist unzufrieden mit sich selbst und mit dem Umfeld und lässt das an allen aus. Vielleicht unbewusst und ohne Schuld. Allein die Ausstrahlung reicht, um Menschen zu beeinflussen.

Nicht nur die Verhältnisse sind schuld an der eigenen Stimmung, sondern oft man selbst, auch wenn es einem nicht bewusst ist. Schenke jemandem ein Lächeln, dann bekommst du eines zurück – manchmal nicht ein Lächeln, aber ein erstauntes Gesicht.

Ich habe die Erfahrung gemacht, dass ein Lächeln in so vielen Situationen hilft, und dass es oft erwidert wurde. Wir haben es ja gut, haben Familie und Arbeit, ein gutes Leben, es gibt da jemanden und immer noch uns selbst.

Im Sommer gehen wir mehr im See schwimmen, wandern auf einen Berg und geniessen den Ausblick, dann haben wir uns bewegt und den Vorsatz mit dem Sport erfüllt.

Der Weg, den Vorsatz einzuhalten, ist leicht, wenn man sich reale Ziele setzt, vielleicht klein anfängt, dass es fast nicht auffällt, und sich dann langsam steigert. Wichtig jedoch ist, zu sagen, wann ich wo, was, wie machen will. Nur so gelingt es!

Viel Spass beim Ausprobieren – es ist auch gestattet, sich innerhalb des Jahres einen Vorsatz zu nehmen und ihn zu erfüllen.

Auf Feedback von euch freue ich mich sehr, so wie bei meinen letzten Kolumnen. «Es guets Neus» wünsch ich und dass eure Vorsätze gelingen mögen!

Sabrina Tessmer



NEWS

FASCIATI NEUER
ZB-DIREKTOR

Der Verwaltungsrat der Zentralbahn hat am 22. Dezember 2010 Renato Fasciati zum neuen Geschäftsführer gewählt. Der 35-jährige Schweizer ist heute Leiter Unternehmensentwicklung und Mitglied der Geschäftsleitung von SBB Cargo. Er wird ab 1. Juli 2011 als Nachfolger von Josef Langenegger die Leitung der zb Zentralbahn AG übernehmen.

ISO-ZERTIFIZIERUNG
SBB INFRASTRUKTUR

Die Division Infrastruktur der SBB ist im Dezember 2010 in Qualitätsmanagement nach ISO 9001:2008 überprüft und zertifiziert worden.

Zusätzlich zum Zertifikat in Qualitätsmanagement wurden im Bahntechnikcenter Hägendorf (BTC) die Aufrechterhaltungsaudits in Schweißen, Umwelt und Arbeitssicherheit durchgeführt. Diese verliefen ebenfalls erfolgreich: Die erstmals im 2006 erhaltenen Zertifizierungen in Schweißen, Umwelt und Arbeitssicherheit wurden bestätigt.

Damit ist nachgewiesen, dass die rund 9000 Mitarbeitenden von SBB Infrastruktur ihre tägliche Arbeit auf der Basis von dokumentierten Prozessen erfüllen, welche darauf ausgerichtet sind, die Kundenbedürfnisse optimal zu befriedigen und die operativen Risiken zu kontrollieren.

Im nächsten Jahr will SBB Infrastruktur die Zertifizierungen in Umweltmanagement nach ISO 14001 sowie in Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz nach OHSAS 18001 erreichen.

SWISS MIT REKORD

Lauter Steigerungen meldet die Swiss: Mit erstmals mehr als 14 Millionen Passagieren wurde im letzten Jahr eine Rekordmarke gesetzt, und der «Sitzladefaktor», das heisst der Anteil verkaufter Flugbillette an den verfügbaren Sitzen, erreichte mit 82,3% ebenfalls einen Rekordwert. Und dies, obschon auch das Angebot (Anzahl Flüge und Anzahl Sitzkilometer) erweitert wurde. Zugleich sind auch die Frachtkilometer (um 21,4%) und der «Frachtladefaktor» (um 10,4%) gestiegen.

SEV macht sich Sorgen um Bahnarbeitsplätze und Verlagerungspolitik

Eurokurs belastet Güterverkehr

Nicht nur die Exportwirtschaft und der Tourismus, sondern auch der Schienengüterverkehr ist vom tiefen Eurokurs massiv betroffen. Der SEV befürchtet, dass Arbeitsplätze verloren gehen, wenn keine Änderung eintritt.

Der SEV stellt mit Enttäuschung fest, dass das Treffen von Wirtschaft, Gewerkschaften und Bund Mitte Januar keine Resultate gebracht hat. «Wir machen uns Sorgen um Arbeitsplätze und die Verkehrsverlagerung», erklärt SEV-Präsident Giorgio Tuti. Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn, im SEV zuständig für den Güterverkehr, ergänzt: «Die Preise werden meist in Euro gemacht, die Kosten fallen aber weitge-



Der Franken hat abgehoben und bereitet damit verschiedenen Branchen grosse Sorgen.

hend in Franken an. Das bringt eine akute Gefährdung von Arbeitsplätzen in der Schweiz.»

Nachfragen des SEV sowohl bei SBB Cargo als auch bei BLS Cargo haben bestätigt, dass der Eurokurs den Bahnen

grosse Probleme bereitet. So haben zwar die Leistungen wieder zugenommen und die Einbrüche aus den Krisenjahren weitgehend wettgemacht, aber der Ertrag hält nicht mit der Entwicklung mit. Falls die Bahnen die Preise an die Kosten anpassen müssten, wäre jedoch mit einer Rückverlagerung auf die Strasse zu rechnen. Das wäre politisch unerwünscht.

«Der SEV verlangt von Nationalbank und Bundesrat griffige Massnahmen, um den Wechselkurs von Euro und Franken wieder in ein angemessenes Gleichgewicht zu bringen», betont Giorgio Tuti. «Wir erwarten dabei, dass der Schienengüterverkehr gleichermassen einbezogen wird wie Exportwirtschaft und Tourismus!» pm

Dossier Cargo International
auf Seiten 12 bis 14

Wechsel an der Spitze der SEV-VPT-Sektion TPF Autobus

Auf Jérôme folgt ... Jérôme

Bei den Freiburger Verkehrsbetrieben TPF präsidiert seit dem 1. Januar Jérôme Bonnet die VPT-Sektion der Fahrer/innen und Garage-Angestellten der regionalen Buslinien.

Der 25-jährige Busfahrer löst den 35-jährigen Jérôme Koenig ab, der die Sektion seit knapp zwei Jahren präsidiert hat. Koenig tritt zurück, weil er seit dem 1. Dezember eine Kaderfunktion innehat, die seiner Ansicht nach mit der Präsidentschaft der Gewerkschaftssekretion unvereinbar

ist: Er übt neu in der Zentrale für den operationellen Betrieb des städtischen und regionalen Busverkehrs COEUR im Freiburger Busbahnhof eine leitende Funktion aus.

Während seiner Präsidentschaft hat er zusammen mit dem Vorstand u.a. erreicht, dass die Fahrer/innen nicht mehr viermal jährlich Statistikblätter ausfüllen müssen, sondern dass diese Erhebungen nun elektronisch erfolgen. Auch ist die Sektion in den letzten zwei Jahren von 210 auf 229 Mitglieder angewachsen. Weiter hat der VPT TPF Autobus zusammen mit den beiden anderen

VPT-Sektionen TPF Urbains (städtischer Busverkehr) und Rail für 2011 für alle eine Erhöhung des Monatslohns um 90 Franken und 0,3% Teuerungsausgleich herausgeholt.



Jérôme Bonnet (links) und Jérôme Koenig.

Kürzere Dienstsichten
im Visier

Der neue Sektionspräsident Jérôme Bonnet und seine Vorstandskollegen haben sich vor allem eine Verkürzung der oft allzu langen Arbeitstage der Chauffeure auf den Überlandlinien der TPF zum Ziel gesetzt, denn die Dienstsichten dauern bis 13 Stunden. Weitere Ziele sind die Fünftageweche und die Einrichtung eines Pikettendienstes, was die Direktion bisher abgelehnt hat.

Auf die Frage, ob er sich für die anspruchsvolle Präsidentschaft der 230-köpfigen

Sektion bereit fühle, antwortete Jérôme Bonnet: «Ja. Ich bin ja auch nicht allein, sondern kann auf die Vorstandskollegen und auf SEV-Gewerkschaftssekretär Christian Fankhauser zählen. Und Anfang April werde ich den SEV-Kurs 1 für Sektionsverantwortliche besuchen.»

Jérôme Bonnet wuchs in Pontarlier (F) auf und lernte Elektronik. Nach verschiedenen Jobs, u.a. bei Media Markt in Freiburg, machte er die Lastwagenprüfung, arbeitete als Camionneur und ab September 2007 als Busfahrer im TPF-Regionalverkehr. AC/FI



Am Heiligabend besuchten der alte und der neue Präsident die diensthabenden Kollegen – darunter Dominik Rappo – und brachten ihnen ein Weihnachtsgeschenk.

Die Ziele des Bundesrats für die SBB 2011–2014

Stärken und Mängel in SBB-Zielen

Für den SEV ist erfreulich, dass der Bundesrat die Pflicht zu Gesamtarbeitsverträgen beibehält, auch bei Auslagerungen. Er vermisst aber Vorgaben zur Zufriedenheit von Personal und Kundschaft.

Noch stärker als in früheren Versionen sind die Ziele des Bundesrats an die SBB auf finanziellen Erfolg ausgerichtet, so insbesondere mit der neuen Vorgabe nach einer Preis-

politik, die sich auch nach der Nachfrage und der Auslastung richtet. Der SEV warnt vor einer Tarifgestaltung, die die Einfachheit des Schweizer Bahnsystems gefährdet.

Der SEV ist jedoch zufrieden, dass der Bundesrat an der Pflicht zu Gesamtarbeitsverträgen festhält. Er bestätigt damit die bewährte Praxis der Personalmitsprache sowohl im Stammhaus als auch bei der Auslagerung in Tochterfirmen. «Damit wird die Grundlage der funktionierenden Sozialpartnerschaft bei der SBB fortge-

schrieben», freut sich SEV-Präsident Giorgio Tuti.

Unverständlich ist für den SEV, dass der Bundesrat der SBB keine Ziele vorgibt, was die Personal- und die Kundenzufriedenheit angeht. Angesichts der vernichtenden Resultate der jüngsten Umfrage zur Personalszufriedenheit hätte es der SEV als nötig erachtet, dass der Bundesrat hier ebenso klar Vorgaben macht wie im finanziellen Bereich. «Nur mit zufriedener Personal kann die SBB die hochgesteckten wirtschaftlichen Ziele errei-

chen; das sollte auch dem Bundesrat klar sein», hält Tuti fest.

Das wirtschaftliche Ziel für 2011 setzt der Bundesrat unerwartet hoch an: Die SBB soll mit 402 Mio. CHF den Gewinn gegenüber dem Ziel fürs 2010 (170 Mio. CHF) mehr als verdoppeln. Der SEV warnt davor, zu hohe Erwartungen in weitere Produktivitätssteigerungen zu setzen; das Personal hat in den vergangenen 15 Jahren hier bereits bis an die Leistungsgrenze zu Verbesserungen beigetragen. *pmo*

Die Werbebroschüren des SEV erscheinen in einem zeitgemässen Aussehen neu

Der SEV, dynamisch angepriesen

Drei Werbebroschüren und eine Willkommensbroschüre bilden die Grundlage für die Mitgliederwerbung des SEV.

«Ihr starker Partner – die Gewerkschaft SEV»: So tritt der SEV neuerdings an interessierte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des öffentlichen Verkehrs heran. Unter der Projektleitung von SEV-Kommunikationschef Peter Moor hat das Büro Selezione in Ligornetto die Werbebroschüren völlig neu produziert. Neu sind die Texte, neu ist aber vor allem der optische Auftritt, der ein wesentlicher Bestandteil der Selbstdarstellung des SEV ist. «Mit dynamischen, bewegten Bildern wollen wir sofort zeigen, dass der SEV eine dynamische Gewerkschaft in Bewegung ist», betont Moor.

SBB und KTU separat

Neuerdings sind die Werbebroschüren unterschiedlich für verschiedene Zielgruppen: Nachdem anfänglich nur separate Broschüren für Mitarbeitende der SBB einerseits und der KTU andererseits geplant waren, kam im Verlauf des Projekts eine weitere Werbebroschüre für das Bergbahnpersonal hinzu; dies als Teil des Touristikprojekts, das der SEV gestartet



Bunt und dynamisch sind die neuen Broschüren des SEV.

hat, um seine Präsenz in dieser Branche zu verstärken. Weitere Zusätze sind geplant: «Es ist sehr gut machbar, für eine bestimmte Berufsgruppe der SBB oder auch für eine einzelne KTU-Firma ein Einlageblatt zu produzieren», erläutert Peter Moor. Zudem wird auch eine separate Werbebroschüre für die Jugend folgen, die sich zwar an die neuen Broschüren anlehnt, aber in Bild- und Textsprache klar auf die Zielgruppe ausgerichtet ist.

«Dies ist das erste Kontaktmittel, das wir haben, um allfällige Mitglieder anzusprechen; nun entsprechen diese Broschüren auch unserer dynamischeren Ausrichtung», begrüsst SEV-Präsident Giorgio Tuti die neuen Drucksachen.

Ins Sortiment gehört zudem eine neue Willkomm-Broschüre, die alle neu Eintretenen erhalten, wenn sie zum SEV kommen. Sie erfahren darin alles Wesentliche über den SEV, seine Or-

ganisation, besonders aber seine Angebote und Leistungen zum Wohl und Nutzen der Mitglieder. *sev*

Die Sektionen und Unterverbände können die Werbebroschüren ab sofort beim Zentralsekretariat bestellen; die Bestellnummern sind 701d für die Werbebroschüre SBB, 703d für die Werbebroschüre KTU und 704d für die Werbebroschüre Touristik. Die Willkomm-Broschüre wird jedem Neumitglied automatisch zugestellt.

IN KÜRZE

NEUER LEITER FERNVERKEHR

■ Stephan Pfuhl, bisher Leiter Unternehmensentwicklung bei der SBB, wird auf den 1. April Leiter Fernverkehr der Division Personenverkehr. Er ersetzt Vincent Ducrot, der auf den 1. Juni Direktor der Freiburger Verkehrsbetriebe TPF wird (*kontakt.sev* 23/2010). Pfuhl arbeitete zehn Jahre bei der DB, seit 2007 ist er bei der SBB. Sein Nachfolger als Leiter Unternehmensentwicklung des SBB-Konzerns ist Armin Weber, der bisher Leiter Unternehmensentwicklung bei SBB Personenverkehr war und früher ebenfalls bei der DB.

FLUG, GESCHICHTE UND KULTUR

■ Das Kultur-Historische Museum Grenchen gehört zu den kleinen und feinen Museen in unserem Land. Im letzten Jahr zählte es 2390 Besucher, ein Fünftel davon Kinder und Jugendliche. Am 18. März wird eine grosse Sonderausstellung zum Grenchner Flughafen eröffnet. Dazu wird der Themenbereich «Verkehr» umgebaut.

WAHLEN BEI P-OP

■ Bei der Division Personenverkehr der SBB hat die Leitung von P-OP (Operating) Manfred Haller als Leiter P-OP-ZF (Zugführung) gewählt und Hans Moser als Leiter P-OP-RM (Rollmaterialunterhalt). Beide hatten den jeweiligen Geschäftsbereich bereits ad interim geführt und wurden nun in ihrer Funktion bestätigt.

ELEKTROMOBILITÄT ERLEBEN

■ Am 25. und 26. Januar 2011 treffen sich im Verkehrshaus in Luzern zum zweiten Mal Vertreter aus Politik, Wirtschaft und Forschung zum Schweizer Forum Elektromobilität. In Vorträgen, Gesprächsrunden und Workshops werden die nächsten Schritte und Perspektiven zur Verbreitung von Elektrofahrzeugen im Individualverkehr in der Schweiz erörtert. Für ein breiteres Publikum dürften auch die Ausstellungen und die angebotenen Probefahrten mit Elektrofahrzeugen von Interesse sein.



„Wir müssen uns mit unserer Zukunft auseinandersetzen, ob es uns gefällt oder nicht.“

Giorgio Tuti, Präsident SEV

Interview zum Jahresanfang mit SEV-Präsident Giorgio Tuti

«Eine Gewerkschaft muss fordern»

kontakt.sev: Das 2010 war ein sehr arbeitsintensives Jahr. Das 2011 hat begonnen und wird wohl nicht ruhiger werden. Konntest du über die Festtage ein wenig Kraft tanken?

Giorgio Tuti: Oh ja. Ich habe sehr viel gelesen, viel mit meiner Familie unternommen und einfach auch mal ausgespannt. Ich bin fit für das Jahr 2011 und freue mich, mit allen Kolleginnen und Kollegen dort weiterzumachen, wo wir Ende 2010 aufgehört haben: Mit viel Engagement und Energie sich für das Wohl unserer Mitglieder einzusetzen.

Das vergangene Jahr hat einige Entscheidungen gebracht zu sozialpolitischen Themen und solche mit Auswirkungen für die aktiven und die pensionierten Bahnangestellten. Wie sieht deine Bilanz aus?

Das vergangene Jahr war ein schwieriges Jahr, charakterisiert durch einen massiven Angriff auf die Sozialwerke und unseren Sozialstaat. Lupenreine Abbauvorlagen, so weit das Auge reicht. Einige Angriffe konnten wir abwehren, wie etwa denjenigen gegen die 2. Säule, andere, wie z.B. gegen die Arbeitslosenversicherung, nicht. Und dieser Druck wird leider nicht nachlassen, denn die politische Zusammensetzung im National- und Ständerat ist alles andere als arbeitnehmerinnen- und arbeitnehmerfreundlich. Dieses Jahr finden im Herbst wieder National- und Ständeratswahlen statt, und wir werden es wieder einmal in unseren Händen haben, wen wir wählen und wen wir

eben nicht mehr wählen wollen. Wir werden in unserer Zeitung schonungslos aufzeigen, wer und wel-

„Ich bin fit für das Jahr 2011!“

che Parteien es mit Arbeitnehmenden und Pensionierten gut meinen und wer eben nicht. Das unendliche und schwierige Geschäft der Sanierung der Pensionskasse SBB ist letztes Jahr in den Erstrat gegangen. Nachdem der SEV in der Finanzkommission angehört wurde, hat sich der Ständerat anschliessend mit 40:0 für die Sanierung in der Höhe von 1,148 Mia. Fr. ausgesprochen. Damit ist aber noch nichts erledigt. 2011 wird dieses Geschäft in den Nationalrat kommen. Unsere Überzeugungsarbeit bei den Parlamentsmitgliedern muss mit der gleichen Intensität fortgeführt werden.

Wie sieht es bei den eigentlichen gewerkschaftlichen Themen aus?

Wir konnten im KTU-Bereich neue GAV, Gesamtarbeitsverträge, abschliessen und bestehende GAV er-

neuern. Das ist unser Kerngeschäft, und das beherrschen wir sehr gut. Die nationalen, kantonalen und firmenbezogenen GAV, die der SEV abgeschlossen hat, sind qualitativ auf einem guten Niveau, darauf können wir stolz sein. Und schliesslich konnte Ende 2010 – nach monatelangen Verhandlungen, begleitet durch Mobilisierungsaktionen unserer Kolleginnen und Kollegen – das neue Lohnsystem bei der SBB abgeschlossen und mit diesem Abschluss der bisherige GAV SBB / SBB Cargo um 3½ Jahre verlängert werden. Das sind nur einige, wenn auch sehr wichtige Geschäfte, die wir abschliessen konnten. Das sogenannte Tagesgeschäft, wie etwa die Dienstleistungen, Rechtsschutz, Betreu-

ung etc. für unsere Mitglieder, konnte weiterhin auf einem beachtlichen Niveau erledigt werden.

Wie sieht also deine Bilanz aus?

Man darf nie zufrieden sein und das bin ich auch nicht. Ich bin aber der Meinung, dass wir auch im vergangenen Jahr einiges für unsere Mitglieder herausholen konnten. Die Bilanz fällt also moderat positiv aus.

Ist es nicht etwas duckmäuserisch, Maximalforderungen zu stellen, einen Kompromiss zu erzielen und das Erreichte als Erfolg zu werten?

Nein, das ist ganz normal. Eine Gewerkschaft muss fordern, eine Gewerkschaft

„Eine Gewerkschaft muss fordern, eine Gewerkschaft muss verhandeln und dabei das Bestmögliche erreichen.“

muss verhandeln und dabei das Bestmögliche erreichen. Eine Gewerkschaft muss aber auch einlenken kön-

nen, Kompromisse eingehen, denn unsere Mitglieder wollen nicht nur Konflikte, sondern auch Resultate. Ein gutes Beispiel dafür war der Abschluss mit der SBB, gepaart mit der Verlängerung des übrigen GAV ohne jegliche Änderung um 3½ Jahre.

Der SEV hat sein erstes Jahr mit der neuen Leitungsstruktur hinter sich, mit dem «Vorstand auf der strategischen Ebene» und der «Geschäftsleitung, die umsetzt», wie du vor einem Jahr sagtest. Hat sich das bewährt?

Vor einigen Wochen hat sich der Vorstand anlässlich eines Seminars genau diese Frage gestellt. Der Vorstand hat nach einem ganzen

Jahr Arbeit Zwischenbilanz gezogen und dabei festgestellt, dass er auf dem richtigen Weg ist. Verbesserungspotenzial gibt es sicher noch, aber wir haben festgestellt, dass sich im Vorstand allmählich eine gesunde Diskussions- und Streitkultur entwickelt, die für die Entscheidungsfindung sehr wertvoll ist. Wichtig ist (und das ist unsere Pflicht), dass wir vermehrt auch Zukunftsfragen angehen wie z.B. die Positionierung des SEV in der Gewerkschaftsbewegung. Bei solchen Diskussionen darf und soll es keine Tabus geben; denn wir müssen uns mit unserer Zukunft auseinandersetzen, ob es uns gefällt oder nicht.

FÜNF PERSÖNLICHE FRAGEN AN GIORGIO TUTI

Findest du genug Zeit für deine Familie, deine Frau und deine beiden Töchter?

Ich sage mal ja. Die zeitliche Belastung ist zwar gross, aber mit einer guten Organisation – und organisieren kann ich! – kommt mein Privates nicht zu kurz. Aber eigentlich sollte man diese Frage meiner Frau und meinen Töchtern stellen.

Deine Fähigkeiten als Sportprognostiker wage ich anzuzweifeln, schliesslich hast du

vor einem Jahr auf Italien als Fussballweltmeister getippt. Treibst du selber Sport, und welchen?

Ja, bis vor zwei Jahren spielte ich Fussball. Dieser Sport wurde mir zunehmend gefährlich, und deshalb habe ich auf Tennis umgestellt. Seit zwei Jahren spiele ich regelmässig Tennis – nicht wirklich gut, aber sehr gerne.

Welche drei Bücher würdest du auf die berühmte «einsame Insel» mitnehmen?

Drei Bücher, die mir viel bedeuten: von Peter Bichsel die «Kindergeschichten», von Hermann Hesse «Siddhartha» und «L'Étranger» von Albert Camus.

Und was liest du im Moment?
«Judenhetze» von Carl Albert Loosli.

Wenn du bei einer guten Fee einen persönlichen Wunsch frei hättest – was würdest du dir wünschen?
Weiterhin gute Gesundheit!

INTERVIEW



SEV-Präsident Giorgio Tuti im Gespräch mit kontakt.sev-Redaktor Peter Anliker.

Dieses Jahr wartet wieder ein Kongress auf die Mitglieder des SEV. Was erwartest du davon?

Am Kongress 2009 haben wir im Rahmen der Strukturreform auch den Kongress «reformiert». Den Kongressrhythmus haben wir auf zwei Jahren belassen. Was wir geändert haben, ist die jeweilige Kongressdauer. Wir tagen alternierend ein und zwei Tage. 2011 findet der eintägige Kongress statt – ein Arbeitskongress. Ich erwarte gute und zukunftsweisende Diskussionen und Beschlüsse über die Ausrichtung der gewerkschaftlichen und politischen Arbeit und unserer Aktivitäten im öffentlichen Verkehr. Ich erwarte aber auch engagierte Diskussionen im Zusammenhang mit dem Tätigkeitsbericht, den Positionspapieren und der Behandlung der Anträge und nicht zuletzt interessante Gespräche und ein

Wiedersehen mit vielen Kolleginnen und Kollegen. An einem Kongress (auch wenn er nur eintägig ist) soll auch die Pflege der Kollegialität nicht zu kurz kommen.

Welche Hoffnungen hast du für den SEV und insbesondere für seine Mitglieder für das Jahr 2011?

Hoffnung ist das falsche Wort. Ich habe vielmehr Prioritäten im Zusammenhang mit der Gewerkschaftsarbeit für das Jahr 2011, die wir mit aller Kraft angehen müssen. Eine Gewerkschaft kann nicht hoffen, eine Gewerkschaft muss mit allen Mitgliedern auf gemeinsame Ziele hin arbeiten, und das werden wir auch weiterhin machen. Einige Beispiele: Wir müssen vertragspolitisch am Ball bleiben und anstehende, neue und zu erneuernde GAV abschliessen. Wir müssen im 2011 den

Abschluss von kantonalen GAV forcieren, etwa in den Kantonen Zürich, Wallis, Aargau und Tessin. Weiter müssen wir in den verschiedenen Unternehmungen das Thema Reorganisationsen und ihre Umsetzung auf eine neue Diskussionsbasis stellen. Unsere Mitglieder leiden oft an Reorganisationsen und an deren Folgen, was sich stark auf ihre Zufriedenheit und Motivation niederschlägt – siehe z.B. die Personalzufriedenheitsresultate bei der SBB. Oft werden Reorganisationsen als unnötig und hinderlich empfunden und das mangelnde Einbeziehen der Mitarbeitenden kritisiert. Hier besteht riesiger Handlungsbedarf, auch im Interesse der Unternehmungen, denn wer kann sich «frustriertes» Personal schon leisten? Ein weiteres Geschäft ist sicher die Sanierung der Pensionskasse

SBB. Da müssen wir dran bleiben wie bis anhin, mit einem hartnäckigen Lobbying und mit unseren guten Argumenten. Auch die SBB-Peko-Wahlen finden 2011 statt, da wollen wir für die Kandidierenden, die unsere Mitglieder sind, eine gute Kampagne machen und nach der Wahl die Zusammenarbeit intensivieren.

Was ist das wichtigste «im Haus»?

Die Mitgliederwerbung! Wie schon 2009 haben wir es auch 2010 geschafft, bei den aktiven Mitgliedern, also jenen Mitgliedern, die im Erwerbsleben stehen, zu wachsen. Wir haben dort mehr Mitglieder gewonnen, als wir Austritte zu verzeichnen hatten. Die Zahl der Austritte ist im 2010 ebenfalls zurückgegangen, was sehr positiv ist. An dieser Stelle will ich auch den Pensionierten ein Lob ausspre-

chen, die praktisch keine Austritte zu verzeichnen haben. Dieses Resultat ist einzig und allein auf eine ausgezeichnete Mitgliederbetreuung und ein interessantes Aktivitätsprogramm zurückzuführen. Leider hatten wir auch im vergangenen Jahr viele Todesfälle bei den pensionierten Kolleginnen und Kollegen zu verzeichnen. Diese Todesfälle führen dazu, dass der SEV auch 2010 gesamthaft einen Mitglieder-rückgang verkraften muss. Die Mitgliederwerbung hat eine sehr hohe Priorität, und wir werden mit allen Mitgliedern in den verschiedenen Unterverbänden und in den Sektionen unsere gemeinsamen Anstrengungen weiter intensivieren müssen. An dieser Stelle möchte ich es aber nicht unterlassen, allen Werberinnen und Werbern für ihre Arbeit zu danken.

Die Fragen stellte Peter Anliker

Vernehmlassung zur Verbesserung des Kündigungsschutzes abgeschlossen

«Das Maul halten oder gehen»

Immer wieder kommt es zu Kündigungen wegen gewerkschaftlicher Aktivität – auch im vergangenen Jahr wieder. Nun hat der Bundesrat eine leichte Verbesserung des Kündigungsschutzes vorgeschlagen. Doch diese geht nicht weit genug.

2010 sind neue Fälle bekannt geworden, in denen Angestellte mit gewerkschaftlichem Mandat, zumeist Personalvertreterinnen und Personalvertreter, wegen ihrer gewerkschaftlichen Funktion entlassen wurden. Die zwei jüngsten Fälle ereigneten sich in der Westschweiz und betreffen den Pflegebereich, einer in Lausanne, einer in Genf. Beide gekündigten Personalvertreterinnen waren seit Jahren im jeweiligen Betrieb tätig gewesen.

Heutige Entschädigung ist viel zu tief

All diese Kündigungen widersprechen internationalem, von der Schweiz ratifiziertem Recht; sie wären in den umliegenden Ländern annullierbar oder schon gar nicht aussprechbar. Das Problem in der Schweiz ist: Sogar wenn ein Gericht feststellt, dass eine solche Kündigung missbräuchlich ist, wird als Sanktion nur eine finanzielle Entschädigung von höchstens sechs Monatslöhnen an das Opfer verfügt. Eine derart schwache Sanktion

hat keine abschreckende Wirkung.

Der SGB und seine Gewerkschaften bekämpfen diesen Missstand seit Jahren. Lange auf Blockadekurs, hat der Bundesrat mittlerweile Zeichen der Bewegung gezeigt. Im Rahmen von Anpassungen des Kündigungsschutzes schlägt er vor, auch Mitglieder von Personalvertretungen besser zu schützen. So sollen etwa Kündigungen gegen sie aus wirtschaftlichen Gründen neu automatisch missbräuchlich sein. Allerdings sieht der entsprechende Gesetzesentwurf lediglich eine Verdoppelung der bisherigen Geldstrafen vor.

Alte gewerkschaftliche Forderung

Antigewerkschaftliche Kündigungen sind für die Lohnabhängigen hierzulande ein hochsensibles Thema, die Debatten dazu verlaufen sehr emotional. Bei zahlreichen Versammlungen setzen Gewerkschaftsmitglieder dieses Thema auf die Traktandenliste und diskutieren es sehr engagiert. Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter mobilisieren sich für einen besseren Schutz vor antigewerkschaftlicher Kündigung; so haben sie am 26. Februar 2010 dem Bundesrat eine Petition überreicht, die von 1234 Präsidenten und Mitgliedern von Personalkommissionen aller Regionen und Branchen unterzeichnet worden war.

Diese Petition verlangt eine substantielle Verbesserung des Schutzes von ge-



Gewerkschaftliche Tätigkeit darf nicht zur Gefahr für den Arbeitsplatz werden.

wählten Vertreterinnen und Vertretern der Arbeitnehmenden. Sie stellt klar, dass eine seriöse Sozialpartnerschaft in den Unternehmen voraussetzt, dass die Vertreterinnen und Vertreter des Personals, ob nun gewerkschaftlich organisiert oder nicht, sich exponieren können, ohne dass sie befürchten müssen, ihr Engagement mit einer Kündigung zu bezahlen.

Schweiz ist am Pranger

Die Delegierten des SGB-Kongresses vom November 2010 haben zudem eine entsprechende Resolution verabschiedet. Gleichzeitig ist die Schweiz von der Internationalen Arbeitsorganisation (IAO) verurteilt worden, weil der aktuelle «Schutz» gegen missbräuchliche Kündigung nicht die internationalen Verpflichtungen, insbesondere das IAO-Abkommen Nr. 98, respektiert.

Gewerkschaftliche Tätigkeit ist Grundrecht

Das Recht und die Freiheit, Gewerkschaften zu bilden sowie gewerkschaftlich zu handeln, also die Gewerkschaftsfreiheit, sind Teil der Kernarbeitsnormen genauso wie die Lohngleichheit zwischen Mann und Frau oder das Verbot von Kinder- und Zwangsarbeit. Diese Normen sind auf der ganzen Welt zu respektieren und zu garantieren. Ohne Gewerkschaftsfreiheit gibt es keine wirtschaftliche und soziale Gleichwertigkeit in den Arbeitsbeziehungen.

Die Grundrechte der Arbeitnehmenden sind jedoch auch in der Arbeitswelt zu respektieren. Die Regeln nicht anzuwenden und damit zu dulden, dass skrupellose Unternehmer sich ihrer gewerkschaftlich organisierten Angestellten entledigen, setzt das Funktionieren der Sozialpartnerschaft, wenn nicht sogar

des sozialen Friedens in der Schweiz aufs Spiel.

Wiederanstellung zwingend

Für den SGB ist klar: Eine Gesetzgebung, die Arbeitnehmende mit gewerkschaftlicher Vertretungsrolle effizient schützen will, muss auch die Wiedereinstellung der missbräuchlich gekündigten Personen ermöglichen. Nur eine solche Bestimmung schützt effizient gegen missbräuchliche Kündigungen und sorgt damit für sozialpartnerschaftliche Verhandlungen auf Augenhöhe. Neu wäre das Recht auf eine solche Wiedereinstellung für die Schweiz nicht, das Gleichstellungsgesetz ermöglicht seit anderthalb Jahrzehnten genau dies.

Nur die Möglichkeit, die Wiedereinstellung von Opfern einer antigewerkschaftlichen Kündigung oder missbräuchlich gekündigter Personalvertreter/innen verfügen zu können, also die Möglichkeit, solche Kündigungen als nichtig erklären zu können, verleiht diesen Personen ausreichenden Schutz.

Rechtzeitig Einigung suchen

Nur die Möglichkeit einer Wiedereinstellung erreicht die abschreckende Wirkung im gewünschten Ausmass. Die wenigen Fälle von Wiedereinstellung im Bereich des Gleichstellungsgesetzes und die ebenso wenigen Fälle von Wiedereinstellung in unseren Nachbarländern zeigen, dass es genau die Möglichkeit der Wiedereinstellung selbst ist, die die Arbeitgeber davor zurückschrecken lässt, einen geschützten Arbeitnehmenden zu entlassen. Weil eine antigewerkschaftliche Kündigung einen nur schwierig zu behandelnden Vertrauensbruch darstellt, werden sich Arbeitgeber und Gewerkschaften bemühen, vorgängig eine Lösung zu finden – und so verhindern sie viele missbräuchliche Kündigungen.

sgb/pmo

Die Vernehmlassung des SGB zur Whistleblower-Gesetzgebung ist zu finden auf www.sgb.ch unter Dokumenten/Vernehmlassungen.

TOTALOPPOSITION DER ARBEITGEBER

Ganz anders als bei den Gewerkschaften tönt es bei Arbeitgeberverband, Gewerbeverband und bürgerlichen Parteien: Sie alle lehnen die Vorschläge des Bundesrats integral ab. So schreibt etwa der Arbeitgeberverband in seiner Vernehmlassung: «Dieser massive und systemwidrige Eingriff in die unternehmerische Freiheit wird strikte abgelehnt. Gerade in für ein Unternehmen wirtschaftlich schwierigen Zeiten würden

notwendige betriebsbedingte organisatorische Massnahmen (beispielsweise Kündigungen) teilweise verunmöglicht.» Und die FDP doppelt nach: «Damit werden zwei Klassen von Arbeitnehmern geschaffen: die Gewerkschafter und der Rest» und folgert lakonisch: «Der heutige Schutz vor missbräuchlicher Kündigung wegen gewerkschaftlicher Tätigkeit reicht aus.»

pmo

Gutes aus der Schweiz

«Vielen Dank, Kondukteur/innen!»

Unter dem Obertitel «Gutes aus der Schweiz» druckte «Die Wochenzeitung» in ihrer Ausgabe 51/52 zum Jahresende 2010 eine Hommage an Dinge, die «den Alltag erträglich» machen, ja «das Leben in diesem Land sogar recht angenehm» gestalten. In seinem Text unter dem Titel «Die lieben KondukteurInnen» windet Adrian Riklin den Zugbegleiter/innen ein Kränzlein. Wir danken der WoZ für das Abdruckrecht.

In unserer sogenannten Dienstleistungsgesellschaft hat sich eine professionelle Freundlichkeit etabliert, auf die ich allergischer reagiere als auf echte Unfreundlichkeit. Hergestellt und verinnerlicht wird sie in unzähligen Seminaren und Mitarbeiterschulungen. Der Hintergedanke ist immer der gleiche. Alles zielt darauf hin, ein Produkt zu verkaufen.

Kundennähe ist eine Wortbildung, die dabei immer sehr ausdrücklich betont wird. Daraus ergibt sich ein permanenter Belagerungszustand: immer und überall ein professioneller Mensch, der mir ein Produkt andrehen will. Was er dabei hinterlässt, ist vor allem eines: das Gefühl, dass ich nur so lange in-

teressant bin, wie ich ein potenzieller Kunde bin.

Doch es gibt sie noch: die echte Freundlichkeit. Als Pendler erlebe ich sie täglich in den Zügen der SBB. Wie mich Kondukteurinnen und Kondukteure darum bitten, mein GA zu zeigen, die kurze Begrüssung, der kurze Blickkontakt, der kurze Abschied, das alles kommt ungekünstelt herüber. Manchmal ergibt sich ein kleiner, humorvoller Schwatz. Es ist erstaunlich, wie viele KondukteurInnen Humor haben.

KondukteurInnen haben mich schon als Kind fasziniert. In ihren dezenten Uniformen strahlen viele von ihnen eine ganz spezielle Bescheidenheit aus, verbunden mit unspektakulärer Hilfsbe-

reitschaft. Manchmal habe ich das Gefühl, dass es sich um Berufung handelt. Vielleicht hat es damit zu tun, dass es einer der letzten Bereiche ist, in denen Menschen einen Dienst tun, der öffentlich und doch auch zwischenmenschlich ist. Vielleicht hat sich hier eine Kultur aus einer Zeit lebendig halten können, bevor Wörter wie Kundennähe erfunden worden sind. Vielleicht ist Zufahren aber auch eine der letzten Möglichkeiten, milieuübergreifend ein wenig Gemeinschaft zu erfahren. Zumindest scheint es, dass dieser Dienst vor allem Menschen anzieht, für die Begleiten mehr als Kundendienst ist, nämlich eine vornehme menschliche Aufgabe. (Nicht auszudenken, was passierte, wenn der öffentliche Verkehr ganz privatisiert würde und KondukteurInnen vor lauter Wettbewerb ihre Freundlichkeit in spektakuläre Service-demonstrationen umtauschen müssten.)

Es liegt mir am Herzen, allen Kondukteurinnen und Kondukteuren dafür zu danken, dass sie mich und viele



Es gibt sie noch, die echte Freundlichkeit: Bei den Zugbegleiter/innen.

andere Fahrgäste so freundlich durchs Leben begleiten. Der kulturelle Beitrag für das gesellschaftliche Wohl, den sie leisten, kann nicht genug

geschätzt werden. Damit verbunden ist meine Bitte an alle Fahrgäste: Seid freundlich mit den KondukteurInnen. Sie haben es verdient.

Schwerpunkte und konjunktureller Ausblick 2011 des SGB

Es braucht mehr Geld zum Leben

Die Bezüger kleiner und mittlerer Einkommen leiden seit Jahren unter starkem Lohndruck. Ihnen bleibt immer weniger Geld zum Leben.

Eine vierköpfige Familie hat heute nach Abzug von Steuern, Gebühren, Wohnkosten und Krankenkassenprämien rund 1400 Franken weniger als vor zehn Jahren. Einer Familie mit hohem Einkommen hingegen stehen über 19 000 Franken mehr zur Verfügung. Diese Berechnung legte der Schweizerische Gewerkschaftsbund an der Medienkonferenz zu seinen Jahreszielen vor.

Die Schere öffnet sich immer weiter

Die höchsten Löhne explodierten (seit 1996 hat sich die Zahl der Lohnmillionäre in der Schweiz auf über 2800 beinahe versechsfacht), während die Normaleinkommen unter Druck standen. Und die grössten Einkommen und Vermögen profitieren von Steuergeschenken von rund 7 Milliarden Franken, während die Normalverdienenden unter ständig steigenden Krankenkassenprämien und Mieten leiden.

Schutz der Rentner/innen, leistungsfähige Sozialversicherungen

Vorrangiges Ziel des SGB in den kommenden Jahren ist

es, diese Fehlentwicklung zu bekämpfen, dafür zu sorgen, dass die kleinen und mittleren Einkommen wie auch die Rentnerinnen und Rentner mehr Geld zum Leben haben, sowie die Sozialversicherungen leistungsfähig zu erhalten.

Der SGB will dies unter anderem mit diesen Vorhaben erreichen:

Mindestlohninitiative

- Start der Unterschriftensammlung für die Mindestlohn-Initiative Ende Januar: Sie schützt alle Löhne durch Mindestlöhne in Gesamtarbeitsverträgen oder einen gesetzlichen Mindestlohn von 22 Franken pro Stunde.

Schluss mit der schädlichen Währungsspekulation

- Wilde Spekulation treibt den Frankenkurs in die Höhe: Der SGB drängt darauf, dass die Banken weder auf den Franken spekulieren, noch entsprechende Anlageempfehlungen abgeben dürfen. Die Nationalbank muss gezielt intervenieren. Für die betroffenen Firmen ist ein besonderer Wechselkurs zu prüfen. Mehr als 100 000 Stellen stehen auf dem Spiel.

Es braucht Renten, die zum Leben reichen

- Konkretisierung von AHV-plus: Wer bis 5000 Franken pro Monat verdient, soll im Alter 80 Prozent davon als

AHV- und Pensionskassenrente bekommen (20 Prozent mehr als heute). Die bisher für alle Einkommenskategorien angestrebte Ersatzquote von 60 Prozent ist zu niedrig und erst für monatliche Einkommen ab 7000 Franken angemessen.

Keine Verschlechterungen der Sozialversicherungen

- Enge Begleitung der laufenden Revisionen bei IV, Krankenversicherungs-gesetz (Managed Care) und Unfallversicherung. Der SGB bekämpft Verschlechterungen wie beispielsweise höhere Selbst-behalte zu Lasten der Versicherten. SGB

Soziale Sicherheit: Änderungen 2011

2011: höhere Renten und Beiträge

Was gilt neu? Was bleibt unverändert? Ein Überblick über die wichtigsten Änderungen bei den Sozialversicherungsleistungen und -beiträgen ab 2011.

Alters- und Hinterbliebenenversicherung AHV

Im 2011 werden die AHV-Renten an die Lohn- und Preisentwicklung angepasst:

- Altersrente Minimum 1160 Franken, Maximum 2320 Franken.
- Höchstbetrag bei Ehepaaren 3480 Franken.
- Witwen-/Witwerrente 928 bis 1856 Franken.
- Waisen- und Kinderrenten 464 bis 928 Franken.

Im selben Ausmass werden auch die Hilflosenentschädigungen der AHV erhöht. Hilflosenentschädigung können AHV-Rentnerinnen oder -Rentner beantragen, die für die alltäglichen Lebensverrichtungen dauernd auf Hilfe angewiesen sind, dauernder Pflege oder persönlicher Überwachung bedürfen. Die Entschädigung beträgt bei schwerem Grad 80% der minimalen AHV-Rente (928 Franken), bei mittlerem Grad 50% (580 Franken). AHV-Bezüger/innen mit einer Hilflosigkeit leichten Grades, die noch zu Hause leben, haben neu auch Anspruch auf eine Entschädigung (232 Franken).

Der jährliche AHV/IV/EO-Mindestbeitrag Selbstständig-erwerbender und Nichterwerbstätiger wird auf 475 Franken (bisher 460) erhöht. Das Einkommen aus einer nebenberuflich ausgeübten selbstständigen Erwerbstätigkeit, das 2300 Franken im Jahr nicht übersteigt (bisher 2200 Franken), bleibt beitragsfrei. Privathaushalte und Arbeitgebende im Kulturbereich müssen auch Jahreslöhne unter 2300 Franken in jedem Fall abrechnen.

Die unglückliche 11. AHV-Revision konnte im Parlament gebodigt werden. Für das 2011 ist eine technische Revision mit den nicht bestrittenen und für den Betrieb der Versicherung notwendigen Anpassungen vorgesehen.

Invalidenversicherung IV

Analog zu den AHV-Renten steigen auch die IV-Renten: ganze Rente minimal 1160, maximal 2320 Franken, Kinderrente 474/928, Dreiviertelrenten, halbe und Viertelrenten entsprechend weniger.

Zur Entschuldung der IV wird ab 2011 die Mehrwertsteuer um 0,4% (bzw. 0,2% oder 0,1% bei den reduzierten Sätzen) erhöht. Neu beträgt diese 8% (bzw. 3,8% oder 2,5%). Es werden Einnahmen zugunsten der IV in der Höhe von 1,1 Milliarden Franken pro Jahr erwartet.

Die 5. IV-Revision ist erst seit drei Jahren in Kraft. 2011 wird das Parlament die Revision 6a beschliessen, die einschneidende Renten Anpassungen bringt und von den Rentner/innen Integrationsleistungen verlangt, ohne die Arbeitgeber in die Pflicht zu nehmen. Der Bundesrat wird 2011 die Revision 6b, welche das gesamte Rentensystem infrage stellt, dem Parlament unterbreiten.

Erwerbsersatz für Dienst Leistende und bei Mutterschaft (EO)

Der Beitragssatz für die Erwerbsersatzordnung wird um 0,2% auf 0,5% erhöht. Die Beiträge an die AHV/IV/EO belaufen sich neu insgesamt auf 10,3%. Die Erhöhung trägt den zusätzlichen Ausgaben der EO für die Mutterschaftsentschädigung Rechnung.

Berufliche Vorsorge BV

Die Grenzbeträge der beruflichen Vorsorge werden angehoben und betragen: Eintrittsschwelle (Mindestjahreslohn) 20880 Franken, Koordinationsabzug 24360 Franken, maximaler BVG-Renten-bildender Jahreslohn 83520, maximaler koordinierter Lohn 59160, minimaler koordinierter Lohn 3480 Franken.

Der Mindestzinssatz für das Jahr 2011 bleibt unverändert auf 2%. Er gilt nur für die obligatorischen Guthaben, nicht aber für ausserobligatorische Guthaben.

Die in der 1. BVG-Revision beschlossene Senkung des Umwandlungssatzes auf 6,8%

geht planmässig weiter. Für Männer mit Jahrgang 1946, die im Jahr 2011 (Alter 65 Jahre) pensioniert werden, gilt ein Umwandlungssatz von 6,95%; für Frauen mit Jahrgang 1947, die 2011 mit 64 Jahren pensioniert werden, ein solcher von 6,90%. Der Mindestumwandlungssatz gilt nur für obligatorische Guthaben. Für überobligatorische Guthaben und in umhüllenden (betriebsspezifischen) Vorsorgeplänen kann die Vorsorgeeinrichtung einen anderen Umwandlungssatz festlegen. Eine Senkung auf 6,4% konnte dank dem Referendumssieg vom 7. März 2010 verhindert werden.

Die Hinterlassenen- und Invalidentrenten der zweiten Säule werden periodisch dem Index der Konsumentenpreise angepasst. Dabei muss dieser Teuerungsausgleich zum ersten Mal nach dreijähriger Laufzeit gewährt werden. 2011 erhalten somit all jene zum ersten Mal einen Teuerungsausgleich, die seit 2007 eine Rente erhalten. Diese erhöht sich um 2,3%. Die Renten, die seit 2006 laufen, werden im selben Rhythmus wie die AHV-Renten angepasst, was einen Teuerungsausgleich von 0,3% ergibt. Renten, die vor 2006 entstanden sind, wurden letztmals auf den 1. Januar 2009 erhöht. Sie werden auf den 1. Januar 2011 nicht erhöht, weil der Septemberindex der Konsumentenpreise von 2010 tiefer ist als derjenige von 2008. Ob und, falls überhaupt, in welcher Höhe die Anpassung erfolgt, entscheidet das paritätische Organ der Vorsorgeeinrichtung, das auch über einen allfälligen Teuerungsausgleich für laufende Altersrenten befindet.

Die Vorsorgeeinrichtungen können neu für die älteren Versicherten vorsehen, dass sie, wenn sie ihr Arbeitspensum ab dem 58. Altersjahr reduzieren, ihren bisherigen versicherten Verdienst weiterführen können, und dass Versicherte, die weiterhin erwerbstätig bleiben, bis zur Vollendung des 70. Altersjahres weiterhin Beiträge an die Vorsorgeeinrichtung

ein zahlen können. Diese Massnahmen gehören zum ersten Teil der in drei Etappen umgesetzten Strukturreform in der beruflichen Vorsorge. Die zweite Etappe mit verschärften Governance-Vorschriften für Pensionskassen soll am 1. Juli 2011 in Kraft treten.

Ergänzungsleistungen EL

Die Beträge für den sogenannten allgemeinen Lebensbedarf betragen neu für Alleinstehende 19050 Franken, für Ehepaare 28575 Franken.

Krankenversicherung und Pflegefinanzierung

Die Krankenkassenprämien wurden erneut erhöht. Bei den Erwachsenen beträgt die Erhöhung im Schnitt 6,5%, bei Kindern im Schnitt 6,3%, bei jungen Erwachsenen 11,8%.

Bisher mussten allein lebende Personen bei einem Spitalaufenthalt 10 Franken pro Tag bezahlen. Der Spitalbeitrag wurde von 10 auf 15 Franken erhöht, neu müssen ihn alle erwachsenen Personen bezahlen. Keinen Spitalbeitrag bezahlen Kinder (0-18 Jahre) und junge Erwachsene (19-25 Jahre) in Ausbildung sowie Frauen bei Aufenthalt wegen Mutterschaft.

Die Finanzierung der Pflege wurde neu geregelt. Die Krankenkassen leisten künftig nur einen Beitrag an die Pflegekosten und kommen nicht mehr für die gesamten Kosten auf. Das bedeutet, dass Heimbewohnenden sowie Spitex-Kundinnen und -kunden ein Beitrag an die Kosten der Pflege in Rechnung gestellt werden kann. Dieser beläuft sich derzeit auf maximal 21.60 pro Tag im Heim (7884 Franken/Jahr) und maximal 15.95 pro Tag für Pflege zu Hause (5821.75/Jahr). Die Kantone können tiefere Beiträge festlegen. Beitragsbefreit ist man, wenn die Pflege direkt an einen Spitalaufenthalt anschliesst und ärztlich verordnet wurde.

Unfallversicherung

Die Invaliden- und Hinterlassenenrenten der obligatori-

schen Unfallversicherung bleiben 2011 gleich, weil sich seit der letzten Anpassung der Renten im Januar 2009 keine Teuerung ergeben hat.

Die UVG-Revision wird im 2011 im Ständerat behandelt, nachdem der Nationalrat sie abgelehnt hat.

Arbeitslosenversicherung ALV

Eine Beitragserhöhung von 0,2% auf 2,2% trifft Einkommen bis 126000 Franken (10500 Monatslohn). Auf Einkommensanteilen zwischen 126000 und 315000 Franken wird ein Solidaritätsprozentsatz erhoben. Die Beiträge werden hälftig von Arbeitgebenden und Arbeitnehmenden getragen.

Die Leistungskürzungen, die das neue Gesetz vorsieht, sollen auf den 1. April 2011 in Kraft treten. Angesichts der nach wie vor hohen Arbeitslosigkeit verlangt der SGB eine Verschiebung der AVIG-Inkraftsetzung.

Familienzulagen

Per 2011 wird das neue Familienzulagenregister in Betrieb genommen, in dem zentral alle zulagenberechtigten Kinder und Jugendlichen beziehungsweise ihre Familien registriert sind. Gemäss Schätzung werden bei Inbetriebnahme des Registers rund 1,7 Mio. Kinder und Jugendliche registriert sein, für die eine Familienzulage ausbezahlt wird. Zu den geltenden Ansätzen siehe Website des BSV (www.bsv.admin.ch).

Gebundene Vorsorge (Säule 3a)

Der maximal erlaubte Steuerabzug beträgt 2011 6682 Franken für Personen, die in der beruflichen Vorsorge versichert sind, 33408 Franken für Personen ohne Pensionskasse.

Militärversicherung

Die Renten der Militärversicherung werden um 3,2% erhöht, wenn die Rente 2008 oder früher festgelegt wurde. Renten mit Spruchjahr 2009 werden um 0,9% erhöht. Die übrigen Renten werden infolge schwacher Teuerung nicht angehoben.

Zusammenstellung: Doris Bianchi, geschäftsführende Sekretärin SGB

Das Bahnland Schweiz vor 150 Jahren

Vom Wasser auf die Schiene

Wir stehen am Anfang des Jahres 1861 und schauen zurück, was sich alles getan hat im Jahr davor in Sachen Bahnbau. Und das war wahrlich die hohe Zeit der Bahnpioniere im westlichen Teil des Landes.

Kurz vor der Jahresmitte, im Juni, wuchsen in Basel das deutschschweizerische und das französische Bahnnetz zusammen. Dazu wurde die Linie von Strassburg her ab dem bisherigen Endbahnhof auf dem Schellenmätteli (im St.-Johann-Quartier) bis zum Centralbahnhof verlängert. Dieser neu gebaute Bahnhof wurde auch Ausgangspunkt für die Linie

nach Liestal–Olten. Damit hatte der ursprüngliche Endbahnhof dieser Linie auf der Luftmatt (Ecke Lange Gasse/Engelgasse) ebenfalls ausgedient. Die beiden alten Endbahnhöfe wurden abgetragen.

Ein ebenso bedeutsamer Brückenschluss wie jener zwischen Frankreich und der Schweiz konnte am 3. Dezember 1860 am Bielersee gefeiert werden. Zuvor endete nämlich eine Reise von Genf/Lausanne/Neuenburg Richtung Deutschschweiz in Frienisberg, einem provisorischen Bahnhof bei Le Landeron. Hier hiess es umsteigen aufs Dampfschiff, das die Reisenden nach Nidau brachte. Von dort führte eine provisorische, 840 Meter lange

Bahnstrecke nach Biel/Bienne und bot so Anschluss ans schon fertiggestellte Bahnnetz. Die neue Linie zwischen Seeufer und Rebbergen ersparte den Passagieren das bisherige Umsteigen zwischen Bahn, Schiff und Bahn. Damit war natürlich das erwähnte kurze Gleisstück in Nidau überflüssig und wurde nach bloss gut zwei Betriebsjahren wieder zurückgebaut.

Profiteure: «nos compatriotes»

Auffallend ist (siehe Grafik), dass in diesem Jahr der Bahnbau nur in der westlichen Schweiz vorankam, so am 10. Mai 1860 von Martigny nach Sion. Eine Linie, die von der damaligen Bahngesellschaft «Ligne d'Italie» betrieben

wurde und heute Teilstück der internationalen Bahnverbindung durchs Wallis bildet.

Im Juli ging dann die Bahnstrecke von Bern nach Balliswil, einem provisorischen Bahnhof zwischen Düdingen und dem Saanengraben, in Betrieb. Dieses Bahnhofprovisorium sollte zwei Jahre später wieder verschwinden, als mit dem Grandfey-Viadukt der Brückenschlag nach Freiburg gelang und der Bahnbau auch von Lausanne her über Oron die Saanestadt erreichte.

Ebenfalls im Juli 1860 wurde zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds die Lücke zwischen Les Hauts-Geneveys und Convers geschlossen sowie die Strecke von Auvernier

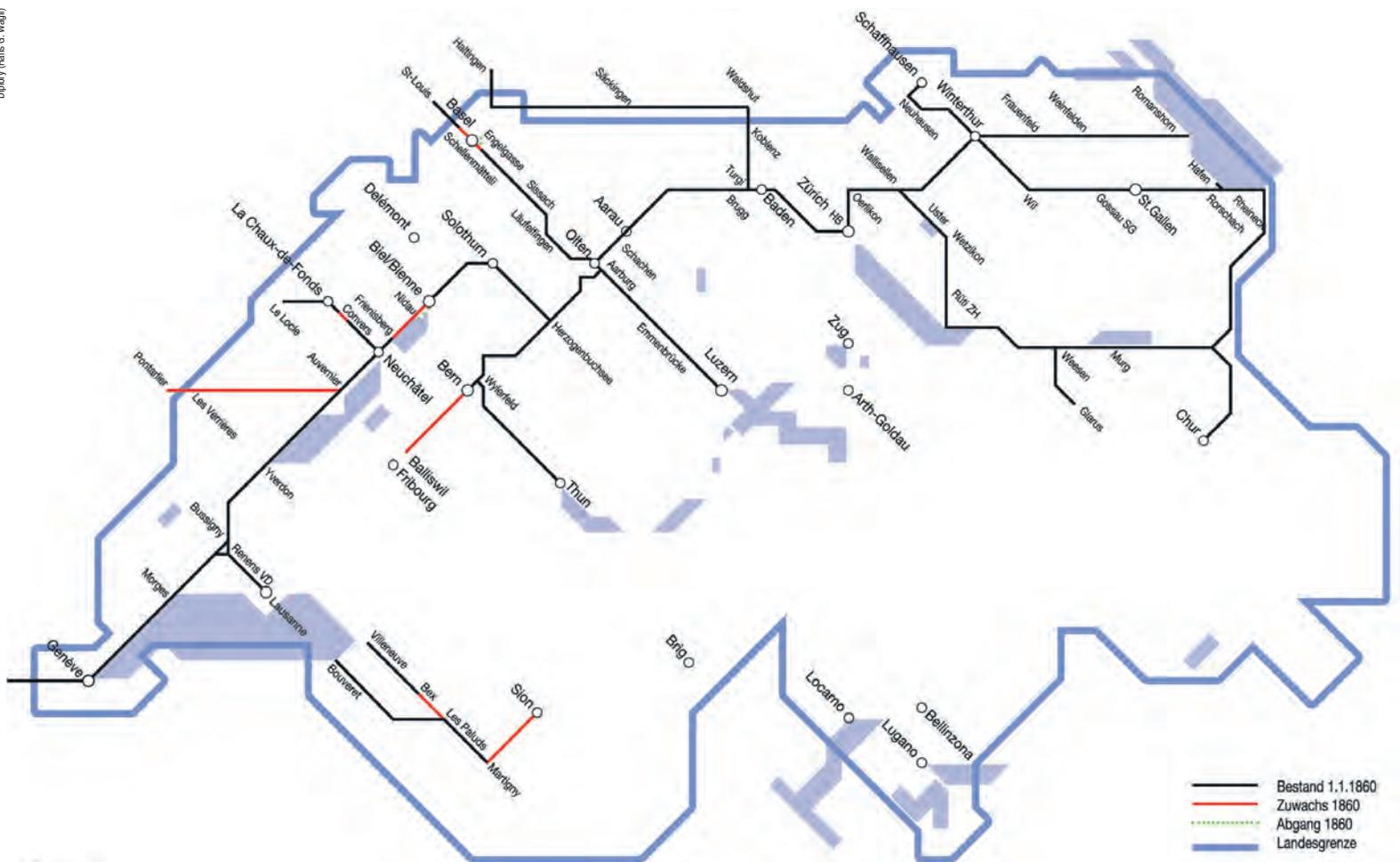
über Les Verrières nach dem französischen Pontarlier in Betrieb genommen. Damit wurden die Neuenburger Berge und Paris mit der Bahn erreichbar.

Am 1. November 1860 schliesslich folgte die Eröffnung der zweieinhalb Kilometer messenden Strecke Bex–Les Paluds (kurz vor St-Maurice). Damit kam die physische Vereinigung mit der im Jahr zuvor eröffneten Linie von Bouveret her zustande.

Für unsere westschweizerischen Zeitgenossen, die sich beim Ausbau des Bahnnetzes benachteiligt fühlen, mag es ein schwacher Trost sein: Immerhin vor 150 Jahren waren «nos compatriotes» die grossen Profiteure des Bahnbooms.

Johannes von Arx

Diplon / Hans C. Wägli



© Diplon

Die Karte zeigt die Fortschritte des Schienennetzes Schweiz im Jahr 1860. Im Jura wurden neue Linien nach Pontarlier und La Chaux-de-Fonds eröffnet und am Bielersee die West-Ost-Verbindung durchs Mittelland vollendet. Die Alpen dagegen blieben weitgehend unerschlossen: Nur im Rhonetal konnte die Bahn weiter vorrücken.



„Mit dem Hauptsitz in der Schweiz, SBB Cargo als Mehrheitseignerin und dem Einkauf der Leistungen innerhalb des Konzerns wurden wesentliche SEV-Forderungen erfüllt. Jetzt gilt es, die Arbeitsplätze langfristig zu sichern.“

SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn, Leiter Cargoteam

SBB Cargo International hat Anfang Jahr den Betrieb aufgenommen

Letzte Chance für SBB Cargo

Die gemeinsame Tochter von SBB Cargo und Hupac konzentriert sich auf das Führen von Zügen des Kombinierten Verkehrs und konventioneller Ganzzüge für Grosskunden zwischen Deutschland und Italien. Und sie soll möglichst «schlank» werden. So will SBB Cargo im internationalen Geschäft endlich aus den roten Zahlen herauszukommen. Misslingt dies, wird eine Anlehnung an eine ausländische Bahn kaum zu vermeiden sein. Damit gäbe es im Gütertransit keine unabhängige Schweizer Bahn mehr. Dennoch ist für den SEV klar: Es darf nicht auf dem Rücken des Personals gespart werden!

Am neuen Eisenbahnverkehrsunternehmen ist die SBB Cargo AG zu 75% beteiligt und die Hupac AG zu 25%. Letztere ist auf der Nord-Süd-Achse der führende Operateur für Kombinierten Verkehr. «Mit der neuen Gesellschaft soll die jahrzehntelange Partnerschaft der beiden Unternehmen vertieft werden», teilten die Muttergesellschaften am 5. Juli 2010 mit. «SBB Cargo bringt Traktionsressourcen und bahntechnisches Know-how ein, während Hupac über eine europaweite Marktpräsenz verfügt und einen wichtigen Teil des Transportvolumens beisteuert.»

«Im Hinblick auf den Gotthard-Basistunnel müssen die zwei stärksten Schweizer

Akteure ihre Kräfte bündeln», erklärte Hupac-Verwaltungsratspräsident Hans-Jörg Bertschli am 5. Juli. «Nur so haben wir Chancen, dem Druck ausländischer Bahnen aktiv eine eigene Lösung entgegenzusetzen.» Der Leiter von SBB Cargo, Nicolas Perrin, unterstrich: «Mit SBB Cargo International schaffen wir einen starken Player auf dieser Achse, unterstützen die Verkehrsverlagerung und tragen zum Wachstum des Wirtschaftsstandorts Schweiz bei.» Bis 2013 solle die Unternehmung profitabel werden.

Produktivitätssteigerung und Abbau von rund 150 Stellen

Betont wurde an der Medienkonferenz aber auch die Neutralität von SBB Cargo Inter-

national gegenüber allen Kunden und das Kostenbewusstsein bei hoher Qualität: «Mit einer auf ausgewählte Relationen bezogenen Optimierung der Ressourcen und der Halbierung der Strukturkosten soll die Kostenführerschaft im KV-Segment erreicht werden. Als Schweizer Firma wird die Qualität einen hohen Stellenwert haben.»

Die Gründung einer «schlanken» Tochter zusammen mit einem starken Partner der Verladerschaft strebte SBB Cargo deshalb an, weil sie im internationalen Geschäft nicht aus den roten Zahlen herauskam angesichts des intensiven Wettbewerbs mit anderen Bahnen und den Strassentransporteurern. Die Transportpreise ste-

hen unter starkem Druck, die Margen für die Traktionäre sind gering.

Deshalb will SBB Cargo International in Deutschland und Italien nach einer Übergangsfrist keinen Einzelwagenladungsverkehr mehr anbieten, sondern sich darauf konzentrieren, für Grosskunden KV- und konventionelle Ganzzüge zu führen (Traktionsleistungen): für Operateure wie die Hupac, Bahnspeditionen und andere Bahnen, Autospediteure und Firmen mit genügend Transportvolumen für ganze Züge, zum Beispiel aus der Stahlbranche. Zudem fährt SBB Cargo International Züge der Rollenden Autobahn von RALpin.

«Kernelement der Unternehmensstrategie ist die Erhöhung der Produktivität von Lokomotiven und Lokführern», hiess es in der Medienmitteilung vom 5. Juli. Erreicht werden solle dies «über ein vertaktetes Produktionssystem mit hohen Lokumläufen und reduzierten Standzeiten sowie über die Konzentration auf aufkommensstarke Relationen».

Vor allem aber wolle man in der Verwaltung und Administration Kosten (bzw. Stellen) sparen, wurde weiter gesagt, namentlich durch «indirekten Vertrieb» an Endkunden durch Operateure. Den Stellenabbau gegenüber der bisherigen Organisation veranschlagte Nicolas Perrin an der Medienkonferenz auf rund 150 Vollzeitstellen.

Der SEV bedauert den massiven Stellenabbau und pocht auf sozialverträgliche Lösungen für die Betroffenen. «Die erneute Zäsur und Neuorganisation des Güterverkehrs muss jetzt zu einer langfristigen Stabilität der Mitarbeitenden in deren neuen Arbeitsbereichen führen», fordert SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn. «Diese Sicherheit ist Grundlage, damit der erforderliche Effort geleistet werden kann, um den «Turnaround» zu schaffen.»

Produktion im Ausland

SBB Cargo International produziert in Deutschland und Italien mit dem Personal der bisherigen Cargo-Töchter SBB Cargo Deutschland und SBB Cargo Italia. Diese Tochtergesellschaften wurden auf Anfang Jahr als Produktionsgesellschaften in die SBB Cargo International integriert. «Sie mieten bei Bedarf zusätzliches Personal an», erklärte die Medienstelle von SBB Cargo gegenüber *kontakt.sev*.

Die heutigen Lokführerdepots von SBB Cargo International befinden sich in Offenburg, Karlsruhe, Brescia, Milano, Ponte Chiasso, Domodossola, Gallarate, Novara und Torino. Der Personalstandort Offenburg soll «mittelfristig» in den Raum Mannheim verlegt werden.

SBB Cargo International verfügt über keine eigenen Lokomotiven, sondern mietet bei SBB Cargo rund 110 Streckenloks an, «darunter insbesondere auch moderne

INFO

Zahlen zu SBB Cargo International

Mit der Auslagerung des Auslandsgeschäfts in die neue, «schlanke» Tochter SBB Cargo International baut SBB Cargo rund 150 Stellen ab. 2009 waren bei SBB Cargo im Jahresmittel rund 3700 Mitarbeitende tätig (gemäss Geschäftsbericht). Zahlen zu SBB Cargo für 2010 würden mit dem Geschäftsabschluss Anfang April veröffentlicht, erklärte die Medienstelle auf Anfrage. SBB Cargo International beschäftigt zurzeit rund 600 Mitarbeitende auf zirka 540 Vollzeitstellen. Davon sind rund 160 Stellen in Deutschland, 280 in Italien und 100 in der Schweiz. 2011 sollen unter der Flagge der neuen Güterbahn über 30 000 Züge fahren, das heisst knapp 700 Züge pro Woche. Davon sollen etwa 25% konventionelle Ganzzüge sein und 75% Züge des Kombinierten Verkehrs. Fi



SBB Cargo International konzentriert sich auf den Transit zwischen Deutschland und Italien. Zentraler Drehpunkt des Produktionskonzeptes ist Basel.

DOSSIER

Beim Kombinierten Verkehr (hier am Gotthard) transportiert die Bahn Container, Wechselbehälter und Sattelaufleger von Terminal zu Terminal. Der KV spielt im Transit zwischen den Nordseehäfen und Norditalien eine Schlüsselrolle – und somit auch für SBB Cargo International.



Mehrsystemloks für den grenzüberschreitenden Einsatz», wie die Medienstelle präzisierte. Zu einem späteren Zeitpunkt sei der Kauf von eigenen Loks denkbar.

Vorläufig keine eigene Produktion in der Schweiz

Im Transit durch die Schweiz beauftragte SBB Cargo International in einer ersten Phase ihre Mutter SBB Cargo mit sämtlichen Transportleistungen, da sie zurzeit in der Schweiz noch nicht als eigenes Eisenbahnverkehrsunternehmen zugelassen sei, so die Medienstelle weiter. Die Zulassung werde frühestens im Sommer 2011 vorliegen. Danach könne SBB Cargo International in der Schweiz auch selber Transportleistungen erbringen, werde aber vorerst Lokpersonal bei SBB Cargo anmieten. Erst in einer späteren, dritten Phase sei angedacht, in der Schweiz eigenes Lokpersonal einzusetzen.

Fortsetzung auf Seite 14

Wechsel nach Olten: Markus Rüegegger ist zuversichtlich



20

Im Jahr 1983 trat Markus Rüegegger (45) nach der Verkehrsschule 18-jährig in die SBB ein. Er machte die Betriebsdisponentenlehre und arbeitete auf rund 20 Bahnhöfen vor allem im Fahrdienst, u. a. in Zug, Göschenen, Versoix GE, Luzern, Bellinzona und Basel. Im Jahr 2001 wechselte er als Fachspezialist zu SBB Cargo in Basel.

Heute arbeitet er als Schichtleiter bei der Cargo-Leitzentrale (CLZ) Basel, die rund um die Uhr dafür sorgt, dass die Cargo-Züge möglichst pünktlich rollen – in Zusammenarbeit mit den Zugverkehrsleitern von Betriebsleitzentralen und Bahnhöfen und mit den Lokführern. Eingreifen müssen die Disponenten vor al-

lem bei Problemen wie Zugverspätungen, fehlenden Ressourcen und Betriebsstörungen.

Wie alle von der Auslagerung des Geschäftsbereichs International betroffenen Mitarbeitenden der Cargo-Zentrale Elsassertor (ETOR) in Basel wurde Markus Rüegegger letztes Jahr aufgefordert, sich für eine neue Stelle bei SBB Cargo International oder bei der SBB Cargo AG (Schweiz) zu bewerben. Im Dezember erhielt er den Bescheid, dass er bei SBB Cargo International eine ähnliche Funktion wie bisher ausüben kann.

Voraussichtlich auf den 1. Juli 2011 wird er nach Olten in den Hauptsitz der neuen Firma umziehen, sofern bis dann die Arbeitsplätze mit der ganzen Informatik bezugsbereit sein werden. Einen neuen Arbeitsvertrag hat er noch nicht erhalten.

Betriebliche Mitsprache

Bei den ab März geplanten GAV-Verhandlungen wird Markus Rüegegger als Arbeitnehmervertreter mit dabei sein. Er gehört seit 2007 der Personalkommission des ETOR in Basel an und ist seit Anfang Jahr auch im provisorischen Peko-Ausschuss für SBB Cargo International. Die eigentliche Peko kann erst gewählt werden, wenn sie im noch fehlenden GAV verankert ist. Markus Rüegegger hofft, dass die Peko bei der Gestaltung der Arbeitsplätze, der Räumlichkeiten und Touren, bei der Parkplatzbewirtschaftung usw. rechtzeitig mit einbezogen wird.

Der neue Arbeitsort Olten ist nach Einschätzung von Markus Rüegegger für die Mehrheit der Mitarbeitenden recht gut gelegen, besonders natürlich für jene, die bisher aus dem Mit-

telland nach Basel gependelt sind. Für andere wird der Arbeitsweg länger, bleibt aber in der Regel erträglich.

Markus Rüegegger selbst, der mit seiner Familie im Fricktal in Sisseln AG (bei Stein-Säckingen) wohnt, wird mit dem Auto statt 25 neu etwa 40 Minuten brauchen und mit dem öV etwa doppelt so lang. Deshalb und weil der Schichtwechsel zwischen Nacht- und Frühdienst um 4 Uhr morgens stattfindet, wird er künftig mehrheitlich mit dem Auto zur Arbeit fahren.

Grundsätzlich ist Markus Rüegegger optimistisch, dass die Cargo-Tochter dank den schlanken Strukturen, rationellen und optimierten Abläufen, einheitlicheren Informatiktools sowie ihrer hohen Kompetenz bald schwarze Zahlen schreiben wird. *Fi*

Fortsetzung von Seite 13

In der Schweiz beschränkt sich das Personal von SBB Cargo International also vorläufig auf die Mitarbeitenden des Hauptsitzes. Zurzeit erfolgen Vertrieb, Angebotsplanung, Kundenbetreuung, Zugdisposition, Leitung von Produktion und Human Resources usw. noch vom Sitz von SBB Cargo in Basel aus, doch im Laufe des Frühjahrs ist der Umzug nach Olten vorgesehen. Dort sind vorerst rund 100 Vollzeitstellen geplant. Diese Stellen sind laut der Medienstelle zu einem grossen Teil mit Mitarbeitenden von SBB Cargo besetzt worden. Aber auch Mitarbeitende aus anderen SBB-Bereichen, insbesondere von SBB Personenverkehr und Infrastruktur, sowie teilweise von ausserhalb der SBB seien rekrutiert worden. Bis Juni soll ein GAV für das neue Unternehmen ausgehandelt werden – siehe nebenstehendes Interview.

Für die Lokführer von SBB Cargo in der Schweiz, die für SBB Cargo International fahren, ändert sich vorerst vertraglich nichts: Sie bleiben dem GAV SBB Cargo unterstellt. Die Depots auf der Nord-Süd-Achse in der Schweiz würden beibehalten, teilte SBB Cargo am 5. Juli mit. Auch wolle sie in der Zentralschweiz und im Tessin die Lokführerbestände im heutigen Umfang belassen.

Neues Traktionskonzept

Allerdings fährt SBB Cargo International «vermehrt nach dem Territorialprinzip», präzisierte die Medienstelle. «Wechselpunkte sind Basel, Bellinzona, Chiasso und Dommo. Natürlich gibt es auch teilweise Wechsel innerhalb eines Landes und punktuelle Ausnahmen, zum Beispiel Touren aus Italien bis nach Bellinzona oder von Arth-Goldau bis Mannheim.»

Die Innerschweizer Lokführer hätten sich dafür gewehrt, weiter nach Deutschland zu fahren, um ihre Deutschland-Lizenz behalten zu können, sagt Dominik Baumberger vom Zentralvorstand des Unterverbands LPV. Dies besonders im Hinblick auf die Eröffnung des Gotthardbasistunnels, denn was SBB Cargo danach mit den Innerschweizer Standorten vorhaben, stehe in den Sternen.

Markus Fischer

Der SEV will für die Mitarbeitenden von SBB Cargo International raschmöglichst einen GAV abschliessen

«Ziel ist ein Vertrag bis Ende Juni»

Beim SEV ist für SBB Cargo und deren neue Tochter Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn zuständig. Was sagt er zur Auslagerung des internationalen Geschäfts und zu den Auswirkungen fürs Personal?

kontakt.sev: SBB Cargo lagert den internationalen Ganzzug- und den kombinierten Verkehr in eine Tochtergesellschaft aus. Wie steht der SEV dazu?

Philipp Hadorn: Die anhaltenden Restrukturierungen der vergangenen Jahre haben eher Verunsicherung bei den Mitarbeitenden als Erfolg gebracht. SBB Cargo stand schlichtweg derart unter Handlungsdruck, dass eine erneute Veränderung durchgesetzt werden musste. Das anhaltende Verfehlen eigener Ziele zwang sie dazu. Mit der Festlegung des Hauptsitzes in der Schweiz und von SBB Cargo als Mehrheitseignerin sind wesentliche Kriterien für eine positive Grundhaltung zum vorliegenden Projekt erfüllt.

SBB Cargo International soll mit einem Minimum an Personal und Rollmaterial auskommen. Sie will bei der Mutter Lokführer und Loks anmieten oder Leistungen einkaufen. Werden da Lasten an den Konzern abgeschoben?

Nein, eher werden nicht mehr alle Lasten des Konzerns solidarisch mitgetragen. Effektiv versucht SBB Cargo International, mit schlanker Struktur das neue, angepasste Angebot auf dem Markt zu positionieren. Es war eine wesentliche gewerkschaftliche Forderung, dass die neue Unternehmung die Leistungen innerhalb des Konzerns einkauft und nicht bei Dritten. Vom Know-how her wären sowieso kaum Alternativen möglich.

Inzwischen ist bekannt, mit welchen rund 100 Mitarbeitenden in der Schweiz gestartet wird. Was geschieht mit den Leuten des bisherigen Cargo-Geschäftsbereichs International, die nicht dabei sind?

Bei der bisherigen SBB Cargo



Philipp Hadorn: «Eine gelebte Sozial- und Vertragspartnerschaft bedeutet für die Unternehmung keine Fessel.»

waren zahlreiche Mitarbeitende nicht ausschliesslich für einen Geschäftsbereich wie den Bereich International zuständig, sondern für mehrere. Mitarbeitende, die sich auf eine Stelle bei SBB Cargo International beworben haben, aber nicht zur neuen Stelle kamen, bleiben bei SBB Cargo. Dort ist der Prozess der Aufgaben- und Stellenbereinigung noch im Gang.

Erst ab März soll ein GAV für SBB Cargo International ausgehandelt werden.

Warum diese Verspätung?

Die GAV-Story bei SBB Cargo International hat schon mehrere Kapitel und ist noch nicht fertig geschrieben. Zuerst weigerte sich der Konzern, der neuen Unternehmung eine generelle GAV-Pflicht aufzuerlegen. Der Protest mit einer Petition der Mitarbeitenden und einem Unterbruch der mit dem Konzern laufenden GAV-Verhandlungen im letzten Juni brachte eine Wende: Am 2. Juli vereinbarten SBB und Gewerkschaften, dass ein GAV auch für die neue Unternehmung «Standard» zu sein habe. Diese sah sich aber vor der Besetzung der Geschäfts- und der HR-Leitung noch ausserstande, mit den Verhandlungen zu beginnen. Einerseits ist dies nachvollziehbar, andererseits blieb dabei die zugesicherte Klärung offener Punkte aus dem Konsultationsverfahren auf der Strecke. Dies ist ein Verstoß gegen die Vereinbarung und bedarf noch einer Bereinigung. Nun sind die Verhandlungstermine festgelegt. Ziel ist, bis Ende Juni ein Vertragswerk zu schaffen.

Welche Punkte sind aus dem Konsultationsverfahren noch offen und zu bereinigen?

Details zum Anspruch auf gewünschte oder erforderliche Weiterbildungen, Umschulungen, Umplatzierungen und Frührenten sind noch nicht geklärt. Offen ist auch, ob allen Mitarbeitenden gleichwertige und zumutbare Arbeitsstellen angeboten werden können (bezüglich Dienort, Funktion und Anforderungsniveau).

Welche Anstellungsbedingungen gelten für die Beschäftigten, bis ein GAV vorliegt?

Ein Grossteil der Mitarbeitenden kommt aus dem SBB Cargo-GAV 3. Dieser gilt für sie während der 12-monatigen Nachwirkungsfrist weiter. Für die einzelnen neuen Mitarbeitenden, die ausserhalb der SBB rekrutiert wurden oder aufgrund der Funktion nicht unter den Geltungsbereich eines GAV fallen, hat die Unternehmung einseitig ein Personalreglement in Kraft gesetzt.

Warum ist ein rascher GAV-Abschluss wichtig?

Ein GAV ist Eckpfeiler einer vertraglichen Sozialpartnerschaft. Unterschiedliche arbeitsrechtliche Grundlagen (OR/Personalreglement, GAV-Nachwirkungsfrist) sind dem Aufbau einer neuen Unternehmenskultur hinderlich.

Was sind die Knackpunkte bei den GAV-Verhandlungen?

Noch wurden keinerlei Positionen ausgetauscht. Wichtig ist, dass der neue GAV punk-

to Qualität und Inhalt den Standard des GAV SBB/SBB Cargo nicht unterbietet. Im Weiteren soll und darf die junge Unternehmung zur Kenntnis nehmen, dass für sie eine gelebte Sozial- und Vertragspartnerschaft keine Fessel bedeutet, sondern eine sinnvolle Vereinheitlichung und Vereinfachung ihrer Arbeitsbedingungen bringt, indem diese transparent und kollektiv geregelt werden – im Interesse der Beschäftigten und der Unternehmung.

Beim übrig gebliebenen Geschäftsbereich Schweiz von SBB Cargo sind Restrukturierungen vorgesehen, vorerst beim Overhead und später beim Wagenladungsverkehr. Hat der SEV dazu schon genauere Informationen erhalten?

In den kommenden Monaten werden wir zu den Folgen der Auslagerung für SBB Cargo konsultiert. Als Gewerkschaft werden wir – wie gewohnt – die seitens Unternehmung beabsichtigten konkreten Veränderungen mit unseren Mitgliedern analysieren und gemeinsam unsere Stellungnahme erarbeiten.

Wie beurteilt der SEV diese Restrukturierungen, was ihre Sozialverträglichkeit betrifft?

Mit NOA, NOA-Prävention und der neuen Jobbörse gibt es zweckmässige Instrumente, die sozialverträgliche und entwicklungsfördernde Lösungen ermöglichen. Die Erarbeitung und die konkrete Umsetzung der individuellen Lösungen ergeben für die Betroffenen aber oft schwierige Situationen.

Fragen: FI

DER SEV – DEINE GEWERKSCHAFT AUCH IM ELSÄSSERTOR UND IN OLTEN

In den kommenden Wochen erhalten alle Cargo-Mitarbeitenden, die in die neue Unternehmung SBB Cargo International übertreten, vom SEV ein Schreiben. Wir wollen bei den tiefgreifenden Veränderungen und den GAV-Verhandlungen mit den Direktbetroffenen in engem Kontakt sein, denn gerade in derartigen Situationen können wir als starke Gewerkschaft gemeinsam viel erreichen. Dabei ist ein hoher Organisationsgrad hilfreich. Folglich gilt es auch den noch nicht organisierten Mitarbeitenden den Sinn und Zweck des SEV zu erklären und die Vielzahl seiner Dienstleistungen vorzustellen. Vertreter/innen des SEV und der Unterverbände SBV und VPV werden auch vor Ort Informationen an die Mitarbeitenden im Elsassertor und in Olten abgeben und ihnen für Fragen zur Verfügung stehen. Wir freuen uns auf die persönliche Begegnung! *Cargoteam SEV, SBV und VPV*

■ VPV Zürich

Geselliger und gemütlicher Ausklang im VZB-Tram

Präsident André Mathez konnte am 9. November die Herbstversammlung vor über 50 Mitgliedern eröffnen. Wie immer gab es einen informativen und einen geselligen Teil. Informiert wurde zum neuen GAV bzw. neuen Lohnsystem Toco. Hier geben sicher in Zukunft die Einstufungen nach Toco noch zu Diskussionen Anlass, erfahren doch die Mitar-

beitenden erst im Mai, welche Konsequenzen Toco auf den individuellen Lohn hat. Auch steht der Entscheid des Nationalrates zur Pensionskassenfrage noch aus (der Ständerat hat am 7. Dezember 2010 einem Beitrag zur Sanierung in der Höhe von 1,148 Milliarden Franken zugestimmt).

Es konnten dieses Jahr drei Mitglieder für 40 Jahre

und zwölf Mitglieder für 25 Jahre SEV-Treue geehrt werden. Der Präsident ermahnte aber die Anwesenden: «Es ist ja sehr schön, langjährige Mitglieder in den SEV-Reihen zu haben, aber wo bleibt der Nachwuchs?»

Beim geselligen Teil konnten sich die Mitglieder bei einem Abendessen im VBZ-Tram 1802 (Essmeralda) austauschen. *am*

■ PV-Chor Winterthur-Schaffhausen

«Welch verborgene Talente doch der Chor besitzt!»

Der Nachmittag des 16. Dezembers war der Jahresschlussfeier gewidmet. Ein aufgestelltes Publikum bevölkerte den festlich geschmückten Saal des Restaurants Löwengarten.

Zur Einstimmung liess die hauseigene Musikgruppe «Zugluft» unter der straffen Leitung von Karl Schmid flotte Melodien erklingen, und sogleich war ein guter Kontakt zu den Gästen hergestellt. Die von der Dirigentin Anita Nydegger ausgewählten Lieder erfüllten in schöner Harmonie den Raum und die Begrüssungsworte, verbunden mit dem Jahresrückblick von Präsident Felix Sigg, liessen die Erlebnisse nochmals aufleben. Wie treffend er das umsetzte, war dem Applaus zu entnehmen. Er gedachte

auch der verstorbenen Freunde mit einer stillen Minute der Besinnung, umrahmt vom Lied «Ode an Gott».

«Fix und Fox» bringen gute Laune

Jakob Rohr trat mit der Violine in Aktion und liess wehmütige Weisen aus Russland erklingen, die stille Weite der tief verschneiten Taiga war direkt spürbar. Der Chor der Herren wurde bewundert und Lieder wie «Lebe, liebe, lache» oder «Wunderbar» erhielten verdienten Applaus. Das lustige Schwyzerörgeli-Duett «Fix und Fox», sprich Sigg und Schilling, brachte noch mehr gute Laune und Schunkeln ohne Ende. Ernst Dellenbachs Panflöte seufzte die «Hymne de l'amour» und Pulcas «Clair de Lune» in die Herzen des Publikums, wofür er ein grosses Bravo erntete. Welch verborgene Talente doch dieser Chor besitzt! Auch die «Zugluft» liess sich nicht lumpen. Das «Feuer der Sehnsucht», ein Chanson

aus «My Fair Lady» und der Zuruf «Hello Dolly» erfreuten die Versammelten und liessen sie hie und da jemandem mitsummen. Anita Nydegger getraute sich, das «Adeste Fideles» von Händel als Solopart vorzutragen.

Danach folgten noch diverse Ehrungen und Dankeschön mit Blumenübergaben. Am Ende sangen alle ein unbekanntes Weihnachtslied, in dem es heisst: «Ich hab nur ein wenig von Weitem geguckt, da hat mir das Herz schon vor Freude geguckt...» – wenn das nicht berührt!

Singen macht Freude und bringt Freunde

Mit Genuss wurde dann das Nachtessen verspeist. Dieser Nachmittag war wie schon so oft ein Zusammensein, bei dem Freude, Frohsinn und Besinnlichkeit nicht zu kurz kamen. Und nehmen wir uns zu Herzen: Musik und Singen macht Freude und bringt Freunde.

L. Kessler

■ Unterverbände VPV und SBV

Grundlagen für Fusion erarbeitet

Am 10. Januar trat die Arbeitsgruppe VPV/SBV bereits zum sechsten Mal zusammen, um die Grundlagen für eine Fusion der beiden Unterverbände zu erarbeiten.

Bislang waren insgesamt sieben verschiedene Varianten für eine Vereinigung studiert worden. So verschieden sie auch waren, so kristallisierte sich doch immer wieder das gleiche Grundmuster heraus: Entweder organisiert man die neue Organisation nach einer Branchenstruktur (z.B. Verkauf, Betrieb, Administration, usw.) – oder man baut, nach klassischem SEV-Muster, die Sektionen nach ihrer geografischen Ausdehnung auf. An der jüngsten Sitzung, wie üblich von Rolf Feier präsiert, komprimierte man die noch verbliebenen vier Modelle auf zwei: Das eine, dessen Sektionen geografisch ausgerichtet sind, baut auf eine teilprofessionalisierte Sektionsleitung. Dieses erlaubt,

mehr Zeit für die Mitgliederbetreuung zu investieren. Zudem kommt es mit einem relativ schlanken Milizapparat aus; dafür zählen die Sektionen tendenziell eher mehr Mitglieder als heute. Das zweite Modell orientiert sich an den Divisionen der SBB und organisiert die Mitglieder primär nach den Branchen, in denen sie arbeiten und erst sekundär nach den Regionen. Diese Lösung hat den Vorteil, dass die Wege zu den Ansprechpartnern der SBB schlanker sind, doch erfordert sie mehr Milizkräfte in der Fläche. Weil man hier mehr Sektionen schafft, sind diese auch kleiner als beim «Profi-Modell». Beide Entwürfe gehen von einem Vollzeit-Zentralpräsidium aus.

Nun geht es darum, die Kosten dieser beiden Varianten einmal auszurechnen und die eher noch groben Skizzen zu verfeinern, damit den Delegierten der beiden Unterverbände im Mai zwei ausgereifte Lösungen zur vertieften Diskussion präsentiert werden können. *Sh*

■ ZPV Calanda

Die Zugreinigung in Arosa sorgt für Gesprächsstoff

Präsidentin Sabine Marugg begrüsst alle zur Herbstversammlung in Chur. Mit einer Schweigeminute wurde eines verstorbenen Kollegen gedacht.

Nach Sabine Maruggs Informationen über Vergangenes und Bevorstehendes bestritt Roger Tschirky als Koordinator und Peko-Vertreter den grössten Teil des Abends. Die lange Liste der Pendenzen lässt nur erahnen, wie viel Zeit er investiert, um die Interessen des Zugpersonals

zu vertreten. Die anwesende Leiterin ZP Nord stellte sich der Diskussion über die Zugreinigung in Arosa.

Die Versammlung beschloss, über den Antrag betreffend den Ausschluss der Vorgesetzten ab Stufe Leiter Abteilung Zugpersonal aufwärts von den Versammlungen schriftlich abzustimmen.

Mit dem Hinweis auf die Hauptversammlung im Februar beendete Sabine Marugg die angeregte Versammlung.

Martha Knupp



VORANZEIGE KONGRESS 2011

76. Kongress SEV Dienstag, 24. Mai 2011, in Bern

Traktanden

1. Kongresseröffnung
2. Mandatsprüfung
3. Wahl der Stimmenzählenden und des Tagungssekretärs
4. Beschlussprotokoll des 75. ordentlichen Kongresses vom 19./20. Mai 2009 in Bern
5. Referat des Präsidenten SEV
6. Sozialbericht SEV 2011
7. Anträge der Geschäftsprüfungskommission (GPK)
8. Neues Leitbild für den SEV
9. Wahlen

- 9.1. Vorstandspräsident/-in
- 9.2. Vorstandsvizepräsident/-in
- 9.3. Mitglieder Geschäftsprüfungskommission SEV (GPK SEV)
- 9.4. Ersatzmitglieder Geschäftsprüfungskommission SEV (GPK SEV)
10. Kongressanträge
11. Positionspapiere
12. Revision Statuten und Reglemente SEV
13. Resolutionen
14. Verschiedenes

Achtung!

Anträge sind bis *spätestens Mittwoch, 23. März 2011*, schriftlich dem Zentralsekretariat in Bern einzureichen. *Die Geschäftsleitung SEV*

PV Basel

Bunte Weihnachtsfeier im Volkshaus

Präsident Josef Bühler begrüßte am 15. Dezember im Volkshaus eine gut gelaunte Festgemeinde. Dabei waren auch SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger, PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan und weitere illustre Gäste. Der festlich gekleidete Männerchor der Pensionierten sang zum Auftakt drei herrliche Lieder. Darauf begeisterte der temperamentvolle Kinderchor «Längi 2» der Kreismusikschule Pratteln mit Liedern in vielen Sprachen. Die quirligen Kleinen wurden von Monika Illi geführt, am Klavier begleitete Karin Leentjens. Frohsinn verbreitete Pfarrer Rolf Stöcklin von den Katholischen Kirchen St. Franziskus und St. Clara.

Auf sympathische Art erläuterte er anhand eines mitgebrachten Joches dessen Wert im menschlichen Leben. Nun spielten muntere Jugendliche des Querflöte-Gitarren-Ensembles der Kreismusikschule Pratteln innige Weihnachtslieder. Nach gemeinschaftlichem Gesang von «O du fröhliche» legten wir eine gediegene Kaffeepause ein.

Es war wiederum der Männerchor, der den zweiten Teil eröffnete. Nach dessen wohlklingenden Liedern erfreute das Schwyzerörgelduo Walter Salvisberg / Marianne Infanger mit bodenständiger «Kost». Die heimeligen Klänge kamen gut an im Saal. Gleich zwei Auftritte

hatte das flotte Ensemble «Flaugita» aus Pratteln, geleitet von Armin Bereute. Gespielt wurden Lieder aus ganz Europa. Hierauf las Brigitte Pavan eine der so beliebten Dialekt-Geschichten vor. Dabei offenbarte sich, dass kleine nette Geschenke gemacht werden können, ohne dabei den kommerziellen Weihnachtsrummel zu unterstützen.

Zum Schluss verabschiedete Josef Bühler die Gäste und wir sangen «Stille Nacht». Allen Helfern und Interpreten sei an dieser Stelle nochmals herzlich gedankt. Auf Wiedersehen am 27. Januar im Volkshaus an der Hauptversammlung.

Ruedi Mühlethaler

SVSE Schweizerischer Sportverband öffentlicher Verkehr

Eine SVSE-Legende tritt zurück

Mitte November 2010 gab Peter Lienhard seinen Rücktritt als SVSE-Präsident bekannt. Viele Jahre betreute er den SVSE als Verantwortlicher. Während all dieser Zeit stand Peter Lienhard dem SVSE hilfevoll zur Seite. Er sorgte dafür, dass alles korrekt lief. Jede/r war dankbar für die liebevolle Unterstützung im Hintergrund, stets diskret, aber klar, offen und überzeugend, für jede Hilfe immer bereit. Von seiner grossen Erfahrung konnte man nur profitieren. Mit wie viel Herzblut er für seinen SVSE lebte, zeigte die Vision, die er vermittelte: «Die Liebe zum Sport leben – für den Erfolg kämpfen und Ziele erreichen. Alles geben. Für das

Team und die Fans. Sich neuen Herausforderungen stellen. Fair bleiben und Respekt bewahren – das ist echter Sportgeist.»

Lieber Peter, im Namen des gesamten SVSE danke ich dir und deiner Frau Emilie, die dir in all deinen Tätigkeiten immer zur Seite stand, für den grossen, jahrelangen und



Der zurücktretende SVSE-Präsident Peter Lienhard ...

nimmerrmüden Einsatz zugunsten unseres SVSE. Mit dir tritt eine echte SVSE-Legende zurück, die die Entwicklung unserer geliebten Tätigkeit entscheidend mitgeprägt hat. Ich wünsche euch beiden von Herzen alles Gute für die Zukunft. Vielen Dank!

Alberto Petrillo, Präsident SVSE



... und seine Frau Emilie.

PV Uri

Musik erobert die Herzen



An die 100 Teilnehmende erfreuten sich an der Adventsfeier. Mit dabei war erfreulicherweise auch eine Delegation des PV Ticino.

Der Saal des Pfarreicenters St. Josef, Erstfeld, erstrahlte einmal mehr hübsch dekoriert, wobei die Urner Gärtnerie Bürgin aus Schattdorf mit ihrem Blumenschmuck durch den ganzen Anlass eine höchst weihnachtliche Stimmung bescherte. Den Feiernden bereitete vor allem der Auftritt der 2. Primarklasse Erstfeld unter Lehrer Stefan Arnold grosse Freude. Die Kinder verstanden es hervor-

ragend, mit ihren abwechslungsreichen Darbietungen die Herzen zu erobern. Ein grosser Applaus war der verdiente Lohn für die gekonnt vorgetragenen Musikstücke. Auch die sinnreichen Worte von Pfarrer Victor Hürliemann, der das Leben heute im Zusammenhang mit dem Weihnachtsfest in den Vordergrund stellte, wurden im Saal aufmerksam verfolgt und herzlichst verdankt. Der zweite Teil des Nachmittages gehörte der Geselligkeit. Bei Kaffee, Tee und Gebäck kam vor allem die Gemütlichkeit voll zum Zuge. *Guido Lang*

PV Bern

Gesang, besinnliche Worte und lüpfige Ländlermusik

Zur traditionellen Weihnachtsfeier in Düringen konnte Präsident Erwin Gugger gegen 270 Mitglieder und Angehörige begrüßen. Vorstandsmitglieder und Helfer/innen hatten die Tische festlich geschmückt und an jedem Platz lag eine Züpfle, daneben einige Mandarinen. Auf der Bühne stand ein geschmückter Tannenbaum. Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner Bern sang zu Beginn zwei Lieder.

In kurzweiliger Art vermochte Pfarrer Hans-Ulrich Schäfer alle Zuhörer/innen in den Bann zu ziehen. Er stellte die Frage, wie es wohl jedem von uns in dieser Zeit gehe, und vermutete sogleich, dass jede/r diese Zeit anders empfinde. Für die Weihnachtszeit sei das sehr viele Licht symbolisch. Der Tannenbaum sei erst vor rund 180 Jahren erstmals mit Kerzen geschmückt worden. Früher sei Weihnachten noch viel einfacher und mit nur ganz kleinen Geschenken gefeiert worden. Trotz einfachen Verhältnis-

sen sei es immer ein feierliches Fest gewesen, an dem man an die Geburt von Jesus Christus gedacht habe. Heute dächten viele Menschen nur noch an die Materie und viele wüssten gar nicht mehr, warum eigentlich gefeiert werde. Die Welt habe aber noch viele Geheimnisse, von denen man nicht genau wisse, wie sie entstanden seien. Er ermunterte alle, menschlich zu handeln und der Helle des Weihnachtslichts zu vertrauen. Statt über die Dunkelheit zu klagen, solle man ein Licht anzünden und sich über die Helligkeit freuen.

Nach diesen besinnlichen Worten nahmen die Ländlerfründe Bärau die Bühne in Beschlag und unterhielten mit lüpfiger Musik. Mit den besten Wünschen des Präsidenten für die Festtage und dem gemeinsam gesungenen Lied «O du fröhliche» endete die Feier. Die eiskalte Witterung vor den Türen des Restaurants holte uns wieder auf den Boden der Realität zurück. *Andreas Lüthi*

Sektionen

22. Januar 14.30 Uhr, Schaffhausen, Rest. Falken	■ TS Winterthur Mitgliederversammlung	TS-Zentralpräsident Werner Schwarzer informiert über Toco sowie aus dem SEV-Vorstand.
29. Januar 9.45 Uhr, Olten, Swisscom Conference Center	■ TS Nordwestschweiz 2. Generalversammlung	Referenten: Nick Raduner informiert zum Lohnsystem Toco und Werner Schwarzer orientiert über Gewerkschaftliches.
6. Februar 17 Uhr, Brig, Restaurant du Pont	■ LPV Brig Generalversammlung	Alle aktiven und pensionierten Kollegen sind herzlich eingeladen. Die detaillierte Einladung mit Traktandenliste ist im Depot P+G angeschlagen.
7. März 17 Uhr, Interlaken, Hotel Carlton-Europe	■ ZPV Interlaken Hauptversammlung	Eingeladen sind alle Aktiven, Pensionierten und Auszubildenden. Zum anschliessenden Nachtessen sind die Partner/innen ebenfalls herzlich eingeladen. Bitte schreibt euch im ZP-Lokal ein oder meldet euch an bei Rolf Steiner, 079 479 04 73, rolfsteiner69@quicknet.ch.
18. März 18.50 Uhr, Pfäffikon SZ, Rest. Sternen	■ SBV Rapperswil-Glarus Frühlingsversammlung	Mit dem Leiter Infrastruktur, Philippe Gauderon, wird ein hochkarätiger SBB-Manager als Gastreferent anwesend sein.

Sektionen VPT

22. Januar 14.30 Uhr, Hasle-Rüegsau, Rest. Sonne	■ VPT BLS, Gruppe Bahndienst Hauptversammlung	Die Traktanden entnehmt ihr der Einladung am Anschlagbrett. Ab 18.30 Uhr Nachtessen.
25. Januar (Verschiebedatum bei Schlechtwetter: 1. Februar)	■ VPT RBS, Pensionierte Winterwanderung Einsiedeln-Kloster Au-Trachslau-Einsiedeln	Die Winterwanderung durchs Alptal bis Trachslau und zurück nach Einsiedeln gehört zu den beliebtesten Touren, «einfach geniessen» heisst die Devise. Dauer der Wanderung 2½ Stunden, +/-90 m. Wanderstöcke und falls vorhanden Schuheisen oder Schneeketteli mitnehmen. Verpflegung im

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 3. Februar 2011

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 27. Januar, 8 Uhr

Inserateschluss: 24. Januar, 10 Uhr

27. Januar 19.45 Uhr, Zürich, Restaurant Wirtschaft zur Kantine	■ VPT Sihltal Infoabend «Firmenarbeitsvertrag SZU»	Restaurant. Worb-Dorf ab 7.15 Uhr, Solothurn ab 8.01 Uhr via Zürich, Bern ab 8.02 Uhr, Zürich ab 9.12 Uhr, Wädenswil ab 9.34 Uhr, Einsiedeln ab 9.57 Uhr. Rückfahrt: Einsiedeln ab 15.15 Uhr. Bitte anmelden bis 23. Januar (wegen Reservation Restaurant) bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.
4. Februar 17.30 Uhr, Bern, Restaurant Grock	■ VPT BLS, Gruppe Elektrotechnik Hauptversammlung	Bitte Aushang am Anschlagbrett und persönliche Einladung mit Traktandenliste beachten. Anträge sind nach Möglichkeit bis 24. Januar einzureichen. Anschliessend an die Versammlung wird aus der Gruppenkasse ein kleiner Imbiss offeriert.
18. Februar 18.30 Uhr, Basel, Rest. Jobfactory	■ VPT BLT Generalversammlung	Eine persönliche Einladung geht an alle Mitglieder. Anmeldung auf den ausgehängten Listen oder an Tobias Wackernagel, 061 261 53 12.

Pensionierte

27. Januar 14.30 Uhr, Basel, Volkshaus (Unionssaal)	■ PV Basel Hauptversammlung	Zu wählen ist ein neuer Sektionspräsident. PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan referiert über Aktualitäten. Ordentliche Traktanden. Mitwirkung des Männerchors.
1. Februar Basel, Rest. Bundesbahn	■ Pensioniertes Zugpersonal Basel Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
3. Februar 14.30 Uhr, Basel, Rest. Bundesbahn	■ Pensioniertes Rangierpersonal Basel Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auch Kollegen anderer Kategorien sind freundlich eingeladen.
3. Februar Olten, Restaurant Bahnhof (Gleis 13)	■ Pensioniertes Zugpersonal Olten Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind herzlich willkommen.
7. Februar 14.45 Uhr, Oberwinterthur, Hotel Römertor	■ PV Winterthur-Schaffhausen Hauptversammlung	Nebst einem Rückblick aufs vergangene Jahr behandeln wir wichtige Themen. Wir ehren unsere Jubilare und der PV-Chor umrahmt den ganzen Anlass mit seinen Liedern.
16. Februar Mur (Vully)	■ Pensioniertes Zugpersonal der Depots Bern, Basel, Olten, Luzern, Zug, Aarau und Seetal Treberwurst-Essen bei Willy und Nadia	Besammlung im Klubhaus der Holligen-Gärten ab 10 Uhr mit Umtrunk (ab Bern-Bahnhof mit Tram Nr. 6 bis Endstation Fischermätteli). Abfahrt nach Mur mit Dysli-Car um 11.15 Uhr. Kosten: Essen ohne Getränke 35 Franken; Reisekosten Car 18 Franken. Anmeldung bis 9. Februar an Robert Feller, 031 371 86 91, oder Edi Boschung, 062 822 84 28. Auch Kollegen anderer Depots sind herzlich eingeladen.
17. Februar 14.30 Uhr, Zürich, Volkshaus (Blauer Saal)	■ PV Zürich Hauptversammlung	Einladung zur Hauptversammlung. Gesundheit ist unser höchstes Gut. Nützliche Ratschläge dazu von Susan Nalbaltis-Schmid, erfahrene dipl. Ernährungsberaterin HS. Sie steht auch für Fragen zur Verfügung. Nebst Kurzorientierung über wichtige gewerkschaftliche Geschäfte sind namhafte Ersatzwahlen vorzunehmen. Wir Pensionierten müssen vermehrt signalisieren, dass wir eine starke Kraft sind. Deshalb erwarten wir zahlreichen Besuch und danken im Voraus dafür.

Sport und Kultur

20. Januar	■ EFFVAS, Sektion Brig Klubabend: Photoshokkurs	Infos unter www.fototeam-brig.ch .	2. Februar 19 Uhr, Basel, KV, Klublokal	■ EFFVAS, Sektion Basel Vorbereitung Photo Münsingen	Vorbereitung Photo Münsingen zum Thema «Stille» mit Alex.
21. Januar 20 Uhr, Sutz-Lattrigen, Musikpavillon	■ EFFVAS, Sektion Biel Fotohöck	Wir planen gemeinsame Anlässe.	3. Februar	■ ESC Winterthur Skitour Hoher Freschen (2004 m)	Leichte Tour mit mehreren Aufstiegen, Sesselbahn ab Laterns. Ausrüstung für Skitour. Verpflegung mitnehmen. Winterthur ab 6.37 Uhr über St. Gallen–Bregenz, Zürich ab 6.37 Uhr über Sargans–Buchs–Feldkirch nach Rankweil. Weiter mit Bus nach Innerlaterns. Betreffend Billett in Vor- arlberg beim TL anfragen. Anmelden bis 1. Februar bei Johann Bollhalder, 071 277 85 06, agjobo@hispeed.ch .
21. und 28. Januar Jeweils 19 Uhr, Oberburg, Werkstätte	■ ESV BLS (ehemals ESV RM) 27. Eisenbahner Partner- jass-Meisterschaft 2011	Teilnahmeberechtigt sind alle Mitglie- der und alle Kolleginnen und Kolle- gen mit FVP-Ausweis. Einsatz pro Mannschaft und Abend: 20 Franken. Gespielt wird ein gewöhnlicher Schie- ber ohne Stöck und Wys. Anmeldun- gen an Res Wiedmer, 058 327 35 21, 034 431 38 68, res.wiedmer@esv-bls.ch oder auf der Website. @ www.esv-bls.ch	4. Februar 8.30 Uhr, Unterwasser, Talstation Iltios	■ EWF Herisau Skifahren im Obertoggen- burg	Gemütliches Pisten-Skifahren mit Ver- pflegung in einem Restaurant zwi- schen Unterwasser–Iltios–Chäserrugg. Anmeldung bis am Vorabend an Melitta Sutter, 079 572 56 60. @ www.ewf-herisau.ch
22. Januar 9.45 Uhr, Romanshorn, Museum am Hafen	■ EFFVAS, Sektion Romanshorn Einführung ins Medium Fotoshow	Anmeldungen bitte sofort an info@fotoclub-romanshorn.ch .	5. und 6. Februar Meggen, Hofmatthalle	■ SVSE Fussball 18. SVSE-Fussball-Indoors	Spielzeiten: Serie Promotion am Sams- tag von 10.20 Uhr bis 16.20 Uhr; Serie Elite am Sonntag von 9.45 Uhr bis 17.20 Uhr. Die Sportgruppe Zugperso- nal und der ESV Luzern heissen alle Fussballer/innen sowie deren Fans und Angehörige herzlich willkommen und wünschen faire Spiele.
25. Januar 18.10 Uhr, Luzern, Stirn- perron Gleis 9	■ EFFVAS Jurierung Nationaler Portfolio-Wettbewerb	Anmeldung bei Daniel Elsener, dani@nivu.ch .	10. Februar	■ ESC Winterthur Skitour Piz Lad (2665 m)	Mittlere Skitour, 1330 Höhenmeter Aufstieg, nicht schwierig. Ausrüstung für Skitour, Verpflegung aus dem Rucksack. Winterthur ab 5.58 Uhr über Zürich–Chur–Ilanz nach Ober- saxen, Friggähüs. Anmeldung bis 8. Februar an Johann Bollhalder, 071 277 85 06, agjobo@hispeed.ch .
27. Januar 19 Uhr, Bern, Falkenplatz 9	■ EFFVAS, Sektion Bern Bilderauswahl für die EFFVAS-Ausstellung 2011	Nun gilt es eine erstmalige Auswahl der Bilder zu treffen. Bringt eure Werke mit, die ihr gerne ausstellen möchtet.	15. Februar	■ EWF Herisau Ausfall Skitour Tösstal	Wegen einer Verletzung des Touren- leiters fällt die Skitour Tösstal aus. Allenfalls Ersatztour an einem andern Tag, siehe Gästebuch. @ www.ewf-herisau.ch
28. Januar 18 Uhr, Buchs, «Buchserhof»	■ EFFVAS, Sektion Sargans-Buchs Hauptversammlung	Um 18 Uhr gemeinsames Essen, Beginn Hauptversammlung um 20 Uhr. Danach Begutachten der Wett- bewerbsbilder 2010.	18. Februar	■ ESV Luzern Skitour Hoch Fülen	Luzern ab 6.18 Uhr; Luzern an 18.41 Uhr. Route: Haldi–Grätli–Stich–Hoch Fülen–Brunnital–Unterschächen; zirka 5½ Stunden Aufstieg. Übliche Skitou- renausrüstung mit LVS, Schaufel und Harscheisen; Rucksackverpflegung. Anmeldung bis am Vortag an Touren- leiter Martin Schmid, 051 281 34 28. @ www.esv-luzern.ch
30. Januar Davos Pischba	■ SVSE Ski Nationale Eisenbahner Skirennen und Clubmeis- terschaften ESV Rätia	Eingeladen sind alle SVSE-Mitglieder und anderen Sportbegeisterten. Teil- nahmeberechtigt in der «Eisenbah- ner-Kategorie» sind SVSE-Mitglieder, die übrigen Teilnehmenden sind in der JO- oder Gäste-Kategorie herzlich willkommen. Ein Start ist an den Clubmeisterschaften des ESV Rätia oder am nationalen Rennen möglich. Startnummernausgabe von 8 bis 9.15 Uhr an der Talstation der Pischabahn. Start: 1. Lauf um 10.30 Uhr, 2. Lauf anschliessend. Bei unsicherer Witter- ung wird der Durchführungsent- scheid am 29. Januar ab 19 Uhr auf www.esvraetia.ch publiziert. Dort sind auch das Anmeldeformular und das Programmheft aufgeschaltet (Rubrik «Ski- und Langlauf»). Anmeldung bis 25. Januar (vorzugsweise per Mail) an Marcel Schefer, Pardielis 135, 7214 Grösch, 081 288 26 56 oder 081 322 92 09, mamajaja@bluewin.ch oder Aldo Cortesi, Wildenerstrasse 8, 7270 Davos Platz, DS 993 215 oder 081 413 67 03, a.cortesi@rhb.ch .	19. Februar bis 5. März Schaffhausen, Kegelzentrum Golden Star	■ SVSE Kegeln 11. Schaffhauser SESKV- Keglermeisterschaft	Startzeiten von 12 bis 20 Uhr, sams- tags ab 10 Uhr. Anmeldungen ab so- fort an Josef Wäschle, 052 672 50 02; ab Meisterschaftsbeginn an das Kegelzentrum, 052 624 08 42 oder 079 437 11 75. Anreise: Ab Bahnhof SBB mit Bus Nr. 3 bis «Sommerwies» oder Bus Nr. 22 bis «Sommerhalde».
31. Januar	■ EFFVAS, Sektion Bern-Lok Abgabetermin	Abgabe der Bilder für die Ausstellung im CLP-Büro.	23. Februar	■ ESC Basel, Ski- und Bergsport Krokus Winterwanderung auf dem Zugerberg	Leichte, gemütliche Rundwanderung; zirka 3 Stunden. Mittagessen im Res- taurant Pfaffenboden. Wanderstöcke empfehlenswert (Glatteisgefahr). Basel ab 8.07 Uhr, Zürich ab 9.09 Uhr, Zug an 9.30 Uhr. Luzern ab 9.10 Uhr, Zug an 9.30 Uhr. Mit Bus Nr. 11, Haltestelle «Metalli» ab 9.37 Uhr bis «Schönegg». Standseilbahn nach Zugerberg. Rück- reise nach Absprache. Anmeldung bis 16. Februar an Kurt Eichenberger, 061 311 72 46.
2. Februar	■ ESV Rheintal-Walen- see Einfache Schneeschuhtour Obererbs	Route: Walenbrugg–Garichti–Skihütte Obererbs–Rietboden–Walenbrugg. Auf- und Abstieg je 390 m, Dauer zirka 3 Stunden. Treffpunkt Elm, Sportbah- nen 9.13 Uhr (von da 2 Kilometer bis Wichlen, entweder zu Fuss oder mit PW der TL). Rucksackverpflegung (die Skihütte Erbs ist bei guten Wetter- und Tourenverhältnissen eventuell geöff- net). Anmeldung bis am Vorabend bei TL Brigitte Ziegler, 078 685 42 21 oder brigitte.ziegler@gmx.ch .			

25. Februar
19.30 Uhr,
Worblaufen,
Restaurant
Tiefenau

■ **Bergklub Flügelrad
Bern**
Hauptversammlung

Anträge sind schriftlich bis spätestens 25. Januar an Präsident Gerhard Niklaus zu richten. Das Restaurant ist vom Bahnhof Worblaufen in zwei Minuten erreichbar.

1. März

■ **EFW Herisau**
Treberwurstessen

Aufgrund der grossen Nachfrage wird die Treberwurstwanderung nach Twann ausser Programm ein drittes Mal durchgeführt. Es hat noch einige Plätze frei. Interessentinnen und Interessenten melden sich bitte sofort bei Tourenleiter Ernst Egli, 071 277 72 36.
@ www.ewf-herisau.ch

2. bis 5. April

■ **EFW Herisau**
Skitouren Oberengadin
ab Samedan

Details siehe Website und EWF-Zitig. Wegen der Übernachtungsreservation ist eine provisorische Anmeldung bis Anfang März erwünscht. Definitive Zusage bitte bis spätestens 20. März an Othmar Zwysig, 071 277 87 55.
@ www.ewf-herisau.ch

Diverse

13. April
16 bis 18 Uhr,
(anschliessend
Apéro), Zürich-
Oerlikon,
Messe, Halle 7

■ **Gewerkschaftsbund
des Kantons Zürich**
Zürcher Lehrstellen-
konferenz: «Lehrstellen-
suche – Lust oder Frust?»

Eingeladen sind alle – besonders auch Junge, die sich für die Situation und Perspektive der Berufslehre interessieren. Madeleine Wolf, Projektleiterin Neugestaltung 9. Schuljahr, stellt den Leistungstest Stellwerk 8 vor. Stimmen aus Lehrbetrieben geben einen Einblick in den Umgang mit diesem Instrument und zeigen Stärken und Grenzen auf. Marc Kummer, Amtschef des Mittelschul- und Berufsbildungsamtes, informiert über wichtige Bildungsthemen. Podiumsdiskussion von Berufsbildungsfachleuten zu aktuellen Trends in der Rekrutierung von Lernenden. Jonas Banholzer, Unia Jugend, vertritt die Stimme der Lernenden und der Gewerkschaften. Anmeldung mit Vermerk «Lehrstellenkonferenz 2011» an corina.zellweger@mba.zh.ch (bitte Name, Vorname, Firma, Adresse, Telefon und E-Mail angeben).

TOTENTAFEL

Amacher Friedrich, pens. Lokomotivführer, Bern; gestorben am 12. Dezember im 94. Altersjahr. PV Bern.

Bächtold Helmut, pensionierter Beamter, Beringen; gestorben am 21. Dezember im 88. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn: Schaffhausen.

Baltensperger Heinrich, pensionierter Handwerksmeister, Zürich; gestorben am 18. Dezember im 79. Altersjahr. PV Zürich.

Bieri Werner, pensionierter Spezialhandwerker, Rudolfingen; gestorben am 20. Dezember im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Bischof Elsa, Witwe des Rudolf, Dietikon; gestorben am 24. Dezember im 101. Altersjahr. PV Aargau.

Bossert Erika, Witwe des André, Heerbrugg; gestorben am 25. Dezember im 82. Altersjahr. PV St. Gallen.

Bucher Margriethe, Witwe des Fritz, Pieterlen; gestorben am 20. Dezember im 94. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Bützer Hans, pensionierter Lokomotivführer, Olten; gestorben am 16. Dezember im 90. Altersjahr. PV Olten und Umgebung

Chassot Margrit, Witwe des Marcel, Zürich; gestorben am 7. Januar im 88. Altersjahr. PV Zürich.

Corbat Aime, pensionierter Werkführer, Zürich; gestorben am 16. Dezember im 97. Altersjahr. PV Zürich.

Dick Wilhelm, pensionierter Rangierlokomotivführer, Orpund; gestorben am 4. Januar im 79. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Dintheer Olga, Witwe des Heinrich, Spiez; gestorben am 26. Dezember im 80. Altersjahr. VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

Egli Walter, pens. Stellwerkbeamter, Basel; gestorben am 16. Dezember im 82. Altersjahr. PV Basel.

Ehram Fritz, pens. Werkführer, Frenkendorf; gestorben am 19. Dezember im 82. Altersjahr. PV Basel.

Eigenmann Edwin, pens. Dienstchef, Zürich; gestorben am 17. Dezember im 96. Altersjahr. PV Zürich.

Elmer Maria, Witwe des Emil, Schänis; gestorben am 18. Dezember im 85. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Fahmi Fritz, pensionierter Zugführer, Biel; gestorben am 25. Dezember im 78. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Fasler Marie, Witwe des Heinrich, Zürich; gestorben am 11. Dezember im 102. Altersjahr. PV Zürich.

Feubli Josef, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Erstfeld; gestorben am 30. Dezember im 94. Altersjahr. PV Uri.

Frey Margrit, Witwe des Franz, Boswil; gestorben am 2. Januar im 78. Altersjahr. PV Aargau.

Fuchs Lydia, Witwe des Fritz, Büren an der Aare; gestorben am 23. Dezember im 99. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Furrer Otto, pensionierter Zugführer, Glis; gestorben am 10. Dezember im 78. Altersjahr. PV Wallis.

Gumy Réaline, Witwe des Marcel, Givisiez; gestorben am 4. Januar im 90. Altersjahr. PV Fribourg.

Heimgartner Josef, pensionierter Bahnhofsvorstand, Aarau; gestorben am 5. Januar im 85. Altersjahr. PV Aargau.

Herth Protas, pensionierter Betriebsbediensteter, Neuhausen am Rheinfall; gestorben am 7. Januar im 97. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn: Schaffhausen.

Herzig Ernst, pensionierter Magaziner, Wynau; gestorben am 3. Dezember im 85. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Hofmann Hans, pensionierter Lokomotivführer, Däniken; gestorben am 6. Januar im 84. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Hofstetter Maya, pensionierte Bürohilfin, Urdorf; gestorben am 14. Dezember im 80. Altersjahr. PV Zürich.

Horber Edwin, pensionierter Gruppenchef, Zürich; gestorben am 21. Dezember im 91. Altersjahr. PV Zürich.

Koller Marie, Witwe des Ferdinand, Zürich; gestorben am 9. Dezember im 93. Altersjahr. PV Zürich.

Kramer Rudolf, pensionierter Zuggehilfe, Bern; gestorben am 26. November im 83. Altersjahr. VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

Küng Hans, pensionierter Betriebsangestellter, Root; gestorben am 15. Dezember im 87. Altersjahr. PV Luzern.

Künzi Elisabeth, Witwe des Fritz, Biel; gestorben am 1. Dezember im 85. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Kurmann Hugo, pensionierter Fachbeamter, Luzern; gestorben am 29. Dezember im 77. Altersjahr. PV Luzern.

Lang Sylvia, Witwe des Theodor, Büsingen; gestorben am 24. Dezember im 81. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn: Schaffhausen.

Lapierre Justina, Witwe des Gustav, Schaffhausen; gestorben am 17. Dezember im 79. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Lehmann Fritz, pensionierter Chef-Stellvertreter Kommerzieller Dienst, Bern; gestorben am 30. Dezember im 88. Altersjahr. VPT BLS, Gruppe Emental.

Lifart Josef, pensionierter Kontrollleurer SGV, Luzern; gestorben im Dezember im 92. Altersjahr. PV Luzern.

Matti Ernst, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Lenzburg; gestorben am 22. Dezember im 79. Altersjahr. PV Aargau.

Messerli Alexander, pensionierter Geleisemonteur, Biel; gestorben am 12. Dezember im 85. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Perriard Theres, Witwe des Albin, Flamatt; gestorben am 27. Dezember im 85. Altersjahr. PV Fribourg.

Piller Alfred, pensionierter Geleisemonteur, Fribourg; gestorben am 22. Dezember im 82. Altersjahr. PV Fribourg.

Richo Gilbert, pensionierter Dienstchef, Biel; gestorben am 27. Dezember im 72. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Rieser Armin, pensionierter Lokomotivführer, Nidau; gestorben am 9. Dezember im 74. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Ritschard Adolf, pensionierter Zugführer, Interlaken; gestorben am 16. Dezember im 76. Altersjahr. PV Bern.

Rogger Frieda, Witwe des Josef, Emmenbrücke; gestorben am 9. Januar im 95. Altersjahr. PV Luzern.

Roten Helen, Witwe des Adolf, Glis; gestorben am 30. Dezember im 86. Altersjahr. PV Wallis.

Schafer Alfons, pensionierter Hallenchef, Zürich; gestorben am 15. Dezember im 92. Altersjahr. PV Zürich.

Schmied Hermann, pensionierter Betriebsbeamter, Muttenz; gestorben am 27. Dezember im 86. Altersjahr. PV Basel.

Schranz Margrith, Witwe des Eduard, Obergerlafingen; gestorben am 22. Dezember im 91. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Sigrist Walter, pensionierter Zugführer, Basel; gestorben am 22. Dezember im 87. Altersjahr. PV Basel.

Spillmann Marcel, pensionierter Zugführer, Windisch; gestorben am 30. Dezember im 89. Altersjahr. PV Aargau.

Stadelmann Otto, pensionierter Wagenführer, Horw; gestorben am 7. Januar im 95. Altersjahr. PV Luzern.

Stäheli Ernst, pensionierter Betriebschef SOB, Pfäffikon SZ; gestorben am 25. Dezember im 70. Altersjahr. PV Zürich.

Stalder Arthur, pensionierter Schienentraktorführer, Winterthur; gestorben im Dezember im 93. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Stalder Peter, pensionierter Fachspezialist, Kriens; gestorben im 67. Altersjahr. PV Luzern.

Steiner Othmar, pensionierter Stationsvorstand, Grellingen; gestorben am 4. Januar im 88. Altersjahr. PV Basel.

Studler Heinz, pensionierter Spezialmonteur, Bern; gestorben am 7. Dezember im 68. Altersjahr. PV Bern.

Tschirren Werner, pensionierter Stationsvorstand, Thörishaus; gestorben am 23. Dezember im 84. Altersjahr. PV Bern.

Urfer Franz, pensionierter Lokomotivführer, Bern; gestorben am 14. Oktober im 93. Altersjahr. VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

Vögeli Max, pensionierter Bahnmeister, ROTHrist; gestorben am 2. Januar im 92. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Von Allmen Maria, Witwe des Hans, Gelterkinden; gestorben am 3. Januar im 83. Altersjahr. PV Basel.

Wehrli Hans, pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben am 16. Dezember im 86. Altersjahr. PV Zürich.

Zürcher Lina, Witwe des Emil, Flawil; gestorben am 11. Dezember im 83. Altersjahr. PV St. Gallen.

Zulliger Reinhold, pensionierter Lokomotivführer, Naters; gestorben am 11. Dezember im 86. Altersjahr. PV Wallis.

Zwycker Raymond, pens. Betriebschef, Bern; gestorben am 15. Dezember im 88. Altersjahr. PV Bern.

Zwysig Peter, pensionierter Visiteur, Zürich; gestorben am 31. Dezember im 83. Altersjahr. PV Zürich.

PEKO SBB: KANDIDATINNE UND KANDIDATEN GESUCHT

Die Personalkommissionen (Peko) der SBB werden auf den 1. Juli 2011 gesamthaft erneuert. Auf dieses Datum tritt der neue Gesamtarbeitsvertrag GAV 4 in Kraft (gültig bis Ende 2014). Die SBB bereitet die Wahlen vor und wird sie in den Monaten Februar und März durchführen. Eine ausführliche Broschüre mit allen erforderlichen Informationen wird auf dem Dienstweg allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zugestellt; sie enthält auch einen Anmeldetalon.

Der SEV ruft seine Mitglieder auf, sich in den Peko zu engagieren und ihre Kandidatur einzureichen!

Die Zentralpräsidentin und die Zentralpräsidenten der Unterverbände nehmen die Kandidaturen entgegen (letzter Termin: 25. Februar 2011); sie geben auch gerne weitere Auskünfte:

BAU	C. Suter	christian@suter-ch.ch
LPV	R. Zobebe	rinaldo.zobebe@sev-online.ch
RPV	H. P. Eggenberger	hampegg@bluewin.ch
SBV	E. Jacchini	elisabeth.jacchini@sev-online.ch
TS	W. Schwarzer	werner.schwarzer@sev-ts.ch
VPV	R. Schwager	roland.schwager@vpv-online.ch
ZPV	A. Menet	andreas.menet@sev-online.ch

Kandidierende, die Mitglied des SEV sind, müssen keine Unterschriften sammeln; die Mitgliedschaft im SEV genügt für die Anmeldung!

Die Peko spielen eine wichtige Rolle im Unternehmen; die Mitwirkung ist im GAV verankert und wird damit gefördert. Der SEV strebt eine starke Vertretung auf allen Peko-Ebenen an und ist sehr an einer guten Zusammenarbeit interessiert. Also: nicht länger zögern, anmelden!

Daniel Trolliet, SEV-Gewerkschaftssekretär, Koordinator Peko

Ab auf die Piste – natürlich mit dem öffentlichen Verkehr!

Vergnügen pur erleben

«Für die Verkehrsmittelwahl sind die Verhältnisse am Ziel der Reise wichtig»: Dies gilt sicher ganz besonders für Wintersportgebiete – wichtig ist deshalb, dass man diese Verhältnisse kennt.

Dies war der Ausgangspunkt für den Verkehrsclub der Schweiz, einen Führer für Winterferien mit dem öffentlichen Verkehr herauszugeben. «Pionierarbeit für Bahnreisende» habe man geleistet, brüstet sich der VCS, indem man eine Fülle von Daten für 140 Skigebiete und 90 Langlaufdestinationen zusammengetragen hat: Welches ist der beste (kürzeste) Reiseweg, wie lang dauert die Anfahrt, wie häufig fahren

Züge und Busse, wie oft muss man umsteigen, wie lang ist der Weg zur Talstation, gibt es Gepäckaufbewahrungsmöglichkeiten und Gerätevermietungsstellen und erhält man als Bahnkund/in Rabatt?

Broschüre nicht ohne Makel

Das Ergebnis ist eine 44-seitige Broschüre unter dem Titel «ride&glide», die die Antworten zu den oben genannten Fragen auflistet. Freilich fehlen in der Broschüre ein Teil der Skigebiete und die Angaben für die Langlaufreunde, und auch die Internetseite des VCS hilft nur teilweise weiter. Der Platz in der Broschüre wurde wohl lieber für recht grossflächige Werbung gebraucht...

Auch die Angaben in der Broschüre sind nicht immer über alle Zweifel erhaben. So

weiss man offenbar beim VCS nicht, dass es in Zermatt einen Skibus hat, um nur ein Beispiel zu nennen. Als Skitourentipp von Scuol aus wird der Piz Terza genannt, dessen Startpunkt aber Lü im Val Müstair ist – vielleicht wurde er mit dem Piz Tasna verwechselt. Und als Erklärung zum Titelbild, das die Kleine Scheidegg mit der WAB zeigt, wird gesagt: «Auf dem Jungfrauoch steigt man von der Bahn direkt auf die Piste um» – das ist schlicht falsch!

Trotzdem bietet die Broschüre gute Anregungen für schöne Skivergnügen in vielleicht etwas unbekannteren Gegenden. Und zwar ohne Autoanreise! pan.

Bestellungen oder
Download der Broschüre:
www.verkehrsclub.ch/ride&glide

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 Werbeprämie für dich.

Unsere Argumente?

Der SEV steht für:

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



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

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

Für alle weiteren Informationen nehmen wir mit dir Kontakt auf! Danke für dein Interesse!
Talon einsenden an: Zentralsekretariat SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, oder faxen an 031 357 57 58

Willst du dein eigenes *kontakt.sev*?

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

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

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

Das Jahresabonnement kostet 40 Franken.

Oder willst du vielleicht erst einmal ein Probeabonnement?

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

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

Hol dir die Werbeprämie:
die exklusive SEV-Uhr im Wert von 250 Franken
(einmal pro Mitglied bei Werbung eines Neumitglieds)
 Ja, ich wünsche die SEV-Uhr als Werbeprämie.

Link zum Recht

Eine Ampelgeschichte

Viele KTU-Unternehmen lassen Chauffeure fallen, die gebüsst werden – aber nicht der SEV!

Der städtische Strassenverkehr verursacht Stress – die konstant hohe Verkehrsdichte, die Vervielfachung der Kreisel, Einbahnstrassen, Fussgängerstreifen und Ampeln. In diesem Umfeld hat sich im letzten Jahr in einer Westschweizer Stadt eine unsägliche Geschichte um Buschauffeure zugetragen.

Die Situation ist heikel: Eine Ampel befindet sich vor einer Abzweigung nach rechts, gleich danach folgt ein Fussgängerstreifen, der überquert werden muss, um zur Bushaltestelle zu gelangen. Diese Situation hat manchem Busfahrer den kal-

ten Schweiß in den Nacken getrieben. Tatsächlich: Wenn ein Chauffeur ruhig auf die Verzweigung zurollt und sich ans Abbiegen macht, springt die Ampel auf Gelb.

Fahrgäste nicht gefährden

Das ist kein Problem für einen Reisebus, aber für einen 18 Meter langen Gelenkbus sieht die Sache anders aus: Man kann nicht auf die Bremse treten, ohne die Fahrgäste zu gefährden.

Unsere Kollegen sind überzeugt, richtig zu handeln, wenn sie die Ampel bei Gelb überqueren. In Anbetracht des nahen Fussgänger-

streifens und der kommenden Haltestelle können sie aber auch nicht beschleunigen. Die Ampel wechselt auf Rot, während die zweite Hälfte des Busses sie noch nicht passiert hat. Resultat: eine Ordnungsbusse von 250 Franken!

Der SEV lässt nicht locker

Laut der lokalen Polizei ist die Anlage den eidgenössischen Normen gemäss geschaltet, wo die Dauer der Gelbphase im vorliegenden Fall auf 3 Sekunden festgelegt ist. Der Toleranzwert des Radars und der Fotografie wurde auf das gesetzliche Mini-

mum festgelegt, also auf eine halbe Sekunde. Aus diesen Grundlagen berechnet die Gemeindebehörde, wie lang die Ampel schon rot ist, wenn der Bus sie quert.

Wenn sich das Unternehmen drückt

Vonseiten des Unternehmens gibt man sich ungezügelt: «Bussen sind eure Sache!», wird etlichen betroffenen Kollegen beschieden. Diese wenden sich darauf an den Berufsrechtsschutz des SEV, der einen Rechtsanwalt mit ihrer Verteidigung beauftragt. Das Argument der vielen Fahrgäste in den Fahrzeugen überzeugt, und die Bussen werden zurückgezo-

gen. Aber das Problem der Distanzberechnungen bleibt bestehen.

Übel an der Wurzel packen

Ein Kontakt des SEV-Sekretariats mit dem Polizeivorstand und einem Vertreter des Transportunternehmens ermöglicht es dann, Bewegung in die Sache zu bringen. Es zeigt sich, dass die Distanzen zu streng berechnet wurden, was dazu führte, dass die Fahrt falsch berechnet wurde. Eine Sanktion ist unter solchen Umständen nicht angebracht. Und es zeigt sich erneut, dass die gewerkschaftliche Intervention effizient und wirkungsvoll ist! *Rechtsschutzteam SEV*

Ein Ärger, eine Freude, ein Anliegen?

Die Leserbriefseite steht allen offen! Kurze, aussagekräftige Zuschriften sind immer willkommen (es besteht jedoch kein Anrecht auf einen Abdruck, und die Redaktion behält sich Kürzungen vor!).

Einsendungen an: kontakt@sev-online.ch

Leserbrief

Was «Toco» fürs Personal heisst

Mehrere Kollegen haben in den letzten Tagen von uns Erklärungen zu den Lohnmassnahmen 2011 und zu Toco gewünscht.

Beim Lohn meinen die Kollegen, der SEV habe eine Lohnerhöhung von 1,5 Prozent erreicht, wie das im Newsletter der SBB steht; wenn wir ihnen erklären, dass sie eine einmalige Prämie von 550 Franken erhalten, verschwindet das Lächeln aus ihren Gesichtern. Sie fragen uns, weshalb die Gewerkschaft weiterhin Einmalprämien akzeptiert, worauf wir bestätigen, dass von verschiedenen Sektionen ein klarer Auftrag gegeben wurde, dass man reale Lohnerhöhungen verhandeln müsse, dass aber die SEV-Delegation eigenständig weiterhin Einmalzahlungen akzeptiere.

Bei Toco wissen viele Kolleginnen und Kollegen noch nicht, was es bedeutet. Viele sagen nichts dazu, einzelne machen sich darüber lustig, andere haben dem SEV vertraut, und ein Teil beginnt zu verstehen, was ab Juli auf sie zukommt.

Wir unsererseits verstehen weiterhin nicht, wie eine Organisation von Arbeitnehmern, die sich Gewerkschaft nennt, einen solchen Vertrag

befürwortet, von dem man weiss, dass einzelne Eisenbahner Geld verlieren werden, andere nun 20 statt 12 Jahre brauchen, um das Lohnmaximum zu erreichen, wieder andere werden ihren Lohn für Jahre eingefroren haben oder nur die Hälfte der Teuerung erhalten, und für viele wird die Lohnentwicklung nicht stimmen, da das Geld wiederum nicht reichen wird, um die Löhne korrekt ansteigen zu lassen. Zudem sehen viele ihre Aufstiegschancen in einer superhierarchischen Einstufungsübung verschwinden.

Die Kollegen der GAV-Konferenz haben sich durch hinkende Vergleiche des SEV über den Tisch ziehen lassen für einen ungenügenden Abschluss. Ihr Entscheid wird negative Auswirkungen auf die Lohnbedingungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB haben.

Der SEV hat mit Angst im Bauch einen Lohnabbau ausgehandelt, diese Angst, die jedes Mal aufkommt, wenn die Gewerkschaft gegen die SBB auf die Barrikaden steigen muss. Wenn unsere Unterhändler des SEV sich nun den Bauch streichen mit dem Gefühl, mit der Erhaltung des GAV für vier Jahre

die Arbeit getan zu haben, sollten sie schon beginnen, sich Sorgen zu machen. Denn Ende 2014 wird die SBB bereit sein für den Gnadenstoss. Dann werden wir sagen können, dass wir alles verloren haben.

Von unserem früheren GAV, von unserem früheren Lohnsystem und von unsern früheren Vorrechten wird uns nichts mehr bleiben als Tränen und die Sanierungsbeiträge an die Pensionskasse.

Präsidenten und GAV-Delegierte der Sektionen ZPV Léman, LPV Genf, LPV Waadt-Unterwallis

Der SEV teilt die negative Beurteilung der Leserbrief-Autoren nicht. Wir haben jedoch selbst auch gesagt, dass der neue GAV ein Kompromiss ist, den wir mit Vernunft, aber ohne Begeisterung akzeptiert haben. Wir sehen darin die Chance, in den kommenden Jahren Anliegen des Personals aufzugreifen und durchsetzen zu können, ohne dass die SBB uns weiterhin mit dem Argument stoppen kann, die Arbeitsbedingungen seien nicht marktgerecht. Sie wird in Zukunft unsere Argumente hören und auf uns eingehen müssen. *Präsidium SEV*

Leserbrief

Sind staatliche Verwalter besser?

Nicht nur beim Bund, wo wir Eisenbahner bis vor zehn Jahren pensionsversichert waren, ging es früher bei der Anlageverwaltung und Zinsausschüttung äusserst intransparent zu und her. So datiert mein erster Pensionskassenauszug, wenn ich mich recht erinnere, aus dem Jahr 2000 (Eintritt im Jahr 1972). Man nahm an, als Bundesbediensteter sei man gut aufgehoben und mit dem damaligen Leistungsprimat würden sich die guten und die schlechten Ertragslagen etwa ausgleichen.

Nun lese ich, dass das Bundesgericht ein Urteil bestätigt hat, wonach der Kanton St. Gallen den zwei staatlichen Kassen (Staatspersonal-, Lehrerkasse) Millionen zurückzahlen muss, die in Jahren guter Ertragslagen relativ selbstherrlich als «Entschädigungskosten für Vermögensanlagen» vom Finanzdepartement zugunsten des allgemeinen Staatshaushalts abgezweigt worden waren.

Dass es Unterlassungssünden gibt und dass, aus welchen Gründen auch immer, Verwalter und Verwaltungen Fehler begehen und sich rechtlich manchmal an der Kante der Legalität bewegen müssen, kann ich zum Teil verstehen, denn der «Erfolgsdruck» lastet heute auf jedem Amtsinhaber. Was mir aber mehr zu denken gibt, ist die Frage der Aufsicht. Sind die gewählten Kontrollorgane überhaupt in der Lage, ihre Aufgabe zu erfüllen? Fehlt die Fachkompetenz, werden ihnen beschönigte Zustände vorgegaukelt, will man sich nicht einmischen, oder schweigt man etwa aus Gefälligkeit?

Vermutlich werden wir uns als letztes Glied in der Kette auch weiterhin über Vertrauen, Risiko, Recht und Unrecht Gedanken machen müssen, je mehr umso besser.

Markus Dudli, Lokführer, St. Gallen, LPV Nordost

Auf Entdeckungstour in Champex-Lac (Wallis)

Ein wenig wie Kanada

Frédéric Nouchi, Busfahrer bei TPG in Genf, lädt uns ein, Champex-Lac im Winter zu entdecken. Dieser ruhige Walliser Ort liegt auf 1500 Meter Höhe.

Das Tourismusbüro des Ortes ist nicht bescheiden, wenn es Champex-Lac ohne zu zögern als «Klein-Kanada» bezeichnet... Wenn man dem Sichtbaren traut und den natürlichen Rahmen anschaut, in dem der Ort liegt, muss man anerkennen, dass der



Frédéric Nouchi, Busfahrer bei TPG.

Vergleich nicht aus der Luft gegriffen ist. Champex-Lac ist ein wahres Schmuckstück, eingebettet in seine natürliche Schmuckschatulle im Herzen der Alpen. Im Sommer ist die Gegend bei Wanderfreunden beliebt. Champex-Lac ist insbesondere ein Etappenort der Mont-Blanc-Umrandung, die in fünf bis sechs Tagen absolviert wird.

4 km lange Schneeschuhroute

Heute aber interessiert uns Champex-Lac im Winter, das wir dank Frédéric Nouchi entdecken können. Sicher, in Champex-Lac kann man sowohl alpin Ski fahren wie auch langlaufen oder zu einer Skitour aufbrechen. Aber «Fred», wie ihn seine Kollegen von der TPG nennen, zieht es vor, mit den Schneeschuhen loszuziehen. «Es hat hier einen sehr schön angelegten Trail. Der Weg ist rund 4 Kilometer lang und verläuft entlang dem Seeufer, um dann oberhalb des Dorfes durchzuführen. Es ist ganz einfach märchenhaft.» Champex-Lac hat nur rund

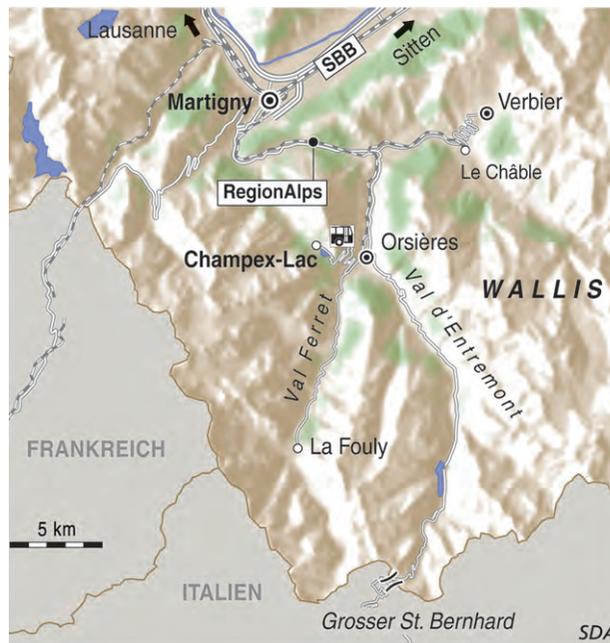
280 Ganzjahres-Einwohner. Die Ruhe ist überwältigend. Wie in den Weiten Kanadas...

Anreise mit dem öffentlichen Verkehr

Frédéric Nouchi ist Sekretär der Sektion VPT TPG. Er ist gerade glänzend in die Aufsichtsbehörde der Pensionskasse der TPG gewählt worden. Obschon er in Genf arbeitet, lebt er in Martigny. Daher kommt sein unwiderrstehlicher Wunsch, uns nach Champex-Lac zu bringen – gelegen in seiner Nachbarschaft. «Man kann gut mit dem öffentlichen Verkehr hinfahren: Vom Bahnhof SBB in Martigny nimmt man den St.-Bernhard-Express-Zug der Gesellschaft RegionAlps bis zur Endstation Orsières. Die Fahrt dauert genau 36 Minuten. In Orsières hat es ein Postauto, das uns in rund 25 Minuten nach Champex-Lac bringt.

Eislaufen auf dem See

Der See von Champex ist auf 1466 Meter Höhe gelegen,



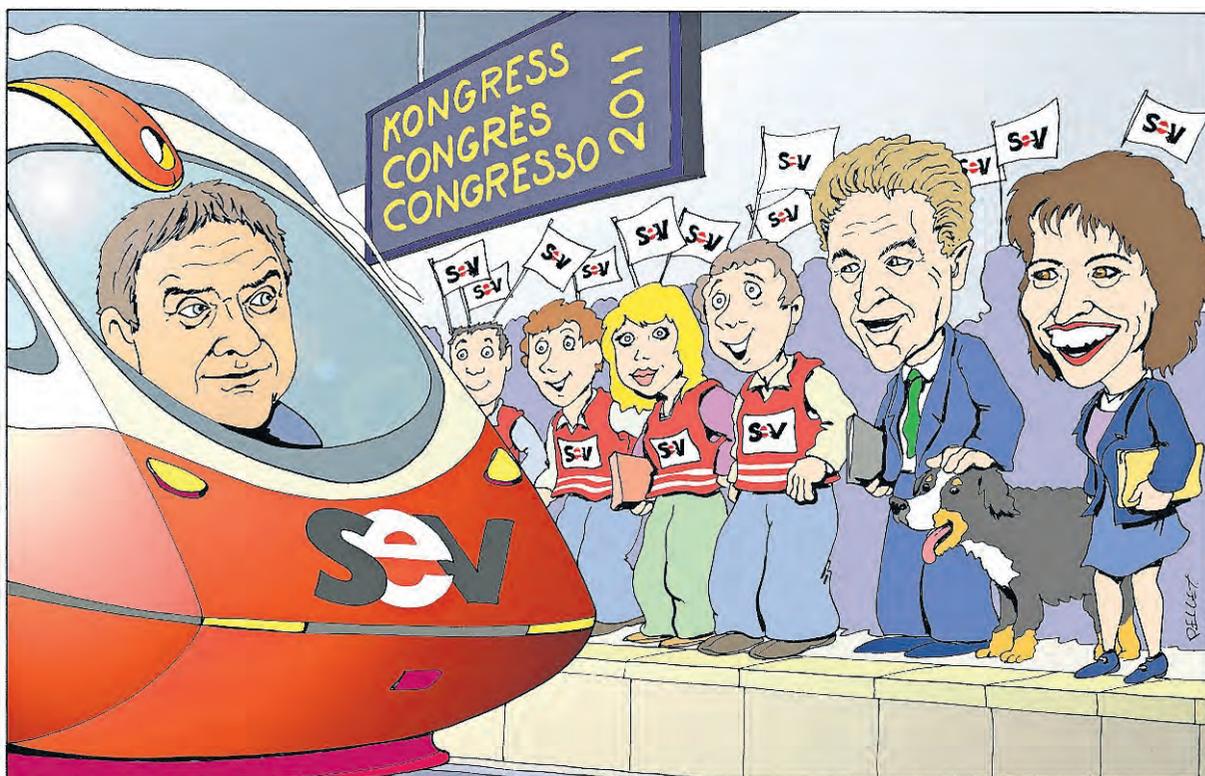
seine Fläche beträgt 1,1 Quadratkilometer, was 75 Eisfeldern entspricht. Das mag als klein erscheinen, wenn man es mit den grossen nordamerikanischen Seen vergleicht... Aber wie in Kanada kann man im Winter auf dem See eislaufen, und das ist einfach wunderbar. Im Verlauf des Gesprächs verrät uns Frédéric Nouchi noch eine Adresse: «Ich empfehle den Kollegen des SEV, in der Pension «En Plein Air» abzusteigen

(www.pensionpleinair.ch). Du wirst sehen, sie werden nicht enttäuscht sein!» Die Preise sind nicht übertrieben: 55 Franken das Zimmer mit Frühstück. Nicht zu vergleichen mit den exorbitanten Preisen im benachbarten Verbier.

Etwas ist sicher: Wer Champex-Lac im Winter liebt, kommt im Sommer wieder! Alberto Cherubini/pan.

www.champex.info
www.regionalps.ch

VOLLE FAHRT VORAUSS...



... auf dem Weg zum SEV-Kongress, der am 24. Mai in Bern stattfinden wird.

VOR 50 JAHREN

Für das Heim des Gewerkschafters

Wer kennt es nicht, das berühmte-berüchtigte Januarloch im Portemonnaie! Vieles hat das ohnehin schon strapazierte Dezemberbudget aushalten müssen – die Ebbe nimmt bedenkliche Ausmaße an. Da heißt es eben gut einteilen und umsichtig planen. Sparen läßt sich mit einigem Willen vor allem beim Essen, ohne daß dieses eintönig oder gar ungenügend zu sein braucht. Kartoffeln sind gute Mahlzeitenstreckler und belasten die Haushaltskasse nur minim. Da kommt uns das Taschenbüchlein «Der furtreffliche Kartoffelkoch» von Jonny Behm mit 130 internationalen und leicht ausführbaren Rezepten in immer neuen Variationen zu Hilfe. Behauptet einer noch, Händöpfel seien ein langweiliges Essen... Schon Goethe lobte die köstlichen Feldfrüchte: *Morgens rund, Mittags gestampft, Abends in Scheiben; Es ist gesund. Dabei soll's bleiben.*

«Der Eisenbahner» vom 20. Januar 1961



Die Werkstätten BLS sorgen mit über 400 Mitarbeitenden für eine hohe Verfügbarkeit und Sicherheit der Reisezüge und Lokomotiven. In der Fahrzeugbereitstellung der Werkstätte Bern Aebimatt erwartet Sie eine abwechslungsreiche Tätigkeit als

Schaltwärter/in

Ihre Aufgaben: Sie arbeiten im Rangier- und Schaltwärterdienst und bedienen das Stellwerk. Sie führen sämtliche Lokomotiven auf dem Areal der Werkstätte Bern Aebimatt. Sie koordinieren die Fahrzeuge gemäss dem Einsatzplan und den Bedürfnissen der Werkstätte. Sie bedienen Turnusgemäss die Durchlaufreinigungsanlage und tragen dadurch zu einem sauberen Erscheinungsbild unserer Fahrzeuge bei. Sie wissen die Vorzüge von unregelmässigem Dienst mit Nachtarbeit zu schätzen.

Ihr Profil: Sie haben die Ausbildung zum Logistiker Verkehr oder eine vergleichbare Grundausbildung erfolgreich abgeschlossen. Idealerweise haben Sie bereits einige Jahre Berufserfahrung im Bereich Stellwerk- und Rangierdienst. Zudem verfügen Sie über eine Ausbildung als Lokomotivführer/in Kategorie A oder sind bereit, diese zu absolvieren. Als belastbare und initiative Persönlichkeit sind Sie sich selbstständiges Arbeiten gewohnt. Ihr gewandter Umgang mit EDV-Anwendungen rundet Ihr Profil ab.

Packen Sie Ihre Chance und steigen Sie ein!
Wir freuen uns auf Ihre Bewerbungsunterlagen bis
4. Februar 2011 an:

BLS AG

Personal Dienstleistungszentrum, Bewerbungen,
Ref. Nr. 3032, Genfergasse 11, 3001 Bern,
bewerbungen@bbs.ch.

Fachliche Auskünfte erteilt Ihnen gerne der Leiter
Fahrzeug-Bereitstellung, Peter Jenny,
Telefon +41 (0)58 327 25 31.

Weitere Stellen finden Sie unter www.bbs.ch



Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV mit rund 47 000 Mitgliedern sucht **per sofort oder nach Vereinbarung**

Administrative/n Mitarbeiter/in 80 % im SEV-Regionalsekretariat Zürich

Als Mitarbeiter/in in unserem Regionalsekretariat Zürich haben Sie die administrative Drehscheibenfunktion inne und sind die erste Anlaufstelle für unsere Mitglieder. Sie unterstützen in einem kleinen Team drei Gewerkschaftssekretär/innen. Sie sind für den optimalen administrativen Ablauf verantwortlich, an gewerkschaftlicher Arbeit interessiert und koordinieren Ihr Arbeitsgebiet in selbstständiger Weise. Allgemeine und anspruchsvolle Sekretariatsarbeiten, Korrespondenz, Terminmanagement, Organisation und Mithilfe bei Aktionen, Versammlungen, Sitzungen inkl. Protokollführung und vieles mehr gehören ebenfalls dazu.

Für die Erfüllung dieser anspruchsvollen Aufgabe verfügen Sie über eine kaufmännische Ausbildung und mehrere Jahre Erfahrung in einer ähnlichen Funktion. Ihr Deutsch ist stilsicher und mündliche Sprachkenntnisse (Englisch, evtl. Italienisch und/oder Französisch) sind von Vorteil. Der Umgang mit Informatik bereitet Ihnen keine Schwierigkeiten. Sie arbeiten zielorientiert, denken mit, sind kontaktfreudig und belastbar. Hohe Anforderungen stellen wir an Ihre Selbstständigkeit, Ihre Fähigkeit, Zusammenhänge zu erfassen und die richtigen Prioritäten zu setzen.

Motivierten und engagierten Persönlichkeiten bieten wir ein spannendes Arbeitsumfeld und fortschrittliche Arbeitsbedingungen.

Sind Sie interessiert? Frau Ursula Lüthi, Personalleiterin, nimmt gerne Ihre vollständige schriftliche Bewerbung bis am 11. Februar 2011 entgegen.

SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6
ursula.luethi@sev-online.ch.

Mehr über den SEV erfahren Sie unter www.sev-online.ch

www.sev-online.ch



Die **Montreux-Berner Oberland-Bahn** sucht für den Fahrdienst auf den Linien Montreux - Zweisimmen und Zweisimmen - Lenk sowie für den technischen Unterhaltsdienst im Depot Zweisimmen einen/ eine

Lokführer (Anwärter/in)

mit abgeschlossener Berufslehre in der Metall-, Maschinen- oder Elektrobranche und mit Berufserfahrung.

Idealalter: 25 Jahre. Französischkenntnisse erwünscht. Unregelmässige Arbeitszeit. Auskünfte erteilt Peter Aegerter, Depotleiter Zweisimmen 033 729 87 10.

Bewerbungen mit den üblichen Unterlagen sind bis 14. Januar 2011 an **Golden Pass, Administration, Postfach 1426, 1820 Montreux 1** zu richten.



www.goldenpass.ch

Joël Cretin, technischer Leiter des Skigebietes EspaceDôle im Waadtländer Jura

Der grosse Skipistenspezialist

40 km nördlich von Genf und 20 km von Nyon entfernt arbeiten drei Jahresangestellte für die Lifte von «TéléDôle SA». Alle drei sind Mitglied im SEV! Wir treffen einen von ihnen, den 52-jährigen technischen Leiter Joël Cretin, dessen Aufgabe es ist, die Sicherheit der technischen Anlagen und der Pisten zu garantieren und sich dauernd beim Wetter und der französisch-schweizerischen Grenze durchzuschlängeln.

Um auf den Schweizer Pisten im Skigebiet EspaceDôle Ski fahren zu können, muss man, wenn man die Autobahn bei Nyon verlässt und dann Richtung St-Cergue fährt, auf jeden Fall französisches Gebiet durchqueren! Nach dem Grenzposten von La Cure im Waadtland muss man noch rund 4 Kilometer fahren, um seinen Wagen am Fuss der Pisten abzustel-

len. Wer mit dem öffentlichen Verkehr anreist, kann den Shuttlebus nehmen, der die Verbindung zwischen dem Bahnhof La Cure der Bahnlinie Nyon-St-Cergue-Morez und dem Skigebiet sicherstellt. Der Parkplatz befindet sich auf französischem Hoheitsgebiet, aber die Talstation des Sessellifts und die Pisten von EspaceDôle sind auf helvetischem Boden. «Die Grenze wurde hier Mitte des 19. Jahrhunderts von Napoleon III. und der Eidgenossenschaft neu gezogen», erklärt Joël Cretin. «Trotzdem sind die alten Grenzsteine nicht alle entfernt worden. Im Winter ist nicht immer klar erkennbar, auf welcher Seite der Grenze man sich befindet», meint er mit einem verschmitzten Lächeln.

Abhängig vom Wetter

Der technische Leiter der TéléDôle SA ist sich gewohnt, einen Slalom auf der Grenze zu machen, und er beherrscht auch den Slalom mit den ändernden Wetterverhältnissen. «An einem schönen Wochenende haben wir vielleicht 35 000 Fahrten täglich, an einem Schlechtwettertag sind es nur tausend.» Bei solchen Frequenzschwankungen ist die Personalplanung nicht einfach. TéléDôle beschäftigt drei Vollzeitangestellte, die alle im SEV organisiert sind, und heuert während der Saison 37 Aushilfsangestellte an. «Es sind im Wesentlichen Franzosen. Die meisten sind Bauern und Waldarbeiter, die während der Skisaison für TéléDôle arbeiten. Das Personal bleibt der Gesellschaft ausserordentlich treu. Diese Saison sind unter den 37 Aushilfskräften nur zwei neue.»

Zuvorderst die Sicherheit

Joël Cretins Sorge Nummer 1 ist die Sicherheit der Anlagen und der Pisten. «Wie beim öffentlichen Verkehr können wir es uns nicht erlauben, mit der Sicherheit zu spielen. Unsere Anlagen werden vom Bundesamt für Verkehr und vom Interkantonalen Konkordat für Seilbahnen und Skilifte IKSS kontrolliert.» Um weiter top zu bleiben,



Joël Cretin vor der Talstation der Sesselbahn, die die Skifahrennden von 1230 auf 1678 Meter Höhe bringt.

besucht Joël Cretin jährlich zwei bis drei Weiterbildungskurse.

Gewerkschaftliche Solidarität

Joël Cretin ist seit 22 Jahren Mitglied der Sektion VPT NStCM-TPN, in der die Angestellten der Eisenbahn Nyon-St-Cergue-Morez und jene der Busse der Transports publics de la région yonnaise TPN (Öffentlicher Verkehr der Region Nyon) organisiert sind. Da die Gesellschaft NStCM-TPN Hauptaktionärin der TéléDôle war – heute wird die Mehrheit der Aktien von den Gemeinden der Gegend gehalten – sind auch Joël und seine beiden Kollegen dem SEV beigetreten. Pierre-Marc Iseli, der Präsident der Sektion VPT NStCM-TPN, freut sich sehr darüber, dass die drei Festangestellten der TéléDôle Mitglieder seiner Sektion sind: «Ihre saisonalen Arbeitsbedingungen sind anders als diejenigen ihrer Kollegen der TPN und der NStCM, trotzdem nehmen sie regelmässig an unseren Hauptversammlungen teil. Aus Solidarität mit ihnen hat unsere Sektion Aktien der TéléDôle SA gekauft. Auch wenn sie in ihren Bergen etwas isoliert sind, betrachten wir sie voll und ganz als

unsere Arbeitskollegen. Wir lassen sie nicht fallen.» Nebenbei gesagt bedauert Joël Cretin, dass die Skiliftangestellten nicht von den FVP-Vergünstigungen der Bahnen profitieren, während die Bahnangestellten Preisreduktionen auf den Anlagen von TéléDôle erhalten.

Schwieriger, aber schöner Beruf

EspaceDôle ist ein Familienskigebiet. «70% unserer Kundschaft sind Franzosen. Am Wochenende herrscht Hochbetrieb. Wir sind nur

zwei (Auto-)Stunden von Lyon und Dijon entfernt und kaum 40 km von Genf», hebt Joël hervor. «Im Gegensatz zu unseren Kollegen von Zug und Bus sind wir kaum mit Beschimpfungen und Gewalt konfrontiert. Die Leute kommen vor allem hierher, um sich zu erholen. Auch wenn das Wetter manchmal garstig ist, ist es für jemanden, der die Natur liebt und den Kontakt mit der Kundschaft schätzt, wirklich ein schöner Beruf.»

Alberto Cherubini/pan.

INFO

Verbunden mit den französischen Pisten

Die TéléDôle SA umfasst 12 Transportanlagen, 3 in St-Cergue und 9 in EspaceDôle. Die Pisten von EspaceDôle sind insgesamt rund 20 km lang und sind mit jenen des französischen Skigebietes von Les Rousses verbunden, die nochmals etwa gleich lang sind. Die Region verfügt also über rund 40 Kilometer Skipisten. «Obschon wir ein Skigebiet in mittlerer Höhenlage sind, sind unsere Pisten nicht mit Schneekanonen ausgerüstet, im Gegensatz zu jenen auf der französischen Seite», meint Joël Cretin. «Vielleicht müssen auch wir eines Tages Kanonen installieren, um während der ganzen Saison gute Verhältnisse anbieten zu können.»

BIO

Joël Cretin wurde am 30. Januar 1959 in Morez (Frankreich) geboren und wuchs in Bois d'Amont auf. In dieser kleinen französischen Gemeinde, die nur wenige Kilometer von EspaceDôle entfernt ist, wohnt er heute noch mit seiner Frau, seinem Sohn und seiner Tochter. Nachdem er eine Lehre als Wartungsmechaniker absolviert hatte, arbeitete er während einiger Jahre in der Montage und im Unterhalt von Maschinen in schweizerischen und französischen Sägereien. 1983 stellte ihn TéléDôle an, ausschliesslich für Wartungsarbeiten an den Wochenenden.

1984 folgte die Vollzeitstellung als Pistenfahrzeugführer und natürlich als Wartungsmechaniker. Nach einer Ausbildung in Sitten und Winterthur erwarb er 1986 das eidgenössische Fähigkeitszeugnis als Seilbahnspezialist. Während der Freizeit wandert und klettert Joël Cretin. Im Winter schnallt er die Tourenskier an. Im Leben des technischen Leiters der TéléDôle hat es aber nicht nur Platz für die Berge: Er und sein Sohn frönen zusammen dem Motorrad-Geschicklichkeitssport Trial. «Und ich begleite meinen Sohn, wenn er Trial-Wettkämpfe bestreitet.»