

kontakt.sev

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

Ertragseinbruch

Die BLS zählte 2011 erstmals über 50 Mio. Bahnreisende, doch die Kosten liefen den Erträgen davon.

Seite 4



Nachwahlen in die PeKo Infrastruktur

Für drei Personalkommissionen konnten Kandidierende – allesamt vom SEV vorgeschlagen – in stiller Wahl erkürt werden. Für die PeKo I wird ein schriftlicher Wahlgang durchgeführt.

Seite 20



Der Gärtner der BLS

Beat Schüpbach kennt jedes Gärtchen der BLS, denn er ist zuständig für deren Pflege.

Seite 24

1.-Mai-Rückblick

Beiträge von SEV-Seite

An über 50 Orten in der Schweiz feierten Tausende den Tag der Arbeit, darunter viele SEV-ler/innen.

«Der aktualisierte Verteilungsbericht des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes zeigt auf, dass ungerechte Besitzverteilung und ungleiche Lohn-

entwicklungen eine ernsthafte Gefahr für den sozialen Frieden in der Schweiz sind», sagte Philipp Hadorn, SEV-Gewerkschaftssekretär und Nationalrat, in Erstfeld. «Wenn einer einfachen Arbeiterfamilie heute faktisch weniger Geld zur Verfügung steht als vor 10 Jahren, aber gleichzeitig obere Einkommenssegmente durchschnittlich

um 17% zulegen und wenn heute die 5% der Reichsten in der Schweiz 75% des Besitzes auf sich vereinen und dies vor 15 Jahren noch 58% waren, wirft dies Fragen auf.» Weitere Zitate von SEV-Lern, die 1.-Mai-Rede von Giorgio Tuti und Bilder auf...

Seite 10 und 11



Foto: Achter, Zürich

ZUR SACHE

Verhandlungsprozesse benötigen zuweilen ziemlich viel Zeit. Das war auch beim GAV SBB Cargo International der Fall. Nicht nur weil die Sozialpartner zuweilen diametral unterschiedliche Wünsche hatten, sondern vor allem deshalb, weil es um eine neue Unternehmung ging. Anders als bei alteingesessenen Eisenbahn-, Bus- oder Schiffsunternehmen bot sich hier die Möglichkeit,

„Sowohl die Branche als auch die Eigenheit der neuen Unternehmung sind im GAV SCI berücksichtigt.“
Barbara Spalinger,
Vizepräsidentin SEV

fast auf der grünen Wiese anzufangen. So zumindest stellte sich das die Geschäftsleitung vor, während die Gewerkschaften den GAV SBB Cargo möglichst unverändert übernehmen wollten. Wie immer in Verhandlungsprozessen haben beide Seiten füreinander Verständnis entwickelt. Während die Geschäftsleitung der SBB Cargo International anfangs noch in allen Fragen das Rad neu erfinden wollte und dann merkte, dass sie nicht nur eine KMU, sondern eben in erster Linie eine KTU in einer bestehenden Branche ist, haben die Gewerkschaften ihrerseits auch berücksichtigt, dass diese kleine, neue Unternehmung nicht ein Klon der SBB Cargo sein kann. Herausgekommen ist eine taugliche Grundlage: sie berücksichtigt sowohl die Branche als auch die Eigenheit der neuen Unternehmung. So, wie das der SEV bei allen seinen Verträgen hält.

Dossier auf den Seiten 12 bis 14

ZAHLEN IM VORSTAND

Zahlen bildeten den Schwerpunkt an der letzten Vorstandssitzung. Der Vorstand genehmigte das Jahresergebnis des SEV. Die Jahresrechnung schliesst – nicht zuletzt wegen der schlechten Ertragslage auf den Finanzmärkten – mit einem verkraftbaren Verlust ab. Bedeutend ist der Verlust der Ferienheimgenossenschaft durch das schlechte Ergebnis des Hotels Brenscino. Der ausführliche Bericht über die Vorstandssitzung auf

Seite 2

Interview mit Dominique Biedermann

Ethik in der Finanzwelt

■ Er ist einer der Ökonomen, die die Verwaltungsräte

das Fürchten lehren: Dominique Biedermann, der Direktor der Stiftung Ethos, die 130 Pensionskassen und gemeinnützige Stiftungen vertritt –



darunter die SBB-Pensionskasse. Die Ethos-Stiftung setzt sich ein für Werte wie gute Unternehmensführung (Good Governance), ökologische und soziale Verantwortung der Unternehmen und eine nachhaltige Entwicklung – was nicht im Widerspruch zu einer guten finanziellen Rentabilität steht, wie Biedermann betont.

Seiten 6 und 7

NEWS

ALLES AN
EINEM ORT

■ Nach mehreren Monaten Bauzeit eröffnete die SBB ihre neuen Verkaufsanlagen im Bahnhof Bern. Sämtliche Dienstleistungen sind nun an einem Ort im Stadtgeschoss vereint. Im Bahngeschoss steht den Kundinnen und Kunden die grösste SBB-Selbstbedienungszone der Schweiz offen.

TAGESKARTEN FÜR
SUPERPUNKTE

■ Seit letzter Woche können SBB-Tageskarten und Klassenwechsel mit Superpunkten von Coop erworben werden. Für Coop passt eine Partnerschaft mit der SBB zum Engagement im Bereich der Nachhaltigkeit. Umgekehrt erhält die SBB die Möglichkeit, die Nachfrage im Freizeitverkehr weiter anzukurbeln.

Auch GA-Besitzer können vom neuen Supercard-Angebot profitieren: Für sie gibt es neu die Möglichkeit, einen Tagesklassenwechsel oder einen «Klassenwechsel ab 9 Uhr» gegen Superpunkte zu beziehen. Die Supercard-Prämienangebote können online bestellt werden.

Tageskarte 2. Klasse zum Halbtax: 6800 Superpunkte, Tageskarte 1. Klasse zum Halbtax: 11 200 Punkte, 9-Uhr-Karte 2. Klasse: 5800 Punkte, 9-Uhr-Karte 1. Klasse: 9600 Punkte, Kinder-Tageskarte 2. Klasse: 1500 Punkte, Kinder-Tageskarte 1. Klasse: 3000 Punkte, Tagesklassenwechsel: 4400 Superpunkte, Klassenwechsel ab 9 Uhr: 3800 Superpunkte.

«ZB HISTORIC»
GEGRÜNDET

■ Vor zwei Wochen wurde der unabhängige Verein «zb Historic» gegründet. Er entstand aus der «Brünig Nostalgie-Bahn» und kooperiert mit der Zentralbahn und SBB historic beim Unterhalt und Betrieb des historischen Rollmaterials der Zentralbahn und der Luzern-Stans-Engelberg-Bahn. Mit dem bis zu 70-jährigen Rollmaterial sind mehrere Extrafahrten pro Jahr geplant, deren erste schon in diesem Sommer durchgeführt werden soll. Der Verein finanziert sich über Freiwilligenarbeit, Spenden und Fahrterlöse.

Praktisch ausgeglichener Jahresabschluss des SEV für 2011

Heiklen Umständen getrotzt

Gute Ausgabendisziplin und eine weniger schlechte Mitgliederentwicklung haben bewirkt, dass das Jahresergebnis 2011 des SEV praktisch ausgeglichen ist – trotz schlechtem Finanzjahr.

«Ich hätte euch gerne zum Abschied einen satten Gewinn präsentiert», leitete Finanzchef Ruedi Hediger seinen letzten Jahresabschluss beim Vorstand ein. Aber trotz fehlendem Überschuss zeigte er sich zufrieden, denn die Umstände hätten weit Schlimmeres erwarten lassen. Wie mehrfach in den letzten Jahren ist der sogenannte «dritte Beitragszahler», die Finanzmärkte, praktisch völlig ausgefallen.

Betriebskosten im Griff

Soll der SEV einen Überschuss erzielen, der vorerst nötig wäre, um eine Schwankungsreserve aufzubauen, wären beträchtliche Kapitalerträge erforderlich. Ruedi Hedigers Zufriedenheit gründet darin, dass kein Verlust geschrieben wurde, obwohl diese Erträge ausblieben. Die erfolgreiche Werbeaktion 11-11-11 hat bei den Beitragseinnahmen zu einer positiveren Entwicklung geführt, wobei Hediger darauf hinwies, dass diese Aktion mit starken finanziellen Anreizen für die Werberinnen und Werber unterstützt war. Vor allem aber konnten die Betriebskosten des SEV deutlich unter dem Budget gehalten werden, was sich markant auf den Abschluss auswirkte.

Verlust im «Streubereich»

Bei einer Bilanzsumme von 31,7 Millionen Franken und einem Jahresumsatz in der Betriebsrechnung von 11,2 Millionen Franken resultierte ein Verlust von 17 000 Franken. «In diesem Bereich ist Gewinn oder Verlust ein Zufall; ich hätte euch genau so gut den gleichen Betrag als Gewinn ausweisen können», führte Hediger vor dem Vorstand aus.

SEV in Zahlen	2011	2010
Mitglieder (umgerechnet auf ganze Beitragseinheiten)	32 122	32 176
Neueintritte (Personen)	1641	
Betriebsergebnis (CHF)	-392 755	-902 216
Kapitalertrag (CHF)	112 474	586 974
Jahresresultat (CHF)	-17 349	-44 680

Teurer Finanzmarkt

Auf den Finanzanlagen musste ein (theoretischer) Verlust von 845 000 Franken verrechnet werden; falls sich die Märkte erholen, gleicht sich dieser Betrag später wieder aus. In guten Finanzjahren würde der SEV mit einem Ertrag in ungefähr gleicher Höhe rechnen.

Hedigers Fazit war denn auch: «Für die Zukunft ist entscheidend, dass der SEV die Kosten im Griff hat und höhere Mitgliederzahlen erreicht!» Nur so könne die Abhängigkeit von den beiden andern Einnahmequellen, den Vollzugskostenbeiträgen und den Finanzerträgen, kontrolliert werden.

Kosten überprüfen

Der Jahresabschluss gab im Vorstand nur wenig zu reden. Die Zahlen lagen über den Erwartungen, der Druck für Massnahmen war somit eher tiefer als in andern Jahren. Dennoch kam der Vorschlag, in einer nächsten Sitzung oder auch einem Seminar eine vertiefte Diskussion über die Kostenstruktur zu führen. Die Anregung des scheidenden Finanzchefs, bei mehrtägigen Kursen von Movendo und SEV künftig eine bescheidene Kostenbeteiligung der Teilnehmerinnen und Teilnehmer an die Übernachtung einzufordern, stiess jedenfalls nicht auf einhellige Zustimmung.

Der Vorstand verdankte Ruedi Hediger seine letzte Präsentation; Mitte Jahr übergibt dieser seine Aufgaben an Aroldo Cambi.

Peter Moor

BRENSCINO BLEIBT VON DER TESSINER
TOURISMUSSCHWÄCHE NICHT VERSCHONT

Im Gegensatz zum SEV als Ganzes musste die Ferienheimgenossenschaft FHG ein schwarzes Jahr verzeichnen. Der SEV-Vorstand, der auch als Delegiertenversammlung der FHG fungiert, musste zur Kenntnis nehmen, dass das Parkhotel Brenscino letztes Jahr wie praktisch alle Tourismusbetriebe im Tessin eine massive Einbusse erlitt. Die Übernachtungen gingen um 18 Prozent zurück, wobei Ruedi Hediger darauf hinwies, dass dies nur indirekt eine Folge des schwachen Euro war: Es waren nicht in erster Linie die deutschen Gäste, die in grösserem Ausmass ausblieben, sondern Schweizerinnen und Schweizer, die wechsellkursbedingt lieber billigere Ferien in Italien machten.

Verlust für die
Genossenschaft

Nach dem Abschluss des Umbaus konnten die Zimmer insgesamt allerdings zu höheren Preisen angeboten werden, und die Personaleinsätze wurden den Belegungszahlen angepasst, sodass die finanzielle Einbusse «nur» bei knapp 10 Prozent lag. Dennoch schloss der Betrieb mit einem Verlust

von gut 100 000 Franken ab, der von der Genossenschaft getragen werden muss. Der Versammlung blieb nichts anderes übrig, als in diesen sauren Apfel zu beissen. Die Genossenschaft kann jedoch keine weiteren Verluste dieses Ausmasses mehr tragen.

Die Aussichten sind ungewiss; nur wenn die Übernachtungszahlen wieder zunehmen, ist ein erfolgreicher Betrieb möglich. Die Investitionen werden vorerst aufs Nötigste beschränkt.

«Da der Betrieb an sich gesund ist, das Angebot (mehr als nur) stimmt und die Verbesserungen der letzten Jahre das Hotel neu positioniert haben, sind wir zuversichtlich, dass wir gestärkt aus diesem Tief herauskommen werden», schliesst der Geschäftsbericht von Ruedi Hediger.

Eine neue Ungewissheit hat dem Brenscino allerdings die Annahme der Zweitwohnungsinitiative gebracht: Der geplante Verkauf einer Randparzelle muss überdacht werden, da nun ausschliesslich Erstwohnungen darauf erstellt werden können. Ein Verkauf unter dem bisher kalkulierten Wert komme jedoch nicht infrage, betonte Hediger.

pmo

IN KÜRZE

Der Vorstand hat den GAV Securitrans zur Unterzeichnung freigegeben. Der GAV musste angepasst werden, weil mit dem Bereich Rottenverstärkung neue Berufsgruppen in den Vertrag aufgenommen wurden. Ebenfalls hat der Vorstand den GAV SBB Cargo International zustimmend zur Kenntnis genommen (siehe Dossier). Vorsorglich hat der Vorstand Kampfmassnahmen bewilligt, falls auf dem Lago Maggiore keine zukunftsfruchtige Lösung beim Fahrplan erzielt wird. Während auf italienischer Seite ein Streik so gut wie beschlossen ist, stehen auf Schweizer Seite noch Gespräche bevor.

Der SEV schliesst sich für die Abstimmungen vom 17. Juni den Parolen des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes an: Er empfiehlt für alle drei eidgenössischen Vorlagen die Nein-Parole.

Der Vorstand hat Matthias Sterchi verabschiedet, den Vertreter der Jugendkommission, der aus Altersgründen (!) ausscheidet. Auch wenn er nun nicht mehr zur Jugend gehört, wird sich Matthias Sterchi weiterhin im SEV engagieren. Vorstandspräsident Andreas Menet würdigte Sterchis Wirken als Vertreter der Jugend sowohl im Vorstand als auch beispielsweise bei den originellen Auftritten an den Kongressen.

pmo

Parlament des Kantons Jura macht sich für Wagenladungsverkehr stark

Jurassier gegen Abbau bei Cargo



Eine SEV-Delegation sammelte am 25. April vor dem Sitz des jurassischen Parlamentes Unterschriften.

«Nachhaltige Entwicklung: SBB Cargo Delémont muss von Bedeutung bleiben!» Unter diesem Titel hat das jurassische Parlament eine Resolution verabschiedet.

Im Kampf gegen die von SBB Cargo geplante Schliessung von bis zu 155 der zurzeit 500 Bedienpunkte beim Wagenladungsverkehr erhält der SEV Unterstützung vom jurassischen Kantonsparlament: Am 25. April stimmten

53 Abgeordnete einer Resolution zu, welche die Regierung des Kantons Jura dazu auffordert, bei den regionalen und den Bundesbehörden sowie der SBB zu intervenieren, um dafür zu sorgen, dass in Delsberg die Angebote im Schienengüterverkehr weiterhin garantiert sind. Kein einziger Abgeordneter stimmte gegen die Resolution, die Damien Chappuis von der Unabhängigen christlich-sozialen Partei (PCSI) eingebracht hatte.

Gleichentags markierte eine achtköpfige SEV-Delega-

tion auf dem Platz vor dem Parlamentsgebäude Präsenz und sammelte Unterschriften für die SEV-Petition «Stopp dem Kahlschlag beim Wagenladungsverkehr – Fast jeder dritte Zustellpunkt in der Schweiz ist in Gefahr». Das Anliegen kam bei den Passantinnen und Passanten gut an: 74 Personen bezeugten dafür mit ihrer Unterschrift ihre Unterstützung.

Die Petition kann noch bis 11. Juni online unterzeichnet werden unter www.pro-cargo.ch. Hes/Fi

BILD DER WOCHE



Das Museum für Uhren und mechanische Musikinstrumente im Wichterheergut in Oberhofen am Thunersee zeigt in dieser Saison die Sonderausstellung «Bahnhofsmusik, Musikautomaten aus Schweizer Wartsälen». Die nostalgische Schau präsentiert Musikautomaten, die teilweise bis über die Mitte des letzten Jahrhunderts in Wartsälen im Betrieb waren, sowie andere Bahnmemorabilien (wie in unserem Bild gezeigt das Plakat der rechtsufrigen Thunerseebahn oder eine frühe Ansicht des Thuner Bahnhofs). Vgl. auch unseren Ausflugstipp auf Seite 22!

MEINE MEINUNG

Und jetzt bin ich hier

Jeder von uns hatte mal einen Wunsch, was er werden wollte. Als kleine Kinder nahmen wir so viele Dinge wahr, und das Beste davon wollten wir natürlich sein. Kleine Mädchen träumten, Prinzessin oder Ballerina zu sein. Für die kleinen Jungs war es eher Feuerwehrmann oder Superheld. Heutzutage sind wir Bürohelden, Aktenvernichter, und wir tanzen auf dem Zug, nur weil wir nicht gewartet haben, bis der Weichenbereich vorbei ist. Die einzigen Bösen, die wir noch jagen, sind die, die ohne Fahrkarte unterwegs sind.

Als Erwachsene sehen wir die Welt anders. Sie scheint nicht mehr ganz so gross zu sein. Superhelden existieren nur im Film, und um Primaballerina zu werden, braucht man doch etwas Talent und muss hart arbeiten.

Wir haben entschieden, dass ein Kompromiss her muss, mit dem wir leben können. Auch ich hatte mal solche Wünsche: Ich wollte unbedingt als Archäologin einen Teil der Geschichte ausbuddeln. Ich wollte am Bahnhof die Züge ansagen, Reisebegleitung spielen, zum Beispiel in Bussen – ihr wisst schon, die Frauen, die sagen: «Und auf der linken Seite sehen Sie...» Ich fand das so spannend und wollte es unbedingt werden.

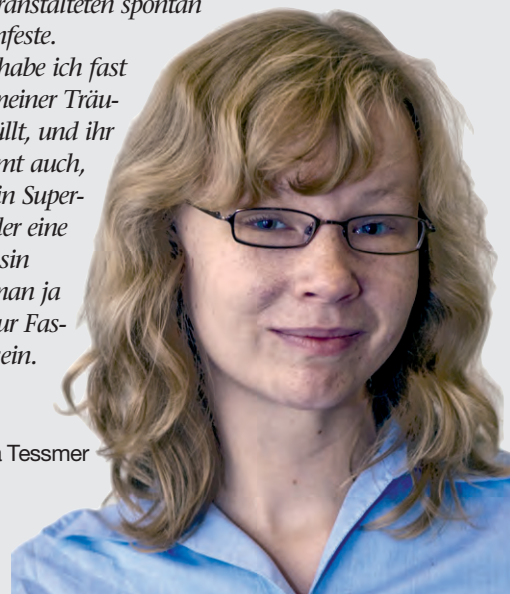
Im Urlaub fand ich die Animatoure toll, wie sie Musicals nachspielten und die Hotelgäste begeisterten. Leider sind das alles Berufe, mit denen man nicht das grosse Geld verdienen kann.

Und doch hab ich mir jeden Traum ein bisschen erfüllt. Während meiner Ausbildung bei der Deutschen Bahn habe ich als Servicepersonal auf den Bahnsteigen gearbeitet. Dort durfte ich auch ab und zu mal in der Aufsicht einen Zug ansagen. Einmal in der Schule führten wir französischsprachige Austauschschüler in Berlin herum. Zu Fuss zwar, aber ich benutzte genau die Worte: «Und auf der linken Seite seht ihr...» Das waren einmalige Erlebnisse für mich, und ein Teil davon kommt jetzt hier auch in meinem Job vor.

Auch als Animatourin habe ich einen Sommer lang an der Ostsee gearbeitet. Dort betreuten wir hauptsächlich Kinder, übten für Karaoke-Shows, studierten Texte ein und veranstalteten spontan Kostümfeste.

So habe ich fast jeden meiner Träume erfüllt, und ihr bestimmt auch, denn ein Superheld oder eine Prinzessin kann man ja auch zur Faschnacht sein.

Sabrina Tessmer



Unbefriedigendes Konzernergebnis trotz starkem Wachstum im Personen- und Güterverkehr

BLS will Effizienz und Abgeltungen erhöhen

Sinkende Abgeltungen der Verkehrsbesteller, während gleichzeitig Trassenpreise und Kosten steigen, die Sanierung der Pensionskasse und Währungsverluste haben 2011 den Gewinn der BLS AG auf 0,2 Mio. Franken gedrückt. Um ihn wieder zu heben, will die BLS die Effizienz weiter steigern und mit Kantonen und Bund angemessenere Abgeltungen aushandeln.

Die BLS hat 2011 beim Bahnverkehr stark zugelegt: Im Personenverkehr steigerte sie das Zugkilometerangebot um 1,5% und die Fahrgastzahl um 3,6% (absolute Zahlen im Kasten). Die BLS Netz AG verkaufte 0,4% mehr Trassenkilometer. Und BLS Cargo erhöhte die Nettotonnenkilometer trotz Wirtschaftskrise um 4%; jedoch führte hier die Euroschwäche zu Währungsverlusten, weil die Erträge vor allem in Euro anfallen, die Kosten für Personal, Trassen und Lokomotiven dagegen in Franken.

BLS Cargo, Schifffahrt und Autoverlad in schwierigem Umfeld

So sank der Reingewinn von BLS Cargo wie schon im Vorjahr ins Minus, wenn auch nur noch knapp (-0,5 Mio.). Bei Schifffahrt, Autoverlad und Busverkehr (touristische



CEO und Verkehrsbesteller (v.l.n.r.): BAV-Direktor Peter Füglistaler, BLS-CEO Bernard Guillemon, die Berner Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer und die Regierungsräte Maurice Ropraz (Freiburg) und Claude Nicati (Neuenburg) am 20. April beim Spatenstich für den 2,1 km langen neuen Rosshäuserntunnel, der Doppelstockzüge ermöglicht. Bis Ende 2016 wird die heute einspurige, kurvige Strecke Rosshäusern–Mauss auf Doppelspur ausgebaut, was für die S-Bahn, die Verbindung Bern–Neuenburg und die TGV bessere Fahrpläne ermöglicht. Die Baukosten von 200 Mio. teilen sich der Bund (über 100 Mio.) und die 3 Kantone.

Linien) dagegen ging der Umsatz zurück. Dies führt die BLS einerseits ebenfalls auf den starken Franken zurück (weniger Touristen aus dem Ausland), aber auch auf Schlechtwetter (weniger Tagesausflügler bei Schiff und Bus) und Strassensperrungen wegen Unwettern und Lawinen (Autoverlad).

Dass die BLS-Schifffahrt 2011 einen regelrechten Einbruch bei Passagieren und Gewinn erlitt, ist nach Meinung der BLS zudem auf den späteren Saisonstart und die Ausdünnung des Fahrplans zurückzuführen (mangelnde Attraktivität für Tagesausflügler). Daher soll hier 2012 ein

stark verbessertes Angebot eine Trendwende bringen.

Obwohl durch den Scheiteltunnel am Lötschberg 4% weniger Fahrzeuge transportiert wurden, schloss diese Sparte dank einer «differenzierten» Tarifierhöhung leicht positiv ab (0,46 Mio. Franken), doch rechnet die BLS künftig wegen Frequenzrückgängen und Trassenpreiserhöhungen mit schlechteren Ergebnissen.

Auch die Busland AG erzielte trotz 4,7% weniger Fahrgästen einen kleinen Gewinn.

Bahn-Personenverkehr im Minus trotz mehr Passagieren

Beim regionalen Bahn-Personenverkehr (RPV) dagegen

fiel das Ergebnis trotz dem Verkehrswachstum schlechter aus als im Vorjahr (-4,2 Mio. Franken), sodass ein Verlust von 0,3 Mio. resultierte.

Dass die Erträge durch steigende Kosten aufgeessen wurden, liegt einerseits an den 2011 bereits gestiegenen Trassenpreisen bei gleichzeitig stagnierenden oder gar sinkenden Abgeltungen der Verkehrsbesteller, wie Finanzchef Reto Baumgartner aufzeigte. So sind die Abgeltungen für die regionale Infrastruktur und den regionalen Personenverkehr 2011 trotz dem grossen Verkehrswachstum nur leicht gestiegen (von

233 Mio. im Jahr 2010 auf 235 Mio.). Und die Abgeltungen für die nationale Infrastruktur sind sogar leicht zurückgegangen (von 166 auf 163 Mio.).

Hinzu kamen Mehrkosten für neues Rollmaterial, neue Billettautomaten usw., während die bereits ergriffenen Massnahmen zur Effizienzsteigerung noch nicht voll griffen. Rudolf Stämpfli merkte auch an, dass die BLS den Regionalverkehr nicht aus dem Fernverkehr quersubventionieren könne wie die SBB.

Mittelbedarf für Pensionskasse

Weiter musste die BLS letztes Jahr 18,1 Mio. in die Pensionskasse einschliessen. Trotzdem verharrte deren Deckungsgrad wegen allgemein schlechter Kapitalerträge bei rund 95%, wie BLS-Finanzchef Reto Baumgartner erklärte. Zur Ausfinanzierung brauche es weitere rund 34 Mio., und für eine Kapitalschwankungsreserve von 10% des eingelegten Kapitals zusätzlich 80 Mio. Insgesamt müsse die BLS in den nächsten fünf bis sieben Jahren 120 bis 140 Mio. Franken für die Pensionskasse zurückstellen.

Rudolf Stämpfli merkte dazu an, dass die BLS im Gegensatz zur SBB keine Bundeshilfe für die Pensionskasse erhalten

JÉRÔME HAYOZ: «VIELE MITARBEITENDE HABEN DIE STÄNDIGEN REORGANISATIONEN SATT»

SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz ist beim SEV für die BLS zuständig.



kontakt.sev: Wie beurteilst du das BLS-Konzernergebnis?

Jérôme Hayoz: Seit mehreren Jahren wird uns immer wieder gesagt, dass es der BLS schlechter gehen werde, und nun ist dies eingetroffen. Das Ergebnis nehmen wir sicherlich ernst, doch ist es auch zu relativieren wegen der ausserordentlichen Beiträge für die Pensionskassensanierung.

Das heisst, dass die reguläre Rechnung der BLS immer noch tiefschwarz ist. Die BLS nimmt die Sanierung der Pensionskasse sehr ernst, dessen sind wir uns bewusst. Diese Haltung erhält auch unsere volle Anerkennung.

Haben der magere Gewinn und der gestiegene Finanzdruck Auswirkungen auf die laufenden GAV-Verhandlungen?

Da wir mit den Verhandlungen erst angefangen haben, ist dies noch schwierig einzuschätzen. Für mich ist eines klar: Trotz dem mageren Gewinn ist die BLS eine gesunde Unternehmung, die in den letzten

Jahren dank ausserordentlichem Einsatz des Personals die Produktivität ansehnlich gesteigert hat.

Wie wirken sich die von der BLS angestrebten Effizienzsteigerungen und die vielen laufenden Reorganisationen auf die Mitarbeitenden aus?

Viele Mitarbeitende haben die ständigen Reorganisationen langsam satt. Wir haben gerade vor zwei Wochen wegen des Projekts Bahnproduktion auf höchster Ebene intervenieren müssen, weil in den Werkstätten fernab von jeglichen Alltagsrealitäten umstrukturiert wird. Dieser Intervention wird

nun ein Treffen folgen, damit die Mitarbeitenden ihre Sorgen zum Ausdruck bringen können.

Wie erlebst du die Stimmung beim Personal?

Diese ist sicherlich nicht zu generalisieren, aber in Bereichen, in denen Reorganisationen an der Tagesordnung sind, ist die Stimmung nicht allzu rosig. Die letzte Umfrage zur Personalfriedenheit ist jedenfalls in verschiedenen Bereichen nicht sehr gut ausgefallen. Ich stelle auch fest, dass die Führungsgremien immer mehr an Vertrauen verlieren.

Fragen: Fi

Fortsetzung auf Seite 5 unten

Rhätische Bahn mit ausgeglichener Rechnung trotz anspruchsvollem Jahr

Sparmassnahmen und Zusatzabgeltung verhindern Defizit

Obwohl das Jahr 2011 für den Schweizer Tourismus nicht einfach war, schloss die RhB mit 0,052 Mio. im Plus ab – nach 0,075 Mio. Verlust im Vorjahr. Möglich war dies dank frühzeitig eingeleiteter Sparmassnahmen und einer Zusatzabgeltung des Bundes.

Weil der Freizeit- und Tourismusverkehr zurückging, sanken beim Personenverkehr die Einnahmen gegenüber dem Vorjahr um 1,1 Mio. (-1,2%) auf 92,5 Mio. Franken. Beim Güterverkehr dagegen stiegen sie um etwa 0,1 Mio. (3,4%) auf 13,8

Mio. Franken und beim Autoreiseverkehr um 0,7 Mio. auf 19,8 Mio. Franken

Bund glich Verluste wegen der Frankenstärke teilweise aus

«Das Ergebnis in der Sparte Personenverkehr war durch einen Ertragsrückgang aufgrund der anhaltenden Frankenstärke geprägt», erklärt die RhB in ihrer Medienmitteilung. Darauf habe man aber «frühzeitig reagiert und wirksame Sparmassnahmen eingeleitet». Zudem habe der Bund aus dem Konjunkturprogramm «Frankenstärke» eine Zusatzabgeltung von 3,8 Mio. bezahlt. «Dieser Sondereffekt und die effizient umgesetzten Sparmassnahmen erlaubten, die erforderlichen Rückstellungen zu bilden, und führten zu ei-



Als Gebirgsbahn hat die RhB wegen ihrer vielen Kunstbauten einen überdurchschnittlichen Substanzerhaltungsbedarf.

nem Gewinn von 52000 Franken», so die RhB weiter.

Als Beispiele für Sparmassnahmen nannte RhB-Direktor Hans Amacker am 12. April vor den Medien die Verschiebung von Beschaffungen und Unterhaltsarbeiten (Ausdehnung von Unterhaltszyklen im Rahmen des Verantwortbaren) sowie die nicht sofortige Besetzung frei gewordener Stellen. So sank der Sachaufwand gegenüber 2010 um 6,85 Mio. auf 56,7 Mio., und der Personalaufwand blieb mit 140,4 Mio. stabil (nur 33000 Franken höher).

Als Folge des Erneuerungsbedarfs blieben aber die Investitionen im Infrastrukturbereich mit 97,5 Mio. relativ hoch (2010: 108 Mio.). Daneben investierte die RhB

auch in Rollmaterial und musste dafür erstmals am Kapitalmarkt «zu günstigen Konditionen» ein privat platziertes Darlehen von 25 Mio. Franken aufnehmen. Insgesamt investierte die RhB letztes Jahr 149 Mio. Franken.

2011 erhielt die RhB von Bund und Kantonen Abgeltungen von insgesamt 151,5 Mio. Franken – 7,1% mehr als 2010. Davon waren 65,4 Mio. für den Personenverkehr bestimmt, 5 Mio. für den Güterverkehr und 81,0 Mio. für die Infrastruktur. Zusätzlich erhielt die RhB ein öffentliches Darlehen von 59 Mio. Franken für die Bewältigung des überdurchschnittlichen Substanzerhaltungsbedarfs bei der Infrastruktur. *Fi*

BLS-KONZERN, ZAHLEN IN MIO. FRANKEN

	2011	2010	Differenz
Betriebsertrag (Umsatz)	910,7	898,0	+1,4%
Betriebsergebnis EBIT	14,74	21,17	-30,3%
Ergebnis (Reingewinn)	0,23	4,92	-95,3%
Abgeltungen der öff. Hand	397,7	399,0	-0,3%
Eigenkapital per 31.12.	925,8	924,9	+0,1%
Passiven	4966,9	4892,3	+1,5%
Davon Anleihen bei Privaten	460	365	+26,0%
<i>Bahn (RPV):</i> Ergebnis	-0,26	3,91	-106,6%
Fahrgäste	51,8	50,0	+3,6%
Personenkilometer	865,2	835,9	+3,5%
<i>Busland AG:</i> Ergebnis	0,024	0,087	-82,5%
Fahrgäste	3,01	3,16	-4,7%
<i>Schiffahrt:</i> Ergebnis	-1,17	-0,44	-163,3%
Fahrgäste	0,896	1,078	-16,9%
<i>Autoverlad:</i> Ergebnis	0,458	-0,398	+115,1%
Transportierte Fahrzeuge	1,29	1,34	-3,9%
<i>Güterverkehr:</i> Ergebnis	-0,48	-2,56	+81,1%
Nettotonnenkilometer	3826,1	(statistische Umstellung)	+4,0 %
<i>BLS Netz AG:</i> Ergebnis	0,071	0,152	-53,3%
Verkaufte Trassen-km	13,74	13,69	+0,4%
<i>Mitarbeitende (Personen) am 31.12. (nicht in Mio.)</i>	2836	2846	-0,35%

Fortsetzung von Seite 4

habe, womit «ihre Spiesse nicht gleich lang» seien. Alles in allem resultierte für den ganzen BLS-Konzern ein Gewinn von 0,233 Mio. Franken (gegenüber 4,92 Mio. im Vorjahr).

Ungenügender Reingewinn

«Das ist nicht genügend», so Verwaltungsratspräsident Rudolf Stämpfli vor den Medien. «Wir sind auf Gewinne von 25 bis 30 Mio. Franken pro Jahr angewiesen; nicht nur zur nachhaltigen Sanierung unserer Pensionskasse,

sondern auch für Investitionen in die Weiterentwicklung der BLS.»

Investitionen in Rollmaterial führen zu Verschuldung

An der laufenden Beschaffung von 28 Doppelstockzügen für die S-Bahn für 494 Mio. (inklusive interne Kosten, u.a. für Ausbildung), der «grössten Rollmaterialbeschaffung in der Geschichte der BLS», veranschaulichte Finanzchef Baumgartner, dass die selbst erarbeiteten Mittel (Free Cash Flow) für die nötigen Investitionen nicht genügen. Die BLS muss zunehmend Geld am Kapitalmarkt aufnehmen: 100 Mio. im Jahr 2010, 125 Mio. im 2011 ...

Für Ausbau und Erneuerung der Zugflotte sind laut CEO Bernard Guillelmon bis 2025 weitere Investitionen von rund 700 Mio. geplant. Dies, um der massiv steigenden Nachfrage im Personenverkehr gerecht zu werden: «Allein bei der S-Bahn Bern rechnen wir mit 4 bis 5 Prozent Wachstum pro Jahr.»

Auch um diese Schulden und die daraus entstehende Zinslast wieder abzubauen, werde die BLS künftig mehr Mittel erwirtschaften müssen, so der CEO weiter.

Effizienzsteigerungen

Deshalb seien in allen Bereichen Effizienzsteigerungen nötig, die aber nicht Personalabbau bedeuteten, beton-

te Guillelmon. Massnahmen seien bereits eingeleitet: Insbesondere seien auf Mai 2011 alle Leistungen zur Bereitstellung des Produktes Zug im selben Bereich «Bahnproduktion» zusammengelegt worden. Dank optimierter Prozesse könnten so die Bahnleistungen günstiger und qualitativ besser erbracht werden. Guillelmon erwähnte Optimierungen bei den Zugumläufen und den Werkstätten, die nach Abtretung des Berner Standorts Aebimatt an die SBB 2019 auf drei Standorte konzen-

Besteller müssen höhere Trassenpreise mittragen

Beim Regionalen Personenverkehr werde die im Rahmen des VöV per Dezember 2012 beschlossene Tarifierhöhung von 5,6% diese Mehrkosten nur etwa zur Hälfte decken, so Stämpfli weiter. Deshalb sei es nötig, «dass auch die Kantone ihren Teil an den Mehrkosten mittragen und die Abgeltungen erhöhen».

Es sei «nicht sehr motivierend», wenn die Effizienzsteigerungsgewinne wegen tieferer Abgeltungen gleich weggehen, ergänzte CEO Bernard

«Es ist nicht sehr motivierend, wenn die Effizienzsteigerungsgewinne wegen tieferer Abgeltungen gleich weggehen.» Bernard Guillelmon, CEO BLS

triert würden. Aber auch im Informatikbereich seien 2011 mit dem Neuaufbau des SAP die finanzielle Steuerung und die betriebswirtschaftliche Führung gestärkt worden.

«Wir sind daran, ein weiteres Effizienzsteigerungsprogramm aufzulegen», sagte Rudolf Stämpfli, ohne darauf genauer einzugehen. So wolle die BLS auch ihren Anteil an die Mehrkosten leisten, die ihr durch die vom Bund beschlossene Erhöhung der Trassenpreise per Dezember 2012 entstehen. Diese Mehrkosten betragen für die BLS AG insgesamt (Cargo, Regionaler Personenverkehr und Autoverlad) über 10 Mio. pro Jahr.

Guillelmon. Er sieht auch ein grundsätzliches Problem darin, dass die BLS das Eigenkapital nicht verzinsen kann. Zudem sei die Mobilität generell zu billig, die öV-Benutzer/innen müssten im Grunde genommen mehr bezahlen ...

Dank ans Personal

Den über 2800 Mitarbeitenden dankte Guillelmon «für ihren Einsatz», speziell bei der raschen Wiederherstellung des Betriebs nach dem Simplanbrand und den Unwettern, sowie «für ihre Bereitschaft, den Kulturwandel der BLS und die zahlreichen Veränderungsprojekte im gesamten Konzern mitzutragen». *Fi*



„Sozial verantwortungsvoll zu investieren ist mit einer guten Rendite völlig kompatibel.“

Dominique Biedermann, Direktor der Stiftung Ethos

Dominique Biedermann, Direktor der Stiftung Ethos, kämpft für die Förderung sozial verantwortungsbewusster Investitionen

«Die Rentabilität darf für Vermögensanlagen nicht das einzige Kriterium sein»

Der langjährige Direktor der vor 15 Jahren gegründeten Stiftung Ethos, Dominique Biedermann, ruft die Pensionskassen dazu auf, ihre Vermögen verantwortungsbewusst anzulegen und ihre Rolle als Aktionäre aktiv zu spielen, was für eine nachhaltige Entwicklung sehr wichtig sei. Er ermuntert die Pensionskassen, sich in die Unternehmensführung, die Sozial- und die Umweltpolitik der Unternehmungen, bei denen sie Aktien halten, einzubringen.

kontakt.sev: Inwiefern ist es beispielsweise für die Versicherten der SBB oder anderer Verkehrsunternehmungen von Interesse, dass ihre Pensionskasse bei Ethos Mitglied ist?

Dominique Biedermann: Institutionen, die der Stiftung Ethos angehören, erhalten von dieser Unterstützung, um ihre Vermögen sozial verantwortungsvoll anzulegen und ihre Aktionärsrechte in einer langfristigen Perspektive wahrzunehmen.

Zugleich unterstützen sie die Bemühungen der Stiftung um soziale und wirtschaftliche Stabilität und Prosperität. Ethos engagiert sich für Werte wie die Good Governance, umwelt- und sozialpolitisches Verantwortungsbewusstsein der Unternehmungen und nachhaltige Entwicklung.

Die Mehrheit der Pensionskassen ist in Unterdeckung, sodass viele aktive Versicherte Sanierungsbeiträge leisten und die Rentner/innen auf Teuerungs-

ausgleich verzichten müssen, womit sie an Kaufkraft verlieren. Daher ist für viele die nachhaltige Entwicklung nicht die grösste Sorge ...

Sozial verantwortungsvoll zu investieren ist mit einer guten Rendite völlig kompatibel. Doch die Rentabilität darf für Vermögensanlagen nicht das einzige Kriterium sein.

Welche anderen Kriterien sind zu berücksichtigen?

Um sozial verantwortungsvoll zu investieren, schlagen wir den Mitgliedern unserer Stiftung vor, ihre Vermögen in börsenkotierten Unternehmungen anzulegen, die sich um ein Management bemühen, das nicht nur finanzielle Parameter berücksichtigt, sondern auch soziale, umweltpolitische und die Regeln der Good Governance.

Wie versuchen Sie, diese Ziele zu erreichen?

Die Pensionskassen investieren ihre Kapitalien vor allem in drei Anlagekategorien: Immobilien, Obligationen und Aktien. Ethos berät die Pensionskassen hauptsächlich bei den Aktienanlagen. Indem sie Ak-

tionen einer Unternehmung kaufen, erwerben sie auch Aktionärsrechte, bei deren Wahrnehmung Ethos sie unterstützen kann – sei es bei der Ausübung des Stimmrechts oder im Rah-

re Empfehlung, den Vergütungsbericht abzulehnen, von einem Drittel der Aktionäre (31,5%) unterstützt worden. Und an der Generalversammlung der UBS vor einer Woche haben nur

„Die Schweizer Pensionskassen haben etwas gemeinsam: Sie verwalten ihre Vermögen über einen Zeitraum mehrerer Generationen. Somit liegt es in ihrem Interesse, sozial verantwortungsvoll in Unternehmungen zu investieren, die eine langfristige, nachhaltige Strategie verfolgen.“

men eines diskreten Dialogs mit dem Management. In diesem Fall nehmen wir das Recht wahr, uns zu Themen betreffend die Unternehmensführung, die Umwelt- und die Sozialpolitik der Firma zu äussern.

Können Sie Beispiele nennen?

Was die Ausübung der Stimmrechte betrifft, hat Ethos seit Anfang Jahr Stimmempfehlungen für die Generalversammlungen der Aktionäre von gut 50 Schweizer Unternehmungen formuliert. Beispielsweise in Sachen Entlohnung der Führungsgremien ist vor zwei Wochen an der Aktionärsversammlung der Credit Suisse unse-

60% der Aktionäre den Vergütungsbericht angenommen. Dies war ein wichtiges Signal an das Management. Und unser Vorschlag, den Mitgliedern des Verwaltungsrats keine Décharge zu erteilen (wegen der Lücken im internen Kontrollsystem, die es möglich machten, dass letztes Jahr ein Börsenhändler in London zwei Milliarden Franken veruntreuen konnte) erhielt 39% Zustimmung, während 8% der Aktionäre sich der Stimme enthielten. Das ist enorm!

Tatsächlich erreichen Sie ganz schöne Abstimmungsergebnisse, aber Sie bleiben letzten Endes doch stets in der Minderheit.

BIO

Ein Ökonom, der die Manager das Fürchten lehrt

Dominique Biedermann (54) war 1997 Mitgründer der Stiftung Ethos und steht dieser seit 1998 als Direktor vor. Vorher doktorierte er an der Universität Genf in Wirtschaftswissenschaften und arbeitete bei der Berufsvorsorgekasse des Kantons Genf als stellvertretender Geschäftsführer und Geschäftsführer. Er ist Dozent an den Universitäten von Freiburg und Genf sowie am Institut für Finanzdienstleistungen Zug (IFZ).

Der perfekte Deutsch-französisch-Bilingue Dominique Biedermann ist bei den Spitzen der grossen Konzerne unseres Landes gefürchtet, weil er an den Generalversammlungen stets für die Rechte der Aktionäre eintritt. Zum Beispiel kämpft er gegen die Kumulation der Ämter des Verwaltungsratspräsidenten und des Generaldirektors, was Peter Brabeck von Nestlé und Daniel Vasella von Novartis am eigenen Leib zu spüren bekommen. Und er setzt sich gegen übertriebene Topmanagerlöhne ein. AC/FI

INTERVIEW

Keystone



Dominique Biedermann interveniert an Aktionärsversammlungen von Grossbanken und multinationalen Konzernen in der Schweiz regelmässig gegen übertriebene Löhne der Manager – sehr zu deren Unbehagen.

Bewirkt Ihre Arbeit also eigentlich überhaupt etwas?

Bei der UBS führte die starke Opposition der Aktionäre dazu, dass eine Kapitalerhöhung zur Finanzierung der Bonuspläne blockiert wurde. Im Allgemeinen sind 20 bis 30% Ablehnung ein starkes Signal, das die Verwaltungsräte solcher Grossunternehmen nicht bloss ignorieren können. Das kann nicht einfach toter Buchstabe bleiben. Und damit beginnt für uns die eigentliche Arbeit des Dialogs mit den Verantwortlichen, bei dem wir versuchen, unseren Zielen bezüglich guter Unternehmensführung Nachachtung zu verschaffen. Beispielsweise kritisierten wir vor ein paar Jahren an den Aktionärsversammlungen von Nestlé regelmässig die Ämterkumulation von Peter Brabeck als Verwaltungsratspräsident und als CEO. Heute können diese beiden Funktionen bei Nestlé nicht mehr kumuliert werden.

Kann man sagen, dass Sie Lobbyarbeit leisten?

Wir versuchen mit unserer Arbeit die Unternehmungen so zu beeinflussen, dass sie im langfristigen Interesse der Aktionäre handeln. Denn die Schweizer Pensionskassen haben etwas gemeinsam: Sie verwalten ihre Vermögen über einen Zeitraum mehrerer Generationen. Somit liegt es in ihrem Interesse, sozial verantwortungsvoll in Unternehmungen zu investieren, die eine langfristige, nachhaltige Strategie verfolgen.

Im Grunde will Ethos also Ethik in die gierige Finanzwelt bringen?

Tatsächlich handelt es sich um eine neue Form des Kapitalismus. Die Ethos-Mitglieder sind institutionelle Investoren, die über die Kapitalien der Pensionskassen einen Grossteil der Volkssparnisse verwalten. Indem wir uns bemühen, sozial verantwortungsvoll zu investieren, berücksichtigen

wir die Interessen all jener, die mit den Unternehmungen, in die wir investieren, zusammenhängen: Mitarbeitende, Kunden, Zulieferer und die Allgemeinheit. Zudem fördern wir eine gute Unternehmensführung und die Schonung der Umwelt.

Was halten Sie von der 1:12-Initiative der Schweizer Jungsozialisten, die dafür sorgen will, dass in derselben Unternehmung der höchste Monatslohn

nicht über dem tiefsten Jahresgehalt liegen darf?

Meiner Meinung nach verfolgt diese Initiative eine gute Absicht: die notwendige Beschränkung der Lohnunterschiede. Jedoch muss man wissen, dass die Saläre der Topmanager aufgrund verschiedener Kriterien festgelegt werden: der Unternehmensgrösse, der Anzahl Hierarchieebenen, der Anteile des fixen und des variablen Lohns usw. In ei-

nem solchen Rahmen ist es in gewissen Fällen zu schematisch, lediglich den Lohnunterschied auf 1:12 zu beschränken. Ein weiteres wichtiges Kriterium sollte nach Auffassung der Stiftung Ethos beispielsweise sein, dass der Anteil des variablen Lohns (der danach bemessen wird, ob die gesteckten Ziele erreicht wurden) nicht über dem Anteil des fixen Lohns liegen darf.

Interview: Alberto Cherubini/Fii

ETHOS VERWALTET 1/5 DER SCHWEIZER PENSIONSKASSENVERMÖGEN

«Ethos – Schweizerische Stiftung für nachhaltige Entwicklung» umfasst 130 Pensionskassen (darunter die PK SBB) und gemeinnützige Stiftungen in der Schweiz, die zusammen rund 150 Milliarden Franken Vermögen verwalten – das entspricht einem Fünftel der Schweizer Pensionskassenvermögen. Zweck der Stiftung ist, «bei den Anlagetätigkeiten die Berücksichtigung von Grundsätzen für nachhaltige Entwicklung und [...] ein stabiles und prosperierendes sozioökonomisches Umfeld [...] zu fördern». Wer Mitglied der Stiftung werden will, muss drei Bedingungen erfüllen: eine Personalvorsorgeeinrichtung für in der Schweiz wohnhafte Ar-

beitnehmende oder eine gemeinnützige Stiftung sein sowie von der direkten Bundessteuer und der Verrechnungssteuer befreit sein; die Charta von Ethos unterschreiben; in einen von Ethos beratenen Anlagefonds investieren oder bei Ethos Services Kunde sein. Die Firma Ethos Services gehört zu 100% der Stiftung Ethos und ist für die gesamte nachhaltige Anlagetätigkeit und Beratung verantwortlich (Anlagefonds, Generalversammlungsanalysen, Unterstützung bei der Ausübung des Stimmrechts an GVs, Dialog mit börsenkotierten Schweizer Unternehmen usw.). Die Stiftung Ethos hat rund 15 Mitarbeitende in Genf und Zürich. AC/FI

NEWS

SIMPLONTUNNEL:
3 JAHRE SANIERUNG

■ Während drei Jahren und für 170 Millionen saniert die SBB den Simplontunnel. Die Sicherheit wird mit Gehwegen, Handläufen, einer Notbeleuchtung und Fluchtwegbeschilderungen markant gesteigert. Verbindungen zwischen den beiden Einspurrohren werden als Fluchtwege neu eingerichtet. Praktisch die ganze bahntechnische Einrichtung des Tunnels wird ersetzt und in der Tunnelmitte die Sohle abgesenkt. Während der Arbeiten sind Teilsperren der Strecke und damit Einschränkungen des Bahnverkehrs unumgänglich. Vor einer Woche wurden die Arbeiten mit der Segnung der heiligen Barbara offiziell eröffnet.

KANTONSALLIANZ
PRESCHT VOR

■ In der «Allianz Bahnausbau» haben sich 15 Kantone der Zentral- und Ostschweiz sowie Zürich und Aargau zusammengeschlossen (LU, UR, NW, OW, ZG, SZ, AI, AR, SG, TG, SH, GR, SO, AG, ZH). Sie kritisieren die Verteilung der mit FABI bereitgestellten Gelder für den Bahnausbau. Nur ein Sechstel der 3,5 Milliarden, die bis 2025 investiert werden sollen, seien für die genannte Grossregion vorgesehen. Bauten wie der Brüttenertunnel, der Zimmerberg-Basistunnel II und der Chestenbergertunnel müssten «ohne weitere Verzögerung» realisiert werden, sonst drohten «folgeschwere Engpässe», was die dynamische Entwicklung der Region empfindlich stören würde, sagen die Kritiker.

SWISS MIT VERLUST

■ Swiss steigerte in den ersten drei Monaten 2012 den Betriebsertrag gegenüber der Vorjahresperiode um 2%. «Aufgrund des schwierigen Marktumfeldes» resultierte im 1. Quartal jedoch trotz besserer Auslastung ein Verlust von 4 Mio. Franken. 2011 hatte Swiss im 1. Quartal einen Gewinn von 16 Mio. Franken erwirtschaftet. Im 1. Quartal 2012 sind 3,61 Millionen Gäste mit Swiss geflogen, 5,1% mehr als in der Vorjahresperiode. Die Anzahl Flüge nahm um 1,2% auf 37 391 zu.

Die Lyria-Zugbegleiter/innen fordern nach der Abschaffung ihrer Zusatzlohnklasse eine Zulage

Internationale Einsätze honorieren

Die Zugbegleiter/innen der TGV-Verbindungen Lyria verlangen, dass ihre anspruchsvolle Arbeit besser entlohnt wird.

Seit Juli 2011 werden die TVG-Lyria-Züge zwischen der Schweiz und Paris von SBB- und SNCF-Zugbegleiter/innen betreut. Die Eröffnung der TGV-Linie Rhin-Rhône, die eine Verkürzung der Verbindungen Zürich-Paris und Genf-Paris gebracht hat, und die Einführung moderner Rollmaterials auf der Strecke Lausanne-Paris im kommenden Sommer führt zu einer stetigen Zunahme der Passagierfrequenzen.

Doch das Lyria-Zugpersonal der SBB wurde Opfer eines Raubzuges auf seine Gehälter: im Zuge der Einführung von Toco wurde die zusätzliche Lohnklasse für internationale Zugbegleiter/innen ganz einfach gestrichen! Dies, obschon sie sich umfangreiches eisenbahntechnisches und kommerzielles Zusatzwissen für den Dienst auf den SNCF-Strecken aneignen müssen und obschon die Lokführer, die im Ausland fahren, eine Zulage von 2500 oder 5000 Franken erhalten.

Die Zugbegleiter/innen haben den Eindruck, dass ihr Arbeitseinsatz auf zwei Systemen nicht genügend honoriert wird, zumal er eine spezielle Prüfung voraussetzt. Sie haben darum eine Petition gestartet, mit der sie die Einführung einer «internationalen Zulage» fordern. Damit soll die anspruchsvolle internationale Arbeit belohnt, das Engagement aufgewertet und die Personalfriedenheit verbessert werden. Die Petition soll am 23. Mai anlässlich der ZPV-Delegiertenversammlung übergeben werden.

«Keinen Rappen mehr»

Die Petitionäre werden von SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Humi voll unterstützt: «Die Zugbegleiter/innen zeigen grosse Flexibilität, übernehmen Verantwortung und sind Botschafter für die SBB, ohne dafür einen Rappen mehr zu erhalten – obschon bei den Verhandlungen zu Toco eine Zulage ausgehandelt wurde.»

Claude Gaille, internationaler Zugbegleiter und Koordinator zwischen den Lyria-Zugbegleiter/innen und der SBB, verteidigt die Zulage: «Wir stellen für die SBB einen Mehrwert dar!» AC/pan.



Claude Gaille, hier am Gare de Lyon, fordert eine Zulage für Auslandsinsätze.

Resolution der Alpen-Initiative

Die Güterverlagerung ist «in eine Sackgasse geraten»

Die Alpen-Initiative fordert Parlament und Bundesrat auf, sich beim Alpenschutz an die Schweizer Gesetze zu halten und sich nicht von der EU den Takt diktieren zu lassen.

Künftig seien auch die betroffenen Regionen in den Alpen direkt in die Verhandlungen einzubeziehen. Ebenso fordert die Alpen-Initiative, dass die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels ohne den Bau einer zweiten Röhre geplant wird.

Fahrlässige Verzögerung

Am 2. Mai 2012 haben die Verkehrsminister Deutschlands, Frankreichs, Italiens, Österreichs, Sloweniens und

der Schweiz beschlossen, frühestens in den Jahren 2025/2030 ein Lenkungsinstrument für den alpenquerenden Lastwagenverkehr einzuführen. In den nächsten Tagen wird die Kommission des Ständerats über die Zukunft des Gotthards befinden. Die Mitglieder der Alpen-Initiative haben am Samstag anlässlich ihrer Jahresversammlung in einer Resolution zu beiden Themen Stellung bezogen.

Politischer Wille fehlt

Die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist in den letzten Jahren nicht vorwärts gekommen, weil der politische Wille gefehlt hat. Die Alpen-Initiative fordert deshalb Bundesrat und Parlament auf, endlich

die Volksentscheide umzusetzen und den Güterverkehr bis 2018 schwergewichtig auf die Schiene zu verlagern. Ein weiteres Hinausschieben des Termins, wie es die Verkehrsminister der umliegenden Länder und Bundesrätin Doris Leuthard im Rahmen des Suivi-de-Zurich-Treffens in Leipzig beschlossen haben, ist nicht akzeptabel und verletzt die Schweizer Verfassung sowie geltende Gesetze. «Der Suivi-de-Zurich-Prozess ist in eine Sackgasse geraten», sagt Alf Arnold, Geschäftsführer der Alpen-Initiative.

Alpenschutz nicht opfern

Die Alpen-Initiative fordert Parlament und Bundesrat zudem auf, den Alpenschutz nicht kurzfristigen Interessen oder vorübergehenden Er-

schwernissen während der Sanierungsarbeiten am Gotthard-Strassentunnel zu opfern. Die Strassenkapazität, welche die Schweiz dem Transitverkehr zur Verfügung stellt, scheint zurzeit das einzige Instrument zur Verkehrsbegrenzung zu sein, über das die Schweiz ohne Einmischung der EU bestimmen kann. Nur mit unveränderten Strassenkapazitäten am Gotthard kann die Schweiz dem alpenquerenden Güterverkehr auf der Strasse Einhalt gebieten. Die Machbarkeit eines leistungsfähigen Ersatzangebots auf der Schiene für Lastwagen und Autos während der Sanierungszeit haben die Experten des Bundes bestätigt. So wird das Tessin mit der übrigen Schweiz gut verbunden bleiben. mm/pan.

Erhebung der Gesamtarbeitsverträge in der Schweiz

614 GAV für 1 699 300 Arbeitende

Die Geschichte der Gesamtarbeitsverträge in der Schweiz ist eine Erfolgsgeschichte. Auch wenn das einige Vertreter beider Seiten nicht sehen wollen.

Das Bundesamt für Statistik untersucht in der «Erhebung der Gesamtarbeitsverträge in der Schweiz» (EGL) alle zwei Jahre die Struktur und den Inhalt der Gesamtarbeitsverträge sowie die Entwicklung der gesamtarbeitsvertraglich geregelten Bereiche in der Schweiz (immer auf den Stand am 1. Mai). Weil die Auswertung jeweils etwas Zeit braucht – und diesmal Veränderungen eingeführt wurden –, liegen die Ergebnisse erst mit etwas Verzögerung vor. Kürzlich wurden die Ergebnisse der Erhebung 2009 veröffentlicht.

Die Ergebnisse

Insgesamt zählten die Statistiker 614 Gesamtarbeitsverträge. Diesen waren 1 699 300 Arbeitnehmende unterstellt. Während die Zahl der Firmen-GAV mit 397 deutlich höher lag als jene der Verbands-GAV (217), unterstanden den Verbands-GAV mit 1 276 300 Angestellten mehr Arbeitnehmende als den Firmen-GAV (323 000). Lediglich 69 waren allgemeingültig erklärt, doch unterstanden diesen 698 500 Angestellte, den nicht allgemeinverbindlichen 545 GAV 1 000 900. Mindestlöhne sahen 509 GAV für 1 325 900 Angestellte vor,

davon 7 nur als Empfehlung. Seit 1996 ist die Zahl der einem GAV unterstellten Arbeitnehmenden stetig gestiegen.

Gestiegene Löhne 2011

Näher an der Gegenwart ist eine weitere Veröffentlichung des Bundesamtes für Statistik: «Gesamtarbeitsvertragliche Lohnabschlüsse für 2011» nennt sich diese kurze, aber informative Publikation. «In der Schweiz sind 1 533 100 Personen einem GAV mit normativen Bestimmungen unterstellt. Die von der EGL im Jahr 2011 erfassten GAV betreffen 1 340 600 Arbeitnehmende und damit 87% dieser Gesamtzahl. 1 275 000 davon sind einem GAV mit Einfluss auf die Löhne unterstellt und können somit möglicherweise von den Vorteilen kollektiver Lohnverhandlungen profitieren.», heisst es darin zusammenfassend.

Verbands-GAV sind für alle Unternehmen bindend

Wichtig zu wissen: «Ein auf Arbeitgeberseite von einem Arbeitgeberverband unterzeichneter GAV ist für die Unternehmen, die Mitglied des Verbands sind, bindend. Die darin festgelegten Arbeitsbedingungen kommen den in diesen Unternehmen beschäftigten und dem GAV unterstellten Personen zugute. Die Lohnbedingungen dieser Arbeitnehmenden werden gegebenenfalls gemäss den von den Vertragspartnern geführten Lohnverhandlungen angepasst.»

Zwei Arten Lohnverhandlungen

Weitere interessante Auszüge: «Bei den Lohnverhandlungen geht es hauptsächlich um die tatsächlich an die Arbeitnehmenden ausbezahlten Löhne (Effektivlöhne) und/oder die Anpassung der im GAV festgelegten Lohnskalen (Mindestlöhne). Diese können, müssen aber nicht zu einem Lohnabschluss führen. In streitigen Fällen entscheidet eine paritätische Kommission oder ein Gericht mit einem Schiedsspruch.»

GAV regeln Lohnerhöhungen

«Häufig sind die Elemente, die von den Sozialpartnern im Rahmen von Lohnverhandlungen zu berücksichtigen sind, in den Klauseln des GAV aufgeführt: Am häufigsten erwähnt werden die allgemeine Wirtschaftslage, die Teuerung, die Situation auf dem Arbeitsmarkt, der Geschäftsgang und die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens bzw. der Unternehmen in der betreffenden Branche.»

«Die Erhebung über die Gesamtarbeitsvertraglichen Lohnabschlüsse (EGL) berücksichtigt die GAV mit normativen Bestimmungen und mindestens 1500 Unterstellten. 2011 wurden je zwei Unterzeichnende – jeweils auf Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite – von 100 GAV über die Führung von Lohnverhandlungen und deren Ergebnisse befragt.»

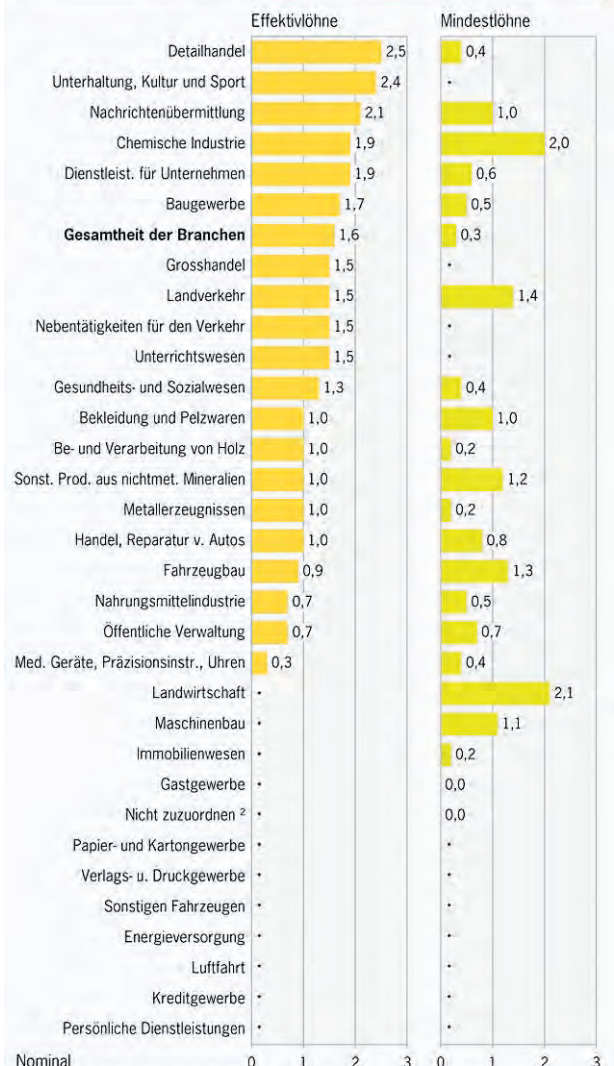
Lohnverhandlungen führen zu Ergebnissen

«Für das Jahr 2011 haben die Vertragsparteien von 72 GAV, die 1 038 000 unterstellte Personen betreffen, Lohnverhandlungen geführt. Diese resultierten alle in einem Lohnabschluss, entweder in Bezug auf die Effektivlöhne, die Mindestlöhne oder auf beide.»

Individuell und generell

«Die Effektivlöhne sind im Durchschnitt um 1,6% gestiegen. Die kollektive, d.h. allen Arbeitnehmenden gewährte Lohnerhöhung betrug 0,9%, die individuelle 0,7%. Die in den GAV festgelegten Mindestlöhne wurden

Lohnanpassungen¹ nach Branchen 2011



Nominal

¹ Gesamtarbeitsverträge mit mindestens 1500 Personen

² Kaufmänn., Angest. und Verkaufspers. / * Keine Lohnverhandlungen

Quelle: BFS, Erhebung der Gesamtarbeitsvertraglichen Lohnabschlüsse

© BFS

Effektivlohnanpassung¹ und Entwicklung des schweizerischen Lohnindex²



¹ Gesamtarbeitsverträge mit mindestens 1500 Personen

² Schätzung für die drei ersten Quartale 2011

Quelle: BFS, Erhebung der Gesamtarbeitsvertraglichen Lohnabschlüsse

© BFS

um 0,3% angehoben. Bei den Arbeitszeiten und der Gewährung eines 13. Monatslohns hat sich nichts geändert.»

GAV-Löhne steigen stärker

«Die Effektivlöhne und der Lohnindex (SLI) für die Gesamtwirtschaft haben sich zwischen 1999 und 2011 in dieselbe Richtung entwickelt. 1999 und 2003 waren die Veränderungen identisch (siehe Grafik links). In den restlichen Jahren – mit Ausnahme des Jahres 2010 – sind die Löhne der Gesamtwirtschaft weniger stark gestiegen als die Löhne in den gesamtarbeitsvertraglich geregelten Bereichen.»

Und die Moral?

Das BFS ist den Fakten verpflichtet. Daraus die Schlüsse zu ziehen, bleibt uns überlassen. Wir sehen: Löhne, deren Höhe nach Regeln eines GAV festgelegt wird, steigen stärker an als individuell ausgehandelte. Das ist einer der Nutzen eines GAV für die Arbeitnehmenden. Doch auch die Arbeitgeber profitieren letztlich von einem GAV: Verhandlungen und ihre Verhältnisse sind auch für sie günstiger als individuelle Verhandlungen und Arbeitskämpfe. Die von den Gewerkschaften geforderten, vorzugsweise in GAV festzulegenden Mindestlöhne nützen deshalb allen. pan.

Mehr Schutz, Lohn, Rente für alle

Zitate aus 1.-Mai-Reden von SEV-Vertretern:

«Leider wird der Schutz der Arbeitnehmenden durch Arbeitgeber und bürgerliche Parteien immer mehr infrage gestellt. In kürzerer Zeit immer mehr leisten, Weiterbildung in der Freizeit und auf eigene Kosten – das bedeutet Druck, der fatale Auswirkungen auf die Gesundheit haben kann. [...] Auch müssen wir dafür sorgen, dass Kolleg/innen, die in ihren Betrieben gegen Ungerechtigkeiten kämpfen, nicht mit Rachekündigungen zum Schweigen gebracht werden.»

Manuel Avallone, Vizepräsident SEV, in Unterseen/Interlaken

«Die bürgerliche Parlamentsmehrheit und der Bundesrat verteilen weiterhin milliardenschwere Steuergeschenke an Reiche und Superreiche. Die fehlenden Millionen führen zu Sparmassnahmen, die vor allem die normalen Büzier, Rentner/innen und Jugendlichen treffen – aber auch den öV. Der Druck auf die SBB ist extrem gross [...], Reorganisationsen und Effizienzsteigerungsvorgaben folgen sich in kürzesten Abständen und erhöhen den Druck auf das Personal. [...] Die Eisenbahner/innen mit Kundenkontakt können zudem den Kopf hinhalten für die in der Teppichetage ausgeheckten Sparmassnahmen. Schliessung von Schaltern oder kürzere Öffnungszeiten, hohe Zuschläge für im Zug gekaufte Bilette... All diese Massnahmen bedeuten nicht nur Serviceabbau, sondern auch Stellenabbau bei den klassischen Eisenbahnberufen.» René Windlin, Gewerkschaftssekretär SEV, in Zug

«Die Politik bestimmt den Takt. Die Politik wird durch das Umfeld bestimmt. Wir müssen also das Umfeld der Politik sein und hier Druck aufsetzen. Veränderungen sind möglich! Gute Beispiele der letzten Monate im Kanton St. Gallen: Eine Mehrheit hat für die Abschaffung der Pauschalsteuer gestimmt, Links-Grün gewann die Wahlen, Paul Rechsteiner ist Ständerat!»

Peter Hartmann, Gewerkschaftssekretär SEV, in Rapperswil



Oben und unten: Zürcher Umzug und Demo auf dem Bürkliplatz mit Ansprachen u.a. von Paul Rechsteiner und Kamal Abbas, Ägyptischer Gewerkschaftsbund.



SGB-Präsident Paul Rechsteiner in Zürich: «Wir haben in der Schweiz jetzt 10, 15 Jahre Ungleichheit hinter uns. 10, 15 Jahre, in denen die hohen und höchsten Einkommen krass zugelegt haben, während die Mehrheit mit unteren und mittleren Einkommen stehen geblieben ist. Es reicht! Diese Fehlentwicklung ist politisch verursacht und kann auch politisch umgedreht werden: mit einer Lohnpolitik der Vernunft, starken GAV und Mindestlöhnen, die ein Leben in Würde ermöglichen.»



In Bern stand nach dem Umzug (oben) einmal mehr das bewährte SEV-Versorgungsteam im Einsatz: v.l. Christina Jäggi, Barbara Amsler & Daniela Lehmann.

Gegen Privilegien für nur wenige



Kamal Abbas in Zürich: «[...] In diesem Augenblick versammeln sich Tausende von ägyptischen Arbeiter/innen vor dem ägyptischen Parlament. Sie fordern gewerkschaftliche Freiheit, Gerechtigkeit, Arbeiterrechte, ein Recht auf Arbeit, ein Recht auf gerechte Löhne und auf ein menschenwürdiges Leben. [...] Am heutigen Tag der Arbeit verschaffen wir uns Gehör und leisten Widerstand gegen einen entarteten Kapitalismus, gegen ein autoritäres und ausbeuterisches Herrschaftssystem und gegen multinationale Unternehmen, die Milliardenprofite auf dem Buckel der Arbeiter/innen einheimen.»

1.-Mai-Rede von SEV-Präsident Giorgio Tuti in Aarau (gekürzt):

«Wir sind die 99 Prozent» – das ist der Slogan der Bewegung, die sich über ganz Europa und Amerika ausbreitet. Wir Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter sind ein Teil dieser Bewegung, nur gibt es uns schon viel länger, und wir weisen schon immer darauf hin, dass Einkommen und Vermögen ungerecht verteilt sind. Das gilt auch für die Schweiz: Auch hier hat ein Prozent der Bevölkerung so viel Vermögen wie die andern 99 Prozent alle zusammen!

Bei den Löhnen ist die Entwicklung genau gleich: Die Schere öffnet sich weit und weiter. Die obersten Einkommen wachsen stark und die untersten überhaupt nicht. Dahinter steht eine Wirtschaft, die Egoismus belohnt und Gemeinsinn abstrafte. Dahinter steht aber auch eine Politik, die dieses üble Spiel mitspielt. [...]

Die Schweizer Wirtschaft ächzt unter dem Eurokurs. Finanzwelt, Unternehmen und Wissenschaft sind sich für einmal einig mit dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund: Der Wechselkurs stimmt nicht mit der wirtschaftlichen Realität überein – und die Politik schaut zu. [...]

Die bürgerliche Mehrheit im Parlament steuert direkt auf einen massiven Sozialabbau zu: Einmal mehr will sie die Invalidenrenten kürzen, viele sogar einfach streichen. Als Gewerkschaft erleben wir tagtäglich, was das für Betroffene heisst, wenn sie nach 40 Berufsjahren plötzlich vor dem Nichts stehen, weil ein Arzt und ein Gericht IV-hörig den Daumen nach unten halten. So war das nicht ge-

meint: Das ist nicht die IV, die wir geschaffen haben.

Die bürgerliche Mehrheit, angeführt von Arbeitgeberverband und Economiesuisse, nimmt auch einen neuen Anlauf zur Senkung der Renten bei den Pensionskassen – dabei haben wir vor zwei Jahren klar gezeigt, dass ein Rentenklau nicht infrage kommt! Und natürlich soll auch das AHV-Alter angehoben werden und am Teuerungsausgleich der Renten geschraubt werden. Ich verstehe nicht, weshalb das Volk solche Leute wählt! [...] Aber das müssen wir zur Kenntnis nehmen, die Schweiz hat eine bürgerliche Mehrheit, und diese Mehrheit entscheidet konsequent und systematisch gegen die einfachen Lohnempfängerinnen und -empfänger.

Unsere Instrumente, um Gegensteuer zu geben, sind vorhanden:

Wir machen Initiativen, zum Beispiel die 1:12-Initiative, die dafür sorgen wird, dass die Lohnschere endlich wieder kleiner wird. Stellt euch das einmal vor: Ein normaler Mitarbeiter der Credit Suisse müsste 301 Jahre arbeiten, um einen Jahreslohn seines obersten Chefs zu verdienen – 301 Jahre! Ich komme zwar nicht aus der Bankbranche, aber nur so nebenbei: Auch SBB-Meyer und Post-Bucher wären betroffen, vom Swisscom-Schlöter ganz zu schweigen – und das wäre auch richtig so!

Wir machen eine Mindestlohninitiative, um dafür zu sorgen, dass alle vom Einkommen leben können, wenn sie arbeiten. 400 000 Leute in der Schweiz erhalten für ein volles Pensum weniger als 4000 Franken im Monat, und drei Viertel davon sind Frauen. Das kann in einem reichen Land wie dem unsern doch nicht wahr sein!

Wir unterstützen die Erbschaftsteuerinitiative, weil wir finden, dass Erbschaften über 2 Millionen Franken viel Geld ohne Arbeit sind und

dass es richtig ist, wenn ein Teil davon der Allgemeinheit zugutekommt, um die Altersvorsorge für alle statt für wenige zu sichern.

Weitere Initiativen werden kommen, ob im Parlament oder direkt beim Volk, wird sich zeigen: AHV-plus ist der Denkanstoss der Gewerkschaften, um die Altersvorsorge wieder auf feste Beine zu stellen. AHV-plus heisst vor allem, dass gemacht wird, was sowieso in der Verfassung steht: dass alle in Würde alt werden dürfen und auch können.

Unser wichtigstes Instrument im Umgang mit der Wirtschaft aber, das müssen wir nicht mehr erfinden, und wir müssen auch nicht mehr beweisen, dass es etwas bringt: das sind Gesamtarbeitsverträge, sie sind das Erfolgsrezept des Schweizer Wohlstands. [...] In meiner Branche, im öffentlichen Verkehr, gibt es noch nicht so lange GAV; eigentlich erst seit 10 Jahren. Mit der Liberalisierung der Bahnen und überhaupt der Verkehrsunternehmen haben auch wir gelernt, Gesamtarbeitsverträge zu verhandeln, um fürs Personal anständige Bedingungen, gute Löhne und sichere Arbeitsplätze zu garantieren.

Dies ist umso wichtiger, als der Service public in der Schweiz in den letzten zehn Jahren einen schweren Stand hatte. Zwar haben wir wichtige Siege erreicht und das Schlimmste verhindert. Aber machen wir uns nichts vor: Noch immer pflegen die Liberalisierer ihre Träume und nehmen einen Anlauf nach dem andern, um die sichere, kostengünstige flächendeckende Versorgung der Schweizer Bevölkerung mit Infrastrukturen und Gütern zu hintergehen. Liberalisierung heisst beim Service public nichts anderes als Gewinne für die Reichen auf Kosten der Armen. [...] England hat gezeigt, was es heisst, Bahnsysteme zu liberalisieren, zu privatisieren. Wir wollen keine englischen Verhältnisse! [...]



Bejamin Affolter



SP-Präsident Christian Levrat in Yverdon: «Die Resignation von Politik und Wirtschaft angesichts des starken Fränkens ist inakzeptabel. Wie das Beispiel Merck Serono in Genf diese Woche zeigte, sind wir mit einer beispiellosen Welle der Verlagerung von Arbeitsplätzen konfrontiert [...], mit einer Deindustrialisierung, wie sie England unter Margaret Thatcher gekannt hat, nur schleicher, heimtückischer. Was die englischen Neoliberalen aus ideologischen Gründen zerstört haben, riskiert die Schweizer Rechte aus Nachlässigkeit zu vernichten. Sie hat die Unabhängigkeit der Nationalbank zum unantastbaren Dogma erhoben. Sie will sich nicht vorstellen, dass der Staat eine echte Industriepolitik betreiben kann.»



Verdiente Stärkung nach Marsch und Reden.



„Im öffentlichen Verkehr ist der GAV heute eine Selbstverständlichkeit; er garantiert beiden Seiten stabile Verhältnisse. Wir werden weiterhin auch bei Auslagerungen darauf beharren.“

Giorgio Tuti, Präsident SEV



„Der neue GAV entspricht unseren Bedürfnissen – das ist ein liberaler Arbeitsvertrag.“

Michail Stahlhut, CEO SBB Cargo International

Der Gesamtarbeitsvertrag bei SBB Cargo International ist unterzeichnet

«Wir akzeptieren keine Auslagerung ohne GAV»

Nach einem harzigen Start kam das Vorhaben zu einem guten Abschluss: SBB Cargo International verfügt seit dem 1. Mai über einen Gesamtarbeitsvertrag, der für alle Mitarbeitenden in der Schweiz gilt ausser für das Kader – auch für künftige Lokführerinnen und Lokführer.

Für den SEV ist mit dem Abschluss des Gesamtarbeitsvertrags das absolute Kernanliegen erfüllt: Es gibt keine Auslagerungen bei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs ohne einen GAV beim neuen Unternehmen. Das hob SEV-Präsident Gi-

gio Tuti bei der Unterzeichnung in Olten erneut hervor. Um dieses Ziel zu erreichen war allerdings viel Einsatz und Geduld erforderlich. Obwohl die SBB mit 75 Prozent eine klare Mehrheit am Unternehmen hält, stiess die Forderung nach einem GAV anfänglich

auf heftigen Widerstand. Im Sommer 2010 unterbrach der

„Unser Ziel ist es, die Zukunft gemeinsam konstruktiv zu gestalten.“ Giorgio Tuti, Präsident SEV

SEV gar die GAV-Verhandlungen mit dem Mutterhaus SBB,

um Druck zu machen. «Wir konnten damals nicht mit der

SBB an einen Tisch sitzen und Sozialpartnerschaft inszenie-

ren, wenn gleichzeitig deren Tochter die Sozialpartnerschaft infrage stellt», blickt Tuti zurück.

Erst als Nicolas Perrin, Chef von SBB Cargo, zugesichert hatte, dass für die Tochter ein GAV abgeschlossen werden sollte, konnten

«DER GAV SBB CARGO INTERNATIONAL UND DER GAV SBB CARGO SIND GLEICHWERTIG»

SEV-Gewerkschaftssekretär **Martin Allemann** hat im Dezember die Betreuung von SBB Cargo



International (SCI) von seinem Kollegen Philipp Hadorn übernommen, nachdem dieser in den Nationalrat gewählt wurde. Allemann hat seither die GAV-Verhandlungen auf gewerkschaftlicher Seite geleitet und blickt hier nach vollbrachter Tat auf das lange, zähe Ringen um die Anstellungsbedingungen des SCI-Personals zurück.

kontakt.sev: Der SEV hat der Auslagerung von SCI nur zugestimmt unter der Bedingung, dass ein GAV ausgehandelt wird. Warum?

Martin Allemann: Wir verlangen bei allen Auslagerungen von SBB und SBB Cargo einen GAV, weil nur ein GAV die Anstellungsbedingungen der Mitarbeitenden entsprechend schützt. Im

Ingress des GAV SBB Cargo ist deshalb auch festgehalten, dass bei ausgelagerten Bereichen gleichwertige Anstellungsbedingungen gelten müssen.

Der SEV musste 2010 mit einer Petition und einem Unterbruch der Verhandlungen über das neue SBB-Lohnsystem Toco Druck machen, bis die SBB dem SEV einen GAV für SCI versprochen. Warum hat sie sich dermassen dagegen gesträubt?

Weil sie das Gefühl hatte, dass die neue Firma in ihrem neuen Bereich ohne GAV frei entscheiden können müsse, wie sie ihre Zukunft gestalten soll. Nach meiner Beurteilung haben da auch die neuen Eigner eine Rolle gespielt. Es brauchte einen Prozess, bis man zur Einsicht kam, dass man mit gesicherten Arbeitsbedingungen das für die Zukunft notwendige Personal rekrutieren kann, das ohne GAV nicht rekrutierbar wäre.

SCI ist auf Anfang 2011 aus

SBB Cargo ausgelagert worden, doch der GAV konnte erst jetzt unterschrieben werden. Warum?

Weil man immer hin- und hergependelt ist zwischen Ja und Nein zum GAV, weil dieser Prozess einfach seine Zeit brauchte und die Erkenntnis seitens SCI und der neuen Eigner reifen musste, dass der GAV der richtige Weg ist.

Kann man sagen, dass die Arbeitgeberseite etwas unerfahren in GAV- und Sozialpartnerschaftsfragen in diese Verhandlungen eingestiegen ist?

Es war sicher ein gegenseitiger Lernprozess, in dem man die Sozialpartnerschaft zuerst einmal erklären, definieren und festigen musste. SCI ist sich beispielsweise lange nicht im Klaren gewesen, welches Lohnsystem es braucht und welchen Detaillierungsgrad dieses aufweisen soll. Da brauchte es Zeit, um zur Einsicht zu kommen, dass ein ausgebautes Lohnsystem nötig ist.

Wie hast du die Verhandlungen sonst erlebt?

Zum Teil waren sie schwierig, weil in ihrem Verlauf eben der GAV selber und die Notwendigkeit von Regelungen immer wieder infrage gestellt wurden. So sind wir immer wieder in Grundsatzdiskussionen über Sinn und Zweck des GAV abgescweifelt, welche die Verhandlungen nicht unbedingt erleichterten.

Eine Knacknuss war der Kündigungsschutz. Bist du hier mit der gefundenen Lösung zufrieden, auch wenn SCI-Mitarbeitende bei einem Verlust ihrer Stelle aus wirtschaftlichen oder betrieblichen Gründen nicht wie jene von SBB Cargo das SBB-Arbeitsmarktcenter (AMC) in Anspruch nehmen können?

Die Lösung ist mit der AMC-Lösung sicher nicht eins zu eins vergleichbar wegen der zeitlichen Beschränkung der Lohnfortzahlung, aber vom finanziellen Umfang her sehr wohl, denn es werden bei

Kündigungen Leistungen von bis zu 100 000 Franken und mehr fällig, die mit den Mitarbeitenden individuell ausgehandelt werden müssen. Es ist ein guter Arbeitnehmerschutz. Weil uns die SCI mitteilte, dass ihr die SBB als AMC-Eignerin einen Anschluss ans AMC verweigere, mussten wir eine andere Lösung suchen.

Welche «Nüsse» gab es sonst zu knacken?

Beim Lohnsystem haben wir aus den Erfahrungen mit Toco die Lehren gezogen und uns auf eine abgewandelte Form geeinigt, bei der keine Besitzstände nötig sind, weil die Lohnbänder entsprechend angepasst wurden. Bei der Arbeitszeit gab es Diskussionen über die Notwendigkeit etlicher Regelungen, doch haben wir hier absolute Gleichwertigkeit mit dem GAV SBB Cargo erreicht. Aus diesem haben wir letztlich auch die Schiedsgerichtsregelung übernommen. Insgesamt sind der GAV SCI und der GAV SBB Cargo sicher gleichwertig. *Interview: Markus Fischer*

V ist solide aufgebaut,
fnissen angepasst und
Erfolgsrezept für unseren
tsmarkt. ☞

DOSSIER

EO SBB Cargo International



Peter Moor

Von links: Markus Spühler, Präsident KVöV; Hanspeter Hofer, Branchenleiter Transfair; Giorgio Tuti, Präsident SEV; Michail Stahlhut, CEO SBB Cargo International; Hubert Giger, Präsident VSLF.

auch die Verhandlungen mit dem Stammhaus weitergeführt werden.

Bei der Unterzeichnung am Sitz von SBB Cargo International in Olten sprach Giorgio Tuti denn auch nochmals die Geschichte der Gesamtarbeitsverträge in der Schweiz an. Letztes Jahr feierte der Schweizerische Gewerkschaftsbund das Jubiläum 100 Jahre GAV, aber im öffentlichen Verkehr ist dieses Instrument erst gebräuchlich, seit die Liberalisierung im Gange ist.

Mit der Gründung der SBB AG musste erstmals in der Geschichte des SEV ein GAV verhandelt werden. Danach ging es aber Schlag auf Schlag: Inzwischen zählt das Inventar des SEV rund 60 GAV, bei Bahn-, Bus- und

GAV SBB Cargo International: der GAV SBB Cargo stand Pate

Der GAV SCI kann erstmals auf Ende 2016 gekündigt werden mit einer Kündigungsfrist von 6 Monaten. Er sieht einen Vollzugskostenbeitrag vor für Mitarbeitende, die in keiner Gewerkschaft sind, sowie ein Schiedsgericht für Lohn- und GAV-Auslegungsfragen. Die Bestimmungen des GAV SBB Cargo sind für das ausgelagerte internationale Geschäftsfeld weitgehend übernommen worden, z.B. auch die Arbeitszeit auf der Basis der 41-Stunden-Woche mit 6 Tagen mehr Ferien. Anders geregelt ist vor allem der Kündigungsschutz bei Stellenverlust aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen:

- Nach einer Kündigungsfrist von 3 Monaten wird während maximal 9 Monaten der Lohn bezahlt, wenn während dieser Zeit keine neue Stelle angetreten werden kann. Die Betroffenen müssen aber nachweisen, dass sie sich um eine Stelle bemühen, sonst kann die Kündigungsfrist gekürzt werden.
- Betroffene werden spätestens 1 Monat nach Erhalt der Kündigung für die Stellensuche freigestellt und erhalten maximal 20 000 Franken für Begleitmassnahmen für die externe Stellensuche.

- Mit Zustimmung der Betroffenen kann eine Abgangentschädigung ausgehandelt werden.

Diese Regelungen gelten auch, wenn Mitarbeitende aus medizinischen Gründen ihre Tätigkeit nicht mehr ausüben dürfen und SCI sie nicht weiterbeschäftigen kann. SCI hat eine Krankentaggeldversicherung abgeschlossen, deren Prämie je zur Hälfte von Arbeitgeber und -nehmern getragen wird und aktuell rund 0,75 Lohnprozente beträgt. Für zukünftige Anstellungen von Lokpersonal wurden die Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) des

Cargo-Lokpersonals mit folgenden Anpassungen übernommen: Anstelle eines Nachtdienst-Zeitzuschlags von 50 Prozent werden neu wie bei der BLS nur noch 42 Prozent ausgerichtet. Die Bezugsregeln wurden nicht verändert. Als Kompensation wurde im Gegenzug die Zulage für Nachtarbeit von 6 auf 8 Franken erhöht. Und es gibt nur eine Stufe für die Sonntagszulage (höchste Stufe gemäss GAV SBB Cargo). Das Lohnsystem wurde auf der Grundlage von Toco ausgehandelt, jedoch wurden die Lohnbänder so angepasst, dass es keine «Lohngarantiefälle» geben wird. *FI*

INFO

Fortsetzung auf Seite 14

Fortsetzung von Seite 13

Schiffahrtsunternehmen als Firmen- oder Rahmenverträge, für den regionalen Personenverkehr als Branchenvertrag.

Ein Branchenvertrag wäre auch das Ziel des SEV für den Güterverkehr, aber solange dieser nicht auch auf ausländische Unternehmen angewendet werden kann, die die Schweiz durchfahren, sind die Aussichten schlecht. Umso wichtiger sind Gesamtarbeitsverträge mit den einzelnen Unternehmen.

«Unser Ziel ist es, die Zukunft gemeinsam konstruktiv zu gestalten», betonte Giorgio Tuti. Er erinnerte daran, dass ein GAV nicht nur stabile Beziehungen garantiert, sondern auch gegenseitig Rechten und Pflichten festlegt. Die Laufzeit bis 2016 gebe genügend Zeit, um sich aneinander zu gewöhnen und den Umgang miteinander zu lernen, damit die Grundlage für eine passende Erneuerung dann gegeben sei, zeigte er sich zuversichtlich. pmo

INFO

Die **SBB Cargo International AG (SCI)** wurde 2010 mit Sitz in Olten als Spezialistin für den kombinierten Verkehr und Ganzzüge im grenzüberschreitenden Verkehr gegründet. Das Aktienkapital halten SBB Cargo (75%) und Hupac (25%). SCI nahm den operativen Betrieb Anfang 2011 auf. Sie kam im ersten Betriebsjahr auf eine Verkehrsleistung von 6945 Mio. Nettotonnenkilometer. Damit erreichte sie im alpenquerenden Verkehr einen Marktanteil von 12,9%. Wegen der Euro-Schwäche fiel das Ergebnis mit –2 Mio. Franken rot aus, trotz einer Bundeshilfe von 7,9 Mio. Franken. Zusammen mit den Tochtergesellschaften SBB Cargo Deutschland GmbH und SBB Cargo Italia S.r.l. hat SCI zurzeit rund 600 Mitarbeitende, davon knapp 100 in der Schweiz. Von diesen sind rund drei Viertel dem GAV unterstellt. Im 2013 möchte SCI in der Schweiz rund 100 Lokführer anstellen. FI

Verwaltung und Lokpersonal in den GAV einbezogen

«Fürs Lokpersonal ist noch vieles ungewiss»

Im Moment sind rund 70 Personen dem Gesamtarbeitsvertrag bei SBB Cargo International unterstellt. Diese Zahl wird deutlich steigen, wenn das Lokpersonal direkt beim Unternehmen angestellt ist.

SBB Cargo International ist in verschiedenen Punkten untypisch. Dies gilt auch für ihre Einbindung im SEV: Das Verwaltungspersonal ist in einer Gruppe eingeteilt, die SBV und VPV verbindet; «eine Art Testfall für die geplante Fusion», erläutert Elisabeth Jacchini-Mühlemann, Zentralpräsidentin SBV. Diese

Gruppe kümmert sich sowohl um das Personal am Sitz von SBB Cargo in Basel als auch um jenes von Cargo International in Olten.

Beim Lokpersonal ist die Situation nochmals anders: Obwohl SBB Cargo International noch keine eigenen Lokführerinnen und Lokführer angestellt hat, sind deren

«Wir fragen uns, ob es eine zwangsläufige Verschiebung der Stellen von SBB Cargo zu Cargo International gibt», erläutert Baumberger. Denn es ist nicht auszuschliessen, dass SBB Cargo ein Depot an einem Standort schliesst, wenn Cargo International ihres dort eröffnet. Die jetzt bestehenden Transportaufträge fallen damit schliesslich weg.

Vorerst gilt GAV Cargo

«Wichtig ist auch, dass wir unsern Mitgliedern erklären können, dass für sie im Moment weiterhin der GAV SBB Cargo gilt, auch wenn sie für Cargo International fahren», hält er fest. Die Ankündigung, dass Lokpersonal im Gesamtarbeitsvertrag von Cargo International enthalten ist, habe zu einiger Verunsicherung geführt.

Eigentlich ist im Moment nur eines klar: Erst wenn die Lokführerstellen von SBB Cargo International ausgeschrieben sind, wird sich die Zukunft des Lokpersonals im Transitverkehr klären. pmo



Internationales Frühstück zur Feier des Gesamtarbeitsvertrags: Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in Olten waren zur Unterzeichnung eingeladen.

Anstellungsbedingungen im nun unterzeichneten GAV bereits geregelt. «Vieles ist aber im Moment noch offen», betont Dominik Baumberger, Ressortleiter Cargo beim Lokpersonalverband LPV. So hat Cargo International ihre Depotstandorte noch nicht festgelegt, und das führt zu einer gewissen Verunsicherung.

SECHS FRAGEN AN MICHAIL STAHLHUT, CEO VON SBB CARGO INTERNATIONAL

kontakt.sev: Was bedeutet der Gesamtarbeitsvertrag für SBB Cargo International?

Michail Stahlhut: Wir haben damit die Leitplanken gesetzt, an denen wir uns orientieren. Wir stehen erst am Start als Güterverkehrsunternehmen.

Angesichts der Vorgeschichte: Braucht SBB Cargo International überhaupt einen GAV?

Wir legen grossen Wert auf eine gute Sozialpartnerschaft. Als Unternehmen mit Standorten in drei Ländern haben wir uns den

lokalen Gegebenheiten zu stellen. Dazu gehört in der Schweiz ein Gesamtarbeitsvertrag.

Gibt es weitere Besonderheiten, die Ihnen als Deutschem in der Schweiz auffallen?

Die Konsenskultur in der Schweiz ist wirklich klasse! Das hat sich auch in den Verhandlungen zu diesem GAV gezeigt: Wir hatten unterschiedliche Standpunkte, haben einander aber zugehört, Meinungen ausgetauscht und sind aufeinander zugegangen. Das hat mir sehr gefallen. So gehen wir mit den Sozialpart-

nern um und so wollen wir auch mit unsern Kunden umgehen.

Sind Sie auch mit dem Inhalt zufrieden?

Der Vertrag hat genau den richtigen Ton für unser Unternehmen. Er ist zudem schlank und zu einem ordentlichen Teil auf unsere Flexibilität ausgerichtet.

Der GAV schliesst bereits Lokführerinnen und Lokführer ein, obwohl Sie diese zurzeit bei SBB Cargo ausleihen. Brauchen Sie wirklich eigenes Lokpersonal in der Schweiz?

Ja, klar! Wir fahren grenzüberschreitend auf der Nord-Süd-Achse, dabei ist insbesondere der Standort Schweiz wichtig, da Lokführer für den Transit durch die Schweiz spezifische Anforderungen sowie Sprachkenntnisse benötigen.

Wann wird es so weit sein?

Zurzeit sind wir daran, die Depotstandorte festzulegen, danach werden wir den Übergang der Lokführer von SBB Cargo zu SBB Cargo International in die Wege leiten.

aufgezeichnet von pmo

■ RPV Zentralausschuss

«Die Abbaupläne sind in den Köpfen drin»

Der Zentralausschuss (ZA) traf sich am 23. April in Buchs zur Sitzung. Die Vorbereitungen zur Delegiertenversammlung vom 23. Mai laufen auf Hochtouren. Bis am 10. Mai sollten sich die Delegierten beim Zentralkassier angemeldet haben. Die Jahresberichte der Sektionen Bern, Basel und Zentralschweiz sind eingetroffen. Einen positiven Rückblick gab es zur Zentralvorstandssitzung in Zürich.

Von der Beteiligung an der Rangiertagung mit Markus Jordi zum Thema «Rangier in Zukunft» ist der ZA zwar enttäuscht, aber man muss nach vorne schauen. Alle Rangierer, die denken, die Zukunft gehe sie nichts an, werden sich noch wundern. Für alle, die dabei waren, hat es sich gelohnt. Die Gelegenheit zur Diskussion wurde rege genutzt, wenn schon der oberste Personalchef zur Verfügung steht. Bei

ihm musste man keine Angst vor Konsequenzen haben, wenn man sich erlaubt, die Wahrheit zu sagen oder die Abbaupläne in Frage stellt. Was kann ein Rangierer dafür, dass nicht mehr Güterwagen manövriert werden? Sind da nicht andere zuständig? Was haben die in den letzten Jahren gemacht? Ist der Rangierer immer noch der Sparfaktor in der Unternehmung?

In diesem Jahr haben sich die Unregelmässigkeiten gehäuft. Das gab viel zu reden. Zusammenfassend kann man folgende Schlussfolgerungen ziehen: Das Sicherheitskonzept der SBB ist sehr gut, es wird viel unternommen, um Unfälle zu verhindern. Nur ist es mit einer Zielvereinbarung nicht getan. Man sollte die Vorfälle individuell anschauen und nicht alle in einen Topf werfen, ihnen Angst machen und «beim nächsten Mal» mit einer

Kündigung drohen. Der grösste Teil der Mitarbeitenden ist nach einem Vorfall schon genug gestraft und macht sicher nicht aus Absicht einen Fehler. Die Abbaupläne sind in den Köpfen drin, und da es wieder die «Kleinsten» trifft, macht sich jeder Gedanken über einen Stellenverlust. Wie soll da noch konzentriert gearbeitet werden? Vorgesetzte, die Druck auf die Mitarbeitenden ausüben mit Worten wie «Wenn es dir nicht passt, kannst du ja gehen, es gibt genügend andere, die auf deine Stelle warten», zeigen keine hohe Fachkompetenz. Ist es da nicht verständlich, dass bei solchen Vorgesetzten die Gedanken und die Motivation nicht immer zu hundert Prozent bei der Arbeit sind? Eine professionelle, soziale und kompetente Führung würde da sicher für Abhilfe sorgen.

Hanspeter Eggenberger

■ ZPV Rheintal-Chur

Die Ferienplanung für das Depot Chur ist geregelt

Unter der Leitung von Präsident Robert Eisenring fand die Hauptversammlung in Maienfeld statt. Stefan Decasper wurde als neues Mitglied der Dienstplankommission gewählt.

ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet informierte, dass es bei der Billettpflicht bisher zu keinen grösseren Problemen kam. Es wurde zwar schon mal das Zugpersonal (ZP) bespuckt und ein ZPG von einem wütenden Reisenden zerstampft, aber ansonsten gab es keine grösseren Vorkommnisse. SEV und Peko führen dies zurück auf die ausgehandelten Kulanzregelungen sowie darauf, dass das ZP erfahren genug ist. Bis anhin hätten auch die Chefs ihre Mitarbeitenden sehr gut unterstützt. In letzter Zeit wurden ZP-Mitarbeitende in Zeitungen dreimal namentlich erwähnt. Die SBB hat bei den betreffenden Zeitungen bereits interveniert. Die Peko hat die SBB betreffend die Namensanschriften des ZP konfrontiert. Eine Änderung analog Regionalverkehr hat die SBB abgelehnt. Eine Unterschriftensammlung beim Personal zu die-

sem Thema wurde eingeleitet. Zur Verbesserung des Veloselbstverlads wurden diverse Eingaben gemacht. Einzig die teilweise Öffnung der Sicherheitsabteile am Gotthard wurde akzeptiert. Die Peko wird weiter aktiv Verbesserungen anstreben.

Zur Ferieneinteilung für das Depot Chur informierte Einteiler Salvatore Solimine. Der letztjährige Testdurchlauf zur Ferieneintragung, wo jede/r drei Ferienwochen bei Daniel Saladin eingeben konnte, habe sehr gut funktioniert, daher schlage er vor, das bisherige Eintragungssystem anzupassen. Es galt zu entscheiden, ob die Ferienplanung zukünftig wie bis anhin oder nach dem Modell «Blinde Eingabe» erfolgen soll. Verschiedene Mitglieder meldeten sich, und eine weitere Idee entstand: Zuerst drei Wochen eintragen (visuell), aber ohne dass Punkte ersichtlich sind. In einem zweiten Durchgang wie gewohnt die restlichen Wochen. Martina Schmid erklärte das System des Depots Buchs: zwei Durchgänge, zuerst drei Wochen, dann die restlichen Wochen. Der ein-

zige Unterschied zum aktuellen Churer System sei, dass es zwei statt nur einen Durchgang zum Eintragen gäbe. Nach verschiedenen Voten stimmte die Mehrheit für die Variante «Buchs». Weil während der Hochsaison drei Mitarbeitende der Aufsicht P zugeteilt sind und um diese Abwesenheiten aufzufangen, beantragte die Einteilung, in dieser Zeit ein Ferienband zu streichen und zu einem anderen Zeitpunkt anzuhängen. Die Mehrheit stimmte diesem Antrag zu.

Der Präsident fragte die neu unserer Sektion angehörenden Mitglieder des Depots Ziegelbrücke, ob sie eine eigene Depotkasse möchten. Werner Hagmann klärt dies ab und wird den Vorstand informieren. Weiter orientierte der Präsident, dass Viktoria Järman und Fabienne Amstad für die neue Fotogalerie alle Sektionsmitglieder fotografieren werden. Für 40 Jahre SEV-Treue wurden Hans Senn, für 25 Jahre Hans Schuler und Roland Schmitter geehrt sowie für seine langjährige Arbeit als Ferienobmann Daniel Saladin.

Peter Fritschi

■ Unterverband ZPV

Die jährliche Tagung ist wichtig

Am 12. April führte der ZPV in Olten die Tagung für das Zugpersonal des Regionalverkehrs (RV) und die Teamleiter RV durch.

Im ersten Teil erhielten die Teilnehmenden Informationen über die wichtigsten Dossiers des ZPV. Zentralpräsident Andreas Menet sprach über den neuesten Stand bei den BAR-Verhandlungen mit den SBB. Und über die Werbung gab es Erfreuliches zu erzählen. Der ZPV steht kurz vor dem historischen 2000. Mitglied. Auf den Werber oder die Werberin sowie das geworbene Mitglied warten schöne Geschenke. Über die SMZ-Tagung vom 15. März wurde kurz gesprochen und über Neuigkeiten informiert.

Im Weiteren konnten die Teilnehmenden ihre Meinungen und Sorgen kund-

tun. Aus den Gesprächen war herauszuhören, dass es wichtig ist, eine solche Tagung durchzuführen. Allerdings sollten die Zugbegleiter RV über die Tagung besser informiert werden und allenfalls einen SEV-Kurstag beziehen können, um dabei zu sein. Das Zugpersonal im RV ist der Meinung, dass es wegen der Trennung vom Fernverkehr nicht im ZPV integriert ist; ja, dass die Interessen des RV zu wenig vertreten werden. Vielleicht kann dieses Problem mit der gemeinsamen Durchführung von Anlässen behoben werden.

Es wird überlegt, ob im nächsten Jahr eine solche Tagung auch in der Romandie durchgeführt werden soll. Informationen folgen zu einem späteren Zeitpunkt.

Janine Truttmann



ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet.

■ Unterverband ZPV

«Mehr junge Mitglieder für das Engagement im ZPV begeistern»

Am 19. April fand die ZPV-Jugendtagung mit vorgängigem Mittagessen in Olten statt. Ums Organisatorische hatten sich Janine Truttmann und Pascal Fiscalini vom Zentralvorstand gekümmert, so konnte ich mich vollkommen auf die Präsentation konzentrieren.

Hauptthema war, warum man sich in der Gewerkschaft engagieren sollte und was das für den ZPV bedeutet. Oft verstecken sich hinter den trockenen gewerkschaftlichen Angelegenheiten viele neue Erfahrungen, die zu entdecken sich lohnt, sowie interessante Erlebnisse. Obwohl sich nur wenige Mit-

glieder des ZPV angemeldet haben, war die Tagung sehr erfolgreich für mich, denn ich konnte vor einem kleinen Publikum das Präsentieren üben. Den Teilnehmenden schien der Nachmittag auch sehr zu gefallen.

Jeder Anfang ist schwer, ich habe viel gelernt, die Jugendtagung war eine sehr gute Erfahrung für mich. Mit vielen neuen Erkenntnissen und Zielen nehme ich die weitere Herausforderung an, mich für die Jugendlichen im ZPV einzusetzen. Vielleicht kann ich dadurch noch mehr junge Mitglieder für das Engagement im ZPV begeistern.

Sabrina Tessmer

■ RPV Zürich

Gegenseitig respektvoller Umgang ist wichtig

Sektionspräsident Gebi Hutter durfte 17 Kollegen zur Hauptversammlung in Altstetten begrüssen.

Im 2012 dürfen fünf Kollegen für die Verbandstreue geehrt werden. Auf 40 Jahre Mitgliedschaft im RPV blicken Richard Furrer, Zürich Personenverkehr, und Rudolf Fux, Zürich Cargo, zurück. Bayram Aslan, Zürich Personenverkehr, Daniel Gloor, RBL, und Urs Treichler, Pfäffikon SZ, sind seit 25 Jahren im SEV organisiert. Der Präsident dankte allen Jubilaren und wünschte ihnen für die Zukunft alles Gute.

Kassier Daniel Purtschert präsentierte eine ausgeglichene Jahresrechnung und beantwortete die Fragen kompetent. Die Versammlung nahm die Jahresrechnung und das Budget 2012 an. Der Vorstand konnte mit zwei neuen Mitgliedern, Andreas Künzli und David Brüttsch, in der GPK erweitert werden. Weil immer mehr Kollegen

der Wagenreinigung im RPV Zürich organisiert sind, ist es wichtig, dass diese Kollegen einen kompetenten Ansprechpartner haben. Dieser wurde mit José Antonio Leis gefunden.

Das Thema Mitgliederbeitragerhöhung des SEV wurde sehr eifrig und kontrovers diskutiert. Die Mitglieder stimmten einer Beitragserhöhung von 2 Franken nur zu, wenn der Vollzugskostenbeitrag (Solidaritätsbeitrag) im GAV ebenfalls erhöht wird.

In den Mitteilungen wurde auf die Möglichkeit hingewiesen, Movendokurse zu besuchen.

Dass die Kollegen der Ablosung noch immer keine Jahreseinteilung haben, ist nicht befriedigend und noch immer in den Verhandlungen.

In seinem Jahresbericht wies der Präsident u.a. auf das neue Lohnsystem Toco mit seinen Problemen bei der Umsetzung hin. Zentrales

Thema war aber seine Feststellung, dass der Umgang und die Zusammenarbeit unter den Kollegen teils sehr schlecht sind. Kollegen, die neue Funktionen übernehmen wollen, werden geschnitten. Man hilft ihnen nicht, und teilweise wurden sie gemobbt, bis sie sich zurückzogen. Es ist nicht nur der Leistungsdruck, der krank macht, sondern auch der gegenseitige Umgang. Der Präsident appellierte, dass wir gegenseitig Respekt haben müssen, egal welcher Nationalität und Funktion jemand ist. «Wie wir miteinander umgehen ist kein Führungsproblem, sondern wird von uns gesteuert.» In der anschliessenden heftigen Diskussion gab es sehr unterschiedliche Meinungen. Einige sahen das Problem ähnlich wie vom Präsidenten beschrieben. Andere sahen die mangelnde Zusammenarbeit als ein Führungsproblem.

Gebi Hutter

■ Unterverband RPV

«Auch in Zukunft braucht es Rangierpersonal»

An der Rangiertagung 2012 nahmen 55 Kollegen und 6 Gäste teil. Zu Ehren des verstorbenen Kollegen Josef Zurfluh nahm die Versammlung in einer Schweigeminute Abschied.

SBB-Personalchef Markus Jordi erläuterte in verständlicher Sprache die Zukunft des Rangierberufs bei den Divisionen Infrastruktur und Cargo. Mit klaren Aussagen erklärte er die Prozesse RB/Cargo mit Ausführungen und Beispielen. Für die Zukunft müssten die Prozesse standardisiert werden, dies für eine optimale Verkehrsentwicklung des Güterverkehrs mit den Rangierbahnhöfen. Vor allem müssten die Rahmenbedingungen entwickelt werden und die Trassenpreise angepasst und eine enge Zusammenarbeit mit den Kunden essenziell durchgeführt werden. Alle strategischen Entscheide und Veränderungen

der Kunden und EVU hätten einen direkten Einfluss auf die Anzahl Rangierbahnhöfe. Ebenso werde SBB Cargo das Kernnetz anpassen (WLW/KV). «Auch in Zukunft braucht es Rangierpersonal», sagte Markus Jordi.

Hanspeter Eggenberger informierte über die neueste Entwicklung zur Zentralisierung P-ZV und die Optimierung P-OP-ZV (Personalbeurteilung). Die Gäste der Peko erläuterten ihre Tätigkeiten im Amt. So wies Thomas Probst darauf hin, dass es bei der Reorganisation SBB Cargo noch keine Aussage gibt, dass die Mitarbeitenden sich bewerben müssen. Die Peko hat die schriftliche Zusage, dass bei Stellenverlust oder Wechsel der Lohn und die Garantie gleich bleiben.

Die Rangiertagung 2013 findet am 6. April wieder im Hotel Krone in Aarburg statt.

Bruno Kirchofer

www.sev-online.ch

■ TS Zürich

Eine Vakanz im Vorstand ist noch zu besetzen

Präsident Daniel Huber durfte Ende März 31 Mitglieder zur Mitgliederversammlung in Dietikon begrüssen. Die üblichen Traktanden und die Abstimmungen zu den Sachgeschäften erfolgten zügig. Die Änderungen im Geschäfts- und Finanzreglement nahm die Versammlung diskussionslos an. So wurden das Wahlverfahren und der Einsatz der GPK klar definiert. Der letzte Beisitzer Hansruedi Sigrist konnte nach diesem Abstimmungsergebnis offiziell aus dem Vorstand entlassen werden. Neu besteht der Vorstand nur noch aus fünf Mitgliedern, wobei noch eine Vakanz besteht: Gesucht wird ein Präsident oder ein anderes Vorstandsmitglied (Rochade). Zum Vertrauensmann für Zürich-Mülligen wählten die Versammelten Reto Ciprian und für Zürich-Herdern Stefano Zbinden. An der Delegiertenversammlung TS vertreten Daniel Huber und

Sandro Kälin die Sektion. Im Weiteren stellte sich Urs Keller spontan als Delegierter im Gewerkschaftsbund des Kantons Zürich zur Verfügung. Die Versammelten erhoben sich zu Ehren des am 25. Januar im 51. Altersjahr verstorbenen Kollegen André Bögli. Er hat im Reparaturcenter Zürich-Altstetten als Instandhaltungskordinator gearbeitet.

Wegen des guten SBB-Jahresergebnisses erhalten alle Mitarbeitenden eine Prämie von 200 Franken und zusätzlich 50 Franken für die Teamanlässe. Die Versammelten stellen sich gegen die überrienen Abbaupläne bei Cargo und unterschreiben die Petition des SEV.

Erwin Schwarb, Präsident Stiftungsrat PK (Pensionskasse) SBB, brachte die neusten Fakten zur PK. So sei diese auf dem Weg der Besserung. Allerdings könnten die Sanierungsmassnahmen noch

während längerer Zeit nicht aufgehoben werden. Die Unterdeckung (521 Mio.) liege aktuell bei 98,5 Prozent. Per 1. Oktober 2012 würden der technische Zinssatz und der Umwandlungssatz gesenkt. Gleichzeitig werde eine Rückstellung von 300 Millionen Franken aufgelöst und an die Versicherten verteilt.

Geehrt werden konnten 15 Mitglieder für 25 und 3 Mitglieder für 40 Jahre SEV-Treue. Das Mitglied Erwin Bürgisser stellte der Versammlung als Beauftragter den Personalfonds SBB vor. Die Stiftung unterstützt Mitarbeitende und Pensionierte in finanziellen Notlagen. Insbesondere bei hohen Arztrechnungen, Ausbildungskosten der Kinder und weiteren finanziellen Engpässen. Seit dem 1. Dezember 2011 finanziert die Stiftung auch einen Rabatt von 20 Prozent auf das gesamte Ferienangebot der Reka.

Peter Hügli

■ EFFVAS

Ein gelungener Anlass

Zur diesjährigen Delegiertenversammlung der Eisenbahner Foto-, Film- und Videoamateure der Schweiz EFFVAS hatten die Oltener Kolleg/innen ins schöne Zentrum der Stadt Olten eingeladen. Anlässlich des Begrüssungsapéros auf dem Dach des Stadthauses war von Stadtrat Peter Schafer einiges über die Stadtgeschichte Olten zu erfahren. Bei einer Führung durchs Historische Museum Olten erläuterte Historiker Peter Kaiser viele Hintergründe zu Autoren und Werken, die im Rahmen der Ausstellung «Fotografie der Gegenwart am Jurasüdfuss» ausgestellt waren. Dieser Blick hinter die Kulissen war sehr interessant. Abends fand umrahmt vom Nachtessen im Hotel Astoria die Preisverleihung der Nationalen Film- und Fotowettbewerbe statt. Viele strahlende Gesichter durften Medaillen, Diplome oder Urkunden entgegennehmen und die Früchte ihrer Arbeit ernten. Es gab viele wunderbare Bilder zu betrachten. Herzliche Gratulation an alle Gewinner/innen.

Während die Gäste am Sonntagmorgen die Stadt zu Fuss erkundeten und von einem kompetenten Stadtführer weitere Informationen über die Stadt Olten erfuhren, tagten im Hotel Astoria die Delegierten. Nebst der Wiederwahl sämtlicher Zentralvorstandsmitglieder galt es, über Änderungen beim Portfolio- und beim Filmreglement zu beraten. Beide Änderungen wurden mit grossem Mehr angenommen. Das Filmreglement wurde so abgeändert, dass jeweils ohne grossen Aufwand den sich stets wandelnden technischen Bedingungen Rechnung getragen werden kann.

Der Schlusspunkt der Delegiertenversammlung war im Kunstmuseum Olten. Gemeinsam betrachteten die Teilnehmenden den letzten Ausstellungszyklus der Wanderausstellung «Deescha wü!?» und lösten die gelungene Ausstellung mit einem Apéro würdig auf.

An dieser Stelle ein herzliches Dankeschön an alle an der Organisation der DV sowie der Wanderausstellung Beteiligten.

Ursula Arm

■ SVSE Schach

Oswald Bürgi verteidigt seinen Schweizer-Meister-Titel souverän

Vom 19. bis 22. April fand in Lugano die Schach-Einzelmeisterschaft der Eisenbahner statt. Das Hotel Ceresio bot optimale Verhältnisse.

In der Kategorie A wurden sieben Runden gespielt; Die Kategorie B startete einen Tag später zu einem Fünfrunden-Turnier. Mit sechs Siegen und einem Remis verteidigte Oswald Bürgi seinen Schweizer-Meister-Titel

souverän. In der Kategorie B gewann Daniel Zurbuchen.

Ranglistenauszug: Kategorie A:

1. Oswald Bürgi, ESC Etzel, 2. Matthias Frey, ESV Basel, 3. Markus Riesen, SE Bern. **Kategorie B:** 1. Daniel Zurbuchen, ESV Thun, 2. Gabriele Todeschini, UFS Ticino, 3. Otto Gessner, UFS Ticino.

Edgar Fuchs



Die Erstplatzierten Kategorie A (v. l.): Mathias Frey, Oswald Bürgi, Markus Riesen.



Die Erstplatzierten Kategorie B (v. l.): Gabriele Todeschini, Daniel Zurbuchen, Otto Gessner.

Sektionen

11. Mai
18.30 Uhr, Biel, Aula BF Biel «Terminal B», am Walseerplatz

■ **SBV Arc Jurassien**
Frühlingsversammlung

Patrick Rouvinez, Leiter SEV Versicherungen Lausanne, wird zu Gast sein. Nach der Versammlung wird ein Essen serviert. Anmeldung nötig an René Zürcher, arcjurassien@sbv-online.ch.

14. Mai
8.30 Uhr, Erstfeld, Hotel Frohsinn

■ **LPV Erstfeld**
Sektionsversammlung

Als Gast begrüßen wir Dominik Baumberger, LPV-Ressortleiter Cargo. Die weiteren Themen sind der Traktandenliste zu entnehmen, die in den Depots aufgelegt ist.

25. Mai
18.45 Uhr, Rüti ZH, Hof von August Roos, Moos 1

■ **SBV Rapperswil-Glarus**
Abschlussversammlung

Wie im letzten Jahr bereits angekündigt, wird sich unsere Sektion per 30. Juni 2012 auflösen. Der Vorstand lädt deshalb alle Mitglieder herzlichst zur letzten Versammlung ein. Auf euer zahlreiches Erscheinen freuen wir uns bereits jetzt. Für reichlich Speis und Trank sowie den Shuttle-Service vom und zum Bahnhof Rüti ist gesorgt.

30. Mai
17 Uhr, Nidau, Genohalle, Genossenschaftsstrasse 18

■ **ZPV Biel**
Generalversammlung

Kommt zahlreich, auch die pensionierten Kollegen sind herzlich willkommen. Nebst der Versammlung trinken wir zusammen ein Glas. Weitere Infos siehe Website. Traktanden und Protokoll sind im Lokal ausgehängt, wurden den Aktiven per E-Mail zugestellt oder sind erhältlich bei denis.babey@gmail.com. @ http://zpvbielbienne.ch

4. Juni
19.15 Uhr, Aarau, Restaurant Einstein

■ **SBV Aarau-Solothurn**
Jahresversammlung

Als Gast begrüßen wir den Aargauer Regierungsrat Urs Hofmann. Anmeldung beim Leiter Region bis 14. Mai unerlässlich. E-Mail intern: U146963 oder aarasolothurn@sbv-online.ch.

Sektionen VPT

23. Mai
(Verschiebedatum: 20. Mai)

■ **VPT RBS, Pensionierte**
Wanderung im Zürcher Oberland

Wanderung von Oberschlatt nach Kollbrunn via Tüüfels-Chilen; zirka 3½ Stunden, +100/-250m. Wanderstöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Solothurn ab 7.02 Uhr direkt nach Winterthur, Bern ab 7.02 direkt nach Winterthur. Kaffehalt und weiter mit Postauto 9.43 Uhr bis Oberschlatt. Rückreise ab Kollbrunn 16.04 Uhr. Anmeldung bis Montagmittag, 21. Mai, an Bernhard Blaser, 031 911 24 27.

24. Mai

■ **VPT Appenzellerland, Gruppe Pensionierte**
Wanderung Kleine Stoss (Wallfahrt)

Treffpunkt ab 10 Uhr Café Böhli, Gais. Wanderung Gais-Stoss (Wanderung kann auch abgekürzt werden). Zirka 12.30 Uhr Mittagessen im Restaurant Sternen (Haltestelle Schachen). Anmeldung bis 19. Mai an Walter Rusch, 071 794 12 01 (Beantworter). Diese Wanderung findet bei jeder Witterung statt.

29. Mai
19.45 Uhr, Château-d'Ex, Bahnhofbuffet

■ **VPT GoldenPass**
Frühlingsversammlung

Alljährliche Frühlingsgeneralversammlung. Traktanden siehe Aushänge. Alle aktiven und pensionierten Mitglieder sind herzlich eingeladen.

13. Juni

■ **VPT RBS, Pensionierte**
Voranzeige: Pensioniertenreise

Der Ausflug führt ins Greyerzerland mit Besichtigung der Maison Cailler in Broc und wird unvergesslich bleiben. Detaillierte Informationen sind der persönlichen Einladung zu entnehmen. Reiseleiter: Hansruedi Affolter, Fischrainweg 3, 3048 Worblaufen.

Pensionierte

15. Mai
11.02 Uhr (Bus nach Heimenschwand), Thun, Bahnhof

■ **PV Bern**
Frühlingswanderung ins Grenzgebiet zwischen dem Emmental und dem Berner Oberland

Leichte Wanderung ohne Aufstiege; zirka 2 Stunden. Verpflegung (zirka 14 Uhr) im Restaurant Bären in Süderen. Langenthal ab 9.49 Uhr, Herzogenbuchsee ab 9.54, Burgdorf ab 10.07 (via Bern), Bern ab 10.34, Langnau ab 10.07, Konolfingen ab 10.34. Süderen Oberei ab 15.19, Thun an 15.55 Uhr. Anmeldung bis spätestens 12. Mai an Andreas Lüthi, Burgdorfstrasse 4b, 3550 Langnau, luethi_4b@bluewin.ch oder 034 402 32 70.

16. Mai
14.30 Uhr, Hasle-Rüegsau, Restaurant Sonne

■ **PV Bern**
Frühlingsversammlung

Ständerat Hans Stöckli wird Interessantes aus dem Ständerat berichten. Anschliessend Zvieri, offeriert aus der Sektionskasse. Der Männerchor umrahmt die Versammlung mit Liedern. Partner/innen sind herzlich willkommen. Bern ab 13.20 oder 13.50 Uhr (S4/44) direkt nach Hasle-Rüegsau.

22. Mai
14.15 Uhr,
Luzern,
Hotel Anker

■ **PV Luzern**
Frühjahrsversammlung

Nach Behandlung der ordentlichen Geschäfte erfahren wir Neues aus dem SEV. Ferner folgen detaillierte Infos über unseren Jubiläumsausflug nach Murten. Wir ehren Kollegen/innen mit 25, 40 und 50 Jahren Mitgliedschaft. Präsident und Sekretär nehmen Anmeldungen der persönlich eingeladenen Jubilare gerne entgegen. Musikalische Umrahmung durch Karl Blum mit dem Schwyzerörgeli. Die Partnerinnen und Partner sind herzlich willkommen.

24. Mai
11 Uhr,
Goldau,
Restaurant
Schützenhaus
(Treffpunkt:
zwischen 10.45
und 11.15 Uhr,
Bahnhofkiosk
Goldau)

■ **Pensioniertes Zugpersonal – Gottardisti**
Jahrestreffen 2012

In einem zehnmütigen Spaziergang oder mit dem Bus bis Tierpark erreichen wir das Restaurant. Dort gibts einen Apéro und ein Mittagessen mit Dessert und Kaffee Corretto Grappa (Preis 40 Franken). Anmeldungen bitte bis spätestens 16. Mai an Thaddeus Galliker, Rossbergstrasse 12B, 6410 Goldau, 041 855 28 22, thadde.galliker@gmail.com.

24. Mai
14 Uhr,
Silenen,
Restaurant
Bahnhof

■ **PV Uri**
Frühlingsversammlung

Die Traktandenliste der Versammlung und das Programm der Sektionsreise vom 13. Juni ins «Brenscino» wurden allen Mitgliedern zugestellt. Ein Fachmann informiert über den aktuellen Stand der Neat. Anmeldung für die Sektionsreise bis 31. Mail unter 041 885 11 15 oder Anmeldetalon an der Frühlingsversammlung abgeben.

30. Mai
14.15 Uhr,
Schänis,
Restaurant
Bahnhof

■ **PV Glarus-Rapperswil**
Frühlingsversammlung

An unsrer Frühlingsversammlung wird uns Andreas Bieniok, Leiter öV im Kanton St. Gallen, über die zukünftigen Pläne im öV rund um den Obersee informieren. Anschliessend gibt es den üblichen Schäniser Zvieri.

30. Mai

■ **PV Ticino**
Ausflug Arona – Stresa

Frühlingsausflug in den Piemont, Besuch der Städtchen Stresa und Arona am Ufer des Lago Maggiore. In Stresa besichtigen wir den Parco Pallavicino. Mittagessen im Restaurant San Carlo in Arona. Preis alles inbegriffen 60 Franken. Weitere Infos und Anmeldung bei Biagino Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso, 091 825 85 83.

4. Juni
(geändertes
Datum gegen-
über Jahres-
programm)

■ **PV Bern**
Besichtigung Schokoladefabrik

Bern ab 8.09 Uhr. Besichtigung der Schokoladefabrik Cailler in Broc um 10 Uhr. Mittagessen in Broc: Tagesteller CHF 17. Am Nachmittag mit Postauto über den Jaunpass. Bern an 16.20 Uhr. Anmeldung bis 28. Mai an Präsident Erwin Gugger, 031 791 18 83, e.gugger@zapp.ch (die Platzzahl ist beschränkt).

13. Juni

■ **PV St. Gallen**
Voranzeige Ausflug Rigi

Der diesjährige Ausflug führt auf die Rigi. Mit der Einzahlung von 40 Franken ist man angemeldet. Denkt an die Spesen! Statt bar bitte über Bankresp. PC-Konto überweisen. Anmelde-schluss: 25. Mai. Der Vorstand hofft auf eine grosse Teilnehmerschar und schönes Wetter.

**23. Juni bis
7. Juli**

■ **PV Ticino**
Ferien am Meer 2012
Hotel Punta Nord****
Torre Pedrera-Rimini

Im Preis inbegriffen: Carreise und Vollpension; Doppelzimmer: CHF 1 300, Einzelzimmer (Zahl beschränkt): CHF 1 550. Weitere Infos und Anmeldung bei Kollege Biagino Gioli, I Fracc 3, 6513 Monte Carasso, 091 825 85 83.

Sport und Kultur

12. Mai
Bern, Bahnhof,
Treffpunkt

■ **EFFVAS, Sektion Bern**
Fotoausflug

Fotoausflug zum Thema «fliessend». Infos unter www.effvasbern.ch.

16. Mai
19 Uhr, Basel,
Clublokal

■ **EFFVAS, Sektion Basel**
HDR-Fotos

Was sind HDR-Fotos und wie funktioniert das? Unter der Leitung von Peter.

16. Mai

■ **ESC Winterthur**
Damenwanderung T1

Winterthur ab 7.35 Uhr, Weinfelden ab 8.02 Uhr nach Tägerwilen Dorf. Winterthur an voraussichtlich 18.23 Uhr. Wanderroute: Tägerwilen Dorf nach Berlingen, Dauer 3½ Stunden, flach. Mittagessen im Seehotel Schiff, Mannenbach. Anmeldung bis spätestens 12. Mai an Elsbeth Flach, alte Tösstalstrasse 22a, 8487 Rämismühle, 052 383 31 11, 079 713 82 13 (unterwegs).

19. Mai
10.05 Uhr,
Münsingen,
Bahnhof

■ **EFFVAS**
Photo Münsingen

Wir treffen uns zum gemeinsamen Besuch. Anmeldung bis 15. Mai bei christen_oftringen@freesurf.ch.

19. Mai

■ **EFFVAS, Sektion Brig**
Fototag

Infos bei npl.catalano@bluewin.ch.

20. Mai

■ **ESV Rheintal-Walensee**
Traditionelles Familienklettern im Sarganserland

Weitere Informationen und Anmeldung bei Tin Frehner, 081 723 64 67, 051 222 59 38, tin.ursi@bluewin.ch, www.esv-rhw.ch

20. Mai
8 Uhr,
Schaffhausen,
Bahnhofbuffet

■ **EWF Herisau**
Randenwanderung
*Gemeinschaftstour mit
ESV Schaffhausen*

Mit dem Bus nach Sommerwies. Wanderroute: Chlosterfeld, Buchberghütte, Birch, Geissberg. Wanderzeit 3 bis 4 Stunden. Mittagsverpflegung in der Buchberghütte aus dem Rucksack (eventuell Grillieren) oder Selbstbedienung vom Hüttenwart. Rückfahrt ab Schaffhausen um 16.21 Uhr. Anmeldung (EWF) bis 17. Mai an Beat Frei, 071 352 61 67, www.ewf-herisau.ch

24. Mai
19 Uhr, Bern,
Falkenplatz 9

■ **EFFVAS, Sektion Bern**
Bildbesprechung

Bildbesprechung der Aufnahmen vom gemeinsamen Ausflug.

24. Mai

■ **ESC Basel, Ski und Bergsport Krokus**
Wanderung Niedermühlern-Kaufdorf

Route: Niedermühlern (829 m), Büttschelegg (1032 m), Hasli (867 m), Kaufdorf (534 m); zirka 3½ Stunden. Rucksackverpflegung, keine Grillstelle, bei schlechtem Wetter Mittagessen im Restaurant. Basel ab 7.59 Uhr, Bern ab 9.06 Uhr, Köniz ab (Bus) 9.18 Uhr, Niedermühlern Baumgärtli an 9.40 Uhr. Rückfahrt ab Kaufdorf XX.27, XX.57. Anmeldung bis 21. Mai an Edi Gerber, Eichmatt 7, 3308 Grafenried, 031 767 76 33.

24. Mai
8.52 Uhr,
Thun,
Bahnhofplatz

■ **EWF Herisau**
Leichte Wanderung in der Umgebung von Thun

St. Gallen ab 6.11 Uhr, Bern an/ab 8.28/8.34 Uhr. Leichte Wanderung ab Amsoldingen via Hohlinde, Strättligurm nach Thun. Wanderzeit 4½ Stunden (+/-350 m). Rucksackverpflegung. Rückfahrt Thun ab 16.04 Uhr. Anmeldung bis 22. Mai an Rolf Vogt, 027 346 11 94, www.ewf-herisau.ch

<p>25. Mai</p>	<p>■ ESC Winterthur Orchideenwanderung in der Ruinaulta</p>	<p>Winterthur ab 6.52 Uhr, Zürich ab 7.37 Uhr nach Valendas-Sagogn und zurück ab Versam-Safien. Winterthur an 18.03 Uhr. Wanderzeit etwa 4½ Stunden, +/-450 m. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 23. Mai an Tourenleiter Hansruedi Aebersold, 052 242 59 80, 079 794 38 19 oder hr.aebersold@hispeed.ch.</p>	<p>5. Juni</p>	<p>■ ESC Winterthur Wanderung T2 Val Meltger-Ruina Belfort-Tiefencastel</p>	<p>Ab St. Cassian über die Hängebrücke nach Briez zur Ruina Belfort und der Albula entlang nach Tiefencastel; 4½ Stunden, +400/-850 m. Rucksackverpflegung. Wanderausrüstung, Stöcke empfehlenswert. Billette nach St. Cassian PTT via Chur, retour ab Tiefencastel via Thusis. Winterthur ab 6.58 Uhr, Zürich ab 7.37 Uhr, Winterthur an 19.03 Uhr. Anmeldung bis 3. Juni an Hansueli Fräfel, 044 272 82 96, elfraefel@bluewin.ch. @ www.escw.ch</p>
<p>25. Mai</p>	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Bergtour T2: Fridlispietz</p>	<p>Aufstieg ab Oberurnen über Bergli auf den Fridlispietz (1735 m) Überschreitung Fridlispietz, Abstieg über Lohegg nach Oberurnen, zirka 6 bis 7 Stunden, zirka +/-1300 m. Variante: Ab Lohegg über Stattboden, Dürrenbüchel, Alp Trepsen, Schwarzenegg nach Innerthal. Anmeldung bis Vorabend bei Dänu Kaiser, daniel.kaiser@bluemail.ch, 079 937 86 92, 055 410 59 69. @ www.esv-rhw.ch</p>	<p>5. Juni</p>	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Bergtour T2: GTA-Test</p>	<p>Es dauert nicht mehr lange bis zum Start des GTA. Höchste Zeit, die eigene Form mit einer zünftigen Bergtour zu testen. Genaue Route noch nicht bekannt. Weitere Informationen und Anmeldung bei Christian Haupt, 081 302 26 41 oder 078 674 23 73, christian.haupt@sunrise.ch. @ www.esv-rhw.ch</p>
<p>28. Mai</p>	<p>■ ESV Luzern Familienwanderung</p>	<p>Abfahrt in Luzern um 8.00 Uhr; Rückkehr um 19.00 Uhr. Wanderung: Frutigen-Hängebrücke Hohstalden-Frutigen, zirka 4½ Stunden. Verpflegung im «Hängebruggbeizli». Anmeldung bis 24. Mai auf der Website. Auskunft über die Durchführung am Vorabend zwischen 18 und 20 Uhr bei Thomas Vonäsch 079 327 27 63. @ www.esv-luzern.ch</p>	<p>6. Juni 8.55 Uhr, Schaffhausen, (Busterminal)</p>	<p>■ EWf Herisau Sauschwänzlebahn</p>	<p>Bus ab Schaffhausen 9.02 Uhr nach Barga. Wanderung in total 4½ Stunden (+/-450 m) via Neuhaus nach Blumberg, Bahnfahrt nach Weizen und Wanderung nach Schleithelm. Kosten 12.50 Euro für Bahnfahrt. Mittagessen aus dem Rucksack oder im Restaurant bei Blumberg Zollhaus. Euro und ID mitnehmen. Anmeldung (wegen Reservation Dampfzug) bis 30. Mai an Werner Nef, 071 855 37 66, w.nef-adami@bluemail.ch. @ www.ewf-herisau.ch</p>
<p>30. Mai</p>	<p>■ ESC Winterthur Voralpine Wanderung vom Toggenburg ins Linthgebiet</p>	<p>Von Ebnat-Kappel über Eich, Oberbächen, Breitenau, Wielisch nach Rieden. Verpflegung in der Alpwirtschaft Oberbächen. Wanderausrüstung, T1, 4 Stunden, +600/-500 m. Billette nach Ebnat-Kappel, retour ab Rieden Post via Uznach. Zürich ab 8.09 Uhr, Winterthur ab 8.37 Uhr, Wil ab 9.02 Uhr; Winterthur an 17.26 Uhr. Anmeldung bis 28. Mai an Hansueli Fräfel, 044 272 82 96, elfraefel@bluewin.ch. @ www.escw.ch</p>	<p>16. und 17. Juni 8.07 Uhr, Schwende (AI)</p>	<p>■ EWf Herisau Wanderung Jägerpfad Hundstein</p>	<p>Leichte Bergwanderung, Zahme Gocht, Alp Sigel, Jägerpfad (evtl. Marwees), Hundsteinhütte (Halbpension), Hundstein oder Freiheit und Abstieg nach Brülisau. Rucksackverpflegung. Anmeldung und Auskunft bis 23. Mai bei Hans Diem, 071 351 66 37. @ www.ewf-herisau.ch</p>

TOTENTAFEL

Achermann Josefina, Witwe des Alois, Toffen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Bern.

Albrecht Hans, pensionierter Lokomotivführer, Luzern; gestorben im 89. Altersjahr. PV Luzern.

Aregger Lydia, Witwe des Josef, Birsfelden; gestorben im 82. Altersjahr. PV Basel.

Bärtsch Eugen, pensionierter Lokomotivführer, Chur; gestorben im 81. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Berchtold Beda, pensionierter Zugführer, Samen; gestorben im 81. Altersjahr. PV Luzern.

Curtet Bernard, pensionierter Fahrdienstleiter, Genf; gestorben im 66. Altersjahr. PV Genève.

Eichenberger Werner, pensionierter Bahnmeister, Konolfingen; gestorben im 92. Altersjahr. PV Luzern.

Frei Kurt, pensionierter Lokomotivführer, Suhr; gestorben im 91. Altersjahr. PV Aargau.

Glanzmann Max, pensionierter Betriebsbeamter, Luzern; gestorben im 94. Altersjahr. PV Luzern.

Graf-Klee Margrit, Witwe des Willy, Münchwilen TG; gestorben im 96. Altersjahr. PV Thurgau.

Gretener Nina, Witwe des Leonz, Luzern; gestorben im 85. Altersjahr. PV Luzern.

Günthard Rudolf, pensionierter Rangiermeister, Regensdorf; gestorben im 85. Altersjahr. PV Zürich.

Hägi Oskar, pensionierter Betriebsbeamter, Zug; gestorben im 96. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Harlacher Karl, pensionierter Gruppenchef, Bülach; gestorben im 85. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Hofer Eugen, pensionierter Sekretär, Olten; gestorben im 93. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Hofer Fritz, pensionierter Dienstchef, Grosshöchstetten; gestorben im 85. Altersjahr. PV Bern.

Hug-Gaus Pia, Witwe des Pius, Gossau SG; gestorben im 73. Altersjahr. PV St. Gallen.

Iseli Paul, pensionierter Schienen- traktorführer, Matten bei Interlaken; gestorben im 85. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Ketterer Willy, pensionierter Spezialhandwerker, Basel; gestorben im 64. Altersjahr. PV Basel.

Kläfiger Peter, pensionierter Lokomotivführer, Erstfeld; gestorben im 81. Altersjahr. PV Uri.

Kull Elisabeth, Witwe des Hans, Scherz; gestorben im 87. Altersjahr. PV Aargau.

Leuenberger Andreas, Sisikon; gestorben im 56. Altersjahr. VPT Schwyz.

Meier Jean, pensionierter Schienen- traktorführer, Bülach; gestorben im 89. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Nydegger Hanspeter, pensionierter Hausmeister, Bern; gestorben im 64. Altersjahr. PV Bern.

Pauli Gertrud, Witwe des Ernst, Schriesheim; gestorben im 86. Altersjahr. PV Bern.

Roth Max, pensionierter Lokomotivführer, Herisau; gestorben im 92. Altersjahr. VPT Südostbahn.

Schaulin Rosa, Witwe des Ernst, Arlesheim; gestorben im 96. Altersjahr. PV Basel.

Schnegg Fritz, pensionierter Stationsvorstand, Reiden; gestorben im 85. Altersjahr. PV Luzern.

Schwaller Beat, pensionierter Rangiermeister, St. Gallen; gestorben im 95. Altersjahr. PV St. Gallen.

Schweizer Armin, pensionierter Betriebsinspektor, Luzern; gestorben im 92. Altersjahr. PV Luzern.

Seifert Jakob, pensionierter Vorstand, Bever; gestorben im 92. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Senti Christian, pensionierter Gruppenchef, Zürich; gestorben im 84. Altersjahr. PV Zürich.

Sommerau Erwin, pensionierter Lokomotivführer, Chur; gestorben im 82. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Stämpfli Ernst, pensionierter Technischer Assistent, Landquart; gestorben im 87. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Stehlin Josef, pensionierter Stellwerkbeamter, Binningen; gestorben im 97. Altersjahr. PV Basel.

Steiner Hans, pensionierter Fahrdienstleiter, Port; gestorben im 80. Altersjahr. PV Biel.

Suter Oskar, pensionierter Sektionschef, Ittigen; gestorben im 79. Altersjahr. PV Bern.

Trachsler Hans Heinrich, pensionierter Stationsvorstand-Stellvertreter, Hedingen; gestorben im 71. Altersjahr. PV Zürich.

Zumbühl Hans, pensionierter Zugführer, Beinwil am See; gestorben im 81. Altersjahr. PV Aargau.

PERSONALKOMMISSIONEN INFRASTRUKTUR: NACHWAHLEN 2012

Die Wahlkommission Infrastruktur beschliesst auf dem Korrespondenzweg:

1. Von den eingegangenen Kandidaturen wird Kenntnis genommen.
2. Mangels fristgerecht eingereichter Unterschriften gemäss Ziffer 12 Anhang 10 GAV SBB ist der bei der SBB für die PeKo Infrastruktur eingereichte Wahlvorschlag Hans Schmid nicht zustande gekommen.
3. Nachfolgende Wahlvorschläge sind gültig, für den zu besetzenden Sitz werden schriftliche Wahlen durchgeführt:

a. PeKo Infrastruktur:

- Czekalla Daniela, I-ET-EN-AMM-UL (Vorschlag: eigene Liste)
- Engel Denise, I-PJ-ROT-FSK-FL1 (Vorschlag: SEV)
- Lanini Giuseppe, I-AT-UEW-RSD-FB-TEC (Vorschlag: SEV)

4. Nachfolgende Wahlvorschläge sind gültig, die Vorgeschlagenen sind in stiller Wahl gewählt:

a. PeKo I-B-RME, garantierter Sitz RB Däniken:

- Windisch Roland, I-B-RME-BSRB-RBDK (Vorschlag: SEV)

b. PeKo I-B-ROT:

- Berisha Rexhep, I-B-ROT-RBL-RG2 (Vorschlag: SEV)

c. PeKo I-ESP-EI/LOG/PBT:

- Aeschlimann Ramona, I-ESP-KEK-KDL-SEF (Vorschlag: SEV);
- Isler Max, I-ESP-EI-SIT-SAL (Vorschlag: SEV)

PREIS FÜR DIE FORSCHUNG IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Anlässlich ihres 75-jährigen Bestehens lanciert die Litra (Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr) einen Preis für Bachelor- und Master-Arbeiten, die sich dem öffentlichen Verkehr widmen. Mit dem Preis sollen Studierende motiviert werden, sich mit Fragen der Mobilität auseinanderzusetzen. Weitere Ziele sind das Generieren neuer Denkanstösse für die Mobilität der Zukunft und der Austausch zwischen Forschung und Praxis. Der öffentlichen Verkehr ist in Zukunft mit grossen Herausforderungen konfrontiert: das wirtschaftliche und demografische Wachstum erhöht die Mobilitätsnachfrage. Im Bereich der beschränkt verfügbaren öffentlichen Finanzen besteht zwischen den einzelnen staatlichen Aufgaben ein Verteilungskampf. Auch muss den ökologischen Aspekten Rechnung getragen werden. Für seine Weiterentwicklung benötigt der öv eine solide wissenschaftliche Basis und neue Denkanstösse. Die Litra wird in der Regel jährlich für vier Arbeiten je ein Preisgeld von je 3000 Franken ausrichten. Die prämierten Arbeiten sollen mit kreativen und neuen

Ideen für die Mobilität, schwergewichtig den öffentlichen Verkehr, aufwarten. Der Bogen ist breit gespannt: es können Arbeiten eingereicht werden, die an den Eidgenössischen Technischen Hochschulen, an den Schweizer Universitäten und an Fachhochschulen mindestens mit der Note «gut» bewertet wurden. Die Themenvielfalt des Preises widerspiegelt sich im öffentlichen Verkehr, der von verschiedenen Ebenen beeinflusst und bestimmt wird.

Nebst der Honorierung der wissenschaftlichen Arbeit will die Litra den Studierenden den Austausch zwischen Forschung und Praxis erleichtern. Nach Möglichkeit sollen die künftigen Preisträger ihre Ideen einem breiteren Publikum präsentieren können, sei es den Verantwortlichen des öffentlichen Verkehrs oder auch den Entscheidungsträgern in der Politik. Die Eingabefrist der ersten Preisrunde ist auf den 4. Juli 2012 festgesetzt. Alle weiteren Informationen zum Prix Litra wie die Teilnahmebedingungen oder das Reglement sind auf der Website der Litra abrufbar: www.litra.ch *mgt.*

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich.

ISSN 1662-8454

Auflage: 31 368 Ex. (Gesamtauflage 46 039 Ex.), WEMF-beglaubigt 6.12.2011

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, 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; www.solprint.ch. Ein Unternehmen der AZ Medien AG

Die nächste Ausgabe von *kontakt.sev* erscheint am 24. Mai 2012.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 16. Mai 2012, 8 Uhr (17.5. Auffahrt)
Inserateschluss: 14. April 2012, 10 Uhr

goldenpass 

GoldenPass erbringt zwischen dem Berner Oberland und der Waadtländer Riviera wichtige Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr sowie im touristischen Ausflugsverkehr.

Zur Verstärkung unseres Teams suchen wir ab sofort oder nach Vereinbarung eine(n)

Kauffrau/Kaufmann öffentlicher Verkehr in Gstaad (100%)

Ihre Aufgaben:

- Sie beraten unsere Kundinnen und Kunden und verkaufen das gesamte Bahnangebot des In- und Auslandes, Pauschalreisen der verschiedenen Reiseanbieter und übernehmen auch andere Tätigkeiten wie Gepäckabfertigung, Geldwechsel sowie Buchhaltung.

Ihr Profil :

- Sie haben eine abgeschlossene Lehre als Kaufmann/Kauffrau öffentlicher Verkehr, Bahnbetriebsdisponent/in oder gleichwertig.
- Sie sind kundenorientiert, zeigen Initiative und legen Wert auf ein gepflegtes Auftreten.
- Sie sprechen deutsch und haben sehr gute Französisch- und Englischkenntnisse.
- Sie lieben eine abwechslungsreiche Arbeit im Verkauf und im Kundendienst.
- Unregelmässigen Dienst erachten Sie als eine Chance zum Planen Ihrer Freizeit
- Sie suchen einen attraktiven Arbeitsplatz in einer Region mit zahlreichen Möglichkeiten zum Ausüben von Sommer- und Wintersportarten.

Arbeitsort: Gstaad und Umgebung

Dann sind Sie vielleicht unser(e) zukünftige(r) Mitarbeiter(in).

Für weitere Auskünfte steht Ihnen Herr Walter Schläppi, Leiter des Bahnhofs Gstaad/Schönried, ☎ 033 744 15 28 oder w.schlaeppi@goldenpass.ch, gerne zur Verfügung.

Fühlen Sie sich angesprochen und möchten Sie in einem motivierten Team arbeiten? Dann stellen Sie uns bis 15. Juni 2012 einfach die üblichen Bewerbungsunterlagen wie Fähigkeitsausweis, Lebenslauf, Zeugniskopien und Passfoto an folgende Adresse zu:

GoldenPass, Administration, Postfach 1426, 1820 Montreux 1.



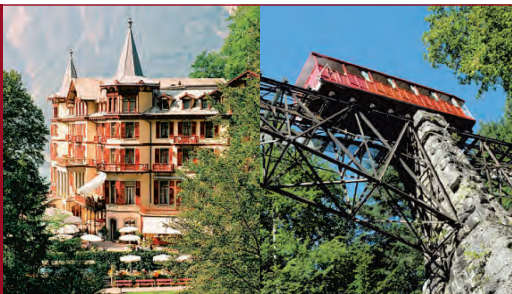
www.goldenpass.ch



Grandhotel Giessbach

Grandhotel Giessbach
3855 Brienz

T +41 (0)33 952 25 25
grandhotel@giessbach.ch
www.giessbach.ch



Herzlich willkommen am Giessbach

Die Giessbach Bahn – älteste Standseilbahn Europas - und das Grandhotel Giessbach freuen sich auf Ihren Besuch. Gute Schiffsanschlüsse in Brienz und Interlaken Ost.

Spezialangebot im Mai und Juni:

reduzierter Bahntarif für Gäste mit dem FVP Ausweis.

Link zum Recht

Gift: still, aber umso heimtückischer

Giftstoffe können überall auftreten, und man sollte sich das grundlegende Wissen über ihre Folgen aneignen.

Klar ist, einige Arbeitsplätze sind viel gefährlicher als andere. So ist die Verletzungsgefahr z. B. bei Forstarbeiten oder im Gleisfeld erheblich höher als im Büro. Doch wenn es um mechanische Verletzungen geht, ist die Erledigung der Hausarbeit am gefährlichsten. Eine Unfallgefahr hält sich allerdings nicht an diese «Hitliste»: Gefahren von Schad- und Giftstoffen können überall auftreten, selbst wenn die Betroffenen gar nicht selber mit diesen Stoffen hantiert haben.

Kleine Ursache – grosse Wirkung

So geschah es unserem Mitglied H. Er ging wie immer seiner Arbeit nach, als es plötzlich unangenehm zu

riechen begann. H. bekam kaum noch Luft, die Augen brannten, und er begann am ganzen Körper zu zittern. Die Diagnose war klar: Ammoniakvergiftung. Unfallursache: aus einem angrenzenden Gebäude ist aufgrund eines Lecks in einer Leitung die Chemikalie Ammoniak ausgetreten. Zum Glück ging es H. bald wieder so gut, dass er wieder arbeiten konnte. Es brauchte allerdings zwei Jahre, bis alle Symptome vollständig abgeklungen waren.

Gefährlich für Leben, Gesundheit und Umwelt

Gifte und Chemikalien sind gefährliche Stoffe, welche aufgrund ihrer Eigenschaften eine Gefahr für Leben, Gesundheit und Umwelt darstellen. Wer mit solchen Stoffen

umgeht, sei es am Arbeitsplatz oder privat, hantiert, muss die Vorschriften über den sorgfältigen Umgang mit dem jeweiligen Stoff beachten. Es sind zu jedem gefährlichen Stoff Sicherheitsdatenblätter vorhanden, welche Auskunft über den sachgerechten Umgang geben. Diese müssen in Betrieben für die Verwender frei zugänglich sein. Private können diese beim Kauf des Stoffes verlangen oder vom Internet herunterladen. Kommt es nun zu einer Schädigung an Menschen, Tieren oder der Umwelt, dann wird der Verursacher für sein unsorgfältiges Handeln strafbar.

Schutzmassnahmen einhalten

Bei der Verwendung von Chemikalien und Giften am

Arbeitsplatz ist der Arbeitgeber gemäss Arbeitsgesetz und Unfallversicherungsgesetz für den Arbeitnehmerschutz verantwortlich. Das jeweilige Sicherheitsdatenblatt liefert die entsprechenden Informationen über die zu treffenden Schutzmassnahmen. Die Arbeitnehmenden haben sich zwingend daran zu halten.

Arbeitgeber und – vielleicht – Arbeitnehmer in der Pflicht

Doch bei aller Vorsicht kann es trotzdem zu einem schädigenden Ereignis kommen. Dann stellt sich wie bei jedem Unfall die Frage, wer die Verantwortung dafür zu tragen hat, und es gelten auch hier die gleichen Voraussetzungen. Am Arbeitsplatz ist in erster Linie der Arbeitgeber in die Pflicht zu nehmen. Ob

ein Arbeitnehmer auch belangt werden kann, hängt davon ab, ob grob fahrlässig oder sogar vorsätzlich gehandelt wurde. Sind auch betriebsfremde Personen zu Schaden gekommen, wird in einem ersten Schritt die schädigende Unternehmung in die Pflicht genommen. Diese kann nach den Regeln der Fahrlässigkeit auf ihre Arbeitnehmer Rückgriff nehmen.

Schadenersatz und angemessene Genugtuung

Unser Mitglied H. hat mit unserer Unterstützung für die gesamten Aufwände für Arztbesuche, Medikamente und Arbeitszeitausfall wegen der Behandlung Schadenersatz sowie eine angemessene Genugtuung erhalten.

Rechtsschutzteam SEV

Der Beitritt zum SEV lohnt sich: viele Leistungen für einen bescheidenen Beitrag!

- Der SEV kämpft für bessere Arbeits- und Anstellungsbedingungen.
- Der SEV verhandelt Gesamtarbeitsverträge.
- Der SEV berät dich bei Problemen am Arbeitsplatz.
- Der SEV bietet dir Berufsrechtsschutz.
- Der SEV vertritt deine Anliegen in der Politik.
- Im SEV triffst du Gleichgesinnte.
- Im SEV kannst du dich engagieren.
- Dank dem SEV machst du günstiger Ferien.
- Der SEV fördert dich, indem er dir Kurse für die fachliche und berufliche Weiterbildung anbietet.
- Der SEV informiert dich über *kontakt.sev* und *www.sev-online.ch*.
- Der SEV hilft dir in Notlagen mit Darlehen und Krediten.
- Der SEV macht dein Leben günstiger, denn er bietet dir vergünstigte Versicherungen: Privatrechtsschutz, Zusatzversicherungen zur Krankenkasse, 3. Säule.

Zusatzangebot: SEV-Multirechtsschutz im Wert von Fr. 78.– 1 Jahr gratis!

Alle SEV-Neumitglieder, die im Jahr 2012 eintreten, erhalten den Multirechtsschutz während 12 Monaten gratis!



Ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch auch das Abonnement von *kontakt.sev*.

Ich anerkenne die geltenden Statuten und Reglemente.

Name/Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon:

E-Mail:

Datum:

Das **Kleingedruckte** zur Aktion 12.12.12:

1. An der Werbeaktion 12.12.12 können alle SEV-Mitglieder teilnehmen mit Ausnahme der Angestellten des SEV.
 2. Die Werbeaktion dauert vom 1. Januar 2012 bis und mit 12. Dezember 2012.
 3. Am 12. Dezember 2012 ermittelt das Zentralsekretariat die Werbezahlen für alle Werberinnen und Werber. Die Berechtigten erhalten einen Brief, mit dem sie aufgefordert werden, ihre Prämienwahl anzugeben, und der sie zur Übergabefeier einlädt.
- Die Kumulation der Preise ist ausgeschlossen.
4. Erfolgreichen Werberinnen und Werbern winken folgende Preise: Für vier geworbene Mitglieder gibt es einen DAB-Radio «Pure one classic» oder ein Paar Kopfhörer «Urbanears Plattan». Wer acht Mitglieder wirbt, erhält eine Lederfreizeittasche im exklusiven Design «SEV by Anyway Solutions». Für zwölf geworbene Mitglieder hat man Anrecht auf einen Kaffeevollautomaten Jura ENA 7 oder wahlweise den brandneuen iPad 3.
 5. Ein Elektrovelo Flyer wird unter allen SEV-Mitgliedern verlost, die vom 1. Januar 2012 bis zum 12. Dezember 2012 mindestens ein Neumitglied geworben haben.
 6. Die Werbepremien werden an einer gemeinsamen Feier am 26. Januar 2013 übergeben.



Geworben durch:

Name/Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon:

IBAN (Kontonummer):

Unterschrift:

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

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

Das Ufer des Thunersees bietet sowohl ein Natur- als auch ein Kulturerlebnis

Ein Besuch in der Bahnhofs-Vergangenheit

Unser heutiger Ausflug wird von Christoph Keller, Chauffeur bei der STI, vorgeschlagen.

Das rechte Ufer des Thunersees, also jenes, an dem Oberhofen liegt, ist dank seiner sonnenverwöhnten Lage schon seit vielen Jahrzehnten für Ausflüge überaus beliebt und wird nicht ohne Grund «Riviera des Berner Oberlandes» genannt. Bald soll der «Brückenweg» mit einer Länge von 56 km und sechs speziellen Fussgängerbrücken rings um den See führen. Schon heute gibt es mehrere Möglichkeiten, um zu Fuss von Thun nach Oberhofen zu gelangen.

Vom Bahnhof Thun gehen wir entweder über die Schleuse und den Göttibachsteg ans Aareufer oder wir wandern in die Schadau und setzen dort mit der Fähre über. Dann geht es dem Wasser entlang bis Hünibach, wo man entweder in den Wald hochsteigt und in rund zwei Stunden nach

Oberhofen gelangt oder den Weg auf Seehöhe zurücklegt, was nur halb so lang braucht. Leider wird das Gesetz, das einen freien Zugang zum Seeufer vorschreibt, hier von ein paar privilegierten Seeanstössern umgangen. In Oberhofen kann man das berühmte Schloss mit dem hübschen Wassertürmchen besuchen, es stammt aus dem Spätmittelalter und wurde bis ins 20. Jahrhundert lückenlos bewohnt, heute kann man darin die Geschichte der Schloss-Wohnkultur durch die Jahrhunderte in einer permanenten Ausstellung sehen (ab 13. Mai täglich offen). Der schöne Schlosspark, angelegt im Stil eines englischen Parkes, kann frei besucht werden, und er dient auch als Durchgang zur Wichterheer-Anlage. Hier laden das Frei- und das Hallenbad zu sportlicher Tätigkeit, die Minigolf-Anlage zu einem Spiel und das Museum für Uhren und mechanische Musikinstrumente zu einem Besuch seiner Ausstellungen.

Musikautomaten aus fernen Zeiten

Für Eisenbahner und Eisenbahnerinnen hat es in diesem Sommer eine speziell interessante Ausstellung: unter dem Titel «Bahnhofsmusik» werden Musikautomaten aus Schweizer Wartsälen gezeigt. Auch weitere bahnspezifische Sammlungsobjekte sind zu sehen (vgl. auch das «Bild der Woche» auf Seite 3).

Das Wichterheer-Gut hat eine interessante, jahrhundertalte Geschichte, einst wurde es als Rebhaus und Campagne angelegt, später für Wohnzwecke und schliesslich teilweise als Jugendherberge gebraucht, bis es umgebaut wurde. In die entstandenen Museumsräume zogen zuerst die Sammlung Imoersteg und dann die Sammlung Hans & Marlis Suter, beide sind aber wie-

der ausgezogen, was Gelegenheit gibt, in diesem Sommer eine Titanic-Ausstellung zu präsentieren, passend zum Titanic-Musical auf der Seebühne in Thun (ab 8. Juli).

Wer nach dem Museumsbesuch noch weiterwandern mag, kann dem Seeuferweg folgen – alle paar hundert Meter kann bei Bedarf in den STI-Bus oder aufs Schiff umgestiegen und nach Thun zurückgefahren werden. pan.



Christoph Keller fährt STI-Busse am Seeufer.

«SERVICE» BEI DER BAHN



Schalterschliessungen sind die sicherste Methode, die Kundenzufriedenheit zu senken.

VOR 30 JAHREN

Technorama-Eröffnung

Fast 35 Jahre sind vergangen, seit initiative und weitsichtige Leute das Ziel gesetzt hatten, technisches Kulturgut zu erhalten und dem Publikum zugänglich zu machen. Nun ist es soweit: Am 8. Mai schliesst sich mit der Eröffnung des «Technorama Schweiz» eine Lücke im Angebot der schweizerischen Museen. Wissenschaft und Technik in einer lebendigen Schau heisst das Motto dieser Ausstellung. Sie will nicht nur ein Ort der Rückschau sein, sondern die Auseinandersetzung mit der Technik und ihren Problemen ermöglichen. Jung und alt, Frauen, Männer und selbstverständlich auch Kinder sind angesprochen. Im architektonisch eindrücklichen Zweckbau erwartet den Besucher eine lebensnahe und verständliche Schau modernster Konzeption. Acht verschiedene Sektoren werden präsentiert.

«Der Eisenbahner» vom 29. April 1982 (gekürzt)

SOB SÜDOSTBAHN

Zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee ist die SÜDOSTBAHN mit rund 500 Mitarbeitenden im Personenverkehr und im Tourismus tätig. Die SOB unterhält und erweitert ihre Gleisanlagen, und die eigenen Werkstätten betreuen das Rollmaterial der SOB und Dritter. Eine moderne Bahn mit Zukunft, die durch die S-Bahn St. Gallen 2013 stark wachsen wird.

Per sofort oder nach Vereinbarung suchen wir in **St. Gallen** einen

Leiter Zugpersonal (m/w)

Ihre Tätigkeiten:

In dieser Funktion übernehmen Sie die personelle und fachliche Führung des Zugpersonals und gewährleisten die Einhaltung der Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen. Sie sind der kompetente Ansprechpartner im Zugbegleitungsdienst und koordinieren und betreuen die internen sowie externen Ausbildungen des Zugpersonals. Selber werden Sie Einsätze von ca. 40 - 50 % als Zugbegleiter an der Front ausüben.

Ihr Profil:

Wir suchen eine kommunikationsstarke und engagierte Persönlichkeit mit abgeschlossener Ausbildung und mehreren Jahren Berufserfahrung als Zugchef. Sie konnten bereits Führungserfahrung in einer ähnlichen Position sammeln und verfügen über umfangreiche betriebliche und technische Kenntnisse des Eisenbahnbetriebs. Sie weisen gute EDV-Anwenderkenntnisse auf und überzeugen durch eine unternehmerische Denkweise, hohe soziale Kompetenz und Durchsetzungsvermögen.

Nähere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Herr Meinrad Schmid, Leiter Vertrieb, Tel. 071 228 23 64. Ihre schriftliche Bewerbung senden Sie bitte an Frau Angela Piccirillo, Human Resources.

Wir bieten Ihnen attraktive Anstellungsbedingungen in einem abwechslungsreichen und spannenden Tätigkeitsbereich. Wenn Sie sich angesprochen fühlen und gerne in einem dynamischen Team arbeiten, freuen wir uns auf Ihre schriftliche oder elektronische Bewerbung (Motivations schreiben, Lebenslauf mit Foto, Ausbildungs- und Arbeitszeugnisse) an:

Schweizerische Südostbahn AG

Human Resources
Bahnhofplatz 1a
9001 St. Gallen
angela.piccirillo@sob.ch
www.sob.ch



Für den Bahnhof in **Andermatt** suchen wir eine(n)

Teamleiter/in Verkauf

Sie sind für die Organisation und die Leitung des Teams (Verkauf und Fahrdienst) in Andermatt zuständig. Zu Ihren Tätigkeiten gehören sowohl die Kundenberatung und Verkauf am Schalter sowie das Leiten des Fahrdienstes. Als Teamleiter unterstützen Sie zudem den Regioleiter in diversen administrativen Tätigkeiten.

Sie verfügen über eine abgeschlossene Berufsausbildung als Bahnbetriebsdisponent oder eine vergleichbare Ausbildung mit mehrjähriger Erfahrung im Fahrdienst. Gute Fremdsprachenkenntnisse, vorzugsweise in Englisch und Französisch erleichtern Ihnen dabei die Arbeit. Führungserfahrung und ein guter Umgang mit Kunden runden Ihr Profil ab.

Für nähere Auskünfte steht Ihnen Peter Rüttimann, Leiter Betrieb, Tel. 027 927 74 00, gerne zur Verfügung.

Ihre Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte an:

Matterhorn Gotthard Bahn

Bereich Personal
Bahnhofplatz 7
3900 Brig

www.mgbahn.ch

personal@mgbahn.ch



Wir sind ein erfolgreiches und zukunftsorientiertes Tourismus- und Transportunternehmen und sind mitten im Alpenraum vom Gornergrat über Zermatt via Andermatt bis Disentis und Göschenen aktiv. Als Erlebnisbahn vermitteln wir unseren Kunden unvergessliche Momente und Eindrücke einer Reise mit dem Glacier Express und der Gornergrat Bahn in einer einzigartigen Gebirgslandschaft durch die Alpenwelt.

Mit Ihren fachlichen Qualitäten und Ihrer Führungserfahrung bieten wir Ihnen in unserem Geschäftsbereich Betrieb eine interessante Stelle als

Leiter/in Verkehrsplanung und Sicherheit

Sie sind für die Verkehrsplanung unseres Unternehmens zuständig. Zudem gehört der wirtschaftliche und flexible Einsatz der Lokführer, der Zugbegleiter und des Rollmaterials zu ihrem Verantwortungsbereich. Mit Ihrem Team analysieren und gestalten Sie Prozesse und Methoden für eine effiziente Betriebsplanung und Disposition. Sie formulieren Anforderungen an Rollmaterial, Infrastruktur und IT- Applikationen sowie Massnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit.

Sie verfügen über eine betriebswirtschaftliche Ausbildung und einer mehrjährige Erfahrung in der Bahnproduktion sowie in der Führung von Mitarbeitenden. Als unternehmerisch denkende Persönlichkeit zählen analytisches und vernetztes Denken sowie eine hohe Führungs- und Sozialkompetenz zu Ihren Stärken. Zudem überzeugen Sie durch ausgeprägte Kundenorientierung, hohe Leistungsbereitschaft, und Belastbarkeit. Durch Ihre konstruktive Neugier stossen Sie Verbesserungsmaßnahmen an und setzen diese gemeinsam mit Ihrem Team um.

Sind Sie interessiert?

Für nähere Auskünfte steht Ihnen Peter Rüttimann, Leiter Betrieb, 027 927 74 00, gerne zur Verfügung.

Ihre Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte an:

Matterhorn Gotthard Bahn
Bereich Personal - Bahnhofplatz 7 - 3900 Brig

www.mgbahn.ch
personal@mgbahn.ch

Beat Schüpbach ist einer der zwei Gärtner der BLS

«Mein Hobby wurde zum Beruf»

Überall blüht und spriesst es, der Frühling ist da. Nun beginnt für Beat Schüpbach die Hochsaison: Er pflegt die Gärten der BLS.

Sichtlich stolz tritt Beat Schüpbach in den kleinen, aber feinen Garten beim Bahnhof Oberburg, um sich für diesen Artikel fotografieren zu lassen. Gleich daneben befindet sich sein Arbeitsplatz. Dort ist er allerdings nur selten, denn seine eigentliche Arbeit findet im Freien statt.

«Letztes Jahr waren wir an 92 Orten im Einsatz», berichtet er. Das meiste davon waren Bahnhöfe, aber auch die Liegenschaften der Pensionskassen RM und BLS gehören zu den Aufgaben der BLS-Gärtner. «Die schönste Anlage ist Hasle-Rüegsau, findest du nicht auch?», sagt Beat Schüpbach und wirft einen fragenden Blick zu seinem Kollegen Gerhard Stucki, der seit Anfang April zum Zweierteam gehört. Dieser nickt zustimmend.

Als dessen Vorgänger pensioniert wurde, musste Beat Schüpbach bei der BLS Überzeugungsarbeit leisten, um die Zukunft des Gärtnerduos



Aufwendig gepflegte Anlagen wie in Oberburg werden immer seltener, aber für Gärtner Beat Schüpbach sind sie eine Bereicherung.

zu sichern. Das ist ihm gelungen: «Auch wenn ich in zwei Jahren an der Reihe bin, werde ich ersetzt.» Die BLS hat erkannt, dass die eigenen Gärtner nützlich sind. Die Idee, den Cleanteams zusätzlich die Gartenpflege aufzutragen, erwies sich nicht als zweckmässig.

Steingarten statt Geranienkästen

Früher war es anders: Als jeder Bahnhof seinen Vorstand hatte, sorgte dieser auch für Blumenschmuck und Gartenpflege. Vor allem die Emental-Entlebuch-Linie war bekannt für einen regelrechten Wettbewerb um den schönsten Bahnhof.

Doch heute sind die Bahnhöfe ferngesteuert, und Geranien wecken nicht mehr Begeisterung. «Wir versuchen, die Anlagen schlicht, aber schön und vor allem sauber zu halten», betont Beat Schüpbach. In diesen Tagen unterbreitet er seinen Vorgesetzten einen Vorschlag für die Gestaltung eines Steingartens beim Bahnhof Sumiswald. «Bei den gepflegten Rabatten haben wir nicht nur das Problem, dass sie viel Arbeit machen, sondern die Pflanzen werden

uns auch ausgerissen», bedauert er.

Der schönste Baum: die Platane

Seine Liebe gilt aber ohnehin den Bäumen: Im Winter, wenn keine Rasen zu mähen, kein Unkraut zu jäten und keine Rosen zu schneiden sind, widmet er sich der Baumpflege. Aus den früheren Pflanzungen gehören nicht nur Wald-, sondern auch Obstbäume zum Bestand der BLS; von Apfel- und Birn- über Kirsch- und Feigen- bis zu Quittenbäumen. Wenn er eine Anlage erneuern kann, setzt Beat Schüpbach aber am liebsten Platanen: «Ein wunderbarer Baum, der bis tausend Jahre alt werden kann!»

Bauer wird Kondukteur

Der Gärtner ist eigentlich ein Bauer. Seine Eltern hatten einen Hof in Pacht, und er machte die Ausbildung bis zum Betriebsleiter. Zusammen mit seiner Frau Annemarie, ebenfalls eine ausgebildete Bäuerin, wollte er einen Hof kaufen und bewirtschaften. Doch als sie eine Familie gründen wollten, wurde klar, dass die Rechnung nicht aufging.

«So wurde ich «Bahnknecht» in Huttwil», beschreibt er den Wechsel zur damaligen VHB. Allerdings hatte er bereits die Aufnahmeprüfung als Kondukteur gemacht, als er die Stelle als Wärter antrat. Fast 30 Jahre arbeitete er als Zugbegleiter und erlebte das Zusammengehen der Privatbahnen zum Regionalverkehr Mittelland RM.

«Ich hatte grosse Freude am Beruf: Wir konnten die Reisenden beraten, waren für die Abfertigung der Züge zuständig und verkauften Billette.» Als die RM die Zugführer zu Stichkontrolluren machte, verkraftete er den Wechsel nicht; er rutschte in eine Krise, wurde krank. Seine berufliche Zukunft war in der Schwebe.

Da bewarb er sich als Gärtner und hatte damit Erfolg. «Heute bin ich wieder ein glücklicher Mensch; ich konnte mein Hobby zum Beruf machen!» Auch als ein Jahr danach die RM zur BLS kam, blieb seine Stelle bestehen. Sein Einzugsgebiet wuchs deutlich an, kam doch das ganze BLS-Netz hinzu. Nur die Lötschberg-Südrampe gehört nicht dazu.

Der Garten zu Hause in Burgdorf ist nun das Reich seiner Frau. Die Familie ist ihm wichtig; den beiden Enkelkindern hat er zur Geburt jeweils einen Baum gepflanzt.

Touren im Sommer und Winter

Die Familie teilt auch seine andere Leidenschaft: die Berge. Ob im Sommer oder im Winter, es zieht ihn in die Höhe.

«Ich bin ein Arbeiter, deshalb bin ich bei den Naturfreunden.» Lange war er Präsident der Sektion Hasle-Rüegsau, heute ist er noch Tourenleiter; im Sommer Wandern, im Winter Ski- und Schneeschuhtouren. Früher leitete er auch Klettertouren, doch das passt nicht mehr: Viele Mitglieder der Naturfreunde sind älter geworden.

Die Wechselgänge des Lebens haben ihn gelehrt, jeden einzelnen Tag zu geniessen und nicht auf die Erfüllung in einer fernen Zukunft zu warten. Das hält ihn allerdings nicht davon ab, für die Zeit nach seiner Pensionierung Pläne zu entwickeln: «Auf den Tödi möchte ich noch; dort war ich noch nie.»

Peter Moor

BIO

Beat Schüpbach ist 63-jährig. Nach der Ausbildung als Bauer wechselte er 1975 zur damaligen VHB (Vereinigte Huttwil-Bahnen), die danach in die Regionalverkehr Mittelland (RM) kamen. Dieser wurde 2006 von der BLS übernommen. Er wurde als Kondukteur ausgebildet und stieg zum Zugführer auf. Nach einer Krankheit machte er 2005 einen Neuanfang als Gärtner. In der Freizeit ist er auf Touren: im Sommer zu Fuss, im Winter mit Skis oder Schneeschuhen. Er ist Tourenobmann der Naturfreunde Hasle-Rüegsau. Beat Schüpbach lebt mit seiner Frau Annemarie in Burgdorf. Sie haben drei erwachsene Kinder und zwei Enkel.

