

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 2

3. Februar
2011

kontakt.sev

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

Schiffahrtstagung VPT

Auf dem Vierwaldstättersee-Motorschiff «Gotthard» trafen sich die SEV-Schiffsleute zur Branchentagung. **Seite 4**



Fridolin Disler

«Der SEV muss seine Leaderfunktion gegenüber den Peko wahrnehmen», sagt der bisherige Peko-Präsident. **Seite 6**



Cargo-Lokführer

Es gibt RCP-Spezialisten, die die gleiche Arbeit machen wie Streckenlokkführer – aber billiger. **Seite 24**



Initiative des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes angelaufen

Arbeit muss sich lohnen

Jetzt läuft die Unterschriftensammlung an: Der SEV hat gemeinsam mit den Gewerkschaften des SGB die sogenannte Mindestlohninitiative lanciert. Auch im Verkehrsbereich reichen längst nicht alle Löhne für ein Leben in Würde.

Die ersten Unterschriften für die Mindestlohninitiative hat der SEV im Skigebiet der Lenzerheide gesammelt, denn gerade das Bergbahnpersonal, das uns allen angenehme Tage im

Schnee ermöglicht, arbeitet meist zu lausigen Löhnen. Selbst die Bündner Kantonsregierung bestätigt dies. In einem Bericht stellte sie fest, dass die Mindestlöhne je nach Unternehmung rund zwischen 2900 und 3800 Franken liegen, wobei nur wenige kleine Unternehmen unter 3000 Franken pro Monat bezahlen.

Der Durchschnittslohn der acht grössten Unternehmen, welche etwa 80 Prozent des Bergbahnpersonals im Kanton Graubünden beschäftigen, liegt gemäss Auskunft des Sekretariates der Bergbahnen Graubünden bei 3480 Franken. «Besonders bei den Saisonangestellten kennen die Unter-

nehmen kaum eine untere Grenze», kritisiert SEV-Präsident Giorgio Tuti.

Neben den touristischen Bahnen stellt auch die Bahngastronomie ein Tieflohngebiet dar, das der SEV im Auge hat. Der SEV engagiert sich deshalb mit voller Energie für die Initiative: «Wir werden versuchen, in unsern Gesamtarbeitsverträgen die Löhne anzuheben – denn wir bauen darauf, dass der gesetzliche Mindestlohn nur in Ausnahmefällen nötig sein wird», erläutert Giorgio Tuti.

pmo

Dossier mit Unterschriftenkarte in der Heftmitte

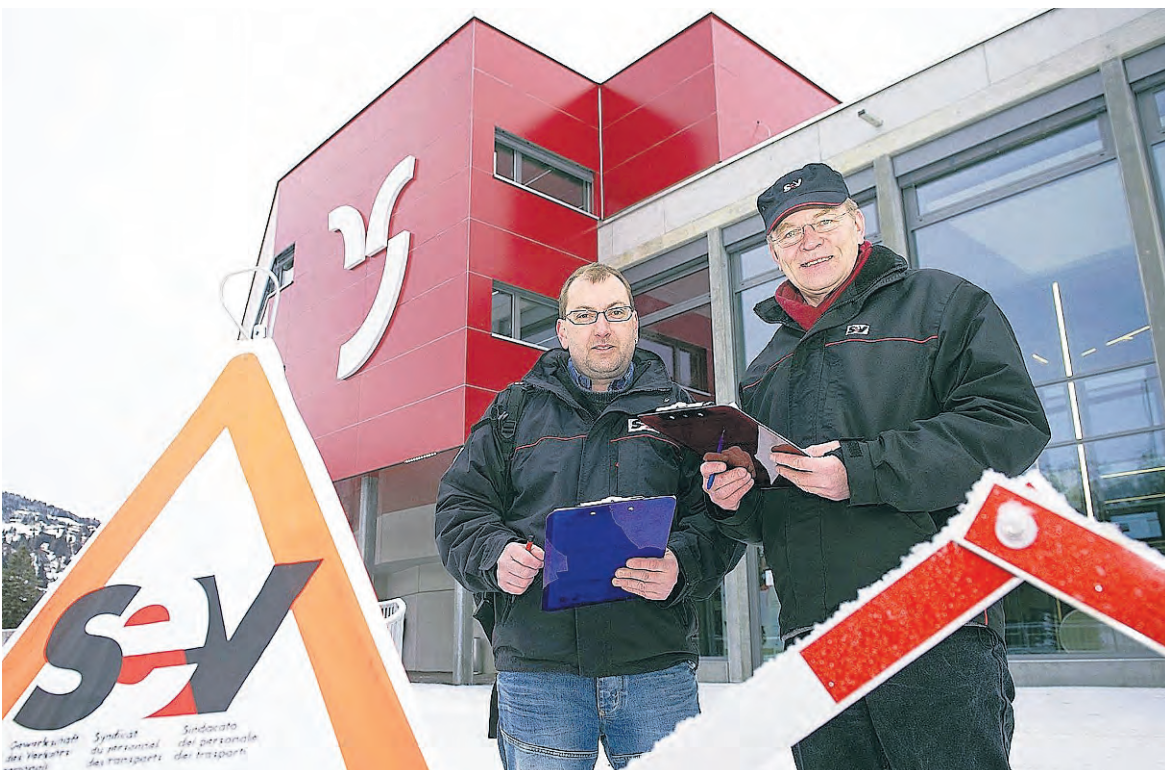
ZUR SACHE

Gleich zweimal befasste sich der Vorstand letzte Woche mit den Grundwerten des SEV, einmal kurzfristig, einmal recht langfristig. Auf längere Sicht ausgelegt ist das Leitbild – ein Instrument, das der SEV bisher so nicht kannte, das aber nützlich ist, um wichtige Grundwerte der Organisation festzuschreiben. Fehlt diese Orientierungshilfe, läuft man Gefahr, sich im Kreis zu drehen

„Das Leitbild verhindert, dass wir ewig die gleichen Diskussionen führen.“
Barbara Spalinger,
Vizepräsidentin SEV

und die immer wieder gleichen Diskussionen zu führen. Ein Instrument, das über mehrere Jahre hinweg dem SEV als Richtschnur dienen soll, kann nur von einer Instanz beschlossen werden: von unseren Mitgliedern bzw. von deren Delegierten am Kongress. Alle sind nun eingeladen, ihre Meinung zu äussern. Ob als Einzelperson direkt, über die Sektion oder allenfalls eine Kommission: Alle sind willkommen, ihre Ansicht einzubringen. Die kurzfristige Planung hingegen ist eine der zentralen Aufgaben von Vorstand und Geschäftsleitung. Hier hat sich gezeigt, dass die neuen Strukturen des SEV funktionstüchtig sind: Erstmals hat der Vorstand die Vorarbeiten für die Jahresschwerpunkte geleistet. Damit werden diese ebenfalls viel näher an die Basis gebracht, weil von Anfang an die Betroffenen zu Beteiligten werden. Kurz- und langfristig: Es gibt viel zu tun zum Wohl des Personals im öffentlichen Verkehr!

Marco Hartmann



Die Gewerkschaftssekretäre Peter Peyer und Arne Hegland beim Unterschriftensammeln im Skigebiet Lenzerheide.

NEWS

CONTAINER
IN BASEL-NORD

Die Schweizerischen Rheinhäfen und SBB Cargo fordern eine nationale Strategie für Containerterminals. Kern des Konzepts sind zwei neue Anlagen in Basel und Dietikon. Das seit längerem geplante Gateway Limmattal wird die Drehscheibe für Container sein, die auf der Schiene transportiert werden. In Ergänzung dazu soll in Basel-Nord ein neues Terminal für den Containerumschlag Binnenschiff-Schiene entstehen. Eine jetzt gestartete Studie soll bis im Frühsommer aufzeigen, wie das im Richtplan des Kantons Basel-Stadt eingetragene Gelände am besten dafür genutzt werden kann.

MEHR ALS 1 000 000
MOBILE TICKETS

Immer mehr Fahrgäste lösen ihr Ticket via Handy. So auch Anita Iseli aus Hünibach. Sie hat im Januar 2011 das millionste Mobile Ticket gekauft. «Mein kleiner Billettautomat in der Handtasche ist toll», sagt die millionste Kundin. SBB Mobile ist zwei Jahre nach Einführung eine der am meisten genutzten Handy-Applikationen der Schweiz.

14,5 MIO. FAHREN
MIT DER STI

Die Verkehrsbetriebe STI beförderten im vergangenen Jahr 14 475 000 Fahrgäste.



Dies entspricht einer Steigerung von 576 000 Personen (+ 4,1 %). Während der letzten 10 Jahre nahmen die Fahrgastzahlen um 70 % zu. Diese eindrucksvolle Entwicklung ist im Wesentlichen auf die konstante Verbesserung des Busangebotes in der Region Thun zurückzuführen. Im vergangenen Jahr waren die Kontrolleure der STI 4727 Stunden unterwegs und haben 102 827 Personen kontrolliert. 2,23 % der kontrollierten Personen konnten keinen gültigen Fahrausweis vorweisen.

Vernehmlassung bei Mitgliedern, Sektionen, Kommissionen und Unterverbänden läuft bis 20. März

SEV-Leitbild zur Prüfung an die Basis geschickt

Letztes Jahr hat der Vorstand Grundwerte und Selbstverständnis der gewerkschaftlichen Arbeit im SEV erarbeitet. Die Ergebnisse sollen nun in einem Leitbild verankert und am Kongress im Mai verabschiedet werden. Die Basis ist eingeladen, sich aktiv an der Diskussion zu beteiligen.

Die Arbeit des SEV basiert auf seinen Statuten und den an den Kongressen verabschiedeten Positionspapieren.

Während Statuten und Reglemente die Strukturen des SEV bestimmen, geben die Positionspapiere konkrete Strategien für die Zeit zwischen den Kongressen vor. Nicht verbindlich formuliert sind aber bisher die Grundsätze der gewerkschaftlichen Arbeit.

Zwar hat der SEV 1991 ein Leitbild verabschiedet, das von einer Expertengruppe verfasst wurde; für die tägliche Arbeit hat es aber keine Bedeutung erhalten und ist längst veraltet.

Selbstverständnis der Gewerkschaft festschreiben

Der Vorstand hat daher in seinem ersten Tätigkeitsjahr die Arbeit an einem neu-

INFO

Wie geht es weiter?

Frist für die Vernehmlassung ist der 20. März. Sektionen, Unterverbände, Kommissionen und einzelne Mitglieder sowie die Mitarbeitenden des SEV teilen ihre Stellungnahmen via Formular, Brief, E-Mail oder Homepage mit. Die Stellungnahmen werden von der Geschäftsleitung ausgewertet; sie unterbreitet danach die bereinigte Fassung dem Vorstand. Dieser heisst die Endversion des Leitbilds gut, welche am Kongress 2011 diskutiert und verabschiedet werden soll.

en Leitbild aufgenommen. Dieses soll das gemeinsame Selbstverständnis als Gewerkschaft des öffentlichen Verkehrs festhalten. Es beschreibt Grundwerte und Grundsätze der Zusammenarbeit, der Vertragspartnerschaft und Politik.

Alltagstauglich

Grundsätze lassen sich nicht immer einfach auf den Alltag anwenden. Es ist aber das Ziel, das Leitbild so verständlich und präzise zu formulieren, dass es dem SEV und seinen Mitgliedern Orientierungshilfe in der täglichen Arbeit bietet.

Eine ausführliche und eine Kurzfassung

In dieser Woche verschickt das Zentralsekretariat den Entwurf des Leitbilds an Unterverbände, Sektionen und Kommissionen, zudem auch an die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es gibt eine lange und eine kurze Fassung (siehe nebenstehenden Kasten). Die lange Fassung gibt die Überlegungen des Vorstands vollständig wieder, die kurze ist als handliches Arbeitsinstrument für die Praxis gedacht. Beide sind auch im Internet verfügbar.

Jetzt überprüfen!

Alle Instanzen, aber auch die einzelnen Mitglieder sind nun aufgerufen zu prüfen, ob das Leitbild ihrem Selbstverständnis im SEV entspricht und für die eigene Arbeit hilfreich ist. Um die weitere Auswertung zu erleichtern, hat das Präsidium einige Fragen formuliert und ein Formular für die Antworten mitgeliefert. Es steht jedoch allen frei, sich auch zu anderen Punkten zu äussern.

Peter Moor

Das Leitbild sowie das Formular mit den Fragen sind im Internet aufgeschaltet auf www.sev-online.ch/de/leitbild

DER ENTWURF DES SEV-LEITBILDS IN DER KURZFASSUNG

Unser Selbstverständnis

Wir sind die Gewerkschaft des öffentlichen Verkehrs und vertreten die Interessen der Beschäftigten mit Erfolg. Wir setzen uns ein für einen leistungsstarken und umweltverträglichen Service public mit guten Arbeitsbedingungen für alle. Wir sind eine aufgeschlossene Organisation, die Probleme zukunftsorientiert anpackt.

Unsere Werte

Wir sind der Solidarität, sozialen Gerechtigkeit, Gleichstellung und Demokratie verpflichtet. Dies bedeutet für uns:

- Solidarität untereinander – ob aktiv, arbeitslos, erwerbsbehindert oder pensioniert;
- soziale Gerechtigkeit bei Arbeitsbedingungen, Löhnen, Sozialleistungen, Steuern;
- gleicher Zugang zu Bildung, Erwerb und Laufbahn, ungeachtet des Geschlechts, des Alters, der Nationalität, der Religion;
- Demokratie und Mitbestimmung in Politik, Wirtschaft, Unternehmen – und im SEV.

Gestützt auf unsere Grundwerte vertreten wir eine konsequente Haltung gegen jede Art von Diskriminierung und gegen Ausländerfeindlichkeit.

Unsere Zusammenarbeit

- Unsere Mitglieder stehen stets im Zentrum. Sie wirken in der Gewerkschaftsarbeit, in Verhandlungen und Politik aktiv mit.
- Das Gesamtinteresse der Arbeitnehmenden steht über dem Einzelinteresse einzelner Gruppen und Berufskategorien.
- Wir anerkennen die Anliegen von Frauen und Männern, der Jugend und der Migrantinnen und Migranten, und verstehen uns doch als Einheit.
- Wir halten uns an demokratische Regeln und kommunizieren offen und umfassend. Wir sind in der Lage, mit Kritik gut umzugehen.
- Ehrenamtliche und Angestellte des SEV arbeiten professionell und lösungsorientiert.
- Mit guten Dienstleistungen schaffen wir echten Mehrwert für unsere Mitglieder.

- Wir anerkennen gute Leistung, Hilfsbereitschaft und Engagement.
- Wir leben intern, was wir von Arbeitgeber/innen und Politik fordern.

Unser Auftrag

- Wir verfolgen unsere Ziele grundsätzlich auf dem Verhandlungsweg, im Dialog.
- Wir sind in der Lage, zentrale Forderungen mit Kampfmassnahmen durchzusetzen.
- Wir sind anerkannt als gewichtiger Akteur in der Verkehrs-, Umwelt- und Sozialpolitik.
- Wir übernehmen soziale Verantwortung und stehen für die Sozialwerke ein.
- Wir arbeiten mit gleichgesinnten politischen Kräften zusammen.
- Wir nehmen unsere Rolle als Mitglied der schweizerischen und internationalen Gewerkschaftsbewegung aktiv wahr. Wir handeln parteipolitisch unabhängig und bleiben finanziell eigenständig.

Finanzkommission des Nationalrats klar für Sanierung der Pensionskasse SBB

Pensionskasse auf Kurs

Nun fehlt nur noch der Entscheid des gesamten Nationalrats in der Frühlingssession. Dessen Finanzkommission unterstützt die Vorlage zur Sanierung der Pensionskasse SBB deutlich.

Zwar wollten einzelne Mitglieder der Finanzkommission das Geschäft gar nicht erst behandeln. Ein sogenannter Rückweisungsantrag blieb aber mit 7 gegen 14 Stimmen chancenlos.

Leistungen des Personals anerkannt

Für die Mehrheit der Kommission ist der Beitrag des Bundes von 1,148 Milliarden Franken notwendig, da sich die Pensionskasse SBB nicht selbst sanieren könne und der Bund als Eigner eine Mitverantwortung trage. Als wesentliches Argument wurde vorgebracht, dass die SBB und ihre Mitarbeitenden selbst den grössten Teil zur

Sanierung beitragen. Mit 16 zu 2 Stimmen bei 6 Enthaltungen beschloss die Kommission, dem Nationalrat Zustimmung zur Vorlage zu beantragen.

Der SEV gibt in seiner Medienmitteilung seiner Zufriedenheit darüber Ausdruck, dass das Sanierungskonzept weiterhin auf Kurs ist. Er weist jedoch darauf hin, dass mit dem Beitrag von 1,148 Milliarden Franken die Pensionskasse nicht ausreichend finanziert wird. Für eine korrekte Ausfinanzierung, zu der – auch nach Meinung des Bundesamts für Sozialversicherungen – eine Schwankungsreserve von rund 15 Prozent gehören würde, wäre deutlich mehr Geld nötig.

Ein Drittel Zweifler

Überrascht ist der SEV zudem darüber, dass ein Drittel der Kommission nicht zugestimmt hat. «Auch den opponierenden und zögernden Politikerinnen und Politikern sollte eigentlich klar sein, dass eine offensichtliche Ungleichbehandlung der Pensionskasse SBB mit anderen

Einrichtungen besteht, die aus der früheren Bundespensionskasse herausgelöst wurden», kommentiert Präsident Giorgio Tuti.

Er ergänzt: «Vor allem aber wäre es ein Irrglaube, dass das Personal der SBB noch stärker zur Sanierung der Pensionskasse beigezogen werden könne.» Wie die Kommissionsmehrheit selbst auch festgehalten hat, leisten Aktive und Pensionierte seit Jahren mit Sanierungsbeiträgen, grossen Rentenkürzungen und längerer Lebensarbeitszeit ihren Anteil, und auch das Unternehmen hat mehrfach grosse Summen eingeschossen.

Der SEV ist zuversichtlich, dass diese Argumente in der Plenumsdiskussion im März gehört werden.

SEV setzt Information fort

«Wir suchen nun weiterhin den Kontakt zu massgebenden Ratsmitgliedern, um unsere Position zu erläutern und auch die Zweiflerinnen und Zweifler von der Vorlage zu überzeugen», betont Giorgio Tuti. pmo

DIE KINDER DER WOCHE



Im vergangenen Jahr registrierte das Verkehrshaus der Schweiz für Museum und Filmtheater 846 907 Eintritte. Das ist zwar weniger als im Jahr 2009, trotzdem bleibt das Verkehrshaus ein Publikumsmagnet und das meistbesuchte Museum der Schweiz. Unser Bild zeigt Kinder in der rundum erneuerten Halle Luft- und Raumfahrt.

MEINE MEINUNG

40,95 Zürcher sind 1 Appenzeller!

Mir wird schon ganz warm ums Herz, wenn ich an den 13. Februar denke: Tausende empörter Alpenjäger mit dem Gewehr auf dem Buckel, Zehntausende beinahe-entmündigter Tellensöhne werden in Burschenschaftsmanier die Wahllokale stürmen, um den ignoranten Schweizer Frauen und den Weicheiern von männlichen Mittelland-Pazifisten zu demonstrieren, wer in der Schweiz wen beschützt und dass das Sturmgewehr im Hause den Zimmermann ersetzt...

Waffen sind zum Töten da, ausser unter den Eidgenossen, da sind sie lediglich ein ungefährliches Statussymbol, nach dem jetzt männiglich schreit, wie Kinder, denen man das Spielzeug wegnehmen will! Dabei müssten diese Waffenfanatiker gar nicht toben und schwadronieren und Unwahrheiten erzählen, sie könnten abwarten und Kaffee fertig trinken, weil sie sowieso siegen werden! Sie werden siegen, obwohl sie in der Minderheit sind und lediglich Profiteure eines archaischen, längst überholten schweizerischen Abstimmungsmodus:

Des Ständemehrs!

Das Relikt stammt aus den Zeiten der Tagsatzung, als die Stände ihre Abgeordneten mit einem Votum an den Sitzungsort schickten. Deren Eigenkompetenz war limitiert; so mussten sie jeweils immer wieder zurück nach Hause reiten, um neue Order zu holen, bis dann schliesslich etwas entschieden wurde oder auch nicht...

Das Relikt ist geblieben, der Grund dafür angesichts der heutigen Bevölkerungsentwicklung kaum nachvollziehbar:

Heute wiegen 8,5 Stimmen aus dem Aargau so viel wie eine aus Obwalden. Heute bodigt 1 Glarner 11,7 Genfer! Für einen Urner Urnengänger müssen 27,6 Berner Gegengewicht geben, und die Appenzöller Innerhödler sind die Stärksten: 1 von ihnen wiegt 40,95 Zürcher auf!

Zeit, um über das Ständemehr nachzudenken! Zeit, um über einen neuen Modus abzustimmen! Frustrierend nur, dass eine Initiative zur Proportionalisierung der Ständestimmen am Ständemehr scheitern wird...

Monika Barth



Die schweizerische Personenschiffahrt ist und bleibt auf öffentliche Abgeltungen und Investitionshilfen angewiesen

Knappes Mittel und Bestände überall

Über 30 Mitarbeitende von Schiffsbetrieben im ganzen Land trafen sich am 26. Januar in Luzern zur «Branchentagung Schiff» des Unterverbands VPT.

Weil die Kursschiffahrt in den wenigsten Fällen gewinnbringend ist, sind dafür öffentliche Abgeltungen unverzichtbar. Nun hat aber der Bund mit der Revision des Eisenbahngesetzes im Jahr 1996 fast alle Linien als rein touristisch definiert und sie damit an die Kantone und Gemeinden abgeschoben. Abgeltungen zahlt der Bund nur noch an die vier Linien Romanshorn–Friedrichshafen, Lausanne–Evian, Luzern–Beckenried und Cudrefin–Portalban, wobei er letztere bald auch nicht mehr berücksichtigen will, wie an der Tagung die Vertreter der betroffenen LNM mitteilten.

Sie informierten zudem über die Klage des Bundesamtes für Verkehr gegen die LNM wegen Verstössen gegen das Arbeitszeitgesetz. Verursacht wurden diese durch den allzu knappen Personalbestand, der letztlich auf Geldmangel und ungenügende öffentliche Unterstützung zurückzuführen ist. Dieses Problem gibt es nicht nur bei der LNM. Das Gerichtsurteil wird im Februar erwartet.



Zur Tagung gehört stets eine Umfrage zur Situation in den einzelnen Betrieben.

Vorbildlicher Kampf am Genfersee

Besondere Beachtung fand an der Tagung die erfolgreiche Kampagne der VPT-Sektion Lac Léman gegen die Stilllegung der «Vevey» und die Auslagerung der historischen Schaufelraddampfer. Dagegen lancierte die Sektion letzten Juni medienwirksam eine Petition und reichte im August über 44 000 Unterschriften ein. Sie legte eine eigene Expertise vor und lobbyierte bei Kanton und Seegemeinden, Tourismusbranche und den Dampferfreunden (ABVL). Für Aufsehen sorgte sie auch im September bei der letzten Fahrt der «Vevey» und im Oktober bei der Debatte im Parlament. Dieses sprach sich einstimmig für die Renovierung der «Vevey» und gegen die Aufspaltung der CGN aus.

Trotzdem brauchte es noch einen runden Tisch und eine Streikdrohung, bis

die Regierung im November endlich einlenkte: Statt die CGN aufzuteilen, will sie nun eine Holding mit zwei Töchtern schaffen und beantragt 20 Mio. für die Renovation der «Vevey», der «Ville de Genève» und der Werft in Lausanne. Weiter sollen die CGN und ihre Pensionskasse durch Abschreibung von Darlehen saniert und der Aktienanteil der öffentlichen Hand auf mindestens 51% erhöht werden. Dazu müssen im Juni noch die Aktionäre und die Kantone GE und VS Ja sagen. Zudem regte die Sektion eine Erhöhung des Betriebsbudgets 2011 an, die das Parlament annahm. «Dies alles wurde nur dank eurem Engagement erreicht!», lobte SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger die Kollegen der CGN. Diese sagten bescheiden: «Wenn gegen die Vernunft gehandelt wird, muss man der eigenen Vernunft folgen.»

In der Tat lohnen sich öffentliche Investitionen in die Schiffahrt, da diese den Tourismus und die übrige Wirtschaft belebt (Gastronomie, Zulieferfirmen usw.). Die gesamte Wertschöpfung der Schweizer Personenschiffahrt hat Dr. Jürg Meister von der Hochschule St. Gallen 2005 auf



Die Kollegen vom Genfersee empfehlen, der eigenen Vernunft zu vertrauen.

jährlich rund 300 Mio. Franken berechnet. Davon betreffen nur rund 70 Mio. die Nettowertschöpfung (Einnahmen) der Schiffsbetriebe.

Funkstille bei der SBS

Obwohl der Abbau von Schifflinien und Fahrplanausdünnungen also nicht im öffentlichen Interesse sind, haben in den letzten Jahren auf verschiedenen Seen Sparübungen stattgefunden. So auch auf dem Bodensee, seit die SBS vor fünf Jahren von der SBB an private Investoren verkauft wurde. Der im April 2009 eingesetzte Sanierer baute rund 20 Mitarbeiter ab, und das im SEV organisierte nautische Personal musste hart dafür kämpfen, dass ihre Arbeitsbedingungen akzeptabel blieben. Seit April 2010 lehnt die Geschäftsleitung jedes direkte Gespräch mit der Gewerkschaft SEV ab, erfüllte aber die eingebrachten Vorschläge in wichtigen Teilen (Überführung der Ascoop-Pensionskasse in die Stiftung ASGA, Umsetzung Orange-Urteil, Erhöhung der Lohnsumme um 2%). Der SEV sucht weiterhin das Gespräch. Aufgrund der Umstrukturierungen und des Abbaus hat die SBS 2010 sehr positiv abgeschlossen. Sie bleibt aber ebenfalls auf öffentliche Abgeltungen angewiesen, die über eine Million pro Jahr betragen. Sehr positiv zu werten ist, dass sie ins Hafengebäude in Romanshorn investiert, und möglicherweise auch in die Werft.

Tarifverbände prüfen

Eine Unternehmung, die finanziell relativ gut dasteht, ist die Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft ZSG. Ihre Vollin-

tegration in den Tarifverband ZVV bewährt sich. Die Kund/innen können mit Zonenbilletten und Abos sehr günstig Schiff fahren und tun dies so ausgiebig, dass sie manchmal am Ufer stehen gelassen werden müssen. Die Diskussion des Modells an der Tagung ergab, dass es sich etwa auch für die Grossagglomeration Genf eignen könnte. Hingegen lohnt sich zum Beispiel am Vierwaldstättersee nur die Integration der Abos. Zu prüfen sind auch günstigere grenzübergreifende Tarifangebote für Franzosen, die noch mit dem Auto in die Gegend von Lausanne oder Nyon pendeln.

Die knappen Finanzen der Schiffsbetriebe schwächen natürlich auch bei den Lohnverhandlungen die Position der Arbeitnehmenden. Hinzu kam bei den letzten Lohnrunden die tiefe Teuerung. Weil die offizielle Statistik die Krankenkassenprämien nicht berücksichtigt, diese aber stark gestiegen sind, blieb die Kaufkraft vielerorts auf der Strecke. Dieser statistische Mangel sei zu korrigieren, sagte Vizepräsidentin Barbara Spalinger.

Eugen Müller von MeteoSchweiz erklärte, welche Winde auf den Mittelland- und Alpenrandseen wehen, und der Laie merkte einmal mehr: Das Schiffpersonal muss sein Metier beherrschen, damit es für die Passagiere nicht gefährlich wird. Diskutiert wurde auch die politische Wetterlage, die bei den eidgenössischen Wahlen im Herbst zugunsten der Verkehrsangestellten positiv beeinflusst werden kann (Tipp von SEV-Präsident Giorgio Tuti)...

Markus Fischer



Lausanne, 19. August 2010: Kapitän Patrick Schaffner, Präsident des VPT Lac Léman, übergibt dem Waadtländer Kanzler die Petition für die Rettung der «Vevey» und gegen die Aufspaltung der CGN.

Vorstand SEV verabschiedet Schwerpunkte 2011

GAV und Wahlen

In vier Bereiche gliedern sich die Schwerpunkte des SEV für 2011: Soziales, Gewerkschaft, Vertragspolitik und Politik allgemein.

Die neuen SEV-Strukturen beginnen zu greifen: Der Vorstand als strategisches Leitgremium hat erstmals aktiv an der Erarbeitung der Jahres-schwerpunkte mitgewirkt. Er machte noch im alten Jahr

eine Auslegeordnung, die danach von Geschäftsleitung und Gewerkschaftssekretären weiter verfeinert wurde. Die Geschäftsleitung erarbeitete danach die bereinigte Liste der Schwerpunkte und unterbreitete sie erneut dem Vorstand, der sie nun in seiner ersten Sitzung des Jahres mit kleinen Anpassungen verabschiedet hat. Diese Schwerpunkte dienen dem gesamten SEV als Wegweiser durchs Jahr. Sie bilden auch einen thematischen Schwerpunkt an den zurzeit stattfindenden Sektionskonferenzen.

Neben der Umsetzung des neuen SBB-Gesamtarbeitsvertrags bilden zahlreiche weitere GAV einen klaren Schwerpunkt. Pensionskassenfragen und nicht zuletzt verschiedene Wahlgeschäfte (interne und öffentliche) sind weitere Hauptthemen. *Peter Moor*

IN KÜRZE

Weiter hat der Vorstand

- drei **Gesamtarbeitsverträge** zur Unterzeichnung freigegeben: Bei den **Appenzeller Bahnen** handelt es sich um den zweiten GAV nach dem Zusammenschluss vierer Bahnen; wesentliche Verbesserung ist die fünfte Ferienwoche für 21- bis 59-Jährige. Bei den **Verkehrsbetrieben Lugano** handelt es sich um eine praktisch unveränderte Verlängerung, die jedoch allen eine Lohnerhöhung um 60 Franken im Monat bringt. Auch der Vertrag des **Swiss-Bodenpersonals** wurde ungekündigt verlängert, mit deutlichen Verbesserungen bei Mutter- und Vaterschaft, der Weiterbildung sowie der Übergangrente bei der ordentlichen Pensionierung mit 63 Jahren.

- einen Überblick erhalten über die **Lohnabschlüsse** für 2011: In der Regel liegen diese zwischen 1 und 1,8 Prozent, wobei eine unerfreuliche Tendenz gegen generelle, sondern für individuelle Erhöhung und zu Prämien erkennbar ist. Der SEV wird in diesem Jahr verstärkt generelle Lohnerhöhungen einfordern.

- über die **Peko-Wahlen** gesprochen: Die Ausschreibung durch die SBB ist noch nicht erfolgt. Der SEV hat die Peko-Wahlen auch mit den Partnern der Verhandlungsgemeinschaft besprochen.

SCHWERPUNKTE 2011

Soziales

- Pensionskassen (sozialverträgliche Sanierung; Lösung finden für Mitbestimmung der SBB-Tochterfirmen)
- Frührenten und Teilrenten (Übersicht Status quo und Modelle entwickeln)
- Nischenarbeitsplätze zur (Re)integration von Mitarbeitenden mit reduzierter Leistungsfähigkeit

Gewerkschaft

- Mitgliederwerbung intensivieren (Zusammenarbeit mit Sektionen)
- Zukunft des SEV in der Gewerkschaftsbewegung
- Lohnsystem SBB: Überwachung und Begleitung der Umsetzung
- Mindestens eine Aktie pro Vertrags-KTU halten
- Erhöhung der Sicherheit für das öv-Personals

Vertragspolitik

- Allgemeinverbindlichkeitser-

klärung für Rahmenvertrag Normalspur vorantreiben

- Rahmenvertrag Güterverkehr vorantreiben
- Rahmenverträge ZH, VS
- Neue GAV: Cargo International, SZU, FB, ZSG, RBL
- In allen Verträgen: Überprüfung der Mindestlöhne, Regelung der unterjährigen Arbeitszeit
- Peko: Wahlen/Zusammenarbeit verbessern
- AZG-Revision

Politik

- Mindestlohninitiative: Quorum bei Unterschriftensammlung erreichen
- Sanierung PK SBB begleiten
- 14. Juni als Schwerpunkt des gesamten SEV (nicht allein der Frauen)
- Sicherstellung der öv-Finanzierung
- Nationale Wahlen: Abstimmungsverhalten der Parlamentarier/-innen aufzeigen

JÜRIG HURNI ALS GEWERKSCHAFTSSEKRETÄR GEWÄHLT

Zwei Jahre nach seinem Eintritt als Gewerkschaftssekretär konnte sich Jürg Hurni nun der Wahl durch den Vorstand stellen. Diese war eine reine Formsache, ist Jürg Hurni doch längstens als Verantwortlicher für die SBB-Division Personenverkehr und die regionalen SEV-Anlässe im Mittelland etabliert.

Vor seiner Anstellung beim SEV war er Zugchef in Biel, vor allem aber Zentralpräsident des ZPV und somit nicht nur mit den Inhalten des SEV vertraut, sondern auch mit dessen Strukturen. *pmo*



Jürg Hurni nimmt von Präsident Giorgio Tuti die Wahlurkunde entgegen.

Unfalluntersuchungsstelle legt Bericht zum MGB-Unglück vor

Ursachen vertieft abgeklärt

Die Unfalluntersuchungsstelle hat ihren Bericht zum schweren Unfall auf der Matterhorn-Gotthard-Bahn im August 2010 veröffentlicht. Auch nach gründlichen Abklärungen sieht sie einzig den Lokführer als Verursacher.

Der SEV hatte im letzten Sommer scharf kritisiert, dass schon nach wenigen Tagen öffentlich alle Schuld dem Lokführer zugeschoben wur-

de. Er verlangte vertiefte Abklärungen, vor allem weil Aussagen zu hören waren, die MGB setze die Lokführer unter Druck, um den Fahrplan einzuhalten, und auch, die Unfallstelle sei nach Unterhaltsarbeiten nicht in gutem Zustand gewesen.

Zu früh beschleunigt

Diese Punkte hat die Untersuchungsstelle inzwischen aufgegriffen und verschiedene Simulationen durchgeführt. Dennoch kommt sie wiederum zum Schluss, dass einzig das verfrühte Be-

schleunigen des Zugs zum Unglück geführt hat. Der vom Berufsrechtsschutz des SEV gestellte Anwalt des Lokführers zeigt sich einerseits zufrieden mit den weiteren Abklärungen, andererseits betont er, dass damit der strafrechtlichen Beurteilung nicht vorgegriffen werden dürfe. Er verlangt Einsicht in die detaillierten Berichte.

Die MGB bedauert, dass ein menschlicher Fehler so gravierende Folgen hatte. Sie betont weiterhin, dass der Lokführer im Unternehmen bleiben kann. *Peter Moor*

NEWS

NEUE NAMEN IM SEV

■ In den Teilorganisationen des SEV sind auf Anfang Jahr einige Änderungen in Kraft getreten. Der ZPV Chiasso hat mit dem ZPV Ticino zum ZPV Ticino fusioniert. Der bisherige LPV Brünig wurde in LPV Zentrabahn umgetauft, der VPT Berg- und Sportbahnen in VPT Touristik Bern, und die Sektion VPT MBC/BAM/TPM heisst neu VPT MBC.

TRANSFER ASCOOP-PROFELIA PERFEKT

■ Die Überführung der Vorsorgewerke der neun Waadt-länder Verkehrsunternehmen, die bis Mitte 2010 der Ascoop angeschlossen waren, in die Sammelstiftung Profelia konnte auf Ende 2010 abgeschlossen werden. Die öffentlich-rechtliche Versicherungsgesellschaft Retraites populaires, welche die Profelia verwaltet, hatte Versicherte gebeten, gegen die Ascoop-Teilliquidation zu rekurrieren, um Zeit zu gewinnen für die Überprüfung der Immobilien und Reserven der Ascoop. Sie kam zum Schluss, dass das Renten-deckungskapital der 1130 aktiven und 700 pensionierten Versicherten korrekt überwiesen wurde. Dank einem Darlehen der Retraites populaires an Profelia von 33 Mio., dessen Verzinsung der Kanton garantiert, wurden die neun Vorsorgewerke mit einem Deckungsgrad von 90% in Profelia integriert. Profelia umfasst weitere Vorsorgewerke im öffentlichen Bereich wie jene der Pfarrer, Forst- und Krippenangestellten. Die neun öv-Betriebe und ihr Personal leisten Sanierungsbeiträge, um ihre Vorsorgewerke bis 2020 auf 100% Deckung zu bringen. Bis dahin tragen auch die Pensionierten zur Sanierung bei, indem sie auf Teuerungsausgleiche auf ihren Renten verzichten.

MEYRAT STV. STATT VIZEDIREKTOR BAV

■ Als stellvertretenden Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV) hat der Bundesrat auf den 1. Februar 2011 Pierre-André Meyrat (50) ernannt. Er ist im BAV bereits seit Oktober 2005 als Vizedirektor und Leiter der Abteilung Finanzierung tätig und verantwortet ein Budget von rund 5 Mrd. Franken, das der langfristigen Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs dient.



„Die Unternehmung tendierte in letzter Zeit dazu, allzu einseitig von Produktivitätssteigerungen profitieren zu wollen.“

Fridolin Disler, abtretender Präsident der SBB-Peko Konzern und Cargo

Fridolin Disler geht in Pension – nach zehn Jahren als Präsident Peko Cargo und vier Jahren als Präsident Peko Konzern

«Der SEV ist der Vater der Peko»

Als die SBB 2001 mit dem ersten GAV die Personalkommissionen (Peko) einführte, wechselte Fridolin Disler auf Wunsch des damaligen SEV-Präsidenten Ernst Leuenberger vom Zentralpräsidium des Lokpersonalverbands ins Präsidium der Peko Division Cargo. Dazu kam ab 2007 das Präsidium der Peko Konzern. Nun hat er beide Präsidien abgegeben und tritt in den Ruhestand.

kontakt.sev: Hörst du mit der Peko-Arbeit eher mit Wehmut oder mit Erleichterung auf?

Fridolin Disler: Wahrscheinlich mit beidem. Die Personalvertretung ist etwas sehr Faszinierendes und Vielseitiges, das ich sehr gern gemacht habe. Besonders geschätzt habe ich die vielen Kontakte zu den Kolleginnen und Kollegen, aber auch zu den Ansprechpartner/innen seitens SBB und SBB Cargo. Gefallen hat mir die Peko-Arbeit auch, weil man dabei recht tief in die Unternehmung hineinsieht. Und weil man nicht nur zuschaut, sondern etwas bewirken kann. Vielfach habe ich auch gespürt, dass man der Peko vertraute und ihre Arbeit schätzte. Andererseits war ich auch erleichtert, gewisse Dossiers an meine Nachfolger abgeben zu können.

Inwiefern waren diese Dossiers eine Belastung?

Wenn Arbeitsplätze abgebaut werden, ist das nie erfreulich. Und es gibt Entwicklungen im Umfeld der SBB, die mir grosse Sorgen bereiten – Stichworte sind die knappen Mittel und die Liberalisierung und Flexibilisierung, die auf die Arbeitsbedingungen der SBB durchschlagen. Sorgen mache ich mir auch um gewisse Bahnarbeitsplätze nach der Eröffnung des Gotthardbasistunnels.

Warum hast du nicht noch sechs Monate weitergemacht bis zu den Peko-Neuwahlen?

Ich entschied über den Rücktrittstermin, bevor klar war, wann und wie genau der Übergang zum neuen GAV erfolgt. Und für meine Peko-Kollegen war es wohl nicht schlecht zu wissen, dass der «Übervater» schon vor den Neuwahlen abtritt: So konnten und können sie nun die Zukunft selbst in die Hand nehmen. Ich merke auch, dass ich die

Dynamik, Energie und Kraft, die man für die Personalvertretung braucht, allmählich weniger leicht aufbringe als in jüngeren Jahren, obwohl es mir nicht an der Motivation fehlt.

Seit vier Jahren konntest du neben deiner Peko-Arbeit keinen Bahnberuf mehr ausüben. Wie hast du den Bezug zur Praxis und zu den Mitarbeitenden dennoch aufrechterhalten?

Ich besuchte immer wieder Kolleginnen und Kollegen am Arbeitsplatz, ging an Personal- und SEV-Versammlungen und sprach mit den Leuten überall, wo ich unterwegs war und hinkam. Auch über die Peko-Kolleg/innen, die voll im Berufsleben stehen, und über die Rückmeldungen und Anliegen von Mitarbeitenden an die Peko bekam ich mit, was im Unternehmen abging. Bei der Einordnung der Informationen halfen mir das Basiswissen aus der Berufstätigkeit bei

der SBB und der Background aus meiner gewerkschaftlichen und politischen Tätigkeit. Daneben bin ich ein leidenschaftlicher Bahnfahrer und verfolge regelmässig, was in den Medien über die Bahn und den öV publiziert wird. Der Praxisbezug und bereichsspezifische Fachkenntnisse sind sicher wichtig, genügen allein aber nicht, um gute Peko-Arbeit zu leisten. Es braucht auch den Blick fürs Ganze, insbesondere bei der strategischen Mitwirkung. Es geht nicht, dass man in der Peko allein die Interessen seines Bereichs oder Standorts vertritt. Am wichtigsten sind das innere Feuer und der Wille, sich für die Anliegen aller Mitarbeitenden einzusetzen.

Hattest du einen direkten Draht zu Andreas Meyer und den anderen hohen SBB-Chefs?

Die Peko stehen mit den Chefs nicht permanent in Kontakt, haben aber zu ih-

nen Zugang, wenn dies die Situation erfordert. Die Peko Konzern trifft sich monatlich mit HR-Leiter Markus Jordi, und die Peko Cargo kommt jeden Monat mit Cargo-Leiter Nicolas Perrin zusammen.

Hat sich mit Andreas Meyer gegenüber der Ära Weibel viel verändert punkto Mitwirkung?

Das Führungs- und Mitwirkungssystem ist strukturierter, zielorientierter und ein Stück weit sachbezogener geworden. Da hat ein Generationenwechsel stattgefunden. Das Einbringen von Anliegen ist damit aber nicht einfacher geworden. Dies hängt jedoch auch mit dem für die SBB schwierigeren Umfeld zusammen. Vor allem sind die Mittel knapper geworden. Weibel wäre heute auch nicht mehr derselbe Weibel.

Sind die vielen Abgänge von SBB-Kadern der letzten Zeit abnormal und ein Problem?

Nicht nur bei der SBB sind die Führungsteams bestrebt, sich so zusammenzustellen, dass sie funktionieren. Ein Stück weit gibt es für die Abgänge auch unterschiedliche Gründe. Ob die Richtigen gegangen und gekommen sind, muss nicht die Peko beurteilen. Sicher ist aber, dass ihre Arbeit schwieriger wird, wenn im Kader die Stabilität und Kontinuität fehlt, die nötig sind, um miteinander nachhaltig etwas aufzubauen.

Was kann die SBB tun, um den Peko ihre Arbeit zu erleichtern?

Die zeitliche Freistellung und die Infrastruktur der Peko sind grundsätzlich gut, ver-



Dieses Jahr wird Fridolin Disler für 40 Jahre SEV geehrt.

BIO

Fridolin Disler wurde am 4. Februar 1949 als Sohn eines Schlossers bei der SBB geboren, wuchs in der Nähe von Zofingen auf und lernte Mechaniker. 1971 trat er ins SBB-Kraftwerk Amsteg ein. Ab 1972 machte er in Zürich die Lokführerausbildung. Ab 1991 präsidierte er die SEV-LPV-Sektion Zürich, 1995 wurde er Zentralpräsident LPV (bis 2000). Bei der Gründung der SBB Cargo AG wechselte er beruflich in den Rangierbahnhof Limmattal und war ab 2004 am Cargo-Sitz in Basel als Sachbearbeiter Fahrzeugmanagement tätig. Ab 2001 präsidierte er die Peko Cargo. 2007 wählten ihn die Kollegen zudem zum Präsidenten der Peko Konzern. Damit wurden seine Peko-Ämter zum Vollzeitjob. Nun hat er sie auf Anfang Jahr abgetreten und sich mit 62 Jahren pensionieren lassen. Fridolin Disler freut sich darauf, etwas mehr Zeit zu haben für seine Hobbys, «denn da gibt es Nachholbedarf»: Wandern mit seiner Frau Gertrud, Gärtnern und Fotografieren als Mitglied des Eisenbahner-Fotoclubs. Der langjährige Personalvertreter und ehemalige Politiker (er war in den 80er-Jahren im Parlament seiner Wohngemeinde Dietikon für die SP aktiv) schliesst nicht aus, dass er sich in irgendeiner Form erneut für andere einsetzen wird, macht aber vorerst mal Pause.

INTERVIEW



Alexander Eger

sbkdb * sbkber/ep

Muttenz, März 2003: Anlässlich der Öffnung der nationalen Bahnnetze für den grenzüberschreitenden Güterverkehr in Europa warnt die SEV-Geschäftsleitung vor Risiken. Mit dabei ist Fridolin Disler (links).

einzelnt sind noch Verbesserungen möglich. Hingegen muss die SBB die Peko bei Reorganisationen und anderen Projekten noch systematischer und umfassender einbeziehen statt nur punktuell, wo es ihr gerade dient. Der Einbezug

wicklung konzentrieren. Das ist für ihn auch eine Ressourcenfrage. Er muss keine Dienstpläne verhandeln, aber Rahmenbedingungen schaffen, die Peko-Mitglieder fachlich unterstützen und für sie Ausbildungen anbieten. Nö-

dürftig und muss verbessert werden. Ganz beseitigen lässt sich ihre Exponiertheit aber nicht. Sie können sie selbst reduzieren, indem sie

auf der sachlichen Ebene argumentieren. Wenn sie persönlich unter Druck kommen, sollten sie das Geschäft an die Peko als Kollektiv

oder an den SEV abgeben und müssen von diesen unterstützt werden.

Markus Fischer

„Die SBB muss die Peko systematischer einbeziehen statt nur punktuell, wo es ihr gerade dient.“

muss in einer Phase erfolgen, wo es noch möglich ist, die Entscheide zu beeinflussen, und nicht erst im Nachgang. Und die Entscheidungsträger müssen ernst nehmen, was die Peko einbringen.

Wie kann der SEV die Peko stärken und unterstützen?

Ich finde es sehr positiv, dass der SEV zusammen mit den Peko prüft, wie die Zusammenarbeit verbessert werden kann. Der SEV muss sich als ergänzender Partner der Peko betrachten. Er muss ihnen Innerbetriebliches wie die Sicherheitsschuhe überlassen und sich auf urgewerkschaftliche Fragen wie die Lohnent-

tig sind zudem regelmäßige Absprachen. Der SEV muss seine Leaderfunktion gegenüber den Peko wahrnehmen, sonst tun es andere. Als grösste Gewerkschaft ist er der Vater der Peko. Bei Peko-Wahlen sollte er wie eine politische Partei Kandidat/innen portieren, und diese sollten mehr für ihre Wahl tun. Die Peko dürfen auch nicht Unangenehmes einfach an den SEV abschieben, sondern müssen ihre Rolle wirklich spielen.

Brauchen die Peko-Mitglieder mehr Schutz vor «Retourkutschen» der Unternehmung?

Ihr gesetzlicher Schutz ist heute in der Schweiz sehr

«DER VERÄNDERUNGSPROZESS IM KADER HAT STARK VERUNSICHERT»

kontakt.sev: In der Personalumfrage 2010 sind die Zufriedenheit und das Vertrauen in die Konzernspitze gegenüber den letzten Umfragen eingebrochen. Warum?

Fridolin Disler: Die Peko hat die Umfrageresultate noch nicht fertig analysiert. Ich denke aber, dass der Veränderungsprozess im Kader zu starker Verunsicherung geführt hat. Hinzu kommen existenzielle Fragen wie das Ressourcenproblem, für die man noch keine Lösungen gefunden hat. In solchen Phasen ist das Vertrauen in die Führung nie optimal. Ein gewisses gesundes Misstrauen gegenüber den Chefs ist auch gar nicht schlecht. Gerade die Eisenbahner/innen, die im Beruf auf 100-prozentig gute, sichere Lösungen angewiesen sind, sind von Natur aus kritisch. Das

Misstrauen darf aber einen gewissen Level nicht übersteigen.

Was muss die SBB tun, damit Vertrauen und Zufriedenheit beim Personal wieder steigen?

Vertrauen zu schaffen, ist nicht einfach. Die Chefs müssen die Anliegen und Sorgen der Mitarbeitenden ernst nehmen und mit ihnen Lösungen suchen. Offenheit, Verbindlichkeit und Wertschätzung gegenüber dem Personal sind fundamental. Die Unternehmung tendierte in letzter Zeit dazu, allzu einseitig von Produktivitätssteigerungen profitieren zu wollen. Das führte beispielsweise zu Konflikten um die Arbeitszeit, die aber manchmal nur ein Stellvertreterkrieg waren. Dahinter stand die grundsätzliche Frage: Wie viel kann man dem Personal zumuten? Darüber wurde nicht offen

diskutiert. So wie man manchmal mit einem Nachbarn über die Höhe einer Hecke streitet, statt ihn zu fragen, warum er nicht grüsst.

Wie können die Peko zu mehr Vertrauen und Zufriedenheit beitragen?

Für das Vertrauen muss die Unternehmung selbst sorgen. Das ist nicht Aufgabe der Peko, die Förderung der Personalfriedenheit hingegen sehr wohl. Wenn diese tief ist, heisst das, dass die Peko gewisse Missstände nicht beseitigen konnten – wobei sich das auch die Gewerkschaften sagen müssen. Sie sind für die materiellen Aspekte der Arbeits- und Anstellungsbedingungen zuständig. Die Peko müssen vor allem dafür sorgen, dass unter möglichst optimalen Bedingungen gearbeitet werden kann punkto Sicherheit und Gesundheit.

SCHWERER UNFALL

Bei einem schweren Zugunglück bei Hordorf in Sachsen-Anhalt wurden am letzten Samstag zehn Menschen getötet und 23 weitere verletzt. Beim Unglück stießen der Harz-Elbe-Express und ein mit Kalk beladener Güterzug auf einer eingleisigen Strecke zusammen. Unter den Todesopfern sind der Lokführer und die Zugbegleiterin des Regionalzuges. Der zweite Lokführer wurde verletzt. Die Unglücksursache war zunächst unklar. Möglich ist ein technischer Fehler oder menschliches Versagen. Sicherheitssysteme, die beim Überfahren eines roten Signals eine sofortige Notbremsung auslösen, sind offenbar in Ostdeutschland noch nicht überall eingebaut. Jetzt wird gefordert, die Sicherheitssysteme nachzurüsten. *pan.*

Branchentarifverkehr Schienenpersonennahverkehr in Deutschland

Nein zu Sozialdumping

In Deutschland konnte im Streit um die Arbeitsbedingungen im Personennahverkehr eine Einigung erzielt werden.

Der Tarifvertrag entspricht in weiten Teilen dem schweizerischen Gesamtarbeitsvertrag, ein Branchenvertrag hat also Auswirkungen auf alle Beschäftigten einer ganzen Branche. Der Streit um den Branchentarifvertrag konnte erst durch den von Schlichter Peter Struck vorgelegten Kompromissvorschlag beigelegt werden.

Der Branchentarifvertrag ist ein wichtiges Instrument

zur Sicherung der Arbeitsbedingungen im öffentlichen Nahverkehr. Bisher drohten bei jedem neuen Vergabeverfahren («Ausschreibung» einer Linie) neue Verschlechterungen der Löhne. Der Vertrag zwingt die beteiligten Unternehmen, die Personalkosten mindestens auf dem Niveau des Branchentarifvertrages zu kalkulieren. Damit ist sichergestellt, dass keine Ausschreibungen mehr durch Sozialdumping gewonnen werden können.

Nicht auf dem Buckel der Angestellten

Der Branchentarifvertrag bringt den Beschäftigten aber

mehr als «nur» eine Angleichung der Löhne. Auch die «Betriebszugehörigkeiten» in den beteiligten Unternehmen (Abellio, Arriva, Be-NEX, Hessische Landesbahn, Keolis, Veolia Verkehr und DB Regio AG) werden gegenseitig anerkannt. Das bedeutet, dass Angestellte, die zu einem anderen Unternehmen kommen, weil dieses für eine bestehende Linie den Zuschlag erhalten hat, nicht wie Berufseinsteiger behandelt bzw. entlohnt werden können.

Niemand schlechter gestellt

Der Branchentarifvertrag bringt vielen Beschäftigten deutlich bessere Bedingun-

gen. Auf der anderen Seite wird niemand schlechter gestellt, denn bisherige Unternehmensverträge («Firmen-GAV») mit besseren Bestimmungen bleiben in Kraft.

Allgemeinverbindlicherklärung angestrebt

Noch ausstehend ist bisher die Allgemeinverbindlicherklärung des Tarifvertrags. Er muss zuerst von jenen Unternehmen angewendet werden, die ihn unterschrieben haben. Würde er wie angestrebt allgemein verbindlich erklärt, erhielte er quasi Gesetzeskraft, und alle anbietenden Unternehmen wären an ihn gebunden. *evg/pan.*

Kolloquium der CGT und der FSU

Organisiert euch Viele werden bezahlen

In Frankreich sind nur rund acht Prozent der Beschäftigten Gewerkschaftsmitglieder.

Oft spricht man in Frankreich von «den Jungen» als einer geopferten Generation, weil diese häufig schlechter leben als die Generation ihrer Eltern, obschon sie besser

Wie können sich Junge engagieren?

Wer sind diese Jungen wirklich, wenn sie einmal fertig sind mit der Ausbildung? Wie können sie sich in ihrem beruflichen Umfeld und in den gewerkschaftlichen Organisationen engagieren? Welchen Platz weist ihnen die Gewerkschaftsbewegung zu?



ausgebildet sind. Sie sind betroffen von Arbeitslosigkeit, prekären Arbeitsbedingungen, Schwierigkeiten bei der Stellen- und der Wohnungssuche...

Aber ihre Einflussnahme in den sozialen Bewegungen, ihre Fähigkeit zu individueller und mehr noch zu kollektiver Reaktion auf die Verhältnisse öffnen Perspektiven für die Zukunft – ihre Zukunft.

Mit solchen Fragen beschäftigt sich am 9. Februar eine Tagung der französischen Gewerkschaft CGT (Confédération générale du travail) und der grössten Gewerkschaft von Lehrerschaft und öffentlichem Dienst FSU (Fédération Syndicale Unitaire). Zwei Podiumsdiskussion nähern sich den Jungen und der Frage, ob Gewerkschaftsengagement auch eine Generationenfrage sei. *pan.*

**Die «vida» zur Liberalisierung im Personenverkehr**

Die SNCF hat 25 Prozent der privaten Westbahn AG gekauft. Die österreichische Gewerkschaft vida bezieht Stellung.

Liberalisierung und Privatisierung à la EU: Mit der französischen SNCF steigt ein staatlicher Eisenbahnmonopolist bei der privaten österreichischen Westbahn AG ein, um den staatlichen ÖBB ab Ende 2011 auf der profitabelsten Strecke (Wien-Salzburg) im Personenverkehr Konkurrenz zu machen. Die europäische Eisenbahnliberalisierung macht nach der Freigabe des Güterverkehrs schon vor Jahren jetzt auch das möglich.

Die Gewinne den Privaten ...

Folge dieses Rosinenpickens: Alles, was die Westbahn AG auf dieser Strecke den ÖBB an Geschäft wegschnappt, wird den Bundesbahnen zur Abdeckung von Verlusten auf anderen Strecken fehlen.

... die Lasten der Allgemeinheit

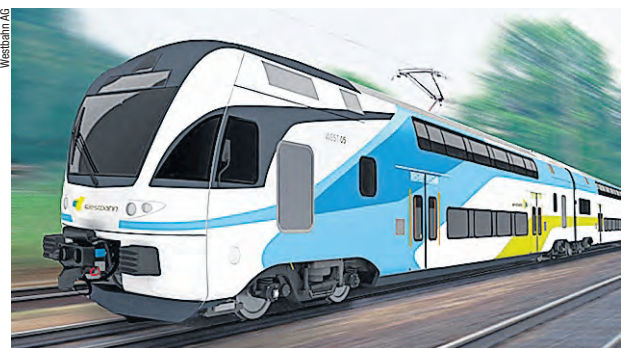
Die Konsequenz werden höhere öffentliche Zuschüsse für die ÖBB oder ein weiteres Zusperrern von Regionalbahnstrecken sein. Die Rech-

nung dafür werden viele zahlen: die Eisenbahner/innen, die unter noch grösseren Lohn- und Arbeitsdruck geraten werden. Die Bahnkunden im ländlichen Raum, deren Anschlusszug vielleicht stillgelegt wird. Und schliesslich auch die Steuerzahler/innen, weil neben den ÖBB auch Haselsteiner & Co. von der privaten Westbahn AG die Hand für Zuschüsse aufnehmen werden.

fährt er mit der Westbahn AG die neu errichtete Infrastruktur.

Ein unschönes Modell

Der Nutzen dieses Wettbewerbs für die Allgemeinheit ist dagegen eher zweifelhaft. Denn ein weiterer unschöner Aspekt an der Sache ist, dass Westbahn AG-Mitbesitzer Stefan Wehinger seinerzeit als Direktor der ÖBB-Personenverkehr AG intern eine



Keine modellhafte Bahn: Modellillustration der Westbahn.

Doppelverdiener

Bauunternehmer Hans-Peter Haselsteiner verdient hingegen doppelt: Zuerst bekommt sein Unternehmen Strabag den Zuschlag für diverse Schieneninfrastrukturbauprojekte. Dann be-

Studie in Auftrag gegeben hat. Untersucht wurde, was ein Mitbewerber der ÖBB machen müsste, um besonders erfolgreich zu sein. Die Ergebnisse dieser Studie setzt Wehinger nun offensichtlich gerade um. *Heinz Högelsberger vida-Verkehrsexperte*

Aus dem Uvek kommen neue Ideen zur Finanzierung der Bahninfrastruktur

Neue Geldmittel für mehr Bahn

Zur langfristigen Finanzierung der Bahninfrastruktur will der Bundesrat einen Bahninfrastrukturfonds schaffen. Dies ist sein indirekter Gegenvorschlag zur ÖV-Initiative.

Aus dem Bahninfrastrukturfonds sollen die Ausgaben für Betrieb, Unterhalt und Ausbau der Bahn gespeist werden. Er soll den heutigen, befristeten FinöV-Fonds, die Bundesmittel für die Leistungsvereinbarungen mit SBB und Privatbahnen und zusätzliche zweckgebundene Einnahmen umfassen.

Diese zusätzlichen Mittel sind etwa 300 Millionen Franken jährlich aus höheren Trassenpreisen. Der Steuerabzug fürs Pendeln soll re-

duziert werden, die zusätzlichen Steuern von 250 Millionen jährlich sollen ebenfalls dem neuen Fonds zufließen. 300 weitere Millionen müssten die Kantone bezahlen, und aus den Mitteln für den Lärmschutz sollen 40 Millionen für andere Zwecke abgezweigt werden.

Gesamtkonzept zur langfristigen Entwicklung

Im Rahmen des Gegenvorschlags zur Initiative für den öffentlichen Verkehr schlägt der Bundesrat auch vor, ein Gesamtkonzept zur langfristigen Entwicklung des Angebots und der Infrastruktur auszuarbeiten. Diese sollten dann im Rahmen von einzelnen Ausbausritten nach und nach realisiert werden.

Zur Erhaltung und Verbesserung der Standortquali-

tät der Schweiz soll das Bahnnetz langfristig, also über den bisher genannten Zeithorizont von 2030 hinaus, nach den folgenden strategischen Leitlinien ausgebaut werden:

- Vervollständigung des mit Bahn 2000 eingeführten Knotenkonzepts;
- Erhöhung des Verkehrsangebots und Erweiterung der Kapazitäten;
- Erhöhung der Geschwindigkeit auf einzelnen Strecken.

Dabei wird der letzte Punkt, also die Geschwindigkeit, erst in letzter Priorität angestrebt.

Erste Ideen liegen bereits vor

Damit man sich vorstellen kann, wie diese eher abstrakt tönenden Ziele in konkrete Massnahmen umgesetzt werden, soll das erste Teilprogramm mit dem Gegenvor-

schlag zusammen vorgelegt werden und folgende Verbesserungen im Umfang von 3,5 Milliarden umfassen:

- Massnahmen auf der Ost-West-Achse via Bern, um die nachfragestarken Abschnitte Genf-Lausanne und Bern-Zürich-Winterthur mit langen Doppelstockzügen zu entlasten;
- Ausbau der Bahnknoten Lausanne, Bern und Basel;
- Anpassungen zur Ermöglichung des Halbstundentaktes zwischen Bern und Luzern, Zürich und Chur sowie Locarno und Lugano;
- Verbesserungen bei den Privatbahnen, im Bereich Zugang zur Bahn in verschiedenen Bahnhöfen sowie im Schienengüterverkehr.

Um diese Ziele zu erreichen, erachtet der Bundesrat

«unter anderem», wie er sagt, die folgenden Infrastrukturausbauten als nötig: Bahnhofs- und Ausbauten in Bern und Lausanne, zusätzliche Gleise in der Bahnhofs- und Ausfahrt Basel, Ausbau des Engpasses Holligen bei Bern, Bau eines Doppelspur隧nells zwischen Ligerz und Twann, Ausbau auf Doppelspur zwischen Contone und Tenero und Abstell-, Wende- und Überholgleise in Lugano sowie Ausbauten auf den Strecken Coppet-Nyon, Zürich-Chur sowie im Raum Liestal/Gelterkinden.

Auch das Autofahren soll teurer werden

Weil auch die Autobahnen mehr Geld brauchen, schlägt der Bundesrat gleichzeitig vor, die Autobahnvignette teurer zu machen, später auch die Mineralölsteuer. *pan.*

DIE GEWERKSCHAFTLICHE SICHT

Noch klar ungenügend!

Begrüssenswert am vorgestellten Projekt für einen Bahninfrastrukturfonds ist, dass er die von den Gewerkschaften geforderte nötige Ablösung des befristeten FinöV-Fonds bringt und neu unbefristet sowie objektmässig unbegrenzt handlungsfähig ist. Gut ist auch, dass die bisher für Neat und Bahn 2000 zur Verfügung stehenden Finanzquellen auch den neuen Fonds speisen werden. Weil er aber richtigerweise Betrieb, Unterhalt, Substanzerhalt und Ausbau des gesamten Schienennetzes garantieren muss, sind die in Aussicht gestellten finanziellen Mittel klar ungenügend.

Für den SGB und die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV ist absolut verständlich, weshalb dem neuen Fonds der alte Neat-Vorschuss von 7 Milliarden Franken als Bremsklotz angehängt wird. Damit wird der finanzielle Spielraum zu eng. Wir halten an der im November 2010 gestellten Forderung fest, dass der Bund diese Schuld übernimmt und mit Anleihen finanziert. Zu heutigen Zinssätzen ist dies billig zu haben. Wenn der Bund

jetzt der Bahn zu enge Fesseln anlegt, verpasst er die historische Chance, unser vorbildliches Bahnnetz für die Zukunft auszubauen und à jour zu halten.

Aus Gewerkschaftssicht zentral ist die Forderung nach dem Substanzerhalt und Unterhalt, die beide heute ungenügend sind und die Netzqualität und Netz-sicherheit gefährden. Der Fonds muss so ausgestattet sein, dass hier keine Abstriche mehr gemacht werden müssen. Betrieb, Ausbau und Unterhalt müssen sicher finanziert sein.

Die mit der Vorlage beantragten höheren Trassenpreise lehnen SGB und SEV entschieden ab. Sie sind der Anfang vom Ende der bisher unbestrittenen Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene. Nochmals höhere Bahntarife für Güter und Passagiere zur Infrastrukturfinanzierung sind der falsche Weg. Besser, billiger und zielsicher ist demgegenüber die Umschuldung durch den Bund. Sie schafft schnell den nötigen Spielraum. Zudem müssen die Mineralölsteuer-Erträge hälftig auf ÖV und Strasse aufgeteilt werden, wie dies die ÖV-Initiative fordert. Die Vorlage muss nachgebessert werden. *SGB/SEV*

LUZERN

„Natürlich ist es problematisch, neue Abgaben zu erheben, um einen neuen Topf für die Bahnen zu öffnen und einen bestehenden für die Strasse aufzustocken. Und natürlich finanzieren die Strassenbenutzer weiterhin den öffentlichen Verkehr mit. Doch die Vergangenheit hat gezeigt: **Investitionen in die Infrastruktur zahlen sich für die Schweiz in der Regel aus.** Sie bringen Wachstum und Wohlstand. Die Strassenbenutzer profitieren von einem attraktiven öffentlichen Verkehr: Wer auf das Auto angewiesen ist, hat Platz auf der Strasse. Das Reisen ist heute zu billig, auch wenn es den Einzelnen anders vorkommen mag. Kleine, aber regelmässige Ausbauprojekte sind besser als unregelmässige Riesensprojekte, die wegen der langen Bauphasen nie so umgesetzt werden, wie sie beschlossen wurden. Diese Etappierung bedingt einen langfristig angelegten Topf, damit nicht bei jedem Projekt langwierige Ausmarchungen nötig sind. Und weil so Ausbau und Unterhalt aus der gleichen Kasse bezahlt werden, womit Überraschungen vermieden werden.“

Neue Luzerner Zeitung

ZÜRICH

„Aus dem Blickwinkel der Kostenwahrheit kommen die Autofahrer und die Bahnbenutzer also viel zu günstig davon. Daran wird sich trotz der Preiserhöhungen nichts ändern. Vorderhand will der Bundesrat weder die Subventionen stoppen noch den Autofahrern ihre externen Kosten auflasten. Dabei sind es gerade die künstlich tiefen Preise, die einen starken Einfluss auf die Mobilität haben. **Ein Gut, das zu billig angeboten wird, führt automatisch zu einer überhöhten Nachfrage.** So lohnt es sich heute, draussen im Grünen zu wohnen und während einer Stunde ins Zentrum zur Arbeit zu fahren. **Die Anzahl der Pendler hat seit 1970 um 41 Prozent zugenommen.** Heute entstehen immer weiter im Grünen grosse Wohnquartiere. Der Verkehr nimmt ungebremszt zu. Ein Blick auf die Verkehrsinfrastruktur und die Finanzen allein wird nicht genügen. Er muss die Raumplanung einbeziehen und dafür sorgen, dass in Zentren verdichtet gebaut wird und bezahlbare Wohnangebote entstehen. Nur so werden sich Pendler in sesshafte Menschen verwandeln.“

Tages-Anzeiger

CHUR

„Die Strasse soll die Schiene nicht noch mehr quersubventionieren. Stattdessen setzt Leuthard primär bei den Nutznießern an. Die Kantone sollen sich am Ausbautopf für die Bahn beteiligen. Auch die Kunden sollen für Schienen und Bahnhöfe in die Tasche greifen. Zu Recht: Die Kantone profitieren am meisten von einer guten Anbindung. Und die Bahnkunden müssen die Erhöhung, zu der noch die normalen Preisrunden der SBB kommen werden, verkraften. Immerhin sind Angebote wie das GA heute zu billig. Auch die Nutzer sollen ihren Beitrag leisten, dass der Verkehr finanzierbar bleibt. **Auf den zweiten Blick erweist sich der Paradigmenwechsel primär als guter PR-Schachzug.** Die bisherigen Finanzierungsquellen, für die Bahn etwa der Anteil der Benzinsteuern, sollen fortgeführt werden. Und im Vergleich zur Bedeutung der neuen Einnahmen bleibt jene der alten gross. **Leuthard wird somit nicht darum herkommen, originellere Quellen zu erschliessen.** Etwa von der Wirtschaft, die das Pendeln fördert und stark davon profitiert. Sonst droht Bahn 2030 zur Bahn 2050 zu werden.“

Die Südostschweiz

Die Thurbo AG ist die innovative Regionalbahn in der Ostschweiz und Arbeitgeberin von 400 Mitarbeitenden. Für unseren Standort in Winterthur suchen wir

ausgebildete Lokomotivführer(innen)

Ihre Aufgaben

Sie führen mit unseren neuen, modernen Gelenktriebwagen Regionalzüge durch die Ostschweiz.

Ihr Profil

Sie sind Lokomotivführer(in) Kategorie B (vormals D) Normalspur mit P-Modul. Hohe Leistungs- und Einsatzbereitschaft zählen ebenso zu Ihren Stärken wie Ihre Freude und Motivation, unseren Kunden die Reise mit Thurbo zu einem Erlebnis werden zu lassen. Absolute Zuverlässigkeit und ein ausgeprägtes Verantwortungsbewusstsein sind weitere Eigenschaften, die Sie auszeichnen.

Unser Angebot

Wir bieten Ihnen attraktive Anstellungsbedingungen sowie gute Sozialleistungen in einem modernen, innovativen Unternehmen.

Unser Kontakt

Urs Sennhauser, Oberlokomotivführer, Tel. 051 223 49 45
Nicola Natterer, Leiterin Personal, Tel. 051 223 49 82

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung (mit Kopie BAV-Ausweis).

Thurbo AG, Personalabteilung
Bahnhofstrasse 31, Postfach, CH-8280 Kreuzlingen 1

www.thurbo.ch



Zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee ist die SÜD-OSTBAHN mit rund 500 Mitarbeitenden im Personenverkehr und im Tourismus tätig, mit zusätzlichen Auftragsleistungen im Güterverkehr. Die SOB unterhält die eigenen Gleisanlagen und betreut ihre Fahrzeuge in eigenen Werkstätten. Eine moderne Bahn mit Zukunft.

Per sofort oder nach Vereinbarung suchen wir je einen

Reisezugbegleiter (m/w)

für unsere Depotstandorte **St. Gallen und Rapperswil**

Welches sind Ihre Aufgaben?

Sie arbeiten in unseren Regional- und S-Bahn-Zügen zu zweit in der temporären Fahrausweiskontrolle. Mit Ihrer Präsenz tragen Sie dazu bei, dass sich unsere Kunden wohl und sicher fühlen. Bei der Begleitung der Voralpen-Express-Züge übernehmen Sie zusätzlich Verantwortung im Bereich der Betriebssicherheit und des Reisekomforts. In beiden Funktionen geben Sie Auskunft, beraten über das Angebot im öffentlichen Verkehr und seine Dienstleistungen. Sie überzeugen mit Ihrer sympathischen und kompetenten Art.

Was erwarten wir?

Sie verfügen über eine abgeschlossene Ausbildung als Reisezugbegleiter bei einer Normalspurbahn. Sie sind kommunikativ und sprachgewandt (sehr gute Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift, Kenntnisse in Französisch oder Italienisch und Englisch auf Niveau B1). Sie haben Freude am Umgang mit Menschen und übernehmen gerne Verantwortung. Sie sind selbstsicher, belastbar und können mit Konflikten korrekt und geschickt umgehen.

Weitere Auskünfte erhalten Sie von Herrn Werner Wyniger, Leiter Zugpersonal, Tel. 071 / 228 23 96.

Wenn Sie sich angesprochen fühlen, freuen wir uns auf Ihre Bewerbung, die Sie bitte bis 15. Februar 2011 einsenden an:

Schweizerische Südostbahn AG
HR, Angela Piccirillo
Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen

www.sob.ch

Die Rhätische Bahn ist mit ihren Produkten und ihrem Streckennetz in einzigartiger Gebirgslandschaft hervorragend positioniert im nationalen und internationalen Markt – ausgezeichnet mit dem Prädikat «UNESCO Welterbe».

Für unseren Geschäftsbereich Produktion suchen wir Sie für die Führungsfunktion

Leiterin/Leiter Bahnhof Tirano

Als Mitglied des Kaders sind Sie verantwortlich für folgende **Aufgaben**:

- Fachliche und personelle Führung des Bahnhofs
- Verantwortung für einen wirtschaftlichen und kundenorientierten Betriebsablauf im Reise- und Güterverkehr
- Verantwortung für eine wirtschaftliche Personaleinsatzplanung
- Marktbearbeitung im Einzugsgebiet in Zusammenarbeit mit der Leitung Produktion Region Poschiavo und dem Verkaufsleiter Milano
- Verantwortung zur Erreichung der definierten Umsatz-, Ertrags- und Qualitätsziele
- Selbständiger Toureneinsatz garantiert den Bezug zur Praxis

Anforderungen

Wir erwarten eine Ausbildung im Eisenbahn- oder Tourismussektor mit ausgewiesener Führungserfahrung oder Bereitschaft, Führungsaufgaben zu übernehmen. Ihre mehrjährige Berufserfahrung, Ihre betriebswirtschaftlichen Grundkenntnisse sowie Ihr hohes Sicherheits- und Qualitätsbewusstsein garantieren eine kompetente Betriebsführung. Als kommunikative Persönlichkeit verstehen Sie es, eine Vertrauen schaffende Beziehung mit den verschiedenen Partnern wie Zollbehörden, Guardia di Finanza, Polizia di Stato und Stadtbehörden zu fördern.

Die Stelle steht für CH- sowie I-Bürger offen, und wir setzen sehr gute Sprachkenntnisse in Italienisch, Deutsch und Englisch voraus.

Für weitere Auskünfte steht Ihnen Herr Paolo Sterli, Leiter Produktion Region Poschiavo (Tel. 079 610 54 32), gerne zur Verfügung.

Ihre Bewerbung richten Sie bitte bis spätestens 11. Februar 2011 an:

Rhätische Bahn AG
Geschäftsbereich Produktion
Bahnhofstrasse 25
CH-7002 Chur

Rico Wenk
Bereichspersonalleiter
Tel +41 (0)81 288 63 42
r.wenk@rhb.ch

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 17. Februar 2011

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 10. Februar, 8 Uhr

Inserateschluss: 7. Februar, 10 Uhr

Jahresmedienkonferenz 2011 des VCS

Die öV-Initiative bleibt nötig

Der VCS Verkehrs-Club der Schweiz geht gestärkt ins neue Jahr, konnte er doch bereits einen ersten Erfolg verbuchen.

Unter dem Druck der Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» will Verkehrsministerin Doris Leuthard namhafte Investitionen in die Bahn tätigen. Doch der Gegenvorschlag des Bundesrats stellt keine Alternative zur Initiative dar, weil er die Pendelnden zu stark belasten und das Bahnfahren zu drastisch verteuern würde. Dies betonte der VCS an seiner Jahresmedienkonferenz 2011 in Bern.

Bundesrat will Preiserhöhungen

Der VCS nahm eine Auslegung zur Verkehrsfinanzierung vor und kam zum Schluss, dass der Bundesrat es mit seinen Vorschlägen schwer haben wird. Die Landesregierung will die Bahnpassagiere zur Kasse bitten, um den Ausbau des Schienennetzes zu finanzieren. Deutliche Preiserhöhungen wären die unausweichliche Folge.

10 Prozent Tarifierhöhung sind nicht tragbar

Mit seinen Vorschlägen habe der Bundesrat Kopfschütteln in der Bevölkerung ausgelöst, sagte VCS-Präsidentin Franziska Teuscher vor den Medien. «Und dies mit gutem Grund: Viele Leute müssen sich schon heute gut überle-

gen, wofür sie ihr Geld ausgeben. Für sie ist es kein Honigschlecken, wenn die Eisenbahntarife um zehn Prozent und mehr ansteigen!»

Initiative bringt bessere Lösung

Die Vorschläge des Bundesrats stellen deshalb keine Alternative zur Initiative «Für

den öffentlichen Verkehr» dar, sagte VCS-Vizepräsident Roger Nordmann. Die Initiative setze klare Prioritäten für eine umweltgerechte Mobilität und sichere den Ausbau des Schienennetzes. Ohne neue Steuern und Abgaben und ohne übermässige Erhöhung der Bahntarife.

Umweltgerechte und menschenfreundliche Mobilität
In der politischen Arena setze sich der VCS in umfassender Art und Weise für eine umweltgerechte und menschenfreundliche Mobilität ein, führte Roger Nordmann weiter aus. Er engagiere sich auch in Zukunft für den Service public, mehr Verkehrssicherheit, weniger umweltbelastende Autos und eine bessere Raumplanung.

Noch bleibt in der Klimapolitik viel zu tun

Caroline Beglinger, Leiterin Verkehrspolitik beim VCS, rief in Erinnerung, dass auch in der Klimapolitik noch viel zu tun sei. Nicht zuletzt dank dem VCS sei eine Senkung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen der Neuwagen nun wieder möglich. Die Entscheide fehlten aber noch. Nach wie vor bestehe die Gefahr, dass eine CO₂-Abgabe auf Treibstoffen gänzlich verunmöglicht werde. VCS



Der VCS setzt sich ein für den öffentlichen Verkehr auch in Randgebieten – im Bild die Rhätische Bahn zwischen Ardez und Scuol im Unterengadin.

Der Jahresbericht 2010 des VCS ist online verfügbar: www.verkehrsclub.ch/jahresbericht

Die Entwicklung von Wirtschaft und Verkehrsinfrastruktur müssen im Einklang bleiben

Vom Wert und Unwert der Schweizer Verkehrsinfrastruktur

Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ist für die Gesellschaft und die Wirtschaft unabdingbar.

In einem Essay, den der Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr Litra als Heft 26 seiner «Gelben Serie» veröffentlicht hat, nimmt sich Prof. Dr. Hans Peter Fagagnini, ehemaliger Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr und Generaldirektor der SBB, des Schweizer Verkehrsnetzes an. Er kommt zum Schluss, dass die bisherigen Netzinvestitionen effizient waren

und dass auch in Zukunft weitere Investitionen ins Verkehrsnetz notwendig sind.

Mit der anhaltenden Mobilitätszunahme auf Schiene und Strasse sowie der Herausforderung, das Verkehrsnetz nachhaltig zu finanzieren, stellt sich heute die Frage nach der Ausrichtung der künftigen Infrastrukturpolitik. Hans Peter Fagagnini hat die betriebs- und volkswirtschaftlichen Kriterien der bisherigen Infrastrukturpolitik analysiert. Die Erkenntnisse zeigen, dass der öffentliche Verkehr sein Netz effizient betreibt und mit den öffent-

lichen Mitteln verantwortungsvoll umgeht:

- Die Verkehrsinfrastruktur der Schweiz wird erheblich beansprucht. Das Schweizer Schienennetz ist weltweit am stärksten ausgelastet.
- Entgegen den Ergebnissen anderer Studien hat die Schweiz nicht in ihre Verkehrsinfrastruktur «überinvestiert». Die Entwicklung der Schweizer Verkehrsinfrastruktur verlief ungefähr im Gleichschritt mit der allgemeinen Wirtschafts- und Preisentwicklung.
- Der Aufwand der öffentlichen Hand für die Ver-

kehrsinfrastruktur nahm geringer zu, als das Verkehrsvolumen gewachsen ist.

- Die Investitionen in die Schweizer Verkehrsinfrastruktur haben volkswirtschaftliche Wachstumsimpulse ausgelöst. Mit Blick auf die künftige Schweizer Infrastrukturpolitik formuliert der Autor folgende Bedingungen:
- Die Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur müssen mindestens im Einklang mit der Wirtschafts- und Preisentwicklung erfolgen.
- Will die Schweiz weiterhin ein qualitativ hochstehen-

des öV-System betreiben, sind umfangreiche Unterhalts- und Erweiterungsinvestitionen nötig.

- Der Entscheid über neue Investitionen soll nach einer klaren Prioritätenordnung der Ansprüche geschehen. Als einziges Kriterium ist die Sicherheit gesetzt. Litra

Der Essay «Vom Wert und Unwert der Schweizer Verkehrsinfrastruktur» inkl. einer handlichen Faktenkarte kann auf der Website www.litra.ch heruntergeladen werden. Gedruckte Exemplare können bei der Litra-Geschäftsstelle bezogen werden.



„Der Wert der Arbeit darf nicht nur auf ihren Preis reduziert werden, das wäre eine Verarmung der Rechte der Arbeiterinnen und Arbeiter.“

Silvano Toppi, Ökonom

Mit der Mindestlohninitiative will der SBG ein dringendes Problem lösen

Höchste Zeit für Mindestlöhne

Sammelzeit für den Schweizerischen Gewerkschaftsbund, der das Jahr mit der offiziellen Lancierung der eidgenössischen Volksinitiative für einen Mindestlohn beginnt. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) fordert, dass jemand, der den ganzen Tag arbeitet, zumindest genügend verdienen muss, um die eigene Familie durchzubringen. Gegenwärtig ist das nicht so: In der Schweiz erhalten 400 000 Personen Hungerlöhne, die sie in die Armut führen. Das ist in einem reichen Land wie der Schweiz nicht akzeptabel.

Ein würdiges Leben: Dies verlangt der SGB für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer unseres Landes. In unserem Interview bezieht der Ökonom Silvano Toppi Stellung zu den Forderungen.

kontakt.sev: In der Arbeitswelt ist der Lohn ohne Zweifel einer der wichtigsten Bestandteile. Welches ist Ihr Augenmerk beim Grundsatz des Mindestlohns?

Silvano Toppi: Der Lohn ist sicher ein wichtiger Wert, aber man muss sich auch Rechenschaft geben darüber, dass er nicht der Einzige ist. Sonst läuft man Gefahr, in die Logik der heute herrschenden Ökonomie zu verfallen, für die nur die Arbeitskosten zählen, also der Lohn, und die den Wert der Arbeit nur auf ihre Kosten reduziert und damit den Wert der Arbeit und die Rechte der Arbeitnehmenden systematisch verschlechtert. Den Grundsatz des Mindestlohns

in der Bundesverfassung sehe ich als Versuch, ein fundamentales Recht und eine Pflicht festzuhalten. Diese werden leider notwendigerweise in der Umformung durch die Initiative auf einen Geldbetrag reduziert – 22 Franken pro Stunde. Es geht aber nicht nur um eine Geldfrage, es ist eine grundlegend demokratische Fragestellung.

Wie wird ein Mindestlohn definiert und festgelegt?

Der Lohn ist ein Preis, der Preis eines Gutes, hier der Arbeit. Es geht also um die besondere Logik und die Grundgrössen der Wirtschaft, woraus sich Verletzlichkeit, Mobilität und Erpressbarkeit ergeben, dies besonders wegen der Technologie (Ablösung der Arbeit), der Globalisierung (Standortverlagerung) und der Besitzverhältnisse (wechselnde, nicht identifizierbare Ansprechpartner). Generell ist der Lohn damit ein

Kostenfaktor, den es zu senken gilt. Im ersten Teil der Initiative versucht man klar zu machen, dass es nicht nur darum gehen kann. Der Lohn ist für die überwiegende Mehrheit der Menschen die Grundlage des Lebensunterhalts. Er ist damit auch der wichtigste Motor der Wirtschaft (über den Konsum). Aber er stellt auch eine soziale Norm dar als Grundbedingung für das Leben in der Gesellschaft, für die gesellschaftliche Anerkennung, für die Vernetzung, für ein Minimum an persönlicher oder familiärer Planbarkeit. Ein Lohn muss seinem Empfänger, seiner Empfängerin ermöglichen, anständig in der Gesellschaft zu leben und muss den Umständen und der familiären Situation Rechnung tragen. Ich bestreite nicht, dass es tatsächlich sehr schwierig ist, einen Minimallohn zahlenmässig festzulegen. Es

bleibt die Tatsache, dass ein allfälliger Schutz des Arbeiters durch das Lohnniveau nur ein Element des Schutzes des Arbeitseinkommens sein kann, das mit weiteren sozialen Mechanismen verbunden sein muss (beispielsweise jenem der Familienzulagen).

In den vergangenen Jahren gab es in den europäischen Gewerkschaften grosse Diskussionen, da es auch die Meinung gibt, Mindestlöhne sollten ausschliesslich in Verträgen geregelt werden. Zahlreiche Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer unterstehen aber keinem Gesamtarbeitsvertrag, sind also nicht eingeschlossen. Kann der Mindestlohn ein Schutzdamm gegen ungenügende Löhne sein?

Ich erachte die direkte Vertragspartnerschaft in Verbindung mit der Konfliktbereitschaft (die aus meiner Sicht ein ethischer Wert bleibt, den es zurückzugewinnen gilt)

als das wirkungsvollste Instrument, um Resultate zu erzielen, und das sicherste in der Anwendung. Es gibt darüber hinaus aber drei weitere wahre und akzeptierte Fakten. Zuerst wurde die Macht der Gewerkschaften systematisch abgebaut (und ihre Vertragsfähigkeit geschwächt), vor allem, wo die internationale Konkurrenz spielen lässt oder wo die Führung des öffentlichen Bereichs privatisiert wird. Zweitens wurde der sakrosankte Arbeitsfrieden (vereinbart zwischen den Partnern von Gesamtarbeitsverträgen) als völlig unantastbares Argument genutzt, um jeglichen staatlichen Einfluss auf die Lohnfindung abzuweisen. Drittens gibt es, was auch immer gesagt wird, eine gewisse Tendenz zahlreicher (armer) Arbeitnehmender, sich selbst aufzugeben, gerade solcher, die nicht von Gesamtarbeitsverträgen profitieren oder denen von den Arbeitgebern Betriebsreglemente aufgezwungen wurden (nicht nur im Verkauf). Der von aussen festgelegte und reglementierte Mindestlohn könnte zumindest eine Mauer sein, die verhindert, dass man immer tiefer rutscht. Dies besonders dann, wenn die Arbeitsrechte begraben werden unter den verschiedensten «Hanswurstereien», die in den neuen Arbeitsbeziehungen des absteigenden Prekariats produziert werden.

BIO

Silvano Toppi kam 1934 in Lavorgo zur Welt. Er bezeichnet sich gern als «Human-Ökonom». Er wurde von Basilio Biucchi beeinflusst und folgt der französischen Bewegung «Economie et humanisme» (Wirtschaft und Menschlichkeit). Toppi ist Journalist und Autor zahlreicher Fernsehdokumentationen; er war Leiter der

Abteilung Information bei der TSI (Tessiner Fernsehen) und nacheinander Chefredaktor zweier Zeitungen: des Giornale del Popolo und des Quotidiano, den er gegründet hat. Als preisgekrönter Kommentator auf nationaler Ebene arbeitet er gegenwärtig als freier Journalist für verschiedene Zeitungen.

DAS FORDERT DIE INITIATIVE:

1. Die Initiative will alle Löhne über Mindestlöhne schützen.
2. Sie schreibt einen untersten Mindestlohn von 22 Franken pro Stunde vor. Dies entspricht einem Monatslohn von 4000 Franken (bei 42 Wochenarbeitsstunden).
3. Damit alle Löhne geschützt sind, müssen Bund und Kantone Mindestlöhne in Gesamtarbeitsverträgen fördern. Diese Mindestlöhne garantieren, dass die Leute berufs- und branchenübliche Löhne erhalten.
4. Der gesetzliche Mindestlohn wird regelmässig an die Lohn- und Preisentwicklung angepasst (gemäss AHV-Rentenindex).
5. Die Kantone können regional höhere Mindestlöhne festlegen.

DOSSIER



Archiv SEV

In der Schweiz sind mindestens 400 000 Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer arm oder an der Armutsgrenze, weil sie zu wenig verdienen.

Was wären auf dem Schweizer Arbeitsmarkt die hauptsächlichsten Vorteile einer solchen Massnahme, was die Nachteile?

Der Vorteil ist sicher, dass man einen allgemeinen Referenzwert in der Verfassung hat, der sich auf die genannten Elemente bezieht und also nicht einfach das Ziel hat, die Arbeitskosten zu minimieren. Der Nachteil besteht darin, dass man ausdrücklich etwas festlegt, das einem stark verankerten Glaubenssatz widerspricht: Je weniger die Arbeit reglementiert ist (je «freier» sie also ist), desto mehr Arbeit (welche?) gibt es und weniger Arbeitslosigkeit. Dieser Grundsatz lässt zwei Reaktionen zu, derer man sich bewusst sein muss: einmal jene, den Mindestlohn als

eine Art offizieller Indikator zu betrachten, der es ermöglicht, die Löhne festzulegen bei oder nur wenig oberhalb der festgelegten Schwelle (vor allem für wenig qualifiziertes Personal im Service, im Verkauf, in der Reinigung usw.); dazu jene, auf die Schaffung von Arbeitsplätzen zu verzich-

„Der Vorschlag ist annehmbar, auch wenn der umstrittenste Punkt diese 4000 Franken sind, auf denen dann herumgeritten wird, statt dass man über den Grundsatz diskutiert, den die Initiative vorschlägt.“

Silvano Toppi, Ökonom

ten, die aus wirtschaftlicher Sicht nicht lohnend sind, wenn sie auf dem gesetzlich festgelegten Lohnniveau angesiedelt sein müssen.

Glauben Sie, dass der Mindestlohn auch als Mittel gegen die Schwarzarbeit wirken kann?

Das glaube ich nicht. Es könnte sogar das Gegenteil eintreten, wenn nicht schärfste Kontrollen bestehen (wahrscheinlich zusammen mit andern Auswirkungen verstärkter

Ermittlungen vonseiten der Gewerkschaften). Zumindest in der gegenwärtigen Situation des Arbeitsmarkts.

Welche Auswirkungen waren festzustellen in den Ländern, die schon einen Mindestlohn eingeführt haben? Welches waren Schwächen und Stärken?

Ich denke, dass das Land mit der längsten entsprechenden Erfahrung Frankreich ist (Gesetz vom 11. Februar 1950, 60 Jahre Mindestlohn mit zahlreichen Veränderungen und Anpassungen). Aufgrund der langen Erfahrung in Frankreich und der Untersuchungen, die darüber in den letzten Jahren gemacht wurden, sind zwei grundsätzliche Erkenntnisse festzustellen; die erste ist, dass der Mindestlohn die Beschäftigung nicht vermindert hat. Trotzdem wird diese Kritik immer wieder vorgebracht, und zwar nicht nur in Frankreich,

sondern in ganz Europa. Zweitens kann festgestellt werden, dass der Mindestlohn letztlich den starken Anstieg der Lohnungleichheiten nicht verhindert hat. Als Stärke liesse sich sagen, dass er bewirkt hat, dass gewisse Lohnwerte nicht abgerutscht sind, also nicht jene negativen Nebenwirkungen auslöste, die von den Gegnern eines gesetzlichen Mindestlohns vorgebracht wurden. Ein Schwachpunkt ist, dass keine Bewegung zu einer besseren Verteilung der geschaffenen Mehrwerte entstanden ist, wie alle Statistiken aus den europäischen Ländern bestätigen (mit wenigen Ausnahmen in den nordischen Ländern).

Fortsetzung auf Seite 14

Die Initiative des SGB will auch Gesamtarbeitsverträge fördern – und Mindestlöhne darin vorsehen

Nie mehr unter 22 Franken pro Stunde

In der Schweiz nehmen Diskriminierungen, Ungleichheit und Leben an der Armutsgrenze zu. In zehn Jahren ist das Einkommen einer vierköpfigen Familie mit mittlerem oder tiefem Einkommen wie Schnee an der Sonne weggeschmolzen (minus 1400 Franken). Das Einkommen wohlhabender Familien hingegen ist gleichzeitig um 19 000 Franken gestiegen.

In den letzten 20 Jahren sind in der Schweiz die Unterschiede immer grösser geworden, was sich in der Verteilung des Reichtums zeigt. Die grossen Vermögen wachsen weiter an, auch dank fragwürdigen Steuervorteilen, die kleinen Einkommen

schwinden wie Sand im Wind. Der dauernde Anstieg der Krankenkassenprämien und die Mietzinsen drücken auf das verfügbare Einkommen der Familien, die immer mehr Mühe haben, sich durchzuschlagen. Die Offensive der Gewerkschaftsbewe-

gung zum Schutz der Löhne ist deshalb vordringlich.

Fürs Leben – ohne Luxus

In der Schweiz haben alle Frauen und Männer Anrecht auf ein menschenwürdiges Einkommen. Die Forderung nach einem Mindestlohn von 4000 Franken im Monat soll einer Familie ermöglichen, dass sie die dringlichsten Bedürfnisse abdecken kann. Das hat nichts mit Luxus zu tun, sondern ist eine Frage des blossen Überlebens. Die Initiative verlangt nicht nur die Einführung eines gesetzlichen Mindestlohns (22 Franken pro Stunde), sondern sie fordert auch Gesamtarbeitsverträge, in denen ausdrücklich Mindestlöhne enthalten sind – ein Mittel gegen die Armut und zum Schutz der mittleren Einkommen.

Frauen besonders betroffen

Der Mindestlohn ist der beste Schutz gegen Lohndruck. Der SGB hält fest: «Alle, die in der Schweiz arbeiten, haben Anrecht auf den gleichen Lohn für die gleiche Arbeit.» Es soll nicht mehr

möglich sein, mit Tiefelöhnen zu billigen Arbeitskräften zu kommen. Dies gilt ganz besonders bei Frauen, die nach wie vor in zahlreichen Berufssparten bei den Löhnen benachteiligt sind. Dank der

Initiative soll das Geld jenen zukommen, die es wirklich brauchen, und nicht Spekulanten und Profiteuren. Das ist eine Frage der sozialen Gerechtigkeit.

Françoise Gehring/pmo

UNEINHEITLICHE PRAXIS IN EUROPA

Der gesetzlich geregelte Mindestlohn ist weltweit in einer Mehrzahl der Länder Realität. Er gilt in den USA, in Australien und in 20 der 27 Länder der Europäischen Union. Die Ausnahmen sind Italien, Deutschland, Dänemark und skandinavische Länder. Es sind keine zufälligen Unterschiede, sondern unterschiedliche historische Entwicklungen haben dazu geführt. Beispielsweise stehen in Deutschland und Italien Verhandlungslösungen vor gesetzlichen Regelungen, dies aufgrund des politischen Gewichts und der Verhandlungsstärke der Gewerkschaften. Als erste Länder haben Holland (1969) und Frankreich (1970) Mindestlöhne eingeführt.

Gemäss den Angaben von Eurostat 2009 kennen in Europa folgende Länder eine gesetzliche Regelung: Belgien, Bulgarien, Tschechien, Estland, Irland, Griechenland, Spanien, Frankreich, Lettland, Litauen, Luxemburg, Ungarn, Malta, Holland, Polen, Portugal, Rumänien, Slowenien, die Slowakei und Grossbritannien. Auch Österreich kennt einen verankerten Mindestlohn, aber als Verhandlungsergebnis der Sozialpartner. Die Beträge der Mindestlöhne sind von Land zu Land unterschiedlich, denn sie sind auf verschiedene wirtschaftliche und soziale Umstände und auch auf den Arbeitsmarkt ausgerichtet. 2009 lag Luxemburg zuvorderst (1641 Euro im Monat) vor Irland (1462), Belgien (1387), Holland (1382) Frankreich (1321) und Grossbritannien (1010). Der Betrag entspricht je nach Land einem Wert zwischen 30 und 70 Prozent des Durchschnittslohns.



Die Initiative hilft ganz besonders den Frauen.

Fortsetzung von Seite 13

Welche Auswirkungen könnte die Einführung des Mindestlohns auf die gewerkschaftliche Vertragslandschaft in der Schweiz haben?

Der Mindestlohn wäre ein Bezugswert, ich würde aber meinen vor allem für Klagen an Orten, wo es möglich wäre, das Gesetz nicht anzuwenden, weil Gewerkschaften sind oder mangels griffiger öffentlicher Überwachungsinstrumente. Ich erlaube mir anzufügen, dass die Gewerkschaft nicht erwarten sollte, dass die allfällige Einführung des Mindestlohns sie von einem andern Zielen entlastete, das von deutlich grösserer

Tragweite wäre, weil es auch das Problem der Sozialversicherungen einschliesst, abgestützt auf die Finanzierung über Lohnanteile (was ein weiterer Vorteil eines Minimallohns wäre!): die breite und bessere Beteiligung am Mehrwert, am Reichtum, der im Land geschaffen wird. Tatsächlich ist der Anteil des Reichtums, der als Vergütung an die Arbeit geflossen ist, in den vergangenen 25 Jahren laufend zurückgegangen, zum Nutzen der Rendite, des Kapitalertrags, des Kapitals.

Ist der Mindestlohn ein ausreichendes Instrument, um das Phänomen der Working Poor zu bekämpfen?

Aus den bereits genannten Gründen glaube ich nicht, dass der Mindestlohn genügen würde, das Phänomen der Working Poor zu bekämpfen oder zu reduzieren. Auch weil dies nicht nur ein Problem der Löhne ist.

Wie beurteilen Sie den in der Volksinitiative enthaltenen Vorschlag, also einen gesetzlich verankerten Mindestlohn von 22 Franken in der Stunde (bzw. 4000 Franken im Monat bei 42 Stunden pro Woche), regelmässig an den Index angepasst, gültig für alle Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer?

Die Übergangsbestimmungen mit dieser Zahl sind keine solchen. Es muss laufend überprüft und angepasst wer-

den. Das gehört aber nicht in die Verfassung. Der Vorschlag ist annehmbar, auch wenn der umstrittenste Punkt diese 4000 Franken sind, auf denen dann herumgeritten wird, statt dass man über den Grundsatz diskutiert, den die Initiative vorschlägt.

Was sind für Sie die Argumente, auf die man bei der Unterschriftensammlung Gewicht legen sollte?

Erstens: Die nötige Aufwertung der Arbeit, nach der Abwertung während der letzten 25 Jahre, sei es die Aufwertung als sozial-moralischer Wert, sei es als Wert der Entschädigung, des Geldes, für einen grossen Teil der Arbeitswelt. Zweitens: Wenn

man weiter glauben will, dass das Wohl im wirtschaftlichen Wachstum liegt, sollte man zumindest mit einem Minimum an ökonomischer Logik zugeben, dass man ohne Neuverteilung des Produktionszuwachses nicht sehr weit kommen wird. Auch nicht, indem man weiterhin die Arbeit allein als Kostenfaktor betrachtet, den es zu senken gilt oder an einen Ort zu verlagern, wo er billiger ist. Das zeigen zahlreiche europäische Länder, die unter der Schuldenlast zerbrechen. Das zeigt auch die Schweiz, die ohne den Binnenkonsum und ohne die Fallschirme der Sozialwerke am Ende wäre.

Françoise Gehring/pmo

Die Stiftung Personalfonds SBB sucht auf Anfang April 2011 mehrere nebenamtliche **Beauftragte für die Stiftung Personalfonds SBB**

für die Regionen Bern/Freiburg/Mittelland, Solothurn/Aargau, Zürich/Nordostschweiz, Basel/Olten und Tessin.

Die Stiftung Personalfonds SBB agiert unabhängig von der SBB. Wir unterstützen Mitarbeiter/innen sowie Pensionierte der SBB in finanziellen Schwierigkeiten. Unser Kapital besteht aus Vermögen, die zugunsten der SBB-Angestellten gestiftet wurden. Damit unterstützen wir über das Soziale hinaus auch verschiedenste Projekte und Massnahmen zugunsten der Mitarbeitenden der SBB.

Für den Bereich «Gesundheit» suchen wir mehrere SBB-Mitarbeiter/innen, die uns dabei unterstützen, den Auftrag der «Hilfe zur Selbsthilfe» umzusetzen. Als Beauftragte der Stiftung Personalfonds SBB sind Sie erste Ansprechperson in der Region für Kolleg/innen und Pensionierte, die wegen hoher Gesundheitskosten in finanzielle Schwierigkeiten geraten. Ihre Aufgabe besteht darin, zusammen mit Ihren Klient/innen ein vollständiges Dossier zusammenzustellen und den Antrag an die Stiftung Personalfonds SBB zu formulieren.

Die Stiftung sorgt für Ihre fachspezifische Weiterbildung. Die SBB unterstützt Ihr soziales Engagement mit der Freistellung für die Weiterbildung. Die Arbeit mit Ihren Klient/innen leisten Sie in Ihrer Freizeit und Sie werden von der Stiftung dafür mit einer Fallpauschale entschädigt.

Wir erwarten von Ihnen:

- Kontaktfreude und ein ausgeprägtes Einfühlungsvermögen für Ihre Klient/innen
- Bereitschaft zur Weiterbildung
- Genaue Arbeitsweise und absolute Verschwiegenheit
- Engagement in Ihrer Freizeit (ca. 25 h pro Jahr)
- IT-Kenntnisse und privaten Internetzugang

Wir bieten Ihnen:

- Fachliche Unterstützung und Weiterbildung
- Gelegenheit, soziale Erfahrungen zu sammeln und zu vertiefen
- Referenz für soziales Engagement
- Angemessene Entschädigung

Auskünfte: Für Fragen steht Ihnen der Geschäftsführer der Stiftung gern zur Verfügung: Burkhard Frey, Telefon 051 220 34 70

Bewerbung: Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen mit Motivationsschreiben senden Sie bitte bis zum 28.2.2011 per E-Mail an burkhard.frey@sbb.ch oder per Post an die Stiftung Personalfonds SBB, Bollwerk 4, 3000 Bern 65

Leserbrief

öV-Mitarbeiter betroffen

Zur Waffenschutzinitiative (Volksabstimmung vom 13. Februar)

Es ist fast schon absurd: Die Mehrheit der Politiker ist der Meinung, dass es sicherer ist, wenn die Bahnpolizei keine Schusswaffen bei sich trägt – gleichzeitig wollen sie aber jedem 19-jährigen Rekruten ein Sturmgewehr nach Hause geben.

Jedes Jahr sterben in der Schweiz rund 300 Menschen durch Schusswaffen. Das ist im Verhältnis zur Bevölkerung mehr als in jedem anderen europäischen Land. Hochgerechnet trifft es jedes Jahr auch drei Mitarbeiter des öffentlichen Verkehrs.

Die meisten Opfer sind junge Männer, die sich in einem Moment der Verzweiflung das Leben nehmen. Solche Taten wären oft zu verhindern, wenn das Tötungsmittel nicht sofort zur Hand wäre.

In vielen Fällen würden bereits wenige Minuten des Einhalts ausreichen, um je-

manden von einer Kurzschlussabstimmung abzuhalten. Ganz zu schweigen von Familiendramen und häuslicher Gewalt, wo leider ebenfalls oft eine Schusswaffe im Spiel ist.

Die Waffenschutzinitiative scheint mir vernünftig: Es wird mehr Sicherheit geschaffen, ohne viel Freiheit wegzunehmen. Jeder, der für sein Hobby ein Gewehr benötigt und die nötigen Fähigkeiten besitzt, kann seine Waffe behalten.

Nur diejenigen, die mit der Waffe ausserhalb der Militärdienstpflicht eigentlich nichts am Hut haben, sollen ihr Sturmgewehr im sicheren Zeughaus lagern. Wenn man das Obligatorische dann endlich mit einer Leihwaffe schiessen kann, verursacht das keinerlei zusätzlichen Aufwand.

Aus diesen Gründen empfehle ich ein Ja zur Waffenschutzinitiative.

Andreas Weibel, Bern

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:

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.

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

■ TS Zentrallausschuss

Projekt «Pro Clean»: Stand der Umsetzung

Mit dem Projekt «Pro Clean» wurden die Grundlagen bei P-OP-ZV bis Ende 2010 für die Etablierung bei der Zugvorbereitung als Zentrale Einheit für Zugsreinigung bei OP gelegt. Das Umstellen der Reinigungsmodule bei der Zugvorbereitung (ZV) erfolgte per Fahrplanwechsel 2010/2011. Die Professionalität bei der Zugsinnenreinigung wird vorangetrieben. Bis 2012 werden die Reinigungsmethoden ZV im Fahrgastinnenraum angepasst. Die Clean-Module RM werden

ebenfalls überarbeitet und deren Umsetzung ist auf 2013 geplant.

In der Realisierungsphase zwischen Dezember 2010 bis August 2011 wurden folgende Ziele gesetzt: Die Verantwortlichkeiten Zugsreinigung sowie die Zusammenarbeit ZV zu RM und die Ausführung von Modulinhalten pro Standort sind definiert und umgesetzt.

Verpendelung Rheintal

Die Einführung der Verpendelung Rheintal ist auf den

Fahrplanwechsel 2011/2012 vorgesehen. Das Konzept sieht jedoch auch vor, dass die Verpendelung nicht nur bis St. Gallen, sondern auf den Fahrplanwechsel 2012/2013 bis nach Wil (SG) ausgedehnt wird.

Zum jetzigen Zeitpunkt können noch keine genauen Aussagen zu den Personalauswirkungen beim Rangier an den Standorten Chur und St. Gallen gemacht werden.

Medienstelle TS

■ TS Winterthur

Die Vorstandsämter sind wieder besetzt

Die TS-Region Winterthur führte am 22. Januar ihre 4. Mitgliederversammlung durch. Erfreulicherweise konnten die offenen Ämter wieder besetzt werden. Einstimmig wählte die Versammlung die drei Kandidaten: Roger Derungs (Sekretär), Ruedi Flückiger (GPK-Mitglied), sowie Hajradin Vejseli (Vertrauensmann im Bereich ZV Winterthur).

In seinen Ausführungen ging TS-Zentralpräsident Werner Schwarzer nochmals auf das neue Lohnsystem

Toco ein. Er wies darauf hin, dass die heutigen SBB-Angestellten mit heutigem Lohn überführt werden und niemand weniger verdienen wird. Zudem verdeutlichte er, wie das Lohnsystem Toco zusammengesetzt ist. In den weiteren Themen zeigte Werner Schwarzer die Strategie des SEV auf. Es müsse bewusst werden, dass der SEV auf verschiedenen Bühnen aktiv ist. Speziell im politischen Bereich müsse sehr viel Lobbyarbeit verrichtet werden, um die Anliegen der

«Eisenbahner» zu vertreten. Bei den Wahlen von TS-Mitgliedern in die verschiedenen Peko-Stufen ist der Unterverband TS so weit auf Kurs. In einigen Bereichen braucht es noch klärende Worte von Werner Schwarzer.

Nach einer Diskussionsrunde durfte Präsident Urs Hofmann den Kollegen Peter Valentin, Johannes Hollenstein, Kurt Reiser sowie Patrick Huber zu 25 Jahren SEV-Mitgliedschaft gratulieren.

Urs Hofmann

FERIENRABATTGUTSCHEINE SEV: EINKOMMENSRENZEN 2011

Die Gewerkschaft SEV stellt Mitgliedern mit bescheidenem Einkommen auf Gesuch hin Ferienrabattgutscheine auf Pensionspreise von Hotels oder auf den Mietpreis von Ferienwohnungen aus. Die Gutscheine gelten nur für bestimmte Einrichtungen.

Für die Berechnung der Einkommenslimiten für den Bezug von Rabattgutscheinen zählt ein Einkommen bis zum Maximalbetrag Zielwert «C» Funktionsstufe 3 bzw. 4 gemäss GAV SBB. Der Ansatz für die Pensionierten beträgt 90 Prozent davon, derjenige der Witwen/Witwer 75 Prozent. Massgebend für die Berechnung bei Pensionierten und Witwen/Witwern ist die Summe von AHV-Rente und Pensionskasse. Andere Zulagen werden nicht berücksichtigt. Zudem können für jedes zulagenberechtigte Kind 1000 Franken abgezogen werden. Diese Regelung gilt nicht für beitragsfreie Lehrlinge.

Die für den Bezug von Ferienrabattgutscheinen massgebenden Einkommensgrenzen betragen für **2011**:

CHF	66 151.00	pro Jahr – Maximalbetrag Zielwert «C» der Funktionsstufe 4 gemäss GAV SBB für aktive Mitglieder
CHF	4 961.35	pro Monat für pensionierte Mitglieder
CHF	4 134.45	pro Monat für Witwen/Witwer

Ein Einkommen, das unter diesen Grenzen liegt, berechtigt alle zwei Jahre zum Bezug eines Gutscheines für **25 Prozent Ferienrabatt**.

CHF	63 668.00	pro Jahr – Maximalbetrag Zielwert «C» der Funktionsstufe 3 gemäss GAV SBB für aktive Mitglieder
CHF	4 775.10	pro Monat für pensionierte Mitglieder
CHF	3 979.25	pro Monat für Witwen/Witwer

Ein Einkommen, das unter diesen Grenzen liegt, berechtigt alle zwei Jahre zum Bezug eines Gutscheines für **50 Prozent Ferienrabatt**.

Die aufgeführten Einkommensgrenzen bleiben gegenüber 2010 unverändert!

Bei Rückfragen wenden Sie sich bitte ans Zentralsekretariat SEV, Beatrice Ben Amara, 031 357 57 23, beatrice.benamara@sev-online.ch.

www.sev-online.ch

TOTENTAFEL

Achermann Alois, pensionierter technischer Dienstchef, Toffen; gestorben am 8. Januar im 91. Altersjahr. PV Bern.

Aegerter Erna, Witwe des Ewald, Gümliken; gestorben am 31. Dezember im 95. Altersjahr. PV Bern.

Baumann Karl, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Erstfeld; gestorben am 31. Dezember im 91. Altersjahr. PV Uri.

Baumgartner Max, pensionierter Bezirksmeister, Wil; gestorben am 19. Januar im 86. Altersjahr. PV St. Gallen.

Carlucci Giuseppe, pensionierter Geleisemonteur, Baar; gestorben am 12. Dezember im 87. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Degen Kurt, pensionierter Revisor, Emmenbrücke; gestorben am 18. Januar im 92. Altersjahr. PV Luzern.

Fenner Hanni, Witwe des Emil, Fenner; gestorben am 19. Januar im 93. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Frischknecht Walter, pensionierter Zugführer, St. Gallen; gestorben am 14. Januar im 92. Altersjahr. PV St. Gallen.

Fritz Margarethe, Witwe des Alfred, Brügg; gestorben am 2. Januar im 81. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Gindroz Denise, Genève; gestorben am 30. Dezember im 85. Altersjahr. PV Bern.

Gloria Angelo, pensionierter Spezialhandwerker, Trimbach; gestorben am 11. Januar im 78. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Guardiani Gaetano, pensionierter Rangierangestellter, Montefino; gestorben am 6. Januar im 76. Altersjahr. PV Bern.

Heinzelmann Paul, pensionierter Zugführer, Winterthur; gestorben am 23. Januar im 83. Altersjahr. PV Winterthur.

Kämpfen Albert, pens. Zugführer, Aarau; gestorben am 20. Januar im 95. Altersjahr. PV Aargau.

Kamber Alice, Witwe des Fritz, Hägendorf; gestorben am 17. Januar im 80. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Kuster Irma, Witwe des Heinrich, St. Gallen; gestorben am 16. Januar im 86. Altersjahr. PV St. Gallen.

Pellaton Hedi, pensionierte Sekretärin, Ostermundigen; gestorben am 7. Januar im 85. Altersjahr. PV Bern.

Perrin Paul, pensionierter Sekretär, Bern; gestorben am 27. Dezember im 88. Altersjahr. PV Bern.

Räz Heinz, pensionierter Handwerker, Heimiswil; gestorben am 13. Dezember im 79. Altersjahr. VPT BLS, Gruppe Emmental.

Sidler Hans, pensionierter Lokomotivführer, Oberwil; gestorben am 17. Dezember im 86. Altersjahr. PV Basel.

Stampfli Rosa-Maria, Konolfingen; gestorben am 14. Januar im 99. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Steiniger Käthy, Witwe des André, Oberentfelden; gestorben am 5. Dezember im 78. Altersjahr. PV Aargau.

Ulrich Ruth, Witwe des Fritz, Thörishaus; gestorben am 15. Januar im 74. Altersjahr. PV Bern.

Zaugg Frieda, Witwe des Walter, Nürensdorf; gestorben am 10. Januar im 87. Altersjahr. PV Bern.



RPV Zentralausschuss

Personalfriedenheit – wie weiter? Die nächsten Umfragen sollten anonym sein

Am 21. Januar trafen sich der Zentralausschuss und die GPK zur ersten Sitzung. Die GPK überprüfte die Kasse und das Inventar des Zentralpräsidenten. Sie hatte nichts zu beanstanden.

Die Ergebnisse der Personalfriedenheitsumfrage (PeZu) waren für die Konzernleitung niederschmetternd. Dass jetzt Umfragen gestartet werden, um herauszufinden warum das so ist, ist soweit okay. Eher fragwürdig ist, dass man bei den Umfragebogen der Peko den Namen angeben sollte. Wo bleibt hier die Anonymität, wie kann man Vertrauen haben, dass das Niedergeschriebene nicht gegen jemanden verwendet wird? Der RPV ist skeptisch gegenüber diesem Vorgehen. Auch die 500 Interviews, die bei P-OP durchgeführt werden, sind nach Auffassung des RPV sehr kritisch. Muss doch der In-

terviewte angeben, ob er an der PeZu mitgemacht hat oder nicht. Dass nun die Auswertung der PeZu auf die Peko übertragen wird, ist nicht der richtige Weg. Wir erwarten, dass sich die Konzern-/Divisionsleitung im Dialog mit den Mitarbeitenden Gedanken macht zum Ergebnis. Schön wäre sicher auch, wenn sich die Leitung in die Fläche begeben würde, sich zeigt in der Fläche und dies nicht durch die Peko erledigen lässt.

Im Weiteren diskutierte der Zentralausschuss die Gesamterneuerungswahlen 2011 der Pekos. Am 17. und 18. März findet in Brig die Zentralvorstandssitzung statt, an der die Peko-Wahlen ebenfalls thematisiert werden. Die Mandatsträger für den SEV-Kongress 2011 wurden besprochen. Die Betroffenen werden in nächster Zeit informiert.

Zentralausschuss RPV

VORANKÜNDIGUNG: VPT-BRANCHENTAGUNG TOURISTIK 2011

21. April 2011, auf dem Säntis

Schwerpunktthema: «Wieso Mindestlöhne?»

Wir erhalten zudem die Gelegenheit für eine Betriebsbesichtigung mit Informationen zur Säntis-Schwebbahn.

Alle Interessierten sind dazu eingeladen, sich den Termin bereits heute zu reservieren. Die Einladung mit den genauen Angaben erfolgt zu gegebener Zeit.

VPT Bahndienstleistungen

Zum Gedenken an Simon Schmitt

Ich habe die schmerzliche Pflicht, den Kolleginnen und Kollegen des ehemaligen Nachtzuges der SBB den vorzeitigen Tod im Alter von 63 Jahren unseres Kollegen und Freundes Simon Schmitt mitzuteilen.

Simon war zuerst als Begleiter der Schlaf- und Liegewagen, dann als Verantwortlicher bei den WagonLits,

später beim Europäischen Bahnservice EBS und am Schluss bei elvetino tätig.

Als Mensch und SEV-Mitglied und nicht zuletzt als Vorbild wird uns Simon noch lange in guter Erinnerung bleiben.

Der Sektionspräsident
Calogero Ferruccio Noto

Sektionen

<p>9. Februar 19 Uhr, Chur, Restaurant Gansplatz</p>	<p>■ ZPV Calanda Hauptversammlung</p>	<p>Alle aktiven und pensionierten Mitglieder sind zur Versammlung mit anschliessendem Nachtessen eingeladen. Die Traktanden werden per Mail versandt oder in den Personalzimmern ausgehängt. Anmeldungen bis 7. Februar an Präsidentin Sabine Marugg, 079 604 73 71, s.marugg@rhb.ch.</p>	<p>7. März 17 Uhr, Interlaken, Hotel Carlton-Europe</p>	<p>■ ZPV Interlaken Hauptversammlung</p>	<p>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, rolsteiner69@quicknet.ch.</p>
<p>18. Februar 16.30 Uhr, Landquart, RhB-Kantine</p>	<p>■ SEV RhB Jahresversammlung</p>	<p>Neben den statutarischen Geschäften stehen die Orientierung über den aktuellen Stand bezüglich FAV-Verhandlungen und ein Gastreferat des neuen RhB-Direktors Hans Amacker im Zentrum. Anschliessend an die Versammlung laden wir zu einem Spaghetti-Plausch ein. Die Anmelde-listen sind in den Depots und Dienstzimmern ausgehängt.</p>	<p>11. März 13.30 Uhr, Luzern, Pfarrei-heim St. Karli</p>	<p>■ ZPV Luzern Hauptversammlung</p>	<p>Versammlung bis zirka 17 Uhr, anschliessend Apéro und Nachtessen. Es gibt ein Fondue chinoise, bitte im Personallokal auf der Liste eintragen für das Nachtessen oder direkt anmelden bei Präsident Erwin Wessner.</p>
<p>5. März 14 Uhr, Bern, Rest. Dählhölzli (mit Bus Nr. 19 bis «Ka-We-De», 5 Min. zu Fuss)</p>	<p>■ LPV Bern Hauptversammlung</p>	<p>Der Vorstand lädt alle aktiven Mitglieder ein. Die Themen sind der Traktandenliste in der Einladung zu entnehmen. Als Gastreferent begrüßen wir Rinaldo Zobebe, Zentralpräsident LPV.</p>	<p>12. März 15.45 Uhr, Langenthal, Hotel da Luca am Bahnhof</p>	<p>■ RPV Bern Hauptversammlung</p>	<p>Eingeladen sind alle dienstfreien Kollegen sowie die Pensionierten. Die Traktandenliste wird in den Aufenthaltslokalen ausgehängt. Ab 18 Uhr Abendessen mit Partnerin. Anmeldung bis 5. März an Bernhard Frey, 079 654 62 54, bernhard.frey@sbb.ch.</p>
<p>5. März 18 Uhr, Suhr, Rest. Dietiker</p>	<p>■ RPV Aargau 112. Generalversammlung</p>	<p>Gastreferent ist Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär SEV. Nach der Versammlung wird ein Nachtessen serviert. Der Vorstand würde sich freuen, möglichst viele Kollegen mit ihren Partnerinnen zu begrüßen. Die Traktandenliste liegt in den Personalzimmern auf. Anmeldung bis 1. März an Markus Engetschwiler, 062 891 25 12, m.engetschwiler@econophone.ch.</p>	<p>14. März 15 Uhr, Zürich, Volkshaus</p>	<p>■ LPV Zürich Generalversammlung</p>	<p>Generalversammlung mit den üblichen Traktanden (werden im Anschlagkasten ausgehängt). Anmeldungen für das Nachtessen nimmt Präsident Peter Mathis, p.mathis-jaeggi@bluewin.ch bis 6. März entgegen. Die Einladung an die Mitglieder folgt. Anträge sind bis 20. Februar an den Vorstand zu richten.</p>
<p>19. März 16.45 Uhr, Sargans, Restaurant Post</p>	<p>■ RPV Südostschweiz Generalversammlung</p>	<p>Zum gemeinsamen Nachtessen um 19.30 Uhr sind auch die Partnerinnen eingeladen. Anschliessend geniessen wir den Abend mit Spiel und Spass.</p>			

Sektionen VPT

3. Februar 17 Uhr, Zürich-Wollishofen, Werft, Dampfschiff Stadt Rapperswil	■ VPT Zürichsee 106. Generalversammlung	Neuwahl eines Präsidenten, Vizepräsidenten sowie eines Kassiers. Der Vorstand und Barbara Spalinger freuen sich auf eine spannende und gut besuchte Generalversammlung. Nach der GV wird ein Raclette offeriert.
4. Februar 17.30 Uhr, Bern, Restaurant Grock	■ VPT BLS, Gruppe Elektrotechnik Hauptversammlung 2011	Bitte Aushang am Anschlagbrett und persönliche Einladung mit Traktandenliste beachten. Anschliessend an die Versammlung wird aus der Gruppenkasse ein kleiner Imbiss offeriert.
4. Februar 18 Uhr, Interlaken, Schiffstation Interlaken Ost, MS Brienz	■ VPT BLS, WAV Bönigen 103. Hauptversammlung	Alle Aktiven und Pensionierten sind herzlich eingeladen. Die Hauptversammlung beginnt mit dem gemeinsamen Nachtessen. Anmeldungen nimmt der Vorstand entgegen.
9. Februar (Verschiebdatum: 16. Februar)	■ VPT RBS, Pensionierte Wanderung Saanenmöser-Schönried-Saanen	Prächtige Wanderung im verschneiten Saanenland. Leicht abwärts überschreiten wir die Wasserscheide im Einzugsgebiet von Simme und Saane. Wanderstöcke und gutes Schuhwerk empfehlenswert. Wanderzeit zirka 2¼ Stunden. Verpflegung in Restaurant am Zielort. Bern ab 8.34 Uhr; Worb ab 8.00 Uhr; Solothurn ab 7.48 Uhr. Kaffeepause in Spiez. Saanenmöser an 10.41 Uhr. Rückreise ab Saanen um 14.59 Uhr, Bern an 16.54 Uhr. Anmeldung bis 7. Februar an Ruedi Rufer, 031 761 26 44.
15. Februar (Verschiebdatum bei Schlechtwetter: 17. Februar)	■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Winterwanderung Rigi Kulm (1750m) über Kaltbad nach Rigi Klösterli (1315m)	Reine Wanderzeit zirka 2½ Stunden. Gute Schuhe und Wanderstöcke. Interlaken Ost ab 7.00 Uhr, Bern an/ab 7.52/8.00 Uhr, Luzern ab 9.12 Uhr (Schiff), Vitznau ab 10.15 Uhr, Rigi Kulm an 10.45 Uhr. GA und TK gültig. Mittagsverpflegung unterwegs in einem Restaurant. Rückfahrt ab Rigi Klösterli stündlich XX.18 via Arth-Goldau. Durchführung nur bei guten Wetter- und Schneeverhältnissen. Auskunft am Vortag ab 18 Uhr bei Hans Kopp, 033 222 59 15, 079 275 67 63.
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.
18. Februar 16.30 Uhr, Landquart, RhB-Kantine	■ VPT RhB Jahresversammlung SEV RhB	Details siehe Ausschreibung unter Sektionen, SEV RhB.
18. Februar 16.30 Uhr, Landquart, RhB-Kantine	■ VPT RhB, Pensionierte Jahresversammlung SEV RhB	Auch die Pensionierten sind eingeladen. Details, siehe Ausschreibung unter Sektionen, SEV RhB. (Die Anmeldung auf der Anmeldeleiste ist nicht nötig.)
23. Februar 13.30 Uhr, Hasle-Rüegsau, Restaurant Sonne	■ VPT BLS, Pensionierte Emmental Jahresversammlung	Traktanden nach Statuten. Wahl eines neuen Präsidenten – Vorschlag: Samuel Hug, Huttwil. Ehrungen für 40, 50 und 60 Jahre SEV-Mitgliedschaft. Gastreferent: Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär SEV.
31. März 19.30 Uhr, Roggwil, Restaurant Bären	■ VPT Oberaargau Hauptversammlung	

Pensionierte

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.
10. Februar 14 Uhr, Windisch, Rest. Vindonissa	■ Pensioniertes Zugpersonal Brugg Treff	Wir treffen uns wieder jeden zweiten Donnerstag im Monat (je nach Ausschreibung) zum Jassen und Kegeln.
15. Februar 13.45 Uhr, Olten, Stadttheater	■ PV Olten und Umgebung Hauptversammlung	Nebst den ordentlichen Traktanden stehen Ersatzwahlen an. Der PV-Männerchor wird durch den Anlass begleitet. Um den Imbiss zu planen, ist eine Anmeldung bis spätestens 10. Februar mit der grünen Karte nötig.
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.
19. Februar 14.30 Uhr, Romanshorn, Hotel Bodan	■ PV Thurgau Hauptversammlung	Der Sängerbund Romanshorn eröffnet die Versammlung. Als Referent konnte Christian Hug, Sozialdienste Romanshorn, gewonnen werden. Nach den Traktanden und dem Referat wird ein Imbiss offeriert, deshalb benötigen wir eure Anmeldung mit weissem Talon an Präsident Albert Mazenauer, 071 463 41 85.
24. Februar 14 Uhr (Türöffnung: 13.30 Uhr) Erstfeld, Pfarreizentrum St. Josef	■ PV Uri Hauptversammlung	Engeladen sind alle Mitglieder. Die Traktandenliste wird allen Mitgliedern persönlich zugestellt. Abschliessend gemütlicher Ausklang mit Imbiss.
10. März 14.30 Uhr, Windisch, Mensa der Fachhochschule	■ PV Aargau Hauptversammlung	Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich eingeladen. Ab Bahnhof Brugg 5 Minuten zu Fuss (Unterführung Seite Turgi, Richtung Windisch). Die Traktandenliste ist im Internet unter www.sev-pv.ch aufgeschaltet. Für den Imbiss benötigen wir eine Anmeldung mit der gelben Karte an Hansruedi Scheurer, Dammweg 90, 5000 Aarau, 062 822 01 66. Voranzeige: Frühlingsversammlung am 10. Mai im Hotel Bären in Suhr mit einem Referat von Ruedi Eichenberger, Chefredaktor der SBB-Zeitung.
11. Februar Treffpunkt: 11 Uhr, Bern, Bahnhof	■ Pensioniertes Zugpersonal Basel, Bern, Luzern, Olten, Zug, Aarau und Seetal Suure-Mocke- und Kutteln-Essen mit Frauen	Menupreise: Suure Mocke CHF 21.50; Kutteln CHF 15.50. Anmeldung bis 9. Februar an Adolf, 031 311 28 24 oder an Edi Boschung, 062 822 84 28 (bitte Wahlmenu angeben).

Sport und Kultur

<p>8. Februar</p>	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Mittelschwerige Skitour: Piz Tiams</p>	<p>Treffpunkt Oberalppass 9.50 Uhr (Zürich ab 7.09 Uhr über Göschenen-Andermatt, Chur ab 7.56 Uhr). Aufstieg über Fellilücke-Wyssenlücke, 3 Stunden (am Schluss etwas Blockklettere), Abfahrt zum Oberalppass oder nach Gurtellen. Anmeldung an TL Christoph Naef, 081 302 59 44, oder naef-wickli@sunrise.ch.</p>	<p>15. Februar</p>	<p>■ Bergklub Flügelrad Bern Leichte Winterwanderung Klewenalp-Stockhütte</p>	<p>Wanderzeit zirka 2½ Stunden bei jeder Witterung. Wanderschuhe und Wanderstöcke. Verpflegung im Restaurant Stockhütte und etwas für zwischendurch. Bern ab 8.00 Uhr, Treffpunkt im reservierten Wagen. Anmeldung bis am Vortag an Therese Egger, 031 991 48 60.</p>
<p>9. Februar 19 Uhr, Bern, Falkenplatz 9</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Bern Generalversammlung</p>		<p>15. Februar</p>	<p>■ EFW Herisau Ausfall Skitour Tösstal</p>	<p>Wegen einer Verletzung des Tourenleiters fällt die Tour aus. Allenfalls Ersatztour an anderem Tag, siehe Gästebuch. @www.efw-herisau.ch</p>
<p>9. Februar</p>	<p>■ EFW Herisau Leichte Skitour Alptal</p>	<p>Treffpunkt in Brunni SZ um 8.55 Uhr (Einsiedeln PTT ab 8.35 Uhr). Skitourenausrüstung inkl. LVS, Schaufel und Proviant. Heimreise eventuell ab Sattel. Anmeldung bis 7. Februar an Ruedi Flachmüller, 052 222 26 71. @www.efw-herisau.ch</p>	<p>16. Februar 19 Uhr, Basel, KV, Klublokal</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Basel Fragestunde</p>	<p>Fragestunde unter der Leitung von Ivan.</p>
<p>11. Februar 19.30 Uhr, Romanshorn, Museum am Hafan</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Romanshorn Mitgliederversammlung</p>	<p>Infos: www.fotoclub-romanshorn.ch.</p>	<p>19. Februar Unterwasser</p>	<p>■ EFW Herisau EFW Skirennen (mit ESC Winterthur und ESV Schaffhausen)</p>	<p>Startnummernausgabe von 8.15 bis 9.15 Uhr im Hotel Post, Unterwasser. Start Skirennen: 11 Uhr. Rangverkündigung (anschliessend Spaghettiplausch) ab 15.30 Uhr im Berggasthaus Itios. Auskunft über Durchführung ab Freitag, 18 Uhr, unter Telefon 1600/Kt. SG, Rubrik «Klubs, Vereine». Anmeldung für Skirennen (und allfällige Teilnahme am Spaghettiplausch) mit Adressangabe und Jahrgang bis 15. Februar an Andreas Leonhardt, 055 210 01 57 oder praesident@efw-herisau.ch. Details siehe EWF-Zitig oder Website. @www.efw-herisau.ch</p>
<p>12. Februar</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Brig Fotografieren – «Blaue Stunde» mit Hans-Peter</p>	<p>Weitere Auskünfte: npl.catalano@bluewin.ch</p>	<p>20. und 21. Februar</p>	<p>■ EFW Herisau Skitour Rotsandnollen</p>	<p>Treffpunkt im Postauto ab Sarnen um 9.43 Uhr (Luzern ab 8.55 Uhr) Richtung Stöckalp. Kurze Einlaufftour. Halbpension im Gasthaus Tannalp Melchsee-Frutt. Aufstieg Rotsandnollen in 3 Stunden und lange Abfahrt zur Stöckalp. Skitourenausrüstung, Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 17. Februar (mittags) an Beat Frei, 071 352 61 67.</p>
<p>12. Februar 16 Uhr, Werdenberg, Klublokal</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Sargans-Buchs Fotografie «Blaue Stunde»</p>	<p>Fotografie zum Thema «Blaue Stunde». Infos bei click@catv.rol.ch</p>	<p>22. Februar</p>	<p>■ ESC Winterthur Wanderung Hurbig (T1)</p>	<p>Route: Zweidlen-Hurbig-Berg am Irchel; 3½ Std., +300/-200m. Eventuell Stöcke mitnehmen. Mittagessen im Restaurant Steinenkreuz. Winterthur ab 8.36 Uhr mit S41 bis Zweidlen. Zürich ab 8.37 mit S5 bis Eglisau und umsteigen in S41. Heimkehr Winterthur an 16.16 Uhr oder später. Billette nach Zweidlen, zurück ab Berg am Irchel lösen. Anmeldung bis 20. Febr. an Toni Wiedmer, 052 383 29 97, unterwegs 079 733 50 92.</p>
<p>13. und 14. Februar</p>	<p>■ EFW Herisau Skitour Region Klosters statt Glarnerland (Leglerhütte nicht bewartet)</p>	<p>Treffpunkt in Klosters Dorf um 10.28 Uhr (Zürich ab 8.37 Uhr, Landquart ab 9.49 Uhr). Kurze Skitour ab Rätchenjoch zum Schlappinerspitz (300 Hm). Halbpension im Gasthaus Erika (Schlappin). Aufstieg zum Aelpeltispitz (1100 Hm). Heimfahrt ab Klosters. Skitourenausrüstung, Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 9. Februar an Thomas Zehr, 043 444 11 09 oder 079 505 09 16. @www.efw-herisau.ch</p>	<p>23. Februar</p>	<p>■ ESC Basel, Ski- und Bergsport Krokus Winterwanderung auf dem Zugerberg</p>	<p>Leichte, gemütliche Rundwanderung; zirka 3 Stunden. Mittagessen im Restaurant 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. Rückreise nach Absprache. Anmeldung bis 16. Februar an Kurt Eichenberger, 061 311 72 46.</p>
<p>14. Februar</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Brig Klubabend – Nationaler Wettbewerb «Blaue Stunde»</p>	<p>Weitere Auskünfte: npl.catalano@bluewin.ch</p>	<p>4. März 18.30 Uhr, Bern, Hotel Bern</p>	<p>■ Sportverein der Eisenbahner Bern SEB Generalversammlung</p>	<p>Mitglieder sowie Interessierte sind herzlich eingeladen.</p>
<p>14. Februar</p>	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Einfache Skitour im Entlebuch: Hächlen (2088 m)</p>	<p>Anreise via Zürich-Luzern-Schüpfheim, Bus zur Hirsegg. Aufstieg zur nordwestlichsten Erhebung im Kamm der Schratzenfluh. Aufstieg 3 bis 3½ Stunden; 1020 Höhenmeter. Schöner Aussichtspunkt. Zürich ab 8.04 Uhr, Luzern ab 8.57 Uhr. Komplette Skitourenausrüstung mit LVS, Sonde und Schaufel. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis am Vorabend an TL Hanspeter Berliat, 052 747 22 18 oder berliat@leunet.ch.</p>	<p>2. April 10 Uhr, St. Gallen, Sporthalle Schönenwegen</p>	<p>■ SVSE Badminton 14. SVSE-Badminton-Plauschturnier</p>	<p>Erstmals lädt der ESC St. Gallen zu einem geselligen Badmintontreffen ein. Willkommen sind alle, die Lust und Freude am Badmintonspielen haben. Der interessante Spielplan berücksichtigt alle Spielstärken für Klein und Gross. Anmeldungen bis 22. März an Peter Lienhard, 071 951 77 87. @www.svse.ch/badminton/plauschturnier</p>
<p>14. und 15. Februar</p>	<p>■ ESC Winterthur Skitour Winterhorn-Lucendro Pesciora</p>	<p>Mittelschwere Skitouren mit zirka 4 Stunden Aufstieg. 1. Tag: von Hospental via Skilift, Winterhorn-Lucendro zur Rotondohütte. 2. Tag: Aufstieg zum Pizzo Pesciora mit Abfahrt nach Ronco. Zürich ab 6.09 Uhr, Hospental an 8.41 Uhr. Halbpension in der Rotondohütte. Komplette Skitourenausrüstung. Anmelden an Elias Laumer, 055 280 26 33/078 613 26 33 elgp@sunrise.ch. @www.escw.ch</p>			

Link zum Recht

Urlaubsgewährung ist Pflicht

Kranke Kinder dürfen nicht in die Krippe. Kranke Kinder können nicht in die Schule. Dies ist hinlänglich bekannt und gibt trotzdem immer wieder zu reden.

Wenn die Eltern berufstätig sind, kann es bei der Betreuung der Kinder sehr rasch zu Engpässen kommen. Es ist nicht immer möglich, kurzfristig eine Person für den Notfall zu finden. Glücklicherweise, wer in solchen Situa-

tionen einen verständnisvollen Arbeitgeber hat.

Wie ein bei uns eingereichtes Rechtsschutzgesuch zeigt, ist es bei der SBB nach wie vor nicht selbstverständlich, dass Eltern in solchen Situationen auf Verständnis oder sogar Unterstützung stossen.

Ein Vater blieb zu Hause, weil seine Kinder mit Fieber im Bett bleiben mussten – es konnte kein Ersatz gefunden werden. Ordnungsgemäss informierte er seinen Arbeitgeber SBB.

Nur ausnahmsweise erhielt unser Mitglied den Tag als bezahlten Urlaub. Die schriftliche Begründung lautete, dass bei kleineren Kindern Fieber relativ häufig auftritt und daher keine plötzliche und unerwartete Krankheit darstelle. Deshalb sei die Anwendung des GAV, Anhang 6, Ziffer 5f, nicht gegeben. Würden weitere Fälle mit gleicher Ausgangslage eintreten, würde kein bezahlter Urlaub mehr gewährt. Sie (die SBB) würde davon ausgehen, dass unser Mitglied zusammen mit seiner Frau die Betreuungssituation für solche Fälle in Zukunft anders regeln würden.

Rechtsschutzteam SEV

Eine Hommage an die Re 4/4

Die grösste und vielfältigste Lokomotivserie

Der pensionierte SEV-Kollege Franz Eberhard liefert eine geballte Ladung an Informationen über die Re 4/4 II, III für die Periode 1960 bis 2010. Als aktiver Lokführer hat er die Saga dieser Maschinen aus erstem Range in den Jahren 1963–1999 selber miterlebt.

Re 4/4 II alias Bo'Bo'

Die Re 4/4 II oder eben je nach Sprachgebrauch immer noch die Bo'Bo' wird von den einen bereits als alt verschrien, für andere ist sie noch zu gegenwärtig, um sich mit ihr auseinanderzusetzen. Dabei ist ihre Ge-

schichte noch lange nicht zu Ende, und viele Leute dürften dieser bewährten und zuverlässigen Lokomotivserie erst später die richtige Wertschätzung zuteil werden lassen. Würde sie doch von traditionellen Schweizer Firmen (SLM, BBC, MFO und SAAS) erbaut und sie gehört noch lange nicht zum alten Eisen, sofern man ihr die notwendige Pflege zukommen lässt und den Unterhalt gewissenhaft durchführt!

Informationen, Erinnerungen und Antworten

Franz Eberhard schreibt im Vorwort: «Zudem wird man, je intensiver man sich mit dem Thema der Re 4/4 II befasst, schnell feststellen, wie umfangreich sich die Geschichte, Technik und Einsatz dieser einst 296 Lokomotiven umfassenden Flotte über die vergangenen 47 Jahre präsentiert.» Der Autor gibt Antwort auf viele Fragen: Warum entgleiste die erste Bo'Bo' 11201 in

Oberwinterthur am 11. Dezember 1963? Warum wurden die ersten 50 Maschinen mit nur einem Pantographen ausgerüstet? Warum wurden die Re 4/4 II erst 1982 mit Einschränkungen für Pendelzüge zugelassen? Warum wurden 1979 noch einmal 45 Einheiten bestellt? Warum mussten 26 Re 4/4 II (spätere Re 421) für eine Zulassung in Deutschland 2001 bis 2004 umgebaut werden?

Bilder und Emotionen

Das Werk ist sehr reich bebildert: Der Autor konnte auf die umfangreichen Sammlungen von acht Fotografen zurückgreifen. Damit werden die Texte lebendiger und lösen manche Erinnerungen und Emotionen aus, auch in einem technischen Werk ist dies möglich!

Ein Teil der Bilder wurde nicht in der gewohnt sehr hohen Qualität der Zeitschrift «Loki» wiedergegeben. Warum muss das unscharfe Bild 116 aus dem Jahre 1965 volle zwei Seiten belegen? Warum fielen die Literaturhinweise (auf einer Seite) wegen Platzmangel aus? Dies ist sehr bedauerlich! Wie soll ein jüngerer Lokführer im Informationsfluss ohne Hilfe weiterkommen? Zudem wurde leider kein moderner Umbruch gewählt.

Fazit: eine sehr sorgfältig recherchierte Broschüre, deren Umbruch nicht ganz gelungen ist. Roland Kallmann

Bezahlter Urlaub bei Krankheit des Kindes

GAV SBB, Anhang 6, Ziffer 5f:

Urlaub/Abwesenheit Aus familiären Gründen werden pro Einzelfall 2 Tage gewährt (keine Nachgewährung) bei

- Pflege aufgrund eines Unfalls oder einer plötzlichen Krankheit
- Begleitung am Sterbebett.

Der Urlaub kann um höchstens zwei Tage verlängert werden.

Die Angelegenheit wurde vom SEV nicht weiter verfolgt, da eine vorläufige Einigung

zustande gekommen war. Tatsache aber ist, dass die SBB zur Gewährung dieser Urlaubstage verpflichtet ist, da es sich im GAV um eine zwingende Bestimmung (abgeleitet aus dem OR-Artikel 324a, Abs. 1 OR) handelt. Da weder der Zeitpunkt noch die Art einer Erkrankung der Kinder geplant werden kann, wird der SEV bei künftigen Problemen dieser Art die SBB und auch andere Arbeitgeber an ihre diesbezüglichen Pflichten erinnern.

INFO



Franz Eberhard: Re 4/4 II, III – Die grösste und vielfältigste Lokomotivserie der Schweiz. Loki Spezial Nr. 32. Verlag Lok press AG, Zürich, 2010. ISBN 878-3-9523386-7-4, 148 S., 212 Bilder in Schwarzweiss und Farbe. Format 21 x 29,7 cm, broschiert. Preis 32 CHF.

Weitere Titel aus der Reihe Loki Spezial:

- Nr. 31, 2010: Heinz Russenberger: Vierachsige Reisezugwagen der SBB von 1912–1929;

ISBN 978-3-9523386-2-9, 132 Seiten. Preis 29,90 CHF;

- Nr. 29, 2008: Franz Eberhard und Hansruedi Gonzenbach: Faszination Ae 6/6; ISBN 978-3-9523386-0-5, 140 S. Preis 28,50 CHF;
- Nr. 27, 2007: Franz Eberhard und Hansruedi Gonzenbach: Faszination Re 4/4 I; ISBN 978-3-9523386-2-9, 140 S. Preis 28,50 CHF.

Weitere Produkte aus dem gleichen Verlag: www.loki.ch.

INFO

Re 420 Lion – ein zweites Leben für Loks

Im Rahmen des Projektes Lion (Lifting, Integration, Optimierung, Neuanstrich) werden die 30 Re 4/4 II 11201–11230 für den Einsatz als HVZ-Pendelzüge für die Zürcher S-Bahn durch die Industriewerke Bellinzona umgebaut. Es öffnet sich für diese Lokomotiven überraschend eine ganz neue Einsatzperspektive mindestens für die nächsten 20 Jahre. Geplant sind 15 10-teilige lokbespannte Verstärkungszüge für die Hauptverkehrszeiten (HVZ), sogenannte HVZ-Züge mit jeweils einer Re 4/4 II an der Spitze und am Zugschluss. Die Doppelstockwagen B werden aus den Re 450-Doppelstock-Pendelzügen (DPZ) ausge-

reicht, wo sie durch neue klimatisierte Niederflur-Doppelstockwagen (NDW) ersetzt werden.

Die beiden ersten Maschinen sind zurzeit im Umbau. Die Arbeiten umfassen u. a. eine Hauptrevision R3, eine neue Verkabelung, den Umbau des Transformators (Schutz gegen Überspannungen), die Montage der Vielfachsteuerdose System 6c (für die DPZ-Wagen). Die Vielfachsteuerung System III d bleibt voll erhalten. Somit können die Re 420 Lion mit allen anderen Re 4/4 II, Re 4/4 III, Re 421, Re 6/6 und RBe 540 weiterhin beliebig in Vielfachsteuerung verkehren. Das Projekt soll bis 2013 verwirklicht werden. RK

Leserbrief

Gedanken zur Personalbefragung

An der diesjährigen Personalbefragung haben sich 57% der Mitarbeitenden die Mühe und Zeit genommen, ihre persönliche Stimmung gegenüber der SBB mitzuteilen. Diesen Kollegen und Kolleginnen gebührt ein herzliches Dankeschön.

43% haben leider nicht geantwortet. Dies mag verschiedene Gründe haben, aber für einige ist sicher ein Grund, dass sie innerlich bereits gekündigt haben. Hätten auch diese geantwortet, wäre das Umfrageergebnis noch blamabler ausgefallen, als es jetzt schon ist.

Der Leitung SBB wird mit 44 von 100 möglichen Punkten das Vertrauen entzogen. Nun wird untersucht, warum es zu so einem Desaster kam.

Vielleicht kann ich ein paar Gründe aufzeigen.

Die Mitarbeiter/innen werden nicht ernst genommen. Von ihnen wird zum Beispiel

verlangt, dass sie sich an Vorschriften und Regeln halten, aber gleichzeitig müssen sie um Rechte kämpfen, die ihnen nach Gesetz zustehen.

Die Mitarbeiter/innen sehen Führungspersonen nur, wenn etwas schiefgelaufen ist. Meist werden von den Vorgesetzten nur die negativen Dinge hervorgehoben. Diskussionen über Vorschriften finden nicht statt, weil es einfacher ist, sich hinter diesen zu verstecken. Mitarbeiter/innen werden mit Zielvereinbarungen eingeschüchtert und mundtot gemacht, weil sie dann besser zu gängeln sind.

Ein «Danke» oder «Das hast du gut gemacht» kommt selten über die Lippen eines Vorgesetzten. Dass die Mitarbeiter/innen zum grössten Teil einen guten bis sehr guten Job unter zum Teil schweren Bedingungen erledigen, wird als selbstver-

ständig erwartet. Sie erhalten ja auch ihren Lohn dafür.

Die Mitarbeiter/innen wollen nicht die abgehobenen Saläre und Boni wie in den Teppichetagen. Aber sie wollen einen anständigen Lohn, von dem sie leben und ihre Familien ernähren können.

Vielleicht kam dieser Schuss vor den Bug noch zur richtigen Zeit. Es wäre einen Versuch wert, vermehrt auf das Personal zu hören als auf Berater, und mit ihm das Produkt SBB zu verbessern, weil sie am besten wissen, wo der Schuh drückt. Man muss nur zuhören wollen.

Die Umfrage zeigte aber auch glasklar: Der grösste Teil der Mitarbeiter/innen steht zur SBB. Für sie ist es mehr als nur ein Job oder ein Schritt in der Karriereleiter.

Noch sind sie mit Herzblut Eisenbahner. Noch.

Gebi Hutter,
Sektionspräsident RPV Zürich

Offener Brief an den SEV

Weniger Lohn für viele bei der SBB

Lieber SEV, du bist damit einverstanden, dass ein grosser Teil der SBB-Mitarbeiter im Jahr 2011 weniger verdient als im Vorjahr.

Die SBB-Angestellten, die nicht mehr im Lohnaufstieg sind, verdienen 100 Franken weniger als letztes Jahr. Bei gleichem Grundlohn gab es letztes Jahr eine Prämie von 650 Franken. 2011 bleibt der Grundlohn wieder gleich und es gibt eine Prämie von 550 Franken. Dies ergibt einen Einkommensverlust von 100 Franken. Wir kennen keine andere Branche, die ein so schlechtes Resultat erzielt hat.

Die Begründung, dass das neue Lohnsystem vor der Einführung stehe und die Grundlagen mit einer generellen Lohnhöhung verändert worden wären, lassen wir nicht gelten. Es kann doch nicht sein, dass der SEV einem neuen Lohnsystem zustimmt, im Wissen darüber, dass eine generelle Lohnhöhung für das Jahr 2011 praktisch ausgeschlossen ist. Die Einführung des neuen

Systems darf auf die Lohnverhandlungen keinen Einfluss haben. Da das neue Lohnsystem auf das Jahr 2012 eingeführt wird, ist die Ausgangslage für die Lohnverhandlungen Ende 2011 genau gleich wie letztes Jahr. Auch Ende 2011 werden die Grundlagen für das neue Lohnsystem mit einer generellen Lohnhöhung verändert.

Lieber SEV, wirst du dann wieder mit dem gleichen Argument ein schlechtes Ergebnis der Lohnverhandlungen begründen?

Wir stellen fest, dass du bei den Lohnverhandlungen keine Kampfbereitschaft gezeigt hast. Der Gang vor das Schiedsgericht hätte sicher nicht zu einem schlechteren Ergebnis geführt. Andere Personalverbände haben bei den Lohnverhandlungen viel bessere Resultate erzielt.

Wir brauchen eine Gewerkschaft, die sich für uns einsetzt und kämpft, damit wir mit den Lohnentwicklungen anderer Branchen einigermaßen mithalten können. Eine Gewerkschaft,

welche nach Gründen sucht, warum ein grosser Teil der Mitarbeiter einen Lohnverlust hinnehmen muss, brauchen wir nicht!

Lieber SEV, wir sind enttäuscht von dir.

Der Vorstand des LPV Biel

Wir können die Enttäuschung der Bieler Kollegen zu einem Teil nachvollziehen. Dennoch stimmt die Argumentation, dass neues Lohnsystem und Lohnmassnahmen 2011 eine Wechselwirkung hatten. Der Vergleich mit andern Branchen ist schwierig. Die SBB steht im Moment an einem sehr heiklen Punkt, was sich auf ihre Finanzlage massiv auswirkt; das konnten wir bei den Lohnverhandlungen nicht einfach ausblenden.

Das Lohnsystem wird jedoch auf 1. Juli 2011 umgesetzt (und nicht wie im Schreiben gemeint erst auf 2012), womit für 2012 selbstverständlich Lohnverhandlungen stattfinden werden. Alle Vorzeichen sind eindeutig: Dort wird es um eine generelle Lohnhöhung gehen!

Präsidium SEV

ERNEUT ZUSAMMENARBEIT MIT KPT UND DROGISTENVERBAND

Ab dieser Ausgabe von *kontakt.sev* finden unsere Leserinnen und Leser wiederum auf den Inserateseiten regelmässig Gesundheitstipps des Schweizerischen Drogistenverbandes (SDV). Dieser hat entschieden, seine Aktion «besser gesund» weiterzuführen und gar auszubauen. Zehnmal gibt es in diesem Jahr einen Tipp zu gesundem Verhalten am Arbeitsplatz. Jeder Gesundheitstipp enthält einen Gut-schein für thematisch passende Produkte, der in allen Schweizer

Drogerien einlösbar ist. Als Sponsorin für die Leserinnen und Leser von *kontakt.sev* tritt auch dieses Jahr die Krankenversicherung KPT auf, die das Erscheinen dieser Gesundheitstipps ermöglicht. Sie ist die Vertragspartnerin des SEV für Zusatzversicherungen; alle Mitglieder können von den Vorzugsbedingungen des Kollektivvertrags profitieren. KPT hat dazu die direkte Webadresse www.sev-online.kpt.ch eingerichtet. Dort sind die Angebote detailliert aufgelistet. pmo

Leserbrief

Nicht unbegründet

Leserbrief in *kontakt.sev* 1/11

Ich halte die Bedenken der Westschweizer ZPV- und LPV-Präsidenten bezüglich Toco nicht für unbegründet. Ob sich die Erwartungen des SEV erfüllen, wird man sehen, auch ich hege da meine Zweifel. Wenn nein, dann ist es spätestens 2014 Zeit, mit härteren Bandagen zu fechten.

Ich erhalte regelmässig den Newsletter der deut-

schen Bahngewerkschaften und weiss über die häufig mit Kampfmassnahmen erreichten dortigen positiven Lohnabschlüsse Bescheid. Die SBB rekrutiert zunehmend Führungskräfte im nördlichen Nachbarland. Ich denke, da sollte auch der SEV einen kampferprobten deutschen Gewerkschaftssekretär übernehmen, der sein Handwerk versteht und diesen Herren Paroli bieten kann.

Rolf Schenk, Winterthur

Leserbrief

Oberlehrerhaft

Die Besprechung unseres Projekts «Ride&Glide» im *kontakt.sev* ist sehr schweizerisch ausgefallen. Besserwisserum und Oberlehrerwesen herrschen vor. Selbstverständlich enthält die Broschüre ein paar Fehler. Dass man aber diese zum eigentlichen Thema des Artikels macht und nicht den Nutzen der Arbeit, ist ziemlich schäbig. Wir haben allein für die Skiversion gut 1800 Felder in der Tabelle ausgefüllt und die nötigen Daten zusammengetragen und recherchiert (es gibt notabene auch einige, die stimmen). Im Interesse des öffentlichen Verkehrs.

Ist hoffe, dem Autor sei noch nie ein Fehler in einer Bildlegende unterlaufen. Er kritisiert, wir hätten den Platz lieber für grosse Inserate ver-

wendet als für weitere Stationen. Das trifft erstens nicht zu, zweitens ist es weltfremd (ohne Inserate wäre das Projekt gar nicht finanzierbar gewesen), und drittens sind 140 Stationen schon mal nicht schlecht. In der nächsten Ausgabe werden weitere dazukommen und die Fehler korrigiert.

Die Skitourenvorschläge stammen von Daniel Anker. Er ist einer der besten und renommiertesten Kenner auf diesem Gebiet. Möglich, dass auch er einen Fehler gemacht hat – neben 500 richtigen Tipps. Die Art und Weise, wie der SEV so etwas abhandelt, ist ein Ärgernis. Ich empfehle dem Autor einen Gang zum Berner Münster. Dort steht: «Machs na.»

Peter Krebs,
Chefredaktor VCS, Bern

Ein Spaziergang durch stillere Gegenden von Zürich

Vom Bahnhof via «Rimini» zum Lettensteg

Peter Möbus, Lokomotiv- und Bahnhofführer in Zürich, empfiehlt uns heute einen kleinen Stadtpaziergang, welcher durchaus auch an neblig-trüben Wintertagen reizvoll ist.



Vom Hauptbahnhof Zürich (Ausgang Süd hintere Unterführung) gehen wir der Sihlpost entlang und überqueren gleich danach die Sihl. Bei der Gessnerallee steigen wir hinunter zum Holzsteg und folgen dem Kanal in südlicher Richtung, nicht ohne vorher noch einen Blick auf das Café Rio bei der Brücke zu werfen, einem Bijou aus den 50er-Jahren. Der Holzsteg führt uns durch die Schluchten der Bürohäuser nach «Rimini». So nennt sich das Freibad mit angeschlossener Bar (nur während der Badesaison offen), welches hier zwischen einer alten Schanzenanlage und der gegenüberliegenden Häuserfront versucht, eine gewisse Idylle zu verbreiten. Kurz davor

führt ein Steg zur Schanzenanlage aus dem 18. Jahrhundert mit botanischem Garten. Wer will, kann einen Abstecher ins Völkerkundemuseum machen, wo zurzeit Druckgrafiken aus Kanada und Äthiopien sowie Töpfereien aus China zu sehen sind. Nach der Schanzenanlage folgen wir dem Schanzengraben in Richtung See, vorbei am berühmten Hotel Baur au Lac, dessen Gartenpavillon aus dem Fin-de-Siècle die eine oder den anderen vielleicht auf einen Kaffee hereinlockt.

Von Frauenbad und Lindenhof...

Beim Bürkliplatz biegen wir nach links ab zur Limmat, deren linkem Ufer wir folgen. Alsbald taucht das

prunkvolle städtische Frauenbad auf, von wo sich eine schöne Aussicht auf Grossmünster und Utoquai bietet. Weiter gehts via Stadthausquai und Wühre zur Rathausbrücke, dann ein paar Stufen abwärts in die Schipfe, einen engen, niedrigen Laubengang. Hier bietet sich die Gelegenheit für einen Abstecher hoch zum idyllischen Lindenhof, der sich angenehm von der Hektik der übrigen Stadt abhebt.

... zum Platzspitz und Letten

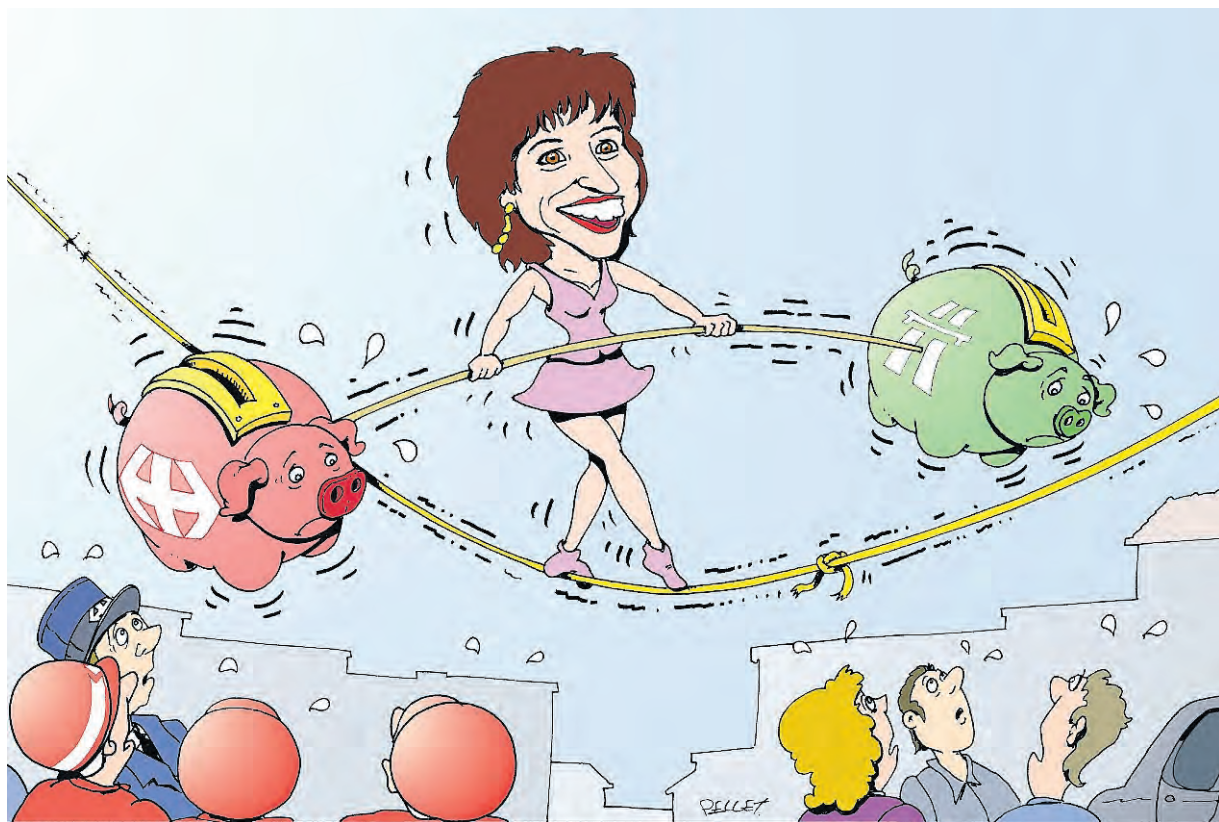
Danach führt unser Spaziergang weiter der Limmat entlang, vorbei an Bahnhof und Landesmuseum zum Platzspitz, der in den 90er-Jahren europaweit als «Needlepark» verrufen war, wegen der Drogenszene. Davon ist heute nichts mehr zu bemerken, vielmehr kann man sich einer schönen Parkanlage mit filigranem Musikpavillon erfreuen. Über den Fussgängersteg überqueren wir die Limmat und folgen dem Kloster-Fahr-Weg zum ehemaligen Bahnhof Letten. Auf

dem ehemaligen Bahntrasse

auf der es per Tram – oder auch weiterhin zu Fuss – zurück zum Bahnhof geht. *ma*



AUF DER SUCHE NACH DEM GLEICHGEWICHT



VOR 50 JAHREN

Der Faktor Humor

Gleich nach dem Wunsch für Gesundheit sollte man dem Neugeborenen und seinen Eltern wünschen, daß dem neuen Erdenbürger als Gottesgeschenk Humor in die Wiege gelegt wird. Der Faktor Humor ist ernst zu nehmen. Wie viele menschliche Probleme, wie viele Ehezwiste und solche zwischen Alten und Jungen werden durch das Aufblitzen des Humors entspannt und oft sogar gelöst. Humor kann große Bedeutung haben. Erinnern wir uns an den Humor Churchills, der in Kriegszeiten gelegentlich die Lösung schwerster Probleme herbeiführte. Das führt hinüber zu einem Humor höherer Gattung – dem Galgenhumor; er ist Zeichen von Überlegenheit und echtem Mut. Man gibt sich nicht geschlagen, man steht auf gegen harte Rückschläge. Humor ist, wenn man trotzdem lacht...

«Der Eisenbahner» vom 3. Februar 1961



Sie suchen eine neue Herausforderung mitten im Herzen der Schweiz. Bei einem dynamischen Unternehmen, welches täglich in Bewegung ist. Toll! Dann stellen Sie noch heute die Weichen und bewerben Sie sich bei uns im Depot Luzern als

Lokomotivführer/in (Kat. B)

Ihr Reisegepäck

Sie bringen folgende Grundlagen mit: abgeschlossene Ausbildung zum/r Lokomotivführer/in (Schmal-/Normalspur Kategorie B) Hilfsbereitschaft, Freundlichkeit, Durchsetzungsvermögen, Verantwortungsbewusstsein und Belastbarkeit, ausgeprägtes Sicherheitsbewusstsein, kundenorientiertes Handeln und Denken.

Unser Angebot

Wir bieten folgende Herausforderungen: Führen der Züge auf dem Netz der Zentralbahn zwischen Luzern, Interlaken und Engelberg durch wunderschöne See- und Berglandschaften, Verantwortung für die Sicherheit und das Wohlbefinden unserer Gäste. Attraktive Anstellungsbedingungen (fortschrittliche Entlohnung und Nebenleistungen wie 5 Wochen Ferien, 41-Stundenwoche, Gratis-GA etc.), Arbeitsort ist Luzern.

Ihr Kontakt

Für weitere Infos: Alfred Epp, Leiter Lokpersonal, Telefon 058 668 83 54.
Unsere Adresse für Ihre Bewerbungsunterlagen: zb Zentralbahn AG,
Human Resources, Bahnhofstrasse 23, 6362 Stansstad oder an hr@zentralbahn.ch
Wir freuen uns. www.zentralbahn.ch



Wir bringen Sie hin und weg.



Wir sind zwei Transportunternehmungen des öffentlichen Verkehrs im Grossraum Aarau. Als moderne Vorortsbahn befördert die Wynental- und Suhrentalbahn pro Jahr über 5,5 Millionen Fahrgäste. Eine Aufgabe im öffentlichen Verkehr, für die Zukunft, mit Zukunft!

In der Bahnverkehrsproduktion und -distribution suchen wir eine(n)

Projektleiter/-in Verkehr Bahn

Aufgabenschwerpunkte:

- Führen und koordinieren von Projekten mit Auswirkung auf die Bahnverkehrsproduktion unter Berücksichtigung der terminlichen, produktions- und wirtschaftlichen Einflüsse
- Betreuung der Prozessdokumentation und der Führungskennzahlen z. Hd. der Abteilungsleitung
- Verantwortlich für das Sicherheitsmanagement in der Bahnverkehrsproduktion

Anforderungsprofil:

- Abgeschlossene Lehre als KV (öV) oder als Bahnbetriebsdisponent
- Weiterbildung zum Projektleiter und / oder vertiefte Erfahrung in der Begleitung und Führung von Projekten
- Gute Strukturierungsfähigkeit und schnelle Auffassungsgabe
- Eigenverantwortliches und selbstständiges Handeln

Wir bieten:

- Gestaltungsmöglichkeiten in einem dynamischen Umfeld
- Vielseitige, abwechslungsreiche und selbstständige Tätigkeit in einem regional verankerten Unternehmen
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und gute Sozialleistungen

Für weitere Auskünfte steht Ihnen Herr Pierino Guardiani, Leiter Verkehr Bahn, unter der Telefonnummer 062 832 83 06 gerne zur Verfügung.

Die schriftlichen Bewerbungen sind bis am 21. Februar 2011 zu richten an: AAR bus+bahn, Wynental- und Suhrentalbahn, Pierino Guardiani, Postfach 4331, 5001 Aarau.

AAR bus+bahn · Postfach 4331 · 5001 Aarau · Tel. 062 832 83 00

www.aar.ch

WAARUM NICHT?

Gesundheitstipp der Schweizer Drogerien

Fit durch den Winter Erkältung

Vorbeugen ist besser als heilen

Erkältungen werden begünstigt durch ein geschwächtes Immunsystem, Übermüdung, Stress, längere Aufenthalte in klimatisierten, schlecht gelüfteten oder rauchgeschwängerten Räumen oder Fahrzeugen. Studien zeigen, dass wenige Minuten in einem dicht besiedelten Raum genügen, um die Infektion von einem erkälteten auf weitere Menschen zu übertragen. Die Prophylaxe ist deshalb schwierig, trotzdem nicht unmöglich.

Zu einer erfolgreichen Prophylaxe gehören folgende Punkte:

- › Halten Sie Abstand zu erkälteten Personen.
- › Waschen Sie sich mehrmals täglich gründlich die Hände.
- › Vermeiden Sie Kälte und Feuchtigkeit.
- › Achten Sie auf eine ausgewogene, vitaminreiche Ernährung.
- › Stärken Sie die Abwehrkräfte beispielsweise mit Rotem Sonnenhut, Taigawurzel, Zink oder mit dem natürlichen Vitamin C, das etwa in Sanddornelixier enthalten ist.



SolmucoL®

Bei Grippe und Erkältungen die mit übermässiger Schleimbildung einhergehen, löst unsere SolmucoL Erkältungshustenfamilie den Schleim und befreit die Atemwege.

Wann verwenden Sie SolmucoL®?

Bei Grippe und Erkältungen die mit übermässiger Schleimbildung einhergehen, löst unsere SolmucoL Erkältungshustenfamilie den Schleim und befreit die Atemwege. Natürlich ohne Laktose, Gluten, Alkohol oder kariogene Zucker. Erhältlich als Lutschtablette, Granulat oder Brausetablette mit dem beliebten Orangengeschmack, oder als Sirup (Aprikose/Tropical- oder Erdbeer-/Himbeergeschmack). Lesen Sie die Packungsbeilage oder fragen Sie Ihre Drogistin/Ihren Drogisten.

**20%
GUTSCHEIN**

20% beim Kauf eines SolmucoL®-Produktes in Ihrer Drogerie. Gültig bis 28. Februar 2011. Diese Vergünstigung wird Ihnen offeriert von den Schweizer Drogerien.

besser gsund



Guter Rat aus der **Drogerie**

Viren verursachen Erkältungen

Viren sind Krankheitserreger, aber keine eigenständigen Lebewesen. Sie bestehen aus Erbinformationen, die in eine Hülle verpackt sind. Um sich zu vermehren, dringen Viren in eine Wirtszelle ein und setzen dort ihr Erbgut frei. Das Erbgut des Virus zwingt die Wirtszelle, in grosser Zahl Viruspartikel herzustellen und diese zu neuen Viren zusammenzubauen. Danach stirbt die Wirtszelle ab, und es werden Tausende neuer Viren freigesetzt, die sich auf die Suche nach einer neuen Wirtszelle machen – der Zyklus beginnt wieder von vorne.

Mehr zum aktuellen Thema erfahren Sie online auf der Gesundheitsplattform vitagate.ch/bessergsund.aspx



Schweizerischer Drogistenverband
Postfach 3516, 2500 Biel 3
Telefon 032 328 50 30



Einfach gut versichert.

Die KPT ist exklusive Partnerin des SEV, wenn es um Zusatz-Krankenversicherungen geht. Mehr über die Leistungen der KPT finden Sie im Internet: www.sev-online.kpt.ch

Unterwegs mit Beat Lüscher von SBB Cargo, RCP-Spezialist mit Fahrkompetenz nach VTE*

Gleiche Arbeit wie ein Lokführer B 100

In der Regionalen Cargo-Produktion gibt es Spezialisten mit Fahrkompetenz, die gleich ausgebildet sind und die gleiche Arbeit leisten wie Lokführer B 100, aber bei tieferem Lohn.

Solothurn, 12.20: Im Gleisfeld beim Lokal des Teams für die Regionale Cargo-Produktion (RCP) hält der Zug 48 714 mit Kreide für die Papierfabrik Biberist aus Österreich. Vom Grenzbahnhof Buchs SG hat ein Streckenlokkführer von SBB Cargo (LCB) den 1437-Tonnen-Zug zum Rangierbahnhof Limmattal RBL geführt. Dort hat ihn vor zwei Stunden ein Streckenlokkführer mit Beschränkung auf 100 km/h und 2000 Tonnen Last (LCB 100) übernommen. Er heisst Martin Schmid und übergibt an Beat Lüscher vom lokalen RCP-Team, der den Zug an den Bestimmungsort Biberist fährt.

Lüscher hat die gleiche Ausbildung wie Schmid und macht dieselben periodischen Prüfungen, ist aber 2006 zusammen mit seinen Kollegen von der Traktion ins RCP-Team Solothurn integriert worden. Er ist tiefer eingereiht als ein LCB 100: in Funktionsstufe 10 statt 11. Daher verdient er pro Jahr etwa 2500 Franken weniger – «bei gleicher Arbeit!», wie er betont. «Darüber führen der SEV und SBB Cargo in den nächsten Tagen Verhandlungen», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn.



Ein Zug mit Kreide aus Österreich für die Papierfabrik Biberist trifft in Solothurn ein. Martin Schmid (rechts), Lokführer Cargo B 100, übergibt an Beat Lüscher vom RCP-Team Burgdorf-Solothurn.



Ausfahrt aus dem Altpapierwerk Utzensdorf mit drei Wagen. Links Wagenkontrollleur G. Portmann, rechts RCP-Spezialist B. Müller. Hinten links vor dem Tor wartet ein Velofahrer auf freie Bahn.

Neben Ae 610, Re 620 und Re 420 fährt Beat Lüscher alle Dieselloks von Cargo. Sein Einsatzgebiet reicht im Südwesten bis Arch und Grenchen, im Nordosten bis Däniken und im Südosten über Burgdorf, wo er Ablösungen macht, bis Wiggen LU.

Um 12.23 gibt Beat Lüscher Schub und beschleunigt die Re 620 allmählich auf 40 km/h. Nach dem Bahnhof

Solothurn muss er vor der Schutzstrecke zwischen dem SBB- und BLS-Netz die Stromversorgung kurz ausschalten, um einen Kurzschluss zu vermeiden. Noch manch andere Manipulation muss er neben dem eigentlichen Fahren und Beachten der Signale besorgen, beispielsweise das System vom Mobilfunksystem GSM-R auf Swiss GSM oder vom Fahr- in den Rangiermodus umprogrammieren oder nach dem Ab- oder Anhängen von

Wagen die neuen Zugdaten eingeben. Hinzu kommt der Funkverkehr mit dem mitfahrenden Rangierer Beat Müller und Bahnpersonal vor Ort.

In Biberist hängt Beat Müller die Kreidewagen ab. Dann fährt die Lok weiter bis Wiler und holt beim Altpapierwerk Utzensdorf zwei Wagen mit Papierrollen und einen dritten mit leeren Containern ab. Beat Müller kommandiert alle Rangierbewegungen und achtet speziell auf die Velofahrer/innen, die beim Tor das Anschlussgleis queren.

Auf dem Rückweg kommt in Gerlafingen die Abfuhr aus dem Stahlwerk hinzu, in der Regel werden auch Flachwagen mit Stahl abgeführt. Nach einer Pause in Gerlafingen trifft der Zug mit 726 Tonnen Last um 14.25 wieder in Solothurn ein und wird von Martin Schmid zum RBL weitergeführt.

Beat Lüscher aber, dessen Schicht um 05.30 begann, hat Feierabend. Sorgen macht ihm, dass der Verkehr in letzter Zeit rückläufig war: 2010 stellten die 23 Mitarbeitenden des RCP-Standorts Solothurn den Kunden etwas über 40000 Wagen zu – rund ein Fünftel weniger als 2008.

Markus Fischer
*Verordnung des UVEK über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen



Nach dem Anhängen der Abfuhr in Gerlafingen machen Beat Lüscher (links) und Martin Schmid Pause. Letzterer war mit dabei, weil aus Sicherheitsgründen ein zweiter Lokführer vorgeschrieben ist, wenn Passagiere in der Lok mitfahren.



Funkten mit dem Rangierleiter – Blick rückwärts beim Manövrieren – Rückkehr in den Bahnhof Solothurn.

BIO

Beat Lüscher (47) wuchs in Wynau BE auf und trat 1980 in die SBB ein. Nach der Betriebslehre arbeitete er auf mehreren Bahnhöfen, wurde Rangierangestellter und machte ab 1990 in Basel die Ausbildung zum Rangierlokkführer. 1992 kam er ins Depot Solothurn und 2006 ins Team für Regionale Cargo-Produktion. Er ist im Vorstand des LPV Mittelland, seit 5 Jahren auch im Zentralvorstand LPV. Hobbys: Pontoniersport, Eishockey (SC Langenthal), Fussball, Fasnacht. Er wohnt mit Frau und Tochter in Derendingen.