

2013 soll «Jahr des Service public» sein

Der Vorstand des SEV ist die Idee von SEV-Präsident Giorgio Tuti, das nächste Jahr zum Jahr des Service public zu machen, auf Anklang gestossen, inklusive Tagung zum Thema.

Seiten 2–3



Interview

Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV, ermuntert die noch GAV-losen KTU zu Vertragsverhandlungen.

Seiten 6–7



Pingpongspieler

Laurent Schaffter ist ein Tischtennisspieler, der den Wettkampf liebt und seine Passion seinen Kindern weitergibt.

Seite 24

SEV akzeptiert keine Umstellungen von Bahn auf Bus allein aufgrund des Kostendeckungsgrades

Bürokratischer Unsinn

Der Bundesrat will, dass die Kantone bei allen Bahnlinien mit einer Kostendeckung von unter 50% den Ersatz durch Busse prüfen.

Übungsziel ist die Senkung der Bundesausgaben. Zu den 175 betroffenen Linien gehört die Zürcher S14: Würde sie umgestellt, müssten in Stosszeiten 20 Doppelgelenkbusse die stündlich

1600 Passagiere befördern. Gegen die Prüfung solchen Unsinn sammeln VCS und SEV Petitionsunterschriften.

Seite 5



ZUR SACHE

Gross wird dereinst die Freude sein, wenn dank FABI (Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur, siehe auch Seite 5) die Strecke Zürich–Chur ausgebaut werden kann. Dumm nur, wenn die Reisenden dann mit dem Bus, welcher neu anstelle der S-Bahn fährt, im Feierabendstau stehen und der Zug nach Chur ohne sie abfährt. Pech gehabt, würde der Bundesrat

„Helft mit, den Bundesrat zu überzeugen, dass seine Sicht der Dinge zu einseitig ist.“

Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik SEV

dann wohl argumentieren, denn solche Szenarien mag er nicht in seine Überlegungen mit einbeziehen, wenn es darum geht, in welche Regionalbahnen auch in Zukunft investiert werden soll und in welche nicht.

Wie so oft, gehen durch die alleinige und einseitige Sicht auf die Finanzen die Gesamtzusammenhänge verloren. Wie das obige Beispiel aufzeigt, bedarf es nur wenig gesunden Menschenverstandes, um zur Überzeugung zu gelangen, dass es nicht ausreicht, sich zu fragen, ob der Kostendeckungsgrad einer Regionalbahn über oder unter 50% liegt, um entscheiden zu können, ob sie weiter betrieben werden soll oder nicht. Helft deshalb mit, den Bundesrat zu überzeugen, dass seine Sicht der Dinge zu einseitig ist und unterschreibt die Onlinepetition «Regionale Bahnlinien» auf unserer Internetseite www.sev-online.ch. Herzlichen Dank!

ERBSCHAFTSSTEUER

Die Volksinitiative «Millionen-Erbchaften besteuern für unsere AHV (Erbchaftssteuerreform)» will eine gerechte und moderate Steuer auf Erbschaften von mehr als 2 Millionen zugunsten der AHV einführen. Sie wurde vor gut einem Jahr lanciert. Der SEV unterstützt dieses Volksbegehren aktiv. Um die Initiative einreichen zu können, reichen die Unterschriften noch nicht ganz. Bitte sammelt noch Unterschriften (z. B. auch an der Herbstsektionsversammlung) und sendet die Bogen (auch angefangen) möglichst bald ein.

Seit 100 Jahren fährt die Bahn aufs «Joch»

Mit GAV aufs Jungfraujoch

Der Bau der Bahn auf Jungfraujoch war für die (italienischen) Arbeiter eine Strapaze, für den schweizerischen Tourismus aber ein Glücksfall. Noch heute ist die Jungfraujochbahn im Berner Oberland ein Jobmotor. Bisher verweigert sich die Jungfraujochbahn aber einem GAV für ihre Angestellten.

Zu Ehren des 100-Jahr-Jubiläums findet am 4. November in Interlaken die VPT-Tagung Zentralschweiz statt.

Der VPT bietet in diesem Rahmen auch dem Direktor und dem Verwaltungsratspräsidenten der Jungfraujochbahn und dem Direktor der Schilthornbahn die Möglichkeit zum Auftritt. Er wird aber auch die Gelegenheit wahrnehmen, um über den GAV Seilbahnen und die Verantwortung der Arbeitgeber zu sprechen.

Dossier Seiten 12–14

NEWS

INITIATIVE
EINGEREICHT

Letzten Donnerstag wurde die Initiative «Schluss mit den Steuerprivilegien für Multimillionäre (Abschaffung der Pauschalsteuer)» von einem Linksbündnis, dem unter anderen der Schweizerische Gewerkschaftsbund angehört, bei der Bundeskanzlei eingereicht.

ABFALLKONZEPT
DER SBB

Seit Mitte Oktober ist der Bahnhof Bern mit 128 Recycling-Stationen und 70 neuen Aschenbechern ausgerüstet. Verläuft die Pilotphase in Bern positiv, werden 2013 die Rail-City-Bahnhöfe und anschliessend die restlichen Grossbahnhöfe in der Schweiz ebenfalls entsprechend ausgerüstet. Die Einführung des neuen Abfallkonzepts wird von einer nationalen Anti-Littering-Kampagne begleitet. Ziel ist es, dass mehr Abfälle korrekt getrennt und weniger weggeworfen werden. Pro Jahr fallen bei der SBB 37 850 Tonnen Abfall im Publikumsbereich an, davon 5730 Tonnen Papier, 159 Tonnen Pet und 51 Tonnen Glas.

METERSPURANLASS
IM VERKEHRSHAUS

Unter dem Namen «Rail-plus» sind verschiedene Schmalspurbahnen der Schweiz zusammengeschlossen. Ihr Ziel ist es, die Kosten zu senken und Know-how auszutauschen. Damit soll es gelingen, den Regionalverkehr leistungsfähiger und kostengünstiger führen zu können. Am 18. Oktober nahmen über 250 Personen aus Politik, öffentlichem Verkehr und Verkehrswirtschaft am Meterspuranlass im Verkehrshaus teil, einem Netzwerktreffen der Branche.

PRÄZISIERUNG

Christian Juriens, von dem in der letzten Nummer ein Porträt erschienen ist, wünscht folgende Präzisierung seiner Aussagen: «Wir patrouillieren in unseren Dienstfahrzeugen, bei Bedarf helfen wir den Angestellten der TPG. Unsere Dienste können auch von der Genfer Kantonspolizei in Anspruch genommen werden.»

Jährliches Vorstandsseminar des SEV

2013 soll Service-public-Ja

Der Vorstand des SEV will, dass unsere Gewerkschaft im nächsten Jahr seine Kräfte auf den Kongress und eine intergewerkschaftliche Tagung für den Service public konzentriert.

Bevor über 2013 gesprochen wurde, befassten sich die Vorstandsmitglieder mit den Schwerpunkten, die dieses Jahr noch anstehen. Zuvor steht die Mitgliederwer-

bung: «Wir stellen im Vergleich mit dem Vorjahr niedrigere Beitrittszahlen fest, zum Glück ausgeglichen durch weniger Austritte», hielt SEV-Präsident Giorgio Tuti fest und mahnte die Unterverbände und Sektionen, ihre Anstrengungen zu verdoppeln, damit im SEV der hohe Organisationsgrad erhalten bleibt – das Schlüsselement erfolgreicher Vertragsverhandlungen. Unter der Führung von Präsident Andreas Menet und Vi-

zepräsident Roland Schwager haben die Vorstandsmitglieder eine erste gewissenhafte Lesung der Texte vorgenommen, die dem Kongress, der am 23. und 24. Mai 2013 im Kursaal Bern stattfinden wird, unterbreitet werden. Diese Unterlagen stellen so etwas wie den Fahrplan des SEV für die Jahre 2014 und 2015 dar. Laut den ersten Stellungnahmen der Vorstandsmitglieder ist es klar, dass die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs und die

Lancierung der Initiative AHVplus in den nächsten Monaten in der Agenda des SEV eine wichtige Rolle spielen werden. Der Text über die Ausrichtung der Vertragspolitik bleibt dennoch der wichtigste, weil er die Arbeitsbedingungen der Angestellten des öffentlichen Verkehrs betrifft.

Tagung zum Service public

Giorgio Tuti ergriff die Gelegenheit des Vorstandsseminars, um die Idee einer inter-

«Wir müssen die intergewerkschaftliche Lobby

Während des Seminars des SEV-Vorstandes hat Giorgio Tuti die Idee einer intergewerkschaftlichen Tagung zum Service public lanciert, die vom Vorstand vorbehaltlos unterstützt wurde.



Giorgio Tuti sprach vor dem SEV-Vorstand.

Wie kam es zur Idee einer Tagung zum Service public?

Giorgio Tuti: Die Idee ist während einigen Monaten gereift. Ich habe es gewagt, sie den Verantwortlichen der Gewerkschaften des öffentlichen Sektors zu unterbreiten.

Wozu soll diese Tagung gut sein?

In der Schweiz wie in den umliegenden europäischen Ländern leidet der Service public unter Angriffen, weil die liberale Ideologie postuliert, in den Budgets der öffentlichen Haushalte müsse gespart werden. Aber auf der andern Seite werden

den Multis und den Superreichen Steuergeschenke gemacht. Die Gewerkschaften, deren Mitglieder im öffentlichen Sektor arbeiten, müssen sich zusammenschließen, um lautstark ihre Entschlossenheit kundzutun, für einen qualitativen Service public zu kämpfen, der allen dient. Wir sind dagegen, dass die Gewinne privatisiert und die Verluste verstaatlicht werden.

Wie haben die andern Gewerkschaften auf deinen Vorschlag reagiert?

Die Gewerkschaften, die im

Pensionskasse SBB

Änderungen auf den 1. Oktober 2012

Fragen an Gewerkschaftssekretär Vincent Brodard, SEV-Vertreter im Stiftungsrat der Pensionskasse SBB.

Welche Änderungen sind auf den 1. Oktober 2012 bei der Pensionskasse SBB in Kraft getreten?

• Der technische Zinssatz wurde von 3,5% auf 3% gesenkt. Dies ist der jedem Versicherten auf dem Vorsorgekapital garantierte Zins. Da die fürs finanzielle Gleichgewicht erforderlichen Erträge

nicht mehr erreicht werden können, musste der Zins gesenkt werden.

• Ausserdem steigt die Lebenserwartung laut der neuen zugrunde liegenden Sterblichkeitstabelle 2010. Der Umwandlungssatz, der je nach Renteneintrittsalter unterschiedlich ist, muss deshalb um etwas mehr als 10% gesenkt werden. Bei 65-Jährigen lag er bei 6,515%, künftig wird er bei 5,848% liegen.

• Um diese Senkung auszugleichen, wurde die Reserve für die Erhöhung der Lebenserwartung aufgelöst. 300 Millionen wurden in Form eines

einmaligen Zuschusses auf die Altersguthaben der Versicherten ausgeschüttet.

Was bedeutet das konkret für die Versicherten und wer ist davon betroffen?

Alle sind betroffen. Aber die Versicherten, die bald pensioniert werden, erleiden nur schwache Verluste.

Auf der andern Seite wird die Erhöhung der monatliche Beiträge um 2% von der SBB übernommen. Ist das gut?

Ja, das ist ein Erfolg der Gewerkschaftsdelegation bei

den letzten Lohnverhandlungen.

Warum wurden solche Anpassungen nötig?

Wie oben schon gesagt, wegen der geringen Kapitalerträge auf der einen und der gestiegenen Lebenserwartung auf der andern Seite. Die Renten müssen länger bezahlt werden, obschon die Erträge langfristig unter den Erwartungen liegen.

Fragen: Henriette Schaffter / pan.

Die Auswirkungen für jeden Versicherten können unter www.pksbb.ch verfolgt werden.

MEINE MEINUNG

Oktoberfest

Das Oktoberfest ist ein beliebtes, aber für uns vom Zugpersonal sehr anstrengendes Fest. Von überall her strömen die Leute auf unsere Züge, um nach München auf die Wiesn zu fahren. Der Zug ist voll besetzt, scheinbar endlos lang mit Zusatzwagen und Oktoberfestmusik im Speisewagen. Die zu 80 % französisch sprechenden Reisenden sind schon am Morgen betrunken und das, obwohl der Zug um neun Uhr losfährt. Sie singen, lachen und tanzen in den Wagen. Sie fordern uns auf, mit ihnen Fotos zu machen, schäkern mit uns und laden uns ein, mit ihnen ein Bier oder ein Glas Wein zu trinken. Jeden Zweiten erwischt man beim Rauchen im Zug, sie verstecken sich nicht einmal mehr auf der Toilette, sondern stehen auf den Plattformen oder den Übergängen.

An jedem Halt steigen sie aus und blockieren die Türen, denn dann rauchen die, die sich drinnen nicht trauen. Erst nach mehrmaligem Auffordern durch die Lautsprecher oder persönlich steigen sie wieder ein. Manchmal bleibt auch der eine oder andere draussen stehen, obwohl sein Gepäck und seine Kollegen noch drinnen sind.

Normalerweise hat jeder Fahrgast eine Fahrkarte, nur die Gebühr für das unerlaubte Rauchen im Zug wird sehr häufig von uns einkassiert. Im Wagen wird das unterschiedlichste Essen ausgepackt, meist riecht es extrem, damit auch alle anderen etwas davon haben. Es wird dann sogar Raclette gebrutzelt über Kerzen. Manchmal komme ich mir dann vor wie eine Mutti, die ihre Kinder zurechtweisen muss. In jedem Wagen hat man ein Problem, das ist wie ein grosser Kindergarten und braucht Zeit und viel Geduld.

Zu allem Überfluss verkauft die Elvetino dann auch noch Bier, das heisst, die Gäste werden noch betrunken und im Endeffekt kippen sie sich den Inhalt bei einer starken Bremsung über die Kleidung und natürlich auf den Sitz. Herzlichen Dank auch!

Ob ich freiwillig Touren zum Oktoberfest übernehme? Ja, manchmal schon: das bunte Treiben zu beobachten, ist immer wieder interessant. Es wird nie langweilig, die Zeit vergeht wie im Flug und im Nachhinein kann man über die lustigen Anekdoten lachen.

Doch bin ich froh, wenn es dann auch wieder vorüber ist und ich ein Jahr Zeit habe, bis es das nächste Mal wieder losgeht. Es heisst doch so schön, alles ist irgendwann einmal vorbei und nach diesen zwei anstrengenden Wochen können wir dann wieder etwas durchatmen.

Sabrina Tessmer



Neuer SEV-Sekretär in St. Gallen

Präsident Giorgio Tuti informierte die Vorstandsmitglieder, dass der SEV einen neuen Gewerkschaftssekretär



tär angestellt hat, um auf dem Regionalsekretariat St. Gallen Peter Hartmann zu ersetzen, der in Pension geht (siehe kontakt.sev 20/2012, Seiten 6 und 7).

Es handelt sich um **Felix Birchler**, 34-jährig, der gegenwärtig Gewerkschaftssekretär beim VPOD und ausgebildeter Soziologe ist. Felix Birchler wird seinen Posten beim SEV am 3. Januar übernehmen, Peter Hartmann hat zugesichert, für einen glatten Übergang sorgen zu wollen.

AC/pan.

to (Zoll und Grenzwacht), VPOD (Spitäler, Schulen, städtischer, öffentlicher Verkehr) und des Bundesperso-

nalverbands PVB enger zu knüpfen und die gewerkschaftlichen Reihen zu schliessen.

AC/pan.

hr sein

gewerkschaftlichen Tagung, die dem Service public gewidmet ist, vorzustellen. Eine solche Tagung würde im Herbst 2013 stattfinden, wobei das genaue Datum und der Ort noch zu bestimmen wären. Die Idee des SEV-Präsidenten überzeugte alle Vorstandsmitglieder, die in einer solchen Tagung die Möglichkeit sehen, die Bande zu unseren Kollegen/innen von Syndicom (Post, Swisscom, Druck, Journalismus, Buch- und Medienhandel), Garan-

für den Service public verstärken»

öffentlichen Sektor tätig sind, sind sehr interessiert daran, die Idee dieser Tagung, die unter der Schirmherrschaft des SGB stünde, umzusetzen. Wir sind uns alle darin einig, dass die intergewerkschaftliche Lobby für den Service public gestärkt werden muss. In der Einheit liegt die Kraft, dieser Grundsatz gilt auch bei der Verteidigung des Service public. Wir sind alle darauf angewiesen, unsere Kenntnisse und Kräfte zu bündeln, um umso mächtiger auf den Gesetzgeber einwirken zu können.

Soll die Tagung die «Initiative pro Service public» ins Leere laufen lassen?

Möglicherweise wird man darüber sprechen, aber das ist sicher nicht das Hauptthema. Für den SGB ist klar, dass diese Initiative kontraproduktiv ist. Sie ist von den Konsumentenorganisationen schlecht vorbereitet worden, indem sie Quersubventionen verbieten will, die gerade ein Merkmal eines guten Service public sind. Zum Beispiel müssen die Gewinne der Eisenbahnhauptachsen weiterhin die Verluste der Li-

nien in den Randgebieten decken können. Service public besteht nicht nur aus Eisenbahnlinien zwischen Zürich und Bern, sondern auch aus einer guten Versorgung in den Freibergen, im Bündnerland oder im Toggenburg.

Worüber wird man denn an dieser Tagung sprechen?

Wir werden nicht nur darüber sprechen, wie wir uns dem Abbau entgegenstellen müssen, wir werden auch über die Stärkung des Service public sprechen.

Fragen: Alberto Cherubini/pan.

DIE BRÜCKE DER WOCHE



Was wir hier im Bild vorstellen, ist teilweise bestehend, teilweise kommend und teilweise provisorisch: Über der Duttweilerbrücke (die Strassenbrücke, die auf unserem Bild von unten nach oben führt) entsteht die 1,15 Kilometer lange Letzigrabenbrücke (in Weiss in der Horizontalen sichtbar), die Teil der Durchmesserlinie zwischen Hardbrücke und Bahnhof Altstätten sein wird und im Dezember 2015 den Betrieb aufnehmen soll. Gut sichtbar ist vor allem das knallgelbe, 650 Tonnen schwere Hilfsgerüst, auf dem die Letzigrabenbrücke Stück für Stück betoniert wird und das nach Aushärten des Betons jeweils hydraulisch auf den nächsten Brückenpfeiler verschoben wird.

Durchgezogene Reaktion auf die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes

Was hilft gegen falsche «Fans»?

Fans müssen den Fanzug benutzen, und wenn es zu Sachbeschädigungen kommt, haftet der Verein. Dass dies nicht auf ungeteilte Freude stösst, war zu erwarten.

Die Wogen gingen hoch: «Fans» verwüsteten die Extrazüge, mit denen sie zu Auswärtsspielen gefahren wurden, sie setzten mit Drohungen durch, wo diese Züge zu halten hatten. Die SBB erklärten, sie hätten eine Transportpflicht, Gemeinden sahen sich mit Hooligans konfrontiert, Sportvereine spielten das Problem herunter. Vor diesem Hintergrund ergriff die Politik die Initiative, gesetzgeberisch zu einer Lösung oder zumindest zu einer Besserung beizutragen.

Lokführer von SBB Cargo mit Stellenangst

Tessiner Sorgen

Überfüllt war die Versammlung im Volkshaus Bellinzona. Die Lokführer von SBB Cargo haben unüberhörbar ihre Sorge über die Pläne des Unternehmens geäussert.

«Wir sind es doch, die Cargo International auf die Beine gestellt haben. Ohne uns würde dieses Unternehmen nicht fahren», so wandte sich ein Lokführer gegen das Vorhaben von SBB Cargo International, eigene Lokführerdepots aufzubauen – mit dem Risiko, dass im Tessin wenig bis keine Arbeit mehr bleibt. Das gefährdet 110 qualifizierte Arbeitsplätze.

Die von SEV und VSLF organisierte Versammlung ermöglichte es, den aktuellen Stand festzustellen, vor allem aber eine Strategie der Information, des Widerstandes und des Kampfes zu definieren, die in einer einstimmig angenommenen Resolution

gen. Indessen ist das Problem nicht so leicht aus der Welt zu schaffen, wie es manchmal scheint.

Clubs und Fans in der Pflicht

Die Änderung des Personenbeförderungsgesetzes, die darauf in die Vernehmlassung gegeben wurde, sieht zwei Massnahmen vor: Die Bahnen sollten die Fans verpflichten können, in einem Extrazug zu einem Spiel zu reisen (ansonsten könnten sie vom Transport ausgeschlossen werden). Und die Sportklubs müssten sich verpflichten, für Schäden an Personen und Sachen zu haften, die durch ihre Fans auf den Fahrten verursachten.

SBB reagiert positiv

«Wir verlangen, dass die Sicherheit für die Kunden und unsere Mitarbeitenden ga-

festgelegt wurde. Darin beauftragen die Tessiner Lokführer von SBB Cargo die Gewerkschaften SEV und VSLF, bei den Direktionen von SBB Cargo und Cargo International zugunsten eines Tessiner Lokführerdepots zu lobbyieren, das vor allem bisherige Cargo-Lokführer der Depots Bellinzona und Chiasso aufnehmen würde; beim Staatsrat und den eidgenössischen Parlamentariern aus dem Tessin vorstellig zu werden, um ihnen die Wichtigkeit der Arbeitsplätze zu erklären; eine Begleitgruppe zu gründen, die die Übernahme von Lokführern von SBB Cargo durch SBB Cargo International überwacht.

«Das Tessin ist strategisch gut positioniert mit seiner Brückenfunktion zwischen dem Mittelmeerraum und Nordeuropa», stellte SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini fest. «Deswegen ist ein Depot im Tessin nötig. Dies ist die Botschaft, die wir überbringen müssen.»

fgj/pan.

rantiert ist», sagte SBB-Sprecherin Patricia Claivaz der Nachrichtenagentur SDA. Positiv gewertet wurde ausserdem, dass weniger ungedeckte Kosten hinzunehmen wären. Auch der VöV äusserte sich positiv, der Städteverband forderte zudem, dass auch die Beförderung nach dem Spiel, auf der Heimreise, geregelt werde.

Kritik vom Fussballverband

Die Fanorganisationen und der Schweizerische Fussball-

verband SFV dagegen reagieren ablehnend – schliesslich sehen sie sich mit neuen Regeln und Haftungen konfrontiert. «Fanarbeit Schweiz» kritisiert, dass die Revision einseitig auf Zwang setze. Sie spielt das Problem herunter. Der SFV findet, die Revision erfülle die rechtsstaatlichen Anforderungen nicht, da schwer unterschieden werden könne, wer Fan und wer Reisender sei. Die Haftung müsse vertraglich vereinbart werden.

Reaktion der politischen Parteien uneinheitlich

Von den politischen Parteien wird die Gesetzesrevision teilweise begrüsst. Während die FDP noch nicht Stellung bezogen hat, finden CVP und SVP die Haftungsspflicht positiv. Die SP stösst sich dagegen daran, dass der Bundesrat mit der Revision die Kompetenz erhält, Personen aus Gründen der Hygiene, der Gesundheit oder der öffentlichen Ordnung nicht zu transportieren. pan.

SEV: SICHERHEIT DES BAHNPERSONALS MUSS ERHÖHT WERDEN

Zur Vernehmlassung eingeladen wurde auch der SEV als Vertreter des betroffenen Bahnpersonals. Der SEV stösst sich an der Aufhebung der Transportpflicht. Er befürchtet, dass «in Zukunft bei Problemen mit Passagieren und Passagiergruppen einfach der Weg des geringsten Widerstandes gegangen wird, indem diesen Personen einfach die Mitfahrt verweigert wird», gerade, weil als Ausschlussgründe auch die Gesundheit und die öffentliche Ordnung gelten. Der SEV bezweifelt, dass das Zugpersonal und die Transportpolizei die Benützung spezieller Züge durchsetzen könnte, und setzt eher auf Transportpartnerschaft-

ten zwischen den Klubs und den Transportunternehmen. «Grundsätzlich vermessen wir in den Ausführungen zur vorgeschlagenen Lockerung der Transportpflicht einen Abschnitt zum Thema Schutz und Sicherheit des öV-Personals», schreibt der SEV. Die Haftung durch die betroffenen Klubs beurteilt der SEV grundsätzlich positiv, doch spricht er sich dafür aus, dass eine solche Haftung auch für den Regelverkehr gälte. Sinnvoll findet der SEV den vorgeschlagenen Umbau des Rollmaterials, insbesondere die Übersteuerung der Handbremse durch die Lokführer/innen. Grundsätzlich müsse aber beim

Umbau die Erhöhung der Sicherheit des Personals das höchste Anliegen bleiben. Organisatorische Massnahmen könnten die Sicherheit ebenfalls erhöhen, so müsse beispielsweise ausgeschlossen werden können, dass Fanzüge unterschiedlicher Spiele gleichzeitig auf benachbarten Bahnsteigen stünden. Der SEV erwähnt schliesslich, dass die Transportpolizei nicht nachvollziehen kann, weshalb sie auf «Event-Zügen» keine Schusswaffen tragen solle. Die ganze Problematik müsse ausserdem im Zusammenhang mit dem Konkordat über Massnahmen gegen Gewalt im Sport gesehen werden. pan.

Migrationstagung 2012

AHV, IV, PK, ALV ... für uns

Samstag, 1. Dezember 2012, 9 bis 16 Uhr, Congresshotel Ollen

Referate von Doris Bianchi, Schweizerischer Gewerkschaftsbund SGB

- Sozialer Schutz während der Erwerbsphase: Was geschieht bei Krankheit, Unfall, Invalidität oder Mutterschaft?
- Altersvorsorge in der Schweiz: Die Situation der Migrant/innen.
- Wie kann ich meine Rente berechnen (lassen)? Welche Rente steht mir bei einer Rückkehr in meine Heimat zu?

Moderation:

Manuel Avallone, Vizepräsident SEV,
Arne Hegland, Migrationssekretär SEV

Anmeldungen an:

SEV, Birmensdorferstrasse 65, 8004 Zürich
oder direkt an migration@sev-online.ch
044 242 84 66

Jetzt
anmelden!

Der Anlass wird organisiert und finanziert durch:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il te o forte sindacato

Bundesamt für Verkehr will bei 175 von 300 Regionalbahnlinien die Umstellung auf Busbetrieb prüfen lassen

Petition gegen Kahlschlag im Bahnverkehr

Geht es nach den Plänen des Bundes, müssen Regionalbahnen künftig einen Kostendeckungsgrad von 50 % aufweisen, um in den Genuss von Bundesgeldern zu kommen.

Dies ist die Stossrichtung von Verordnungsänderungen, die das Bundesamt für Verkehr (BAV) am 10. Oktober in eine Vernehmlassung gegeben hat, zusammen mit andern Verordnungsänderungen im Rahmen der Bahnreform 2.2. Bis 22. November sollen Kantone und andere Betroffene dazu Stellung nehmen.

In der Verordnung über die Abgeltung des regionalen Personenverkehrs (ARPV) soll es neu heissen, «dass die Besteller bei Bahnlinien unter einem bestimmten Kostendeckungsgrad (...) prüfen müssen, ob nicht alternative Angebote mit einem besseren Kosten-Nutzen-Verhältnis existieren». Gemeint ist damit eine Umstellung auf Busbetrieb. «Als Grenzwert für den Kostendeckungsgrad, unterhalb welchem eine Umstellung zu prüfen ist, ist 50 % vorgesehen», präzisiert das BAV im zugehörigen Bericht. «Bei insgesamt 300 Ei-



Der VCS zeigte letzten Donnerstag auf dem Bundesplatz auf, wie viele Doppelgelenkbusse stündlich die Strasse belasten würden, falls die Zürcher S 14 auf Busbetrieb umgestellt würde. Er lancierte zusammen mit dem SEV eine **Petition**, die den Bundesrat auffordert, auf die geplanten Sparmassnahmen im regionalen Bahnverkehr zu verzichten. Unter www.sev-online.ch ist der Petitionstext und ein Link auf das Onlineformular zum Unterschreiben zu finden.

senbahnlinien im Regionalen Personenverkehr weisen aktuell rund 175 Linien einen Kostendeckungsgrad kleiner als 50 % auf. Es müsste somit in Zukunft bei ungefähr jeder zweiten Linie vor grösseren Investitionen in Betriebsmittel geprüft werden, ob nicht wirtschaftlichere Alternativen bestehen.»

Prüfung nicht überall sofort...

Die Kantone sollen also nicht alle betroffenen 175 Linien sofort überprüfen müssen, sondern erst vor «grösseren Investitionen» in Infrastruktur oder Rollmaterial. «Ein mehrfaches Überprüfen während der Einsatzdauer von neu beschafftem Rollmaterial soll nur bei Linien mit einem sehr tiefen Kostendeckungsgrad von unter

30 % vorgenommen werden», schreibt das BAV im Bericht weiter. «Diese Linien sind periodisch – in der Regel alle vier Jahre – zu überprüfen.» Damit würden allerdings doch recht schnell etliche Überprüfungen fällig.

... aber «unrentable» Linien würden letztlich weggespart

Klar ist auf jeden Fall: Die Massnahme ist Teil der «Aufgabenüberprüfung des Bundes», die der Bundesrat im September 2010 beschlossen hat. Und sie hat zum Ziel, bei den «Bahnlinien mit tiefer Rentabilität» Bundesbeiträge einzusparen.

Kostendeckungsgrad als alleiniges Kriterium unsinnig

Allein wegen einem willkürlich vom Bundesamt festge-

legten Rentabilitätskriterium ganze bestehende Bahnlinien aufzugeben und zusätzlichen Verkehr auf die vielerorts schon verstopften Strassen zu verlagern, kommt für den SEV nicht infrage – und auch nicht für die meisten Kantone und die betroffenen Bahnkunden/innen in den Regionen, wie die geharnischten Reaktionen in den Zeitungen des ganzen Landes klar gezeigt haben.

In den Medien wurden zahlreiche Gründe genannt, die auch bei «unrentablen» Bahnlinien für deren Beibehaltung sprechen: In Stosszeiten müssten ganze Buskonvois die Bahn ersetzen, diese würden für den gleichen Weg mehr Zeit beanspruchen und könnten wegen dem unvorhersehbaren

Verkehrsaufkommen die Anschlüsse nicht mit der gleichen Zuverlässigkeit sicherstellen, ausser wenn man spezielle Busspuren einrichten würde – doch damit fiel der Spareffekt dahin... Bei Bergbahnen (z. B. Rigi-Bahn) wäre eine Umstellung auf Bus logistisch gar nicht möglich, und diese Bahnen sind auch selbst eine touristische Attraktion. Der Energieverbrauch von Zügen ist wegen dem geringeren Rollwiderstand tiefer usw.

Der Tenor war klar: Der Kostendeckungsgrad einer Bahnlinie darf nicht das alleinige Kriterium werden, aufgrund dessen der Bund damit drohen kann, seine Beiträge an eine Linie einzustellen, um ihre Umstellung auf Busbetrieb zu erzwingen. *Fi*

Ausbau der Bahninfrastruktur

Ständeratskommission will 6,4 statt 3,5 Milliarden Franken

Die Verkehrskommission des Ständerats will das Eisenbahnnetz rascher ausbauen, als es der Bundesrat vorgeschlagen hat. Bis 2025 will sie 6,4 Milliarden Franken dafür ausgeben. Der zusätzliche Ausbau soll über die Mehrwertsteuer finanziert werden.

Die Verkehrskommission (KVF) hiess die Projekte des Bundesrates in der Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) gut und beschloss einstimmig, weitere Vorhaben aufzunehmen.

Während der Bundesrat total 3,5 Milliarden Franken vorsieht, belaufen sich die Kosten aller Projekte nach dem Konzept der KVF auf 6,4 Milliarden Franken. Nebst den vom Bundesrat beantragten Ausbauten u. a. auf den Strecken Lausanne–Genf, Bern–Luzern oder Zürich–Chur, sieht die KVF auch Projekte zwischen Lausanne und Bern, in Genf, Basel, zwischen Gümliigen BE und Münsingen BE sowie zwischen Rapperswil AG und dem Heitersberg vor.

Alle diese zusätzlichen Ausbauten hatte auch der Bundesrat geprüft, sie aber für den ersten Ausbauschritt nicht berücksichtigt. *Neu*

hinzugekommen sind in der KVF der Ausbau der Strecke St. Gallen–Chur (180 Mio. Fr.) sowie Kredite in der Höhe von rund 280 Mio. Franken, mit denen zukünftige Projekte geplant werden sollen.

Zu diesen gehört z. B. der Tiefbahnhof Luzern, der Zimmerberg- und der Brüttenertunnel oder der Ausbau des Lötschberg-Basistunnels zwischen Ferden und Mitholz. Dass diese zukünftigen Vorhaben bereits im Kredit berücksichtigt werden, begrüsst die Konferenz der kantonalen Verkehrsdirektoren.

0,1 Prozent Mehrwertsteuer

Finanziert werden sollen die zusätzlichen Ausgaben von

rund 3 Milliarden Franken gegenüber dem Bundesratsvorschlag durch die Mehrwertsteuer. Dafür möchte die KVF die befristete Erhöhung der Mehrwertsteuer um 0,4 % zugunsten der IV nach deren Auslaufen im Jahr 2018 teilweise weiterführen: Danach soll 0,1 % der Mehrwertsteuer für den Verkehr verwendet werden, was einen jährlichen Betrag von rund 300 Mio. Franken bedeuten würde. Die neue Befristung würde bis 2030 gelten.

Zweiten Ausbauschritt bis 2018 vorlegen

Der Ausbauschritt bis 2025 erfüllt nur einen kleinen Teil der Ausbauwünsche der Kan-

tone und Bahnen. Schon in den nächsten Jahren will der Bundesrat einen weiteren, deutlich umfangreicheren Ausbau vorschlagen. Dafür will die Kommission den Bundesrat stärker in die Pflicht nehmen. Sie verlangt deshalb explizit, dass der Bundesrat bis 2018 eine Botschaft für einen weiteren Ausbau vorzulegen habe. Und sie macht auch gleich Vorgaben, welche Projekte enthalten sein sollen.

Die Kommission wird die Behandlung der FABI-Vorlage erst im November abschliessen. Dennoch sollte der Ständerat das Geschäft noch in der Wintersession behandeln können. *sda*



„Eine Unternehmung soll die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen nicht einseitig festlegen, sondern auf partizipative Art mit dem Personal und der Gewerkschaft aushandeln.“

Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger appelliert an die Vernunft der GAV-skeptischen Unternehmungen

«GAV ermöglichen der Branche die Selbstregulierung»

Für die öV-Unternehmungen neben der SBB – die sogenannten Konzessionierten Transportunternehmungen KTU – ist im SEV Barbara Spalinger zuständig. Im Hinblick auf die regionalen Herbsttagungen des Unterverbands VPT, der das Personal von rund 90 KTU organisiert, hat kontakt.sev die SEV-Vizepräsidentin zur Lage der KTU-Nation befragt.

kontakt.sev: Welche KTU bereitet dir zurzeit besondere Sorgen?

Barbara Spalinger: Die BLS mit ihrem Finanzdesaster. Wir mussten deswegen die GAV-Verhandlungen sistieren. Gegen die Einsparungen des Kantons bei den Abgeltungen haben wir im September vor dem Berner Rathaus demonstriert. Aber es gibt auch BLS-interne Probleme. So haben Effizienzsteigerungsprojekte nicht das gebracht, was sie bringen sollten. Da wird noch einiges auf uns zukommen.

Was tut sich landesweit in Sachen Gesamtarbeitsverträge?

Mit dem Verband Seilbahnen Schweiz (SBS) haben wir einen Entwurf für einen Rahmen-GAV für die Bergbahnbranche ausgearbeitet, über den nun die SBS-Mitglieder bis im Herbst 2013 entscheiden sollen. Derzeit verhandeln wir mit den Freiburger Verkehrsbetrieben TPF und Aar Bus+Bahn über die Weiterentwicklung ihrer Firmen-Arbeitsverträge (FAV). Bei der Bahngastronomie-Unternehmung Elvetino, die zu 100% der SBB gehört, ha-

ben wir vor Kurzem eine Weiterentwicklung des FAV geschafft, mit der wir zufrieden sein können. Ein erstmaliger FAV steht bei der Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) vor dem Abschluss. Der Vorschlag dazu kam von den Appenzeller Bahnen, welche die FW-Bahn verwalten. Das Personal ist darauf eingestiegen, obwohl es zu 100% beim SEV organisiert ist und somit kein besonderes Interesse daran hat, sich mit einem FAV einer Friedenspflicht zu unterziehen. Dass eine KTU-Direktion den SEV um GAV-Verhandlungen bittet statt umgekehrt, hatte es zuvor noch nie gegeben...

Aktuell fordern SEV-Sektionen bei Zürcher KTU mit Pins GAV-Verhandlungen. Warum gibt es dort noch keine GAV?

Zuerst wollten die Gewerkschaften mit dem Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) einen Rahmen-GAV aushandeln, doch daraus ist nie etwas geworden, was nicht so schlimm ist, weil sich der ZVV als Tarifverbund und politisches Gebilde als Vertragspartner nicht besonders eignet. Hinzu kommt, dass es im ZVV sehr viele sehr unterschiedliche KTU und eine ganze Reihe von Gewerkschaften gibt. Wir verfolgen nun einen anderen Weg: Wie zuvor schon in anderen Kantonen wollen wir mit den einzelnen Unternehmungen einen Rahmen-

GAV aushandeln. Dies wird nun möglich, da die Verkehrsbetriebe Zürich (VBZ), die grösste Unternehmung im ZVV neben der S-Bahn, darauf eingestiegen sind. Bei ihnen ist der VPOD Sozialpartner, nun sind wir, nebst weiteren Gewerkschaften, ebenfalls dabei. Allerdings haben wir auch unsere alte Forderung nach einem Firmenarbeitsvertrag mit der Forchbahn (die von der VBZ verwaltet wird) wieder gestellt, was bislang auf Ablehnung gestossen ist, obwohl wir mit über 90% Organisationsgrad einen Verhandlungsanspruch haben. Inzwischen haben wir aber einen Termin für erste FAV-Verhandlungen bekommen.

Wie stehen SZU, VZO und ZSG zu einem GAV?

Wir sind zwar stark im Gespräch mit ihnen, jedoch von einer Einigung oder gar einem Abschluss noch relativ weit entfernt. Denn es gibt hier ein gewisses Misstrauen, da diese Unternehmungen finden, ihre Personalpolitik sei auch ohne GAV schon

winn für die Unternehmungen, da sie auf partizipative Art mit dem Personal und der Gewerkschaft zustande kommen und auch nach einem Direktionswechsel verbindlich bleiben. Deshalb wollen wir auch bei den Zürcher KTU Firmen-GAV und nicht, weil wir die Arbeitsbedingungen jetzt dort speziell nach oben «pushen» möchten. Wobei es immer Verbesserungspotenzial gibt...

Für diese Argumente haben die Unternehmungen kein Gehör?

Besondere Skepsis gibts meist in den Verwaltungsräten, vor allem bei Juristen, die sich im Kollektivarbeitsrecht nicht auskennen, obwohl es in der Schweiz schon seit 100 Jahren GAV gibt, und auch im öV immerhin schon seit über zehn Jahren. Somit gibt es viele mögliche Vorbilder und einige Erfahrung damit. Wegen einem GAV ist bisher noch keine Unternehmung untergegangen. Klar, bei einer Vertragspartnerschaft mit der Gewerkschaft ist die Direktion nicht mehr so frei wie vorher, aber weil die Ge-

«BEIM KÜNDIGUNGSSCHUTZ BRAUCHT ES EINE GESETZLICHE REGELUNG»

kontakt.sev: Gibt es Bereiche, wo die Selbstregulierung der Branche mit GAV nicht funktioniert?

Barbara Spalinger: Ja, ein Beispiel sind die antigewerkschaftlichen Kündigungen. Heute kann ein Arbeitgeber einen Mitarbeitenden, der ihm nicht passt, einfach entlassen und muss ihn auch nicht mehr anstellen, wenn ein Gericht die Entlassung als missbräuchlich anerkennt, sondern höchstens sechs Monatslöhne Entschädigung bezahlen. Wir verlangen für solche Fälle die Pflicht zur Wiedereinstellung, denn dann müssen sich Arbeitgeber Entlassungen besser überlegen und sind eher bereit, Konflikte anzugehen, statt sie auszusitzen, um sie dann mit Hauruck zu lösen. Dass in der Schweiz die Personalvertreter/innen vor Kündigungen zu schlecht geschützt sind, hat auch schon die Internationale Arbeitsorganisation ILO bemängelt. Das Parlament hat gesagt, die Branchen sollten dies selber regeln. Aber jedes Mal, wenn wir es in einem GAV regeln wollen, gibt es Probleme. Daher braucht es hier eine gesetzliche Regelung, denn die Branche will das offensichtlich nicht selber regeln, was ich sehr schade finde. Viele andere Punkte haben wir in unserer Branche in GAV selbst regeln können, was eigentlich die bessere Variante ist. Deshalb verstehe ich die Verwaltungsjuristen nicht, die Schiedsgerichte strikt ablehnen. Dabei stehen diese den Sachfragen sehr nahe und können passgenauere Entscheide fällen als irgendein Zivilgericht.

„Wegen einem GAV ist bisher noch keine Unternehmung untergegangen.“

gut. Tatsächlich sind die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen wie bei den meisten KTU nicht allzu schlecht, doch kollektive Regelungen sind darüberhinaus ein Ge-

werkschaft die legitime Vertreterin des Personals ist, ist dies auch richtig. Zudem stellen GAV für die Branche eine gute Möglichkeit zur Selbstregulierung dar.

INTERVIEW



Barbara Spalinger unterzeichnet hier Ende 2009 den erneuerten Rahmen-GAV für den öffentlichen Verkehr im Kanton Waadt. Wann folgt der Zürcher öv?

Damit ein Rahmen-GAV für den Zürcher öv etwas nützt, müssten der ZV und der Kanton bei Ausschreibungen aber auch wirklich darauf abstellen...

Selbstverständlich. Ein Rahmen-GAV ist die Messlatte für die branchenüblichen Arbeitsbedingungen, die es bei Ausschreibungen zu respektieren gilt. Dies ist sehr wichtig, da die Zahl der Ausschreibungen weiter steigen dürfte. Weil bei Busunternehmungen die Personalkosten einen grossen Teil des Budgets ausmachen, sind sie versucht, mittels Lohndumping zu Aufträgen zu kommen.

Syndicom macht zurzeit im Hinblick auf die Neuaushandlung des GAV bei der Postauto AG landesweit darauf aufmerksam, dass die Postauto-Unternehmungen, die diesem GAV nicht unterstehen, schlechtere Anstellungsbedingungen haben als die Postauto-Regiebetriebe. Gibt es diese Problematik der Subunternehmen auch im Organisationsbereich des SEV?

Auch von «unseren» KTU werden zum Teil Leistungen an Unterakkordanten ausgelagert, die schlechtere Anstellungs- und Arbeitsbedingungen haben. Das gibt

es zum Beispiel bei den Verkehrsbetrieben von Genf und Lausanne. Jedoch sind dort die Mitarbeitenden der Subunternehmen nur eine kleine Gruppe, anders als bei Postauto, wo sie in der Mehrzahl sind: Bei den 189 Postauto-Unternehmungen gibt es 1500 Vollzeitstellen, bei den 44 Postauto-Regiebetrieben 1350.

Dürfen die KTU-Mitarbeitenden hoffen, dass sich die Lage ihrer Pensionskassen endlich wieder bessert?

Die Probleme der Ascoop-Vorsorgewerke sind inzwischen durch die Gründung der Symova oder Wechsel zu andern Kassen, etwa solchen des öffentlichen Personals, mehrheitlich guten Lösungen zugeführt worden. Jedoch werden die Pensionskassen nicht nur bei den KTU, sondern ganz allgemein weiterhin mit Finanzierungsproblemen zu kämpfen haben wegen der tieferen Kapitalrenditen und der steigenden Lebenserwartung. Überall gibt es Diskussionen über Senkungen des Umwandlungssatzes und des technischen Zinssatzes, also der Renten,

und über Beitragserhöhungen. Bei allen Pensionskassen dürften künftig die Renten tendenziell eher sinken. Wir Gewerkschaften können die Finanzmärkte auch nicht beeinflussen, aber wir können immerhin dafür sorgen, dass die Arbeitgeber ihre soziale Verantwortung wahrnehmen und dass die Personalvertreter/innen in

den Vorsorgekommissionen und Stiftungsräten dank guter Ausbildung zum Rechten schauen. Ein politischer Ansatz, den wir stark vorantreiben wollen, ist die Stärkung der AHV: Der Schweizerische Gewerkschaftsbund will mit seinem Projekt «AHVplus» die Renteneinkünften für Arbeitnehmende mit kleinen und mittleren Einkommen abfedern.

Wegen der steigenden Nachfrage nach Mobilität stellen KTU laufend zusätzliche Mitarbeitende ein. Gelingt es dem SEV, diese zu werben?

Wo wir funktionierende, aktive Sektionen haben, schaffen wir es. Unsere Sektionsbetreuer/innen helfen bei der Mitgliederwerbung gerne, doch diese steht und fällt mit den Sektionen.

Interview: Markus Fischer

«KOMPaktere DIENSTSCHICHTEN SIND EIN WICHTIGES ANLIEGEN»

kontakt.sev: Wo steht heute die von der Branche Bus-Ga-tu des SEV im März lancierte Kampagne «Zehn Stunden Dienstschiicht sind genug?»

Barbara Spalinger: Es handelt sich um eine langfristige Sensibilisierungskampagne, denn das Problem ist den meisten Kunden/innen und zum Teil auch Unternehmungen noch nicht bewusst. Wir haben letztes Jahr bei den Busfahrern/-innen eine Umfrage zur Gesundheit am Arbeitsplatz durchgeführt. Dabei haben alle übereinstimmend gesagt, dass die langen Dienstschiichten ein Erschöpfungsfaktor sind. Wenn sie zum Beispiel regelmässig um 6.30 Uhr begin-

nen und erst um 20.30 Uhr Feierabend haben, sehen sie ihre Angehörigen kaum mehr. Sie haben zwar Pausen dazwischen, können damit aber oft nicht viel anfangen, vor allem, wenn sie diese an abgelegenen Orten verbringen müssen. Kompaktere Dienstschiichten sind ein wichtiges Anliegen des Personals.

Von den Direktoren bekommst du wohl zu hören, dass das Geld zu knapp sei, um mehr Personal anzustellen, und dass mit den vorhandenen Leuten die Stosszeiten abgedeckt werden müssen...

Es ist uns bewusst, dass eine gute Dienstplanung eine grosse Her-

ausforderung ist für die KTU, dass jede KTU dabei ihre eigenen Probleme hat und dass es für jede eine massgeschneiderte Dienstplanung braucht. Während das oben geschilderte Problem vor allem bei Überlandlinien auftritt, haben die Kollegen/innen im Stadtverkehr an Endstationen vielfach nicht einmal Zeit, auf die Toilette zu gehen, wenn sie den Fahrplan einhalten wollen. Ziel unserer Kampagne ist, den Unternehmungen bewusst zu machen, dass es sich um ein gesundheitsrelevantes Problem handelt und dass gute Dienste wichtig sind – auch deshalb, weil gesunde, zufriedene Mitarbeitende einen besseren Job machen, nicht zuletzt im Kundenkontakt.

Suva-Präventionskampagne gegen Arbeitsunfälle

In zehn Jahren 250 Leben retten!

Jedes Jahr sterben in der Schweiz rund 100 Arbeitnehmende wegen eines Berufsunfalls. Prävention tut not!

Besonders tragisch: Zwischen 2000 und 2009 starben allein 31 Lernende. Darum führt die Suva seit 2010 ein Präventionsprogramm gegen schwere Unfälle mit dem Namen «250 Leben» durch.

Kernbotschaft ist und bleibt die lebenswichtige Regel, dass bei Gefahr am Arbeitsplatz alle Beteiligten das Recht und die Pflicht haben, stopp zu sagen und die Arbeit zu unterbrechen. Damit soll die Vision der Kampagne «250 Leben» erreicht werden: innerhalb der nächsten zehn Jahre die Anzahl schwerer und tödlicher Unfälle zu halbieren. Dazu wurden für besonders betroffene Branchen einfach verständliche Falt-

prospekte hergestellt, die mit überblickbaren Regeln Sicherheit am Arbeitsplatz herstellen, so z. B. im Bereich der Waldarbeit oder für den Hochbau.

Besonders wertvoll sind auch die Instruktionssmappen für Sicherheitsbeauftragte der Branchenlösungen, aber auch für Gruppenleiter, Vorarbeiter und alle Arbeitnehmenden. Diese Instruktionshilfen können kostenlos bei der Suva online bestellt oder heruntergeladen werden und erklären anhand von Fotos, Checklisten, Fallbeispielen, Instruktionstipps usw., wie die Sicherheit während bestimmter Arbeitsabläufe schnell und nachhaltig verbessert wird.

Es ist klar, dass die Arbeitgeber die Hauptsorge für die Sicherheit am Arbeitsplatz tragen müssen. Ebenso ist es ihre Pflicht, eine Sicherheitskultur innerhalb der Firma

und der Branche aufzubauen, welche es den Betroffenen erlaubt, effektiv stopp zu sagen zu können, wenn eine Gefahr erkannt wird.

Für alle Betriebe und Branchen gilt: Wenn in einem Unternehmen keine Gefahrenermittlung stattfinden sollte, sprechen die Arbeitnehmenden den Chef darauf an, falls dies nichts bringt, melden sie es dem kantonalen Arbeitsinspektorat.

Mitsprache der Arbeitnehmenden ist weiter z. B. notwendig: bei Aufstellung von Arbeitsmitteln, die bedient werden müssen; bei Schutzbrillen, Gehörschutzmitteln und andern persönlichen Schutzausrüstungen; aber auch bei Inspektionen der kantonalen Arbeitsinspektorate, der Suva usw.

Die Suva entwickelt nun das Projekt «250 Leben» weiter: Im September wurde, in Zusammenarbeit u. a. mit

dem SGB, anderen Gewerkschaften, aber auch mit Arbeitgeberverbänden und der Eidgenössischen Koordinationskommission für Arbeitssicherheit EKAS eine Partner-tagung durchgeführt. Ziel ist es, bis 2013 eine spezifische Präventionskampagne für Lernende zu schaffen. Denn Berufsbildung und Prävention müssen in der Schweiz Hand in Hand gehen. Die Tatsache, dass Lernende häufig unter grosser Belastung stehen, sich nicht getrauen, Fragen zur Sicherheit zu stellen und in der Abschätzung von Gefahren noch nicht erfahren sind, macht eine spezielle Herangehensweise nötig. Ganz zu schweigen, dass es immer ganz besonders tragisch ist, wenn ein Jugendlicher wegen eines Arbeitsunfalles aus dem Leben gerissen oder invalid wird.

Diese lehrlingsspezifische Präventionskampagne ist nun

in der konkreten Entstehung begriffen. Zusammen mit den Sozialpartnern werden an kommenden Suva-Workshops die Einsatzmittel für die Präventionskampagne konzipiert und ausgearbeitet.

Es ist essenziell, dass sich die Gewerkschaften in dieser Phase kräftig einbringen! Denn die Arbeitnehmerorganisationen haben erst durch jahrelangen Einsatz und in Zusammenarbeit mit der Suva in vielen Bereichen eine Sensibilisierung bewirkt und Know-how sammeln können. Nun sollen alle Branchen und insbesondere der Nachwuchs davon profitieren können.

Interessierte Kolleginnen und Kollegen, welche aktiv an der Gestaltung und Umsetzung des Projektes für eine sichere Lehrzeit teilnehmen möchten, melden sich bei Luca Cirigliano, Zentralsekretär SGB. SGB

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 auf Wunsch 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 ein 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 Elektrovélo 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.

Die Chauffeure von TransN haben einen Sensibilisierungskurs absolviert

Alle müssen den öffentlichen Verkehr benutzen können

Achtzehn Buschauffeure haben den Sensibilisierungskurs schon gemacht, um zu lernen, wie sie einer körperbehinderten Person begegnen sollen, die den öffentlichen Verkehr benutzen will. Bis Ende 2013 sollen ihn alle absolviert haben.

Die ganze Geschichte geht von einer Benutzerin des öffentlichen Verkehrs von La Chaux-de-Fonds aus, die cerebral gelähmt ist und sich gegenüber einer Journalistin darüber beklagt hatte, in mehreren Fällen hätten die Chauffeure nicht für sie angehalten.

Das Unternehmen hat daraufhin den Ball aufgenommen und beschlossen, alle Chauffeure einen Kurs absolvieren zu lassen. An der Weiterbildungsveranstaltung lernen sie, wie sie mit diesen speziellen Fahrgästen, die öfter eine Hilfestellung benötigen, umgehen sollen. Aus Mangel an Erfahrung (oder Mangel an Zeit?) können die Chauffeure nicht immer optimal auf die Bedürfnisse eingehen. Der Kurs wird von Alain Friedrich durchgeführt, einem Erwachsenenbildner und Mitglied von Forum Handicap, der als Rollstuhlfahrer Spezialist in diesen Fragen ist.

Die Chauffeure lernen im Kurs, wo sie halten sollen, damit das Einsteigen für jemanden mit einem oder zwei Stöcken, jemanden im Rollstuhl oder einfach eine ältere, etwas «wackelige» Person möglichst sicher möglich ist. Die Chauffeure haben auch die Möglichkeit – so sie es wollen –, selber einmal probeweise in einen Rollstuhl zu sitzen oder eine Spezialbrille, aufzusetzen, die die Sicht behindert. Das Rollenspiel bringt einem konkret ins Bewusstsein, was diese Leute tagtäglich erleben, wenn sie den öffentlichen Verkehr benutzen.

In der Fahrzeughalle des Unternehmens in La Chaux-de-Fonds war alles arrangiert worden, um den Kurs im Innern abhalten zu können – draussen wäre das Wetter zu launisch gewesen... Der Kurs dauert anderthalb Stunden und wird in Gruppen von drei bis vier Chauffeuren durchgeführt.

Gute Fortschritte

Anzumerken ist, dass die Busse in La Chaux-de-Fonds und die Haltestellen schon gut angepasst sind – die Infrastruktur ist okay. Der Kurs soll den Kontakt zwischen den Chauffeuren und den Benutzenden verbessern, die «trotzdem» ihre Selbstständigkeit bewahren wollen; ihnen will man gute Voraussetzungen bieten.



Dies ist die ideale Position einer Person im Rollstuhl während der Fahrt. Gelegentlich kommt es zu Konflikten, wenn Kinderwagen im Bus den gleichen Platz beanspruchen.



Die Rampe kann vom Chauffeur aufgeklappt werden, aber auch von den Benutzenden im Bus, die manchmal die Initiative ergreifen.



Die zwei orangen Kegeln stellen Hindernisse dar, die sich einem Benutzer mit eingeschränkter Mobilität buchstäblich in den Weg stellen können und es ihm erschweren, in den Bus zu kommen oder ihn zu verlassen, wenn der Chauffeur davor hält. Friedrich erklärt den Chauffeuren, wie Ständer usw. die Bewegung von Rollstuhlfahrenden erschweren können.

Am schlechtesten steht es in dieser Beziehung im Kanton Neuenburg um die Tramlinie 5 entlang des Neuenburger Ufers, die für mobilitätsbehinderte Personen nicht benutzbar ist. Vonseiten der Gewerkschaft und der Neuenburger VPT-Sektionen schätzt man es, dass das Personal für den Umgang mit Personen mit eingeschränkter Mobilität sensibilisiert wird. Die Sektionspräsidenten hätten es allerdings geschätzt, nicht aus den Medien von diesem Kurs zu erfahren.

Und sie wünschten sich, dass die Direktion auch zur Kenntnis nähme, dass es Probleme gibt im Umgang mit andern «schwierigen» Passagieren, insbesondere im Fall verbaler oder physischer Gewalt. In ihrem Bestreben könnte die Direktion regelmässige Kurse für Konfliktbewältigung anbieten. Auf diese Weise wären die Mitarbeitenden besser darauf vorbereitet, schwierige Situationen zu bewältigen. Hes/pan.

INFO

Auszüge aus dem **Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG)**:

«Es setzt Rahmenbedingungen, die es Menschen mit Behinderungen erleichtern, am gesellschaftlichen Leben teilzunehmen und insbesondere selbstständig soziale Kontakte zu pflegen, sich aus- und fortzubilden und eine Erwerbstätigkeit auszuüben.»

«Eine Benachteiligung beim Zugang zu einer Baute, einer Anlage, einer Wohnung oder einer Einrichtung oder einem Fahrzeug des öffentlichen Verkehrs liegt vor, wenn der Zugang für Behinderte aus baulichen Gründen nicht oder nur unter erschwerenden Bedingungen möglich ist.»



Transkanada mit dem

Erleben Sie die Kontraste Kanadas: mit der Metropole Toronto, den Niagara Fällen und während der Zugsfahrt in die Rocky Mountains die wilde Natur Ontario's, die Prärieprovinzen Manitoba und Saskatchewan wo der Himmel unendlich erscheint. Besuch der Rocky Mountains

und Fahrt auf durch die Rocky Mountains bis zum Ende der Reise.

R E I S E R E P E R T O

1. Tag: Zürich – Toronto

Flug mit Air Canada non-stop Zürich - Toronto. Transfer zu Ihrem Hotel, Unterkunft für zwei Nächte in Toronto

2. Tag: Toronto

Die Stadtrundfahrt durch die kanadische Metropole, welche am Ontario See gelegen ist und Besuch des über 500 Meter hohen CN Towers mit Mittagessen. Der Nachmittag steht zur freien Verfügung.

3. Tag: Niagara Fälle/Abfahrt mit VIA Rail «The Canadian»

Ganztägiger Ausflug zu den Niagara Fällen mit Besuch des historischen Städtchens «Niagara-on-the-Lake». Am Nachmittag Besichtigung der Niagara Fälle und Nachtessen Skylon Tower. Rückfahrt nach Toronto direkt zum Bahnhof der VIA Rail. Abfahrt Toronto mit VIA Rail. Unterkunft im Liegewagen (Section) oder gegen Zuschlag im Schlafwagen (Bedroom).

4./5. Tag: VIA Rail

Alle Mahlzeiten im Speisewagen. Geniessen Sie die Bahnfahrt durch die Provinzen Ontario – Manitoba und Alberta bis nach Jasper.

6. Tag: VIA Rail – Ankunft in Jasper

Am Mittag Ankunft in Jasper. Ausflug zum Lake Maligne, das wohl berühmteste Fotosujet Kanadas im Jasper Nationalpark. Unterkunft für eine Nacht in Jasper.

7. Tag: Jasper – Icefield Parkway – Banff (285 km)

Der Icefield Parkway ist die schönste Passstrasse der Rocky Mountains. Schneebedeckte Gipfel, spiegelglatte, tiefblaue Seen und grosse Gletscher lassen den Tag zu einem unvergesslichen Erlebnis werden. Unterkunft für zwei Nächte in der Banff.

8. Tag: Banff Nationalpark

Besuch der Umgebung von Banff. Sie fahren zum türkisblauen Lake Louise und zum Moraine Lake im Herzen der Rocky Mountains. Am Nachmittag Rückfahrt nach Banff.

9. Tag: «Rocky Mountaineer» Banff – Kamloops

Tagesfahrt via Lake Louise – Golden im bequemen Zug des Rocky Mountaineer. Geniessen sie die fantastische Landschaft. Frühstück und Mittagessen im Zug. Am Abend Ankunft in Kamloops. Unterkunft für eine Nacht in Kamloops.

10. Tag: «Rocky Mountaineer» Kamloops – Vancouver

Weiterfahrt Richtung Westen von Kamloops entlang dem Thompson und Fraser River durch das Hell's Gate an die Pazifikküste. Gegen Abend Ankunft in Vancouver. Unterkunft für drei Nächte in Vancouver.

11. Tag: Vancouver

Am Vormittag unternehmen Sie eine ausführliche Stadtrundfahrt. Vor gut 100 Jahren begann Vancouvers Aufstieg zum grössten Hafen Kanadas. Heute ist die 1,8 Millionen Metropole die drittgrösste Stadt Kanadas und liegt zwischen hohen Gipfeln und dem glitzernden Ozean. Nachmittag zur freien Verfügung.

12. Tag: Tagesausflug Vancouver Island

Tagesausflug mit Bus und Fähre nach Vancouver Island. Sie besuchen den Butchart Garden und fahren anschliessend nach Victoria, der Hauptstadt der Provinz British Columbia. Rückkehr gegen Abend in Vancouver.

13. Tag: Vancouver – Toronto/Abflug nach Zürich

Am Vormittag Abflug mit AIR CANADA nach Toronto und Weiterflug nach Europa.

14. Tag: Ankunft in Zürich

Am Vormittag Ankunft Zürich.

Pauschalpreise: Reise 1: 11. - 24. 6. 2013: CHF 4980.-
Reise 2: 10. - 23. 9. 2013: CHF 5180.-



dem Icefield Parkway nach Banff. Die zweitägige Bahnfahrt Rocky Mountains führt durch eine imposante Landschaft. Am Ende erwartet Sie Vancouver, die schönste Stadt am Pazifik.

G R A M M

Leistungen:

Inbegriffen: Flüge mit AIR CANADA in der Touristenklasse ab/bis Zürich • Flughafen- und Sicherheitstaxen (CHF 450.– Stand Juli 2012) • Alle Flughafentransfers in Kanada • Bahnfahrt mit der VIA-Rail Toronto – Jasper in Kategorie Section • Bahnfahrt mit dem Rocky Mountaineer Banf – Vancouver in RedLeaf-Klasse • Unterkunft in Erstklasshotels im Doppelzimmer mit amerikanischem Frühstück • Drei Hauptmahlzeiten • Während der Bahnfahrten mit VIA Rail alle Mahlzeiten im Speisewagen • Während der Bahnfahrt mit «Rocky Mountaineer» Frühstück und Mittagessen • Fahrten mit klimatisiertem Bus • Stadtrundfahrten und Ausflüge gemäss Programm mit lokaler Reiseleitung • SERV Reiseleitung ab/bis Zürich

Nicht inbegriffen: Zuschlag Schlafwagen Kategorie Bedroom Toronto-Jasper, CHF 440.– pro Person • Zuschlag «SilverLeaf class» Banff-Kamloops-Vancouver, CHF 490.– pro Person • Zuschlag für Einzelzimmer in Hotels CHF 980.– • Zuschlag Einzelbedroom (klein) Toronto-Jasper CHF 550.– • Obligatorische Annullierungs- und SOS-Versicherung (Jahresversicherung): CHF 104.– einzeln, CHF 177.– für Paare

VIA Rail Canada «The Canadian» Toronto – Jasper

Im Pauschalpreis inbegriffen: Liegewagen, Kategorie Section: Tagsüber normale Sitzplätze, wo man sich gegenüber sitzt. Am Abend verwandelt das Zugpersonal das Abteil in zwei übereinander liegende Schlafnischen, wobei jede Nische mit einem schweren Vorhang zum Korridor abgetrennt ist. Jeder Wagen verfügt über WC und Duschen auf dem Korridor, Handtücher und Duschmittel werden zur Verfügung gestellt.

Schlafwagen, Kategorie Bedroom: Separates Abteil für zwei Personen, mit tagsüber bequemen Sitzen. Am Abend werden die Abteile für die Nacht vom Zugpersonal in zwei übereinander liegende Betten hergerichtet. Alle Bedrooms sind mit WC und Lavabo ausgestattet. Zuschlag pro Person CHF 440.–.

Wichtig: In allen VIA Rail Zügen darf nur das Handgepäck in die Abteile mitgenommen werden. Während der Fahrt besteht kein Zugang zu den Koffern.

«Rocky Mountaineer» Banff – Kamloops – Vancouver

Im Pauschalpreis inbegriffen: **RedLeaf Klasse:** bequeme, einzelne Sitze mit verstellbarer Rückenlehne, Panoramafenster und Klimaanlage, Frühstück und Mittagessen (kalt) werden am Platz serviert, inkl. Snacks und nicht-alkoholische Getränke.

SilverLeaf Klasse: Sitzplätze im Panoramawagen mit grossen Fenstern. Die warmen Mahlzeiten werden am Platz serviert, inkl. Wein oder Bier. Snacks und nicht-alkoholische Getränke während der ganzen Fahrt. Zuschlag pro Person CHF 490.–.



Anmeldung

Reise 1: Transkanada mit dem Zug, 11. – 24. Juni 2013

Reise 2: Transkanada mit dem Zug, 10. – 23. September 2013

- Schlafwagen Bedroom Via Rail gewünscht, Zuschlag CHF 440.–
- SilverLeaf Klasse Rocky Mountaineer gewünscht, mit Zuschlag CHF 490.–
- Einzelzimmer Hotels gewünscht, Zuschlag CHF 980.–
- Einzelbedroom Via Rail (klein) gewünscht, Zuschlag CHF 550.–
- Ich bin Mitglied des SEV / wir sind Mitglieder des SEV
- Ich bin / wir sind SERV-Mitglied/er der Sektion
- Ich habe / wir haben eine eigene Annullierungskostenversicherung und verzichte/n auf die obligatorische Annullierungskostenversicherung.

Name, Vorname, Geburtsdatum

1.

2.

Adresse

PLZ/Ort

Telefon P

Mobile

Bemerkungen

Ort/Datum

Unterschrift

Einsenden an: SERVRAIL, Postfach 335, 3027 Bern oder Anmeldung über www.servrail.ch

Auskunft: SERVRAIL, Tel. 031 311 89 51

Es gelten die allgemeinen Reise- und Vertragsbedingungen der SERVRAIL GmbH



„Ich verdiene als Lokführer bei der Jungfraubahn bedeutend besser als in meinem früheren Beruf.“

Andreas Wyss, Lokführer

100 Jahre Jungfraubahn

Die Krone des Bahnvergnügens

Wer an Schweizer Bahnen denkt, wird früher oder später an die Jungfraubahn denken. Sicher gibt es schönere Bahnstrecken, wenige aber sind so spektakulär und führen an ein derart lohnendes Ziel wie die Jungfraubahn – die gar nie fertiggebaut wurde.

Als die Schweizer Bahnen in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts gebaut wurden, war der Zweck einer Bahn, Güter und Personen von Punkt A nach Punkt B zu befördern. Es wurden sogar Strassenverkehrszählungen gemacht, um das Gewinnpotenzial einer geplanten Bahn abschätzen zu können.

Bei der Jungfraubahn war das anders: Wer die Leute in diese fantastische Bergwelt bringen könnte, hätte auf jeden Fall gewonnen: Es gab keine vergleichbare Bahn und gibt bis heute keine Konkurrenz durch die Strasse. Mit den «Leuten» waren Touristen und Touristinnen gemeint, aus der Schweiz, zu-

nehmend aber auch aus dem Ausland. Um diese «Lizenz zum Gelddrucken» zu erhalten, mussten zuerst aber die finanziellen und technischen Probleme des Bahnbaus gelöst werden. Etliche Projekte einer Bahnverbindung zur Jungfrau scheiterten daran. Der Zürcher Industrielle Adolf Guyer-Zeller hatte die geniale Idee, die Bahn auf der Kleinen Scheidegg, die damals bereits mit einer Bahn erschlossen war, starten zu lassen und durch einen langen Tunnel im Eiger zu führen. Und er schaffte, zumindest teilweise, das Kunststück der Finanzierung.

Bahn als Tourismusmotor

Das Berner Oberland profitiert bis heute von dieser Bahn. Sie schafft Arbeitsplätze, auch indirekt in der gesamten Tourismusindustrie, in den Hotels, in den Uhren- und Souvenirläden. Die Bahn führt Leute ins ewige Eis, die bisher Schnee nur aus dem Fernsehen kannten. Sie bringt Bergsteigerinnen und Tourenskifahrer bequem in ihr Sportgebiet. Sie erschliesst sogar eine Forschungsstation und gegenwärtig noch eine Richtfunkstation, die allerdings nächstes Jahr aufgegeben werden soll.

Fast zu erfolgreich

Dass eine Bahn aufs Jungfraujoch führt, wissen praktisch alle Einwohner/innen der Schweiz. Dass noch nicht alle «oben» waren, liegt vor allem am Preis. Sicherer Erfolg hat daher ein Unterneh-

men, das seinen Kunden die Fahrt aufs Jungfraujoch verbilligt anbietet – als die Raiffeisenbanken zu ihrem 100-Jahr-Jubiläum ihren Genossenschaftlern/innen im Frühjahr 2000 die Fahrt zum halben Preis anbot, sprengte die Nachfrage das Angebot bei Weitem: am Auffahrtstag machten 8148 Personen eine «Auffahrt» aufs Joch, das aus allen Nähten platzte. Der Zugang wurde limitiert; die Bahn bemüht sich, ihre Fahrgäste ohne Stehplätze zu befördern.

Wichtiges Gruppengeschäft

Den Grundsatz liefern der Bahn die Reisegruppen, vor allem aus Asien: China, Japan, Korea, Indien. Sie kommen jeden Tag, unabhängig vom Wetter und vornehmlich im Sommer. Aus Asien stammen zwei Drittel der Gäste. Die Einzelreisenden aus Europa, auch aus der Schweiz, warten dagegen auf einen schönen Tag für ihren «Gipfelsturm», möglichst am Wochenende. Will die Jungfraubahn noch mehr Reisende befördern, funktioniert das nur an Schlechtwettertagen und im Frühjahr und Herbst (im Winter ist die Wengernalpbahn, der Zubringer zum Ausgangspunkt Kleine Scheidegg, überlastet), an schönen Sommertagen fasst das Jungfraujoch nicht mehr Besucher/innen.

Umbau zum Rundumangebot

Und dies, obschon die Anlagen seit den aus heutiger Sicht bescheidenen Anfän-

gen des Jahres 1912 ständig ausgebaut wurden. Seit Beginn gehören die «Gletscher-spaziergänge» zum Angebot – der bereits erwähnten schneeunbewohnten Touristen/innen wegen. Schon bei der provisorischen Endstation «Eismeer», die ursprünglich Kallifirn hiess und 1905 in Betrieb genommen wurde, waren Ausflüge in die Bergwelt der Renner – auch die Damen im langen Rock liessen sich eine kleine Tour nicht nehmen! Auf dem Jungfraujoch gibt es das «Plateau» auf der einen Seite und den Ausgang durch den Sphinxstollen auf den Aletschgletscher, den auch die Skifahrenden benutzen und von wo man im Sommer in etwa einer Stunde zur Mönchsjochehütte gelangt. Zeitweise gab es hier Schlittenhundefahrten. Auch Sommerskifahren, Snowtubing usw. gehört dazu, eine Tiroler verspricht Nervenkitzel. Hier wurde zu Werbezwe-

cken auch schon Fussball und Cricket gespielt und geboxt – immer «Top of Europe», 3454 m ü. M.

Den grössten Ausbauschub erlebte das Jungfraujoch nach dem Brand von 1972. Das alte Hotel, längst nicht mehr in Betrieb, wurde abgebrochen. Zum neuen, grossen Berghaus kam die erweiterte «Sphinx» mit Besucherplattform und Shops.

Weiterer Ausbau geplant

Zu den Attraktionen zählen seit Jahrzehnten der Eispaal, rechtzeitig aufs Jubiläum wurde im letzten Frühjahr der 250 m lange Tunnel «Alpine Sensation» (was wohl englisch auszusprechen wäre) eingeweiht, ein «Raum für Inszenierungen» mit überdimensionaler Schneekugel, einer Skulptur Guyer-Zellers und einer Karsthöhle – einmal mehr der «höchsten Europas». Hier wird endlich auch der beim Tunnelbau ums Leben gekom-

INFO

Willkommen in Interlaken

Die Zentralschweizer VPT-Tagung vom 4. November im Kursaal Interlaken wird von der Sektion VPT Jungfraubahn organisiert. Beginn um 9.30 Uhr, Schluss der Tagung 16.00 Uhr. Referate von Urs Kessler, CEO Jungfraubahnen, Martin Ritschard, Vizepräsident VPT, Giorgio Tuti, Präsident SEV. Podiumsgespräch: Thomas Bieger, VR-Präsident Jungfraubahnen, Christoph Egger, Direktor Schilthornbahn, Hans Bieri und Peter Peyer, beide Gewerkschaftssekretäre SEV, Moderation Adrian Durtschi, Radio BEO.



Im Tunnel «Alpine Sensation» wird auch der Tunnelbauer gedacht.

DOSSIER



Eine Komposition der Jungfrauobahn fährt oberhalb der Kleinen Scheidegg auf dem offenen geführten Abschnitt. Dahinter der Mönch mit dem stark geschwundenen Eigergletscher, ganz am rechten Bildrand oben die «Sphinx» auf dem Jungfrauoch.

menen Arbeiter gedacht, jedem ist ein Holzbrett mit Namen gewidmet und, soweit bekannt, den Lebensdaten. Auf einem Rollband (wie in einem Flughafen) gleitet man an einem 90 Meter langen Wandgemälde entlang, sieht historische Fotos, Bohrmeißel und Bergarbeiterlampen, nur die Natur, das Wetter, bleibt draussen.

Und schon ist das nächste Projekt in Planung: die Bahn hat das Gebäude der Richtfunkstation übernommen und möchte es umnutzen. Damit könnte die Kapazität erhöht werden. Letztes Jahr besuchten 765 000 Gäste das Joch, ein neuer Rekord. Dieses Jahr dürfte er fallen, bis Ende August waren es schon 604 000 Gäste, und Jungfrauobahn-Direktor Urs Kessler visiert das Ziel von 900 000 Besuchenden an. *pan.*

GUTE ARBEITSBEDINGUNGEN, ABER LEIDER KEIN GAV BEI DEN BAHNEN DER JUNGFRAGRUPPE

Die Arbeit bei der Jungfrauobahn ist speziell – natürlich vor allem, was den Arbeitsort hoch oben am und im Berg betrifft. Dazu kommt die Kundschaft: aufgeregte asiatische Reiseleiter mit ihren Gruppen, staunende Kinder mit weit geöffneten Augen, bedächtige Alpinisten mit umfangreicher Ausrüstung; das verlangt Flexibilität und Einfühlungsvermögen, Offenheit – und Sprachkenntnisse. Die Jungfrauobahn kann auf gut ausgebildetes, motiviertes und dienstleistungsbereites Personal zählen. Wer aufs Jungfrauoch fährt und auch einen speziellen Wunsch äussert, kann sich davon überzeugen. Dafür schuldet das Unternehmen den Angestellten auch einen fairen Umgang und angemessene Arbeitsbedingungen.

Die Jungfrauobahn ist für die Gegend der wichtigste Jobmotor. Alternative Erwerbsmöglichkeiten sind rar oder mit einem Wechsel des Wohnorts verbunden. Doch wir dürfen auch anerkennen: Schlecht sind die Arbeitsbedingungen nicht. Das bestätigen auch Angestellte im Gespräch. «Ich verdiene als Lokführer bei der Jungfrauobahn bedeutend besser als in meinem früheren Beruf», sagt mir Andreas Wyss. Er arbeitet seit vier Jahren bei der Jungfrauobahn. Auf die Einsatzplanung, die immer für den folgenden Monat gemacht werde, könne man sich verlassen, das gebe Sicherheit bei der Planung der Privatlebens. Auch wenn das Wetter umschlägt, erfährt der Dienstplan keine Änderungen: «Dann arbei-

ten wir im Depot, machen Unterhalt am Rollmaterial», erklärt er mir, «das kann manchmal auch kurzfristig sein – wir ziehen dann einfach die anderen Kleider an.» Er würde sich etwa eine fünfte Ferienwoche wünschen, um die Überzeit zu kompensieren. Bei der Jungfrauobahn arbeiten 28 Lokführer und 2 Lokführerinnen, insgesamt beschäftigt die JB-Gruppe je nach Zählung ca. 680 oder 800 Personen. Ich spreche Wyss auf den Jubiläumsanlass vom 1. August für 160 VIPs an. Das sei für sie nicht schlecht gewesen, der normale Fahrbetrieb sei früher beendet worden. Für die Angestellten gabs im September ein Fest im Zelt in Interlaken, es sei sehr schön gewesen, sagt Andreas Wyss. Jede und jeder Angestellte

habe auch eine hübsche Uhr geschenkt bekommen. Andreas Wyss ist Mitglied des SEV, der Gewerkschaft des Bahnpersonals. Der Organisationsgrad beträgt beim Personal der Bahnen der Jungfrauobahngruppe knapp 40%. Ein Dialog zwischen Gewerkschaft und Bahnunternehmung besteht, die Vertreter der Gewerkschaft fordern nicht nur, sie bieten Hand zu sinnvollen Lösungen. Einen FAV scheut die Bahn aber wie der Teufel das Weihwasser. Mit der Gewerkschaft will man möglichst wenig zu tun haben – zum VIP-Anlass wurde kein SEV-Vertreter eingeladen. Sozialpartnerschaft sähe anders aus. Fürs Podium vom 4. November in Interlaken gibt es genug zu diskutieren. *pan.*

Das Vergessen begann am ersten Tag

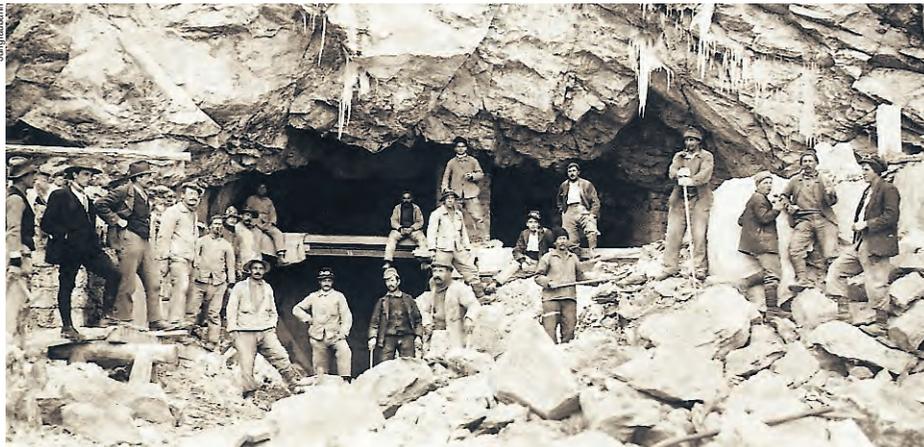
Krampfen für den Eisenbahnkönig

Das Jungfraujoch ist eine der bekanntesten Attraktionen der Schweiz. Weniger bekannt sind die Arbeiter und ihre Opfer, die dieses Werk schufen.

Das Jungfraujoch ist eine bequem per Bahn zu erreichende Touristenattraktion. Nur wenig erinnert heute daran, welche Anstrengungen und wie viele Opfer der Bau der Strecke und des Tunnels kosteten. Die Gedenktafel im Bahnhof ist allein dem Zürcher Industriellen Adolf Guyer-Zeller gewidmet, dem «Schöpfer der Jungfrau-bahn», «Eisenbahnkönig» genannt. Die Arbeiter, die den Tunnel unter teilweise extremen Bedingungen dem Berg abranen, sind dagegen weitgehend vergessen.

Schweizer Ingenieure, italienische «Schutterer»

Schon während der Bauzeit nennt man die Mineure und Schutterer einfach «die Italiener». Es sind jene Angestellten der Jungfrau-bahn, die die härtesten und gefährlichsten Arbeiten verrichten. Fast alle stammen aus dem südlichen Nachbarland. «Die gesunde und kräftige Konstitution des italienischen Arbeiters, seine Genügsamkeit, die Leichtigkeit, mit welcher er die Tunnelhitze erträgt, und die relativ bescheidenen Lohnansprüche kommen dabei sehr in Betracht», begründet Daniel Pometta, Bahnarzt beim Bau des Simplontunnels, der ebenfalls um die vorletzte Jahrhundertwende gegraben wurde, die Rekrutierungen. Die Schweizer sind einerseits als Ingenieure und in der Bauleitung tätig, andererseits als Handwerker. Einige kräftige Berner Oberländer werden als Träger angeheuert.*



Wie hart die Arbeit war, lässt sich aus diesem Bild vom Ausbruch bei der Station Jungfraujoch von 1912 ablesen.

Als die Arbeiten im Sommer 1896 beginnen, sind die Beschäftigten noch in Zeltwohnungen auf der Kleinen Scheidegg untergebracht. «In den dünnwandigen Zellstöräumen fror man nachts bei der kalten, schneereichen Witterung ganz jämmerlich», berichtet ein Meteorologe. Die Situation bessert sich erst, als die Baracken auf der Kleinen Scheidegg und bei der heutigen Station Eigergletscher auf über 2300 m ü. M. bezugsbereit sind. Hier, beim Tunnelportal, entsteht das eigentliche Basislager für den Bau, der schliesslich 16 Jahre dauern wird: das Vierfache des ursprünglichen Zeitplans von Guyer-Zeller.

Die Wohnverhältnisse bleiben während der ganzen Zeit prekär. Der anfänglich für hundert Arbeiter ausgelegte Platz reicht schon bald nicht mehr aus, da die Arbeiterzahl stark zunimmt. Besonders schlimm ist es offenbar im Sommer 1901, als ein Ausschuss des Verwaltungsrats das Lager inspiziert und feststellt, dass sich bis zu drei Mann ein Bett teilen müssen. Die Strohmattressen seien verfault, die hygienischen Verhältnisse «himmeltraurig». Unter diesen Umständen sei es unmöglich, ein

menschenwürdiges Dasein zu führen, urteilt Verwaltungsratspräsident von Hegner. Der Bau einer neuen Baracke verbessert die Wohnsituation spürbar.

Strapaziöse Arbeit

Dennoch bleibt das Leben entbehrungsreich. Die Verpflegung ist eintönig und für die hart arbeitenden Männer nicht gerade üppig. Am Morgen gibt es nur eine Tasse Kaffee mit Milch und Zucker. In den schneereichen Wintern bleiben die Baracken von der Aussenwelt abgeschlossen. Deshalb lässt die Jungfrau-bahn im Herbst jeweils zentnerweise Vorräte zum Eigergletscher transportieren. Das Fleisch lagert gefroren in einer Spalte des nahen Eigergletschers. Es wird mehr als einmal von einer Lawine verschüttet. Im Winter macht den Arbeitern neben der Isolation auch die grosse Kälte zu schaffen. Die Baracken sind zwar heizbar. Wenn die Aussentemperaturen aber weit unter den Gefrierpunkt sinken, zeigt das Thermometer auch im Innern nur sieben Grad an. Die Stromknappheit verschärft die Situation. Das firmeneigene Wasserkraftwerk in Lauterbrunnen vermag gerade in

der kalten Jahreszeit den Energiebedarf nicht zu decken, was nicht nur die Bohrmaschinen, sondern auch die Heizungen lahmlegt. Erst als 1906 ein zweites Kraftwerk den Betrieb aufnimmt, entspannt sich die Lage etwas.

Dynamit und Starkstrom

Die Tunnelarbeiter werden im Dreischichtbetrieb zu je acht Stunden am Tag eingesetzt. Im Berg erwartet sie eine ebenso anstrengende wie gefährliche Arbeit. Sie hauen den Tunnel im Sprengvortrieb aus dem Fels. Das Dynamit, das sie in die Bohrlöcher stopfen müssen, ist äusserst explosiv und heikel in der Handhabung. Trotz strenger Sicherheitsbestimmungen verursacht es viele tragische Unfälle. Das schwerste Unglück ereignet sich im Februar 1899, als bei einer Explosion sechs italienische Arbeiter zerrissen werden.

Der zum Betrieb der Bohrmaschinen in den Tunnel geleitete Starkstrom ist eine weitere Gefahrenquelle. Die Elektrizität ist am Anfang noch eine wenig bekannte Energiequelle, deren Gefährlichkeit unterschätzt wird. Immer wieder erleiden Bergarbeiter Stromschläge. Inse-

samt ereignen sich während des Baus der Jungfrau-bahn über 90 schwerere Unfälle. Sie fordern 30 Todesopfer.

Sechs Streiks

Es wird übrigens auch am Sonntag gearbeitet. Als die Bahngesellschaft dies im Jahr 1899 vorübergehend ändert, ist das die Ursache für den ersten von total sechs Streiks. Die Arbeiter wollen am Sonntag arbeiten, weil sie auf den Lohn angewiesen sind, der bescheiden ist. Ein Mineur erhält 5.60 Franken am Tag, ein Handlanger sogar nur 5.20 Franken. Rund die Hälfte wird für das Essen abgezogen. Da bleibt wenig übrig, um es nach Hause zu schicken und vielleicht einmal eine neue Existenz aufzubauen. Ein Kilo Brot kostet damals schon 35 Rappen. Vor diesem Hintergrund ist auch der Verlauf der letzten Sprengung zu sehen, bei der laut einem Zeitungsbericht «eine wahnsinnige Ladung Dynamit» den Felsendeckel wegkatapultiert. So erfolgt der Durchschlag einen Tag früher als vorgesehen, und der italienische Vorarbeiter Glacelli sichert sich und seiner Equipe den für dieses Ereignis in Aussicht gestellten doppelten Tageslohn. Kurze Zeit später steigt der erste Journalist durch die Öffnung ans Tageslicht. «Die Aussicht ist bei Weitem grossartiger und umfassender als beim Eismeer», schreibt er danach im «Bund». Das Vergessen der dunklen Seiten des Tunnelbaus begann schon am ersten Tag danach. *Peter Krebs*

*Die Geschichte vom «Svizzero», dem einzigen Schweizer Handlanger, die vom Pfarrer Niklaus Bolt 1913 als «Geschichte einer Jugend» herausgegeben wurde, (Neuausgabe 1979), ist eher als Fantasieprodukt zu betrachten.

■ SEV-Frauen

Die SEV-Frauen sind auf femdat

Die Frauenkommission (FK) traf sich am 3. Oktober in Bern zu einer weiteren Sitzung. Ines Torrens nahm als Gast einen ersten Einblick in die Geschäfte der Frauenkommission. Sie arbeitet seit wenigen Jahren bei der Üetlibergbahn und interessiert sich für die Gewerkschaft des öffentlichen Verkehrs. Zugleich musste die FK die Demission von Silvia Lüthi entgegennehmen, was sehr bedauert wurde.

Die Mitteilungen aus den einzelnen Bereichen und von den Gremien der Frauen waren bunt. Die SGB-Frauenkommission bearbeitet auf verschiedene Weise die öffentliche Wahrnehmung von Frauen. Sie beobachtet die politischen Vorstösse zu den erweiterten Ladenöffnungszeiten und zur Sorgerechtsdebatte. Zum immer noch aktuellen Thema der Lohngleichheit nimmt der SGB die Haltung ein, dass es für Mann und Frau, ohne Ausnahme, gleichen Lohn geben muss. Der SEV legt beim Lohn seinen Schwerpunkt auf den Lohngleichheitsdialog.

Der Verhandlungsleitfaden, den die FK erarbeitet hat, wurde von der Internetseite «femdat» in ihre Liste der Neuerscheinungen aufgenommen (siehe Website

www.femdat.ch). Die Seite ist eine gemeinsame Plattform von frauenspezifischen Berufsverbänden, Hochschulen und einer Fachgesellschaft.

Für die bevorstehende Bildungstagung mussten noch letzte Aufgaben verteilt werden. Finanzielle Fragen und die ersten Planungsschritte für 2013 beschäftigten das Gremium. Das Budget des laufenden Jahres ist in gutem Zustand. Für das nächste Jahr müssen nicht allzu viele Änderungen in der Grobplanung gemacht werden. Im nächsten Jahr werden der SEV-Kongress und der SGB-Frauenkongress sowie deren Vorbereitungen die Kommission beschäftigen. Die Bildungstagung und der Equal pay day bleiben weiterhin auf dem Plan. Zum Equal pay day und dem internationalen Tag der Frau am 8. März hat die Eze-Gruppe wiederum einen Flyer konzipiert. Wie dieser aussehen wird, soll hier allerdings noch nicht verraten werden.

Die Überarbeitung der Richtlinien der SEV-Frauen ist fast fertig. Neben kleineren Änderungen mussten vor allem die Namen der Gremien an die Namensgebung der neuen Statuten des SEV angepasst werden.

Janine Truttmann, Susanne Held

■ SVSE Kegeln

SESKV-Jahresmeisterschaft 2012

Die Entscheidung in der Jahresmeisterschaft 2012 SESKV ist nach der zehnten regionalen Meisterschaft in Schaffhausen gefallen. Insgesamt wurden 133 Keglerinnen und Kegler in der Rangliste klassiert.

Jahresmeister in der Kategorie SESKV 1 wurde Martin Julmy aus Hägendorf, in der Kategorie SESKV 2 gewann Bruno Rinderknecht aus Brislach und in der Kategorie SESKV 3 Beat Kilchenmann aus Olten. Detaillierte Rangliste siehe www.svse.ch, Rubrik «Kegeln».

Christian Rotzler

■ SVSE Kegeln

Resultate der SESKV-Americaine

Vom 24. September bis 6. Oktober fand die 48. Schweizer SESKV-Americaine im Restaurant Gottstatterhaus in Biel statt. 132 Teilnehmerinnen und Teilnehmer kämpften um «viel Holz». Die Americaine in der Kategorie SESKV 1 gewannen Martin Blunier und Felix Haymoz. Detaillierte Rangliste siehe www.svse.ch, Rubrik «Kegeln».

Die Kegelklubs KK Funk und KK Zugpersonal sowie die Wirtin Marianne Römer mit ihrem Team danken allen für ihre Teilnahme.

Felix Haymoz

■ VPT Bahndienstleistungen

Mehr in der Lohntüte für die Elvetino-Angestellten

Zügig wickelte Präsidentin Ely Wüthrich an der Hauptversammlung der Sektion VPT Bahndienstleistungen die statutarischen Traktanden ab. Diese Sektion hat Mitglieder aus allen Landesteilen und mit verschiedenen Muttersprachen, aber die Simultanübersetzung ermöglichte es allen, mühelos den Verhandlungen zu folgen. Dank unermüdlicher Werbeanstrengungen, insbesondere des Vorstandes, gehört die Sektion zu den am schnellsten wachsenden des ganzen SEV – in der Zwischenzeit hat sie schon über 500 Mitglieder!

Dank des wachsenden Organisationsgrades ist es dem SEV (zusammen mit der Unia, die ebenfalls einen Teil der Angestellten in diesem Bereich organisiert) gelungen, den geltenden Gesamtarbeitsvertrag der Elvetino substantiell zu verbessern. SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger stellte das Ergebnis vor: künftig gibt es eine automatische reale Lohnerhöhung, nur die Teuerung muss

noch separat verhandelt werden, der Vollzugskostenbeitrag für Nichtorganisierte wurde verdoppelt, ab einem Pensum von 50% muss einer Aushilfe zwingend eine Festanstellung angeboten werden, Teilzeitangestellte haben bei 50% bis 60% das Anrecht auf zwei feste wöchentliche Ruhetage (darüber ein fester Tag). Zu den Folgen antigewerkschaftlicher Kündigungen konnte leider keine Einigung erzielt werden, und die Bestimmungen zur ausserdienstlichen Erreichbarkeit konnten lediglich abgeschwächt werden. Auch bei

den bezahlten arbeitsfreien Tagen und den Zuschlägen und Spesen gibt es Verbesserungen. Erfreulich ist, dass ein erhöhter Grundlohn von 3700 Franken (13-mal jährlich, für Ungelernte) gilt. Zusätzliche Qualifikationen geben Anrecht auf mehr Lohn.

Giorgio Tuti sprach über Aktualitäten aus dem SEV – auch über die Finanzen. «Der SEV ist gesund», stellte er fest. Und ganz allgemein gesehen hielt er überzeugt fest: «Gewerkschaften sind kein Auslaufmodell, Gewerkschaften haben Zukunft!»

pan.



Beatrice Schori (links), das 501. Mitglied der Sektion VPT Bahndienstleistungen, und Ely Wüthrich, Präsidentin der Sektion.

■ PV Bern

Franziska Teuscher referiert zur Verkehrspolitik

Zur Ehrung der Mitglieder mit 40, 50 und 60 Jahren SEV-Mitgliedschaft hatte Klaus Gasser 125 Briefe verschickt. 51 Jubilare/innen folgten am 10. Oktober der Einladung zur schlichten Feier mit Apéro und Übergabe der Diplome.

An der anschliessenden Herbstversammlung sprach Nationalrätin Franziska Teuscher zu den 120 Mitgliedern. Wir seien ein Volk von Bahnfahrern/innen, hätten aber auch die grösste Autodichte in Europa. So wie wir in der Schweiz auf sprachlich-kulturelle Eigenarten und regionalpolitische Befindlichkeiten Rücksicht nehmen, würden wir das Bahn- und Strassenplanen. Die beiden Neat-Tunnel Gotthard und Lötschberg und das dichteste Autobahnnetz der Welt seien dafür gute Beispiele. Obwohl Bahn und Strasse im Gleichschritt ausgebaut würden, gelinge es nicht, mit der Entwicklung Schritt zu halten. So könne es nicht weitergehen. Die grenzenlose Mobilität be-

laste die Umwelt bereits auf Äusserste. Die verkehrspolitischen Prioritäten müssten anders gesetzt werden. Es brauche einen Kraftakt von Wirtschaft und Politik, um das Verkehrsaufkommen zu reduzieren. So müsste man dafür sorgen, dass Arbeitsplätze dort entstehen, wo die Leute leben. In den Städten müssten günstigere Wohnungen gebaut werden. In Bern rede man heute bereits wieder über eine Renaissance der Genossenschaftswohnungen. Auf Bundesebene müssten die Eckwerte neu definiert werden. Dies sei vor allem zentral bei der Verteilung der Verkehrsgelder. Die Autolobby behaupte immer, sie decke ihre Kosten, der ÖV aber nicht. Es sei klar, dass die Bahnkunden die Kosten nicht voll deckten, aber auch im Privatverkehr sei dies nicht der Fall. Die Fahrpreise für die Bahn würden jedes Jahr steigen, bei den Benzinpreisen wage man es aber nicht, aufzuschlagen. Der Preis spiele eine wichtige Rolle bei der Wahl des Ver-

kehrsmittels. Franziska Teuscher warb deshalb für die Initiative «Für den öffentlichen Verkehr». Darin wird eine neue Geldverteilung eins zu eins vorgeschlagen. «Wir möchten nämlich keine Eisenbahn, die nur noch für Reiche erschwinglich ist. Die Bahn sollte alle sicher und umweltfreundlich zu bezahlbaren Preisen transportieren.» Wir stünden heute vor einer verkehrspolitischen Wende, in der diskutiert werde, wie der Verkehr in den nächsten zwanzig Jahren gestaltet werden könnte.

Die anschliessende Diskussion wurde rege benützt, aber nicht auf alle Fragen wusste die Referentin eine befriedigende Antwort. In den anschliessenden Traktanden machte Präsident Erwin Gugger auf den Preisaufschlag bei Fahrausweisen ab 9. Dezember und auf die Weihnachtsfeier aufmerksam. Neu werden die Jubilare/-innen erst ab dem 80. Geburtstag besucht.

Andreas Lüthi

■ ZPV-Zentralvorstand

Konkrete Massnahmen einleiten



Am 25. und 26. September führte der ZPV seine zweitägige Zentralvorstandssitzung im Hotel Brenscino durch. Einige Sektionspräsidenten bedankten sich im Namen ihrer Mitglieder für die guten BAR-Verhandlungen und den Abschluss. Negative Meldungen erreichten den Vorstand wegen der neuen Rotationen ab Fahrplanwechsel.

Das Ziel der Sitzung war, die Strukturen zu überarbeiten. Anhand verschiedener Workshops besprachen die Teilnehmenden Ideen, suchten nach Lösungen und fanden diese auch teilweise. Sie analysierten den Istzustand

und diskutierten intensiv über den Sollzustand. Dann wurden Beschlüsse gefasst, von denen einige sofort umgesetzt werden können.

Die Jugendvertreterin im ZPV informierte, dass die durchgeführten Kaffee- und Kuchenaktionen erfolgreich waren. Im nächsten Jahr sind an verschiedenen Standorten wieder solche oder ähnliche Aktionen geplant.

Der ZPV hat noch drei offene Petitionen. Diese werden nach den Bemühungen bei den Toco-Beschwerden nun eingereicht.

Die steigende Anzahl Aggressionen gegen das Bahn-

personal bereitet dem Zugpersonal grosse Sorgen. Denn es wäre schade, wenn die vor vier Jahren ausgehandelten Massnahmen zur Eindämmung der Gewalt in den Zügen nun nicht mehr greifen würden. Der Zentralvorstand möchte seinen Teil dazu leisten, um eine markante Verbesserung der Situation in den Zügen und den Bahnhöfen zu erzielen. Zentralpräsident Andreas Menet nimmt dafür Kontakt mit der Leitung VM auf, um diese Problematik zu diskutieren und neue Massnahmen einzuleiten.

Janine Truttmann

■ PV Zürich

Das Kassieramt bleibt vakant

Präsident Kurt Egloff begrüsst 140 Teilnehmende, darunter auch einige Neupensionierte und Gäste, unter ihnen auch die Referentin Anita Stutz, Fachberaterin Kriminalprävention der Stadtpolizei Zürich (siehe Kasten), zur Herbstversammlung und bedankte sich für das gewerkschaftliche Interesse.

Seit der Frühjahrsversammlung sind 53 Mitglieder verstorben, derer die Versammlung ehrend gedachten. Der Mitgliederbestand nimmt laufend ab, sodass der PV Zürich momentan nur noch rund 1500 Mitglieder hat. Erfreulicherweise haben wir 51 hochbetagte Kolleginnen und Kollegen, die dieses Jahr Geburtstage vom 90. bis zum 99. Altersjahr feiern können – herzliche Gratulation und danke an die Betreuerinnen für die Besuche.

Etliche Jubilare erhielten eine Urkunde für langjährige SEV-Mitgliedschaft: 9 für 25, 10 für 40, 39 für 50, 30 für 60

und 6 für 70 Jahre. Das neue Geschäftsreglement, gültig ab 1. Januar 2013, nahm die Versammlung mit grossem Mehr an. Einen neuen Kassier konnte der Präsident unter den Mitgliedern im Saal leider nicht finden. Betreffend Preiserhöhung des GA FVP auf den Fahrplanwechsel vom 9. Dezember wird empfohlen, das GA mit Gültigkeit ab 8. Dezember zum alten Preis zu bestellen und nicht zu vergessen, den Railcheck einzulösen. Gemäss Newsletter von SEV-Präsident Giorgio Tuti sind 70 Prozent der Mitglieder mit dem SEV zufrieden.

Zentralpräsident Ricardo Loretan fand es sehr schade, dass unter den Versammelten kein neuer Kassier gefunden werden konnte, der die zwei monatlichen Arbeitstage für dieses Amt investieren wollte. Damit muss Kurt Egloff im Vorstand zwei Mandate (Präsident und Kassier) übernehmen. Ricardo Loretan hofft, dass der Railcheck von 66 auf 100 Franken er-

höht wird. Die Beitragserhöhung für Mitglieder des PV-SEV beträgt ab 1. Januar 2013 CHF 1.20 (halber Beitrag 60 Rappen).

Nächste Veranstaltung ist die Weihnachtsfeier am 13. Dezember um 14.30 Uhr im Volkshaus Zürich. Fritz Abt

■ PV Thurgau

Diavortrag: Zauber unter Wasser

Zur Herbstversammlung reisten 40 Mitglieder nach Eggenach. Nach der Begrüssung durch Präsident Albert Mazenauer eröffnete der Sängerbund Romanshorn die Versammlung. Höhepunkt war der Diavortrag von Hobbytaucherin Claudia Peyer. Sie zeigte tolle Bilder, aufgenommen in den Gewässern Thailands, Indonesiens und der Philippinen. Korallenriffe, Fische, Krebse und vieles mehr waren zu sehen. Vom kleinsten Lebewesen bis hin zum drei Meter grossen Fisch wurde alles gezeigt.

Die traktandierten Geschäfte waren in Kürze behandelt. Von April bis September besuchten die Betreuer 23 Mitglieder. Sechs Neumitglieder wurden willkommen geheissen. Leider sind sechs Mitglieder verstorben. Ihrer wurde mit einer Schweigeminute gedacht.

Zentralpräsident Ricardo Loretan informierte über Gewerkschaftliches wie die Beitragserhöhung und die Fusion der SEV-Versicherungen. Zum Thema FVP informierte Fachmann Hans Heule.

Toni Arnold

INFORMATIONSANLASS FÜR SBB-KADER «NACHHALTIGE FÜHRUNG»

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV lädt die Führungs- und Fachkader der SBB zu einem Informationsanlass ein:

**Donnerstag, 29. November 2012
11.30 bis 13.30 Uhr, Hotel Ador, Laupenstrasse 15, Bern**

- Referat (deutsch) von Marc Münster, Direktionsmitglied sanu future learning ag, Biel
- Diskussion mit dem Referenten (deutsch/französisch)
- Stehlunch

SEV, VPV, SBV



V.l.: die Jubilare Clemens Kolb, Willi Bleiker und Otto Zogg mit 70 Jahren SEV-Mitgliedschaft sowie Sektionspräsident Kurt Egloff.

REFERAT DER STADTPOLIZEI ZUM THEMA «SICHERHEIT IM ALLTAG»

Gastreferentin Anita Stutz informierte, dass die Kriminalprävention der Zürcher Stadtpolizei für alle Einwohner der Stadt Zürich kostenlos ist. Sie ist für alle Straftaten zuständig und bietet u. a. auch Einbruchschutzberatungen an. Gegen einen rechtswidrigen Angriff sei niemand geschützt. Ein gewisser *Selbstschutz* sei notwendig: Eigenverantwortung übernehmen und richtige Vorkehrungen treffen wie z. B. die Wohnungstür schliessen, abgelegene Wege nach Möglichkeit meiden und bei dunklen Strassen den sicheren Umweg vorziehen, selbstbewusst auftreten. Weiter

keine unangemeldeten Handwerker oder unbekannte Personen in die Wohnung lassen und Fremden gegenüber vorsichtig und zurückhaltend sein. *Trickdiebe* setzen immer auf Ablenkung und agieren schnell und gezielt. Sie beobachten ihre Opfer oft bereits vor der Tat. *Taschendiebe* warten stets auf eine günstige Gelegenheit. «Seien Sie wachsam und misstrauisch, damit schützen Sie sich selbst.» *Schutzmassnahmen gegen Taschen- und Trickdiebstahl:* Nur wenig Bargeld mittragen; Portemonnaie und Handy verdeckt mitführen; Hand-/Ein-

kaufstaschen stets schliessen; Gürteltasche oder Brustbeutel tragen; Wertsachen nie unbeaufsichtigt lassen. *Betrüger* bieten minderwertige Waren zum Kauf an, versprechen Geldanlagen mit hohen Gewinnen, drängen bei einem Vertrag zur raschen Unterschrift. Deshalb nie voreilig ein Dokument unterzeichnen. Die monatlichen Rechnungen statt bar am Postschalter einbezahlen mit Zahlungsaufträgen erledigen. Im Notfall sofort die Polizei, Telefon 117, anrufen. *Broschüren/Infoblätter* Präventionsstelle, 044 411 74 44 oder unter www.stadtpolizei.ch.

■ LPV Zentralvorstand

Zentralpräsident und Ressortleiter BLS gesucht

Der Zentralvorstand (ZV) und GPK-Präsident Martin Schäpper trafen sich am 10. und 11. September zur Sitzung bei Kassier Hansruedi Schürch in Winterthur. Um die vielen Geschäfte aufarbeiten zu können, die sich während der Sommerpause angesammelt haben, war die Sitzung zweitägig.

Bei der RhB konnte das Lokpersonal die Problematik der offenen Führerstände in den Allegra-Zügen nicht lösen. Das Lokpersonal und der LPV sind der Ansicht, dass ein Rollo den Fahrgastraum abtrennen sollte und der Lokführer die Rollos aus eigener Kompetenz öffnen oder schliessen kann. Leider ist die RhB-Geschäftsleitung anderer Ansicht. Der LPV hat der RhB schriftlich mitgeteilt, dass der SEV weitere Schritte einleiten wird. Der SEV klärt mit dem kantonalen Datenschutzbeauftragten und dem BAV ab, ob es in dieser Form zulässig ist.

Auch bei SBB Cargo sind einige Geschäfte am Laufen. Das Lokpersonal erhält im Oktober einen iPad. Deshalb möchte die Unternehmung bereits über die Reduktion der NA-Zeit diskutieren. Weiter wurde im RCP-Bereich, zum Leidwesen der Verbände, der Stellenabbau um zirka

70 Mitarbeitende erhöht. Es betrifft vor allem die LC-B100-Lokführer, die den Depotstandorten zugeteilt sind. Deren Stellen werden Ende 2012 definitiv abgebaut. Den betroffenen Kollegen werden bei Infrastruktur und RCP Stellen als Fahrer angeboten. Der LPV behält dies im Auge. Im Weiteren hat SBB Cargo noch nicht entschieden, was mit den hohen Minusständen in der Jahresarbeitszeit aufgrund der vierwöchigen Gotthardsperrpassieren passiert wird. Neu ist der LPV, nebst dem VSLF und der Peko, auch bei den Sitzungen von AM (Produktion & Asset Management SBB Cargo) dabei.

Viel zu diskutieren gab das Projekt «Berufsbildung und Technologie» des Lokführerberufes (BBT-Anerkennung). Der ZV unterstützt das Projekt grundsätzlich und wirkt auch im Steueraussschuss mit. Die Projektleitung liegt bei HR SBB. Das Geschäft hat jedoch für den ZV nicht erste Priorität, da der effektive Mehrwert für den einzelnen Lokführer durch diese BBT-Anerkennung, neben der bestehenden gesetzlichen Grundlage (VTE), noch zu wenig erkennbar ist.

Zunehmend Sorge bereitet dem ZV die ständige Me-

dienpräsenz des VSLF. Zum einen entsteht gegen aussen der Eindruck, der VSLF vertrete das gesamte Lokpersonal, respektive die gemachten Äusserungen entsprechen der Meinung des gesamten Lokpersonals. Zum anderen stellt der ZV in seinem Umfeld wie auch unter seinen Verhandlungspartnern fest, dass sich diese ständige Medienpräsenz für das Lokpersonal zusehends kontraproduktiv bemerkbar macht. Da der LPV sich in Sachen Medienpräsenz bewusst zurückhält, ist es jedoch schwierig, die Aussagen des VSLF öffentlich zu kommentieren oder gar zu korrigieren. Das bringt in der Wahrnehmung der heutigen Medienwelt durch die Konsumenten auch gar nichts. Schliesslich gibt es nichts Älteres als Nachrichten von gestern... Der Bildungskurs findet vom 25. bis 27. Oktober im Hotel Brenscino in Brissago statt. Eine stattliche Anzahl interessierter Teilnehmer ist bereits angemeldet.

Leider konnten die Ämter des Zentralpräsidenten und des Ressortleiters BLS im ZV immer noch nicht besetzt werden. Der ZV ruft die Mitglieder auf, geeignete Kandidaten zu suchen und zu melden.
Daniel Buner

■ VPT BLS, Pensionierte Emmental

Besuch im BLS-Archiv Burgdorf

Am 3. Oktober besuchten 25 Kollegen/innen das Archiv der BLS und die historischen Fahrzeuge der BLS in Burgdorf. Sie sind in einem Teil des ehemaligen Depotgebäudes der EBT/RM, einem Bau aus dem Jahre 1910, untergebracht. Nach der Begrüssung durch Werner Stöckli und Thomas Furrer sah die Gruppe in einer Diaschau die historischen Fahrzeuge der BLS, mit entsprechenden technischen Kommentaren. Anschliessend begab sich ein Teil der Gruppe unter Führung von Thomas Furrer in die Fahrzeughalle, wo die historischen Fahrzeuge abgestellt sind. Die legendären Loks Ae 8/8, Ae 4/4 usw. bis zum Schienentraktor werden hier gepflegt, damit sie kommenden Generationen er-

halten bleiben. Die meisten BLS-Loks sind speziell für den Einsatz auf der Lötschbergstrecke gebaut worden. An verschiedenen Geräten eines Hilfswagens wurde deren Einsatz erklärt und bei einigen auch die Funktion demonstriert. Leider können keine historischen Fahrzeuge der ehemaligen EBT/RM ausgestellt werden, da sie in privatem Besitz sind.

Im Untergeschoss des Depots ist das Tätigkeitsfeld von Werner Stöckli und Peter Senn. Hier stapelt sich eine grosse Menge Material aus vergangenen Zeiten der BLS und der ehemaligen Nebenlinien. Uniformen, Mützen, viele Gegenstände aus dem Inventar von Bahnhöfen, Gemälde, Plakate, Fotografien, um nur einiges zu nen-

nen. In einer zeitraubenden Arbeit muss alles erfasst, fotografiert und katalogisiert werden, damit es später nach museumstechnischen Grundsätzen präsentiert werden kann. Die alten Filme müssen digitalisiert werden, damit sie mit den modernen Abspielgeräten vorgeführt werden können. Gegenstände der ehemaligen EBT/SMB/VHB/RM fehlen ganz. Wer noch entsprechendes Material, Fotos usw. besitzt und dieses zur Verfügung stellen möchte, melde sich unter Telefon 079 441 14 84 (Werner Stöckli). Mit vier kurzen Filmen endete der eisenbahngeschichtliche Rundgang, der viele Erinnerungen alter Zeiten aufleben liess. Besten Dank an Fritz Adolf für die Organisation. *Heinz Baumgartner*

ZPV-REGIONALVERSAMMLUNGEN

ZPV-Regionalversammlung Ost
Donnerstag, 8. November, 10 Uhr
Maiefeld, Restaurant Schloss Brandis
(ab 8.30 Uhr Kaffee und Gipfeli)

Im Brennpunkt stehen die Informationen über die diesjährigen Lohnverhandlungen, die Billettpflicht und vieles mehr. Die Personalkommissionen informieren über die geleistete Arbeit. **Andreas Menet**, Zentralpräsident ZPV, sowie **Thomas Walther**, Präsident Peko Fläche Zugpersonal, informieren topaktuell.

Alle interessierten Mitglieder des ZPV, das Zugpersonal, das Micronic-Personal, das Regionalverkehrszugpersonal, das Lehrpersonal und die Pensionierten sind eingeladen. Bitte für das anschliessende Mittagessen bis 1. November auf den Listen in den Personalzimmern eintragen. Pensionierte und Gäste melden sich an bei Robert Eisenring, Präsident der organisierenden Sektion Rheintal-Chur, 051 281 60 38, roeis@bluewin.ch.

Andreas Menet, Zentralpräsident ZPV

ZPV-Regionalversammlung Mitte
Donnerstag, 15. November, 10.30 Uhr
Basel, Restaurant Bundesbahn
(ab 10 Uhr Kaffee und Gipfeli)

Im Brennpunkt stehen die Informationen über die diesjährigen Lohnverhandlungen, die BAR-Verhandlungen, die Billettpflicht und vieles mehr. **Andreas Menet**, Zentralpräsident ZPV, sowie **Roger Kaiser**, Peko Zugpersonal, informieren topaktuell. Als Spezialgäste konnten wir **Andrea Hämmerle**, Personalvertreter im Verwaltungsrat SBB, und **Jürg Kleeb**, Leiter Zugpersonal Fernverkehr Mitte, gewinnen.

Alle interessierten Kollegen/innen des Zugpersonals, des Micronic-Personals, des Regionalverkehrszugpersonals, das Lehrpersonal und die Pensionierten sind herzlich eingeladen. Für das anschliessende Mittagessen um 14 Uhr trägt euch bitte in die angeschlagene Listen in den Personalzimmern ein. Pensionierte und Gäste melden sich an bei Werner Räss, 079 479 11 22, w.raess@gmx.ch.

Die ZPV-Sektion Basel

ZPVUnterverband
des
ZugpersonalsSous-fédération
du personnel
des trainsSottofederazione
del personale
del treno

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454.

Auflage: 31 368 Expl. (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, Patrizia Pellandini, 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; Tel. 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 8. November 2012.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 1. November 2012, 8 Uhr. Inserateschluss: 29. Oktober 2012, 10 Uhr.

SEV und Unterverbände

| | |
|---|--|
| 3. November 10 bis 14 Uhr, Olten, Restaurant Kolpinghaus | ■ Unterverband LPV Vertretersitzung Lokführer A40 bis B100 Cargo/Personenverkehr und Infrastruktur |
|---|--|

Sektionen

| | | |
|--|--|--|
| 26. Oktober 15 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn | ■ ZPV Basel 2. Mitgliederversammlung | Die Traktandenliste ist im Depot angeschlagen. Eingeladen sind alle Mitglieder sowie alle Pensionierten. |
|--|--|--|

| | | |
|---|---|--|
| 27. Oktober 10.30 Uhr, Brig, Restaurant du Pont | ■ BAU Bern/Wallis Herbstversammlung | Ihr erhaltet Informationen aus der Sektion und vom Zentralvorstand. Zudem gibt es ein Referat zum Brand im Simplontunnel. Das anschliessende Mittagessen wird aus der Sektionskasse offeriert. Anmeldung bitte an markus.neuhaus@gmx.ch. |
|---|---|--|

| | | |
|--|--|---|
| 29. Oktober 8.30 Uhr, Erstfeld, Hotel Frohsinn | ■ LPV Erstfeld Sektionsversammlung | Als Gast begrüssen wir LPV-Ressortleiter Cargo Urs Kieliger. Weitere Themen sind der Traktandenliste zu entnehmen, die in den Depots aufgelegt ist. Auf zahlreichen Besuch freut sich der Vorstand. |
|--|--|---|

| | | |
|---|---|--|
| 31. Oktober 19.30 Uhr, Chur, Restaurant Giacometti | ■ ZPV Calanda Herbstversammlung | Alle aktiven und pensionierten Mitglieder sind herzlich eingeladen. Nutzt doch die Gelegenheit, Anregungen und Wünsche anzubringen. Der Vorstand freut sich auf rege Diskussionen! Das Protokoll der letzten Versammlung und die Traktandenliste werden im Personalzimmer Chur ausgehängt; sie können auch bestellt werden bei Martha Knupp, m.knupp@rhb.ch. |
|---|---|--|

| | | |
|--|---|---|
| 3. November 9.30 Uhr, Olten, Bahnhofbuffet | ■ BAU Nordwestschweiz Herbstversammlung | Die Pensionierten sind herzlich willkommen. |
|--|---|---|

| | | |
|---|--|--|
| 3. November 10 Uhr, Gossau SG, Restaurant Zunftstube | ■ BAU Ostschweiz Herbstversammlung | Dieser Samstag gehört der Gewerkschaft! Der Vorstand freut sich, dich in Gossau begrüssen zu dürfen. Anmeldung erforderlich (wegen Mittagessen) bis 31. Oktober an den Präsidenten, 051 228 05 94 (Fax), 079 252 17 21, kurt.furrer@bluewin.ch oder trage dich in der Anmeldeleiste beim Vertrauensmann ein. |
|---|--|--|

| | | |
|---|---|--|
| 3. November 18 Uhr, Schaffhausen, Restaurant Adler | ■ LPV Nordostschweiz Traditionelles Wildessen | Menülisten und Anmeldebögen liegen bis 28. Oktober in den Depots auf. Wir freuen uns auf rege Beteiligung. Auch Pensionierte sind herzlich eingeladen. Kontaktperson: Jürg Meyer, 051 281 58 75. |
|---|---|--|

| | | |
|---|---|--|
| 3. November 14.15 Uhr, Buchs SG, «Buchserhof» | ■ RPV Südostschweiz Herbstversammlung mit der RPV-Sektion Thurtal | Zu Gast ist Arne Hegland, SEV-Gewerkschaftssekretär Regionalsekretariat Zürich. Es wird ein Imbiss serviert. |
|---|---|--|

| | | |
|--|---|---|
| 3. November 15 Uhr, Dietikon, Hotel Sommerau | ■ RPV Zürich Ausserordentliche Hauptversammlung | Die Traktandenliste wird an den Bahnhöfen ausgehängt. Das Essen wird von der Sektion bezahlt. Anmeldung bis 27. Oktober an Kassier Daniel Purtschert, Uedelbodenstrasse 56, 6014 Luzern, 079 331 43 11 oder purtschert.dani@bluewin.ch oder |
|--|---|---|

| | | |
|--|--|---|
| 5. November 18 Uhr, Bern, Hotel Bern | ■ SBV Bern Mitgliederversammlung | Nach dem offerierten Apéro und dem Nachtessen beginnen wir mit der Behandlung der Traktanden, anschliessend Referat. Anmeldung an Präsident Mani Schaffer, bern@sbv-online.ch. Kollegen/innen in Ausbildung oder in Pension sind herzlich willkommen! |
|--|--|---|

| | | |
|---|---|--|
| 9. November 17.45 Uhr, Olten, Rest. Bahnhof | ■ VPV Nordwestschweiz Herbstversammlung | Die Einladungen wurden mit den Traktanden an alle Mitglieder versandt. Siehe auch Website. |
|---|---|--|

| | | |
|---|---|---|
| 10. November 18 Uhr, Birsfelden, Restaurant Hirschen | ■ RPV Basel Herbstversammlung | Die Traktandenlisten werden in den Personalräumen publiziert. Eingeladen sind alle dienstfreien und pensionierten Kollegen. Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger wird über Aktuelles vom SEV berichten. Nach der Versammlung offeriert die Sektion einen Umtrunk. |
|---|---|---|

| | | |
|--|--|---|
| 14. November 14 Uhr, Olten, Restaurant Bahnhof (Gleis 13) | ■ LPV Mittelland Sektionsversammlung | Aktuelle Informationen u.a. von Thomas Probst, Vizepräsident Peko G, Koni Henzi, APK P, Jürg Sinniger, DEK G. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. |
|--|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| 17. November 10.15 Uhr, Goldau, Restaurant Gotthard | ■ BAU Zentralschweiz Herbstversammlung | Alle aktiven und pensionierten Mitglieder sind herzlich eingeladen. Interessierte Neumitglieder sind herzlich willkommen. Es braucht keine Anmeldung. |
|--|--|---|

| | | |
|--|--|---|
| 24. November 18 Uhr, Hunzenschwil, Restaurant Kastanienbaum | ■ RPV Aargau Herbstversammlung | Der Präsident informiert über Aktuelles von der Präsidentenkonferenz und dem SEV. Nach der Versammlung wird ein Nachtessen offeriert. Anmeldung an Markus Engetschwiler, m.engetschwiler@bluewin.ch oder 079 253 71 95. Die Traktandenliste wird in den Personalzimmern ausgehängt. |
|--|--|---|

Sektionen VPT

| | | |
|--|---|---|
| 31. Oktober Trontano (I), Trattoria Stazione (Durchführung bei jeder Witterung) | ■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Castagnata | Bern ab 9.34 Uhr, Spiez ab 10.05 Uhr, Brig ab 10.44 Uhr, Domo ab 11.25 Uhr, Trontano an 11.41 Uhr. «Castagnata» mit heissen Marroni, Trockenfleisch, Bergkäse, Torta vigezzina, ¼ Vino rosso, Mineral, Kaffee für 19 Euro (Teigwaren mit Pilzen zusätzlich 5 Euro; bei Anmeldung bestellen). Genügend Zeit für Spaziergang im schönen alten Dorf. Rückfahrt ab Trontano um 15.43 Uhr, Brig ab 17.20 Uhr, Bern an 18.23 Uhr. Reservierte Plätze 2. Klasse. ID und genügend Euro mitnehmen (bitte genauen Betrag für Essen bereithalten). GA und TK gültig. Frauen sind sehr willkommen. Anmeldung bis 27. Oktober bei Wanderleiter Walter Kleine, 031 911 33 54. |
|--|---|---|

| | | |
|---|--|--|
| 31. Oktober Verschiebedatum: 7. November | ■ VPT RBS, Pensionierte Bissenwanderung: Haute-Nendaz-Planchouet-Veysonnaz | Herbstwanderung entlang der Bisse du Milieu und der Bisse de Vex. Wanderzeit zirka 3½ Stunden; +164/-195 m. Wanderstöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Bern ab 8.07 Uhr; Worb Dorf ab 7.30 Uhr, S7; Solothurn ab 7.18 Uhr. Veysonnaz ab 16.00 Uhr. Anmeldung bis 29. Oktober an Ruedi Rufer, 031 761 26 44. |
|---|--|--|

| | | |
|---|---|---|
| 8. November 14 Uhr, Thusis, Restaurant zur alten Brauerei | ■ VPT RhB, Gruppe Pensionierte Gruppenversammlung | Nebst den statuarischen Geschäften Referat von Sebastian Schindler, Sozialversicherungsanstalt Graubünden zum Thema Prämienverbilligung und Ergänzungsleistungen. Anschliessend an die Versammlung gemütlicher Teil mit Zvieri-Plättli. |
|---|---|---|

| | | |
|--|---|--|
| 8. November 17 Uhr, Zürich, Kantine auf der Werft Wollis- hofen | ■ VPT Zürichsee Herbstversammlung | Wir freuen uns auf eine gut besuchte Herbstversammlung. Die Traktandenliste ist verteilt, Anträge dem Vorstand bitte bis 28. Oktober einreichen. |
| 13. November Verschiebe- datum bei Schlechtwetter: 20. November | ■ VPT RBS, Pensionierte Wanderung Grosshöchstetten–Herolfingen–Münsingen (gemäss Jahresprogramm Rubigen) | Abwechslungsreiche Wanderung, +130/–180 m, Wanderzeit 2½ Stunden. Verpflegung im Restaurant Ochsen in Münsingen. Solothurn ab 8.01 Uhr via Burgdorf, Bern RBS ab 8.00 Uhr, Worb Dorf an/ab 8.24/8.27 Uhr (Bus) Walkringen an/ab 8.42/8.46 Uhr, Grosshöchstetten an 8.53 Uhr. Rückfahrt ab Münsingen 14.56 oder 15.26 Uhr. Anmeldung bis 9. November an Kurt Bühler, 031 839 11 15. |
| 16. November 20 Uhr, Ettingen, Rest. Rebstock | ■ VPT BLT Hock | Ungezwungenes Beisammensein unter Arbeitskolleginnen und -kollegen. |
| 16. November 20 Uhr, Menzingen, Rest. Löwen | ■ VPT Zugerland Herbstversammlung | Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. |

| | | |
|--|--|--|
| 9. November | ■ PV Luzern Schlusswanderung und Diaschau | <i>Variante 1:</i> Luzern ab 8.57 Uhr, Malters an 9.06 Uhr. Wanderung Malters–Littau; Mittagessen um 11.30 Uhr im Restaurant Ochsen in Littau. <i>Variante 2:</i> Luzern ab 10.46 Uhr (Bus, Linie 12) oder Emmenbrücke Seetalplatz ab 10.50 Uhr (Bus, Linie 13). <i>Variante 3:</i> Nur Diaschau, Luzern ab 12.46 Uhr (Bus, Linie 12), ab Seetalplatz 12.50 Uhr. Die Bestellung für das Mittagessen ist verbindlich. Anmeldung bis 6. November an Franz Bühler, 041 252 10 82. |
| 13. November 10.50 Uhr, Neyruz, Aigle Noir | ■ PV Fribourg Herbstversammlung | Alle Mitglieder (inkl. Partner/innen) sind herzlich eingeladen. Fribourg ab 10.07 Uhr, Romont ab 10.26 Uhr. Traktanden gemäss Tagesordnung mit Erneuerungswahl des Vorstandes und Wahl eines neuen Vorstandsmitglieds für die Periode 2013–2016 sowie Genehmigung des Geschäftsreglements. Auflockerung durch humoristische Einlagen von René Guignet und des Eisenbahnerchörlis. Die Mitglieder mit 40 Jahren SEV und 75. Altersjahr werden geehrt. Der Tagesteller wird von der Sektion bezahlt. Die SEV-Agenda werden nach dem Essen verteilt. |
| 14. November Brünig-Kulm | ■ PV Luzern Seniorenjass | Luzern ab 9.55 Uhr. Kosten: 28 Franken, inklusive Mittagessen, Kaffee und Kuchen. Rückfahrt ab Brünig 16.57 Uhr, Luzern an 18.04 Uhr. Anmeldung bis 12. November an Franz Bühler, 041 252 10 82. |
| 15. November 10.30 Uhr, Brig-Glis, Restaurant River Side (Kassenöffnung 10 Uhr für die Mittagessens- beteiligung) | ■ PV Wallis www.sev-pv.ch/ wallis-valais Herbstversammlung. | Nebst den statutarischen Traktanden Wahlen eines neuen Sektionspräsidenten, eines neuen Vorstandsmitgliedes, sowie Wiederwahlen der übrigen Vorstandsmitglieder. Wir begrüssen ZP Ricardo Loretan. Patrick Rouvinez stellt die Simultanübersetzung F/D sicher. Das Restaurant ist zu Fuss in etwa 10 Minuten über die Bahnhofstrasse erreichbar oder mit dem Postauto Brig–Visp: Bahnhof ab 9.45 Uhr, Glis Saltina an 9.47 Uhr. Nach der Versammlung gemeinsames Mittagessen; Kostenbeteiligung CHF 20 (inbegriffen: Mittagessen, ¼ Wein, Mineralwasser und Kaffee). Die Anmeldung für das Mittagessen ist obligatorisch, mit dem Anmeldetalon an Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig, oder 076 202 21 39. Partnerinnen und Partner sind wie immer herzlich willkommen. |

Pensionierte

| | | |
|---|--|---|
| 25. Oktober 14 Uhr, Luzern, Hotel Anker | ■ PV Luzern Herbstversammlung mit wichtigem Geschäft: Genehmigung Fusions- vertrag mit der Sektion Zug-Goldau | Ehrung der Mitglieder mit 60 und 70 Jahren SEV-Zugehörigkeit. Vortrag von Notar Michael Sigerist über Erbrecht und Testament. Musikalische Umrahmung durch Paul Baumann. Alle Mitglieder mit Partnern/innen sind herzlich willkommen. |
| 25. Oktober 14.30 Uhr, Göschenen, Hotel Weisses Rössli | ■ PV Uri Herbstversammlung | Die Traktandenliste wurde allen Mitgliedern zugestellt. Im zweiten Teil gemütliches Beisammensein. Gleichzeitig wird der SEV-Kalender 2013 verkauft sowie der Lokalmitgliederbeitrag eingezogen. |
| 1. November 14.30 Uhr, Basel, Rest. Bundesbahn | ■ Pensioniertes Rangier- personal Basel Stammtisch | Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auch Kollegen anderer Kategorien sind freundlich eingeladen. |
| 1. November Olten, Rest. Bahnhof (Gleis 13) | ■ Pensioniertes Zug- personal Olten Stammtisch | Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind herzlich willkommen. |
| 6. November 14 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn | ■ Pensioniertes Zugpersonal Basel Stammtisch | Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen. |
| 6. November 14.15 Uhr, Chur, Hotel Drei Könige | ■ PV Buchs-Sargans- Chur & RhB Herbstversammlung | Traktanden gemäss Anhang A der Statuten. Festlegung der Versammlungsdaten und der Sektionsreise. Zukunft der Sektion! Wahl eines Sekretärs, Hans Erni schreibt sein letztes Protokoll. Auch der Präsident verlässt Ende 2014 den Vorstand. Die SEV-Jubilare der Region Chur und der Rentnerobmann RhB werden persönlich eingeladen. 2. Teil: Pensionskasse SBB aus Sicht von Stiftungsrat Erwin Schwarb, anschliessend Fragerunde Nach der Versammlung wird ein Essen serviert. |
| 7. November 14.15 Uhr, Goldau, Pfarrzentrum Eichmatt | ■ PV Zug-Goldau Herbstversammlung | Der Vorstand lädt alle Sektionsmitglieder zur letzten Versammlung vor der Fusion mit dem PV Luzern ein. Präsident Ricardo Loretan informiert über das Neueste in der Gewerkschaft SEV. |

Sport und Kultur

| | | |
|---|--|--|
| 25. Oktober 19 Uhr, Bern, Klubkeller | ■ EFFVAS, Sektion Bern Bilder Sommeraktivitäten | Urs Zurbrugg zeigt uns Bilder seiner Sommeraktivitäten. Bilderabgabe nationaler Wettbewerb. |
| 27. Oktober | ■ EFFVAS, Sektion Basel www.baslerfotoclub.ch «3 x 12–12-Themen» | «3 x 12–12-Themen», ein Bild pro Thema in 12 Stunden. Weitere Infos zu unserem privaten Fotomarathon auf der Website. |
| 31. Oktober 19 Uhr, Basel, KV Basel | ■ EFFVAS, Sektion Basel Jurierung Fotomarathon | Jurierung «3 x 12-Fotomarathon». |
| 3. November 8.46 Uhr ab Biel | ■ TC Biel Sternwanderung | Wanderung Hauenstein Passwang. Wanderzeit 4½ Stunden, Verpflegung aus dem Rucksack. Auskunft und Anmeldung bei René Eichmüller, 032 636 31 75. |

Link zum Recht

Trittbrettfahren ist immer unfair

Wer nicht Mitglied der Gewerkschaft ist, hat auch kein Anrecht auf ihre Leistungen. Deshalb kriegt ein Angestellter, der nur Vollzugskosten bezahlt, auch keinen Rechtsschutz.

Viele SEV-Mitglieder haben das schon gehört, wenn sie Kollegen/innen zum Beitritt aufforderten: «In die Gewerkschaft? Sicher nicht, den Beitrag versaufe ich lieber!»

Ob Fritz P. auch zu denen gehört, die so reden, wissen wir nicht. Er ruft aber beim SEV an und verlangt eine Rechtsauskunft zu seinem Arbeitsvertrag. Im Laufe des Gesprächs stellt sich heraus, dass Fritz zwar bei der X AG arbeitet, welche mit dem SEV einen GAV abgeschlossen hat, aber er selber ist kein Mitglied des SEV. Deshalb wird eine tiefgehende Recherche zu Fritz' Problem abgelehnt, mit dem Hinweis, dass eine solche Dienstleistung nur gegenüber Mitgliedern erbracht wird.

Vollzugskostenbeitrag ist kein Mitgliederbeitrag

Fritz P. ist empört und weist darauf hin, dass er jeden Monat zehn Franken Vollzugskostenbeitrag leistet, weshalb er doch auch Anspruch auf Beratung durch die Gewerkschaft hat.

Auch Nichtmitglieder profitieren
In der Schweiz werden GAV auf alle Mitarbeitenden angewendet, die vom Geltungsbereich erfasst sind, unabhängig davon, ob diese auch Mitglied einer vertragschliessenden Gewerkschaft sind oder nicht. Damit profitieren Nichtmitglieder von denselben Verhandlungsergebnissen (z. B. über die Löhne) wie Gewerkschaftsmitglieder, allerdings ohne monatlich einen Beitrag zahlen zu müssen. Um diese nicht sehr gerechte Besserstellung auszugleichen, werden deshalb in den GAV Vollzugskostenbeiträge vereinbart, also monatliche Beiträge der nicht organisierten Mitarbeitenden an die Kosten der Erarbeitung und Umsetzung von sozialpartnerschaftlichen Vereinbarungen. Aus Sicht der Gewerkschaftsmitglieder eine klare Sache, aus Sicht der Nicht-Gewerkschaftsmitglieder (sowie manchmal auch der Unternehmungen, die sich hier zu Anwälten der Nicht-Organisierten machen) etwas weniger.

Rechtlich klar geregelt

Rechtlich ist der Fall soweit klar: Vollzugskostenbeiträge dürfen erhoben werden,

wenn ein Nicht-Gewerkschaftsmitglied einem GAV unterstellt wird. Normalerweise wird im Einzelarbeitsvertrag mit dem Mitarbeitenden der Anschluss an den GAV festgehalten, wer dazu ja gesagt hat, ist den Bestimmungen des GAV unterstellt und damit auch den Bestimmungen über die Vollzugskosten.

Zu beachten gilt es dabei allerdings, dass der Vollzugskostenbeitrag tiefer sein muss als der Mitgliederbeitrag der vertragschliessenden Gewerkschaft, damit kein sogenannter negativer Koalitionszwang entsteht – zu Deutsch: dass jemand mit einer Gewerkschaftsmitgliedschaft finanziell besser fährt, als wenn er nicht organisiert wäre – das widerspräche dem Grundsatz, frei zu sein, sich einer Vereinigung anzuschliessen oder eben ihr fernzubleiben. Der tiefste Vollzugskostenbeitrag eines vom SEV abgeschlossenen GAV liegt bei 6 Franken, der höchste bei 12 Franken, beträgt also wesentlich weniger als der Gewerkschaftsbeitrag.

Im GAV wird sodann nicht nur die Höhe dieses Vollzugskostenbeitrags festgehalten, sondern auch des-

sen Verwendung. Die vertragsschliessende Gewerkschaft hat dieses Geld im vertraglich festgelegten Sinn zu verwenden, was meist darauf hinausläuft, dass sie einen Teil der Personalkosten abrechnen kann, nämlich derjenigen Personen, welche sich um die Aushandlung und Umsetzung des GAV konkret kümmern.

Der SEV erhebt halbjährlich bei seinen Sekretärinnen und Sekretären den prozentualen Aufwand pro GAV (denn in der komfortablen Lage, dass sich jemand alleine und ausschliesslich um die Aushandlung und den Vollzug eines einzigen GAV kümmert, ist er nicht; die meisten Sekretäre/innen betreuen mehrere GAV und die dazugehörigen Sektionen und haben noch diverse andere Aufgaben). Sodann ist in vielen Verträgen vorgesehen, dass die Vollzugskostenbeiträge zur Schulung und Weiterbildung der Personal-kommission verwendet werden und teilweise auch zur Schulung und Weiterbildung des gesamten Personals, also auch der nicht organisierten Mitarbeitenden. Davon wird in der Praxis auch rege Gebrauch gemacht.

Verwendung wird geprüft

Zur Kontrolle der vertragsgemässen Verwendung lässt der SEV seine verschiedenen Vollzugskostenfonds von einer Revisionsstelle überprüfen und legt diesen Bericht seinem Vertragspartner offen. In einigen wenigen Fällen werden die Vollzugskostenbeiträge direkt von den Unternehmungen verwaltet, welche dafür auch entsprechend entschädigt werden.

Und last but not least: Rechtsschutzfälle laufen nie über Vollzugskosten. Das sind Dienstleistungen, die exklusiv den SEV-Mitgliedern zustehen, völlig unabhängig, ob ein GAV besteht oder nicht. Fritz P. hat also keinerlei Grund zur Unzufriedenheit, erstens, weil wir ihm sogar eine erste Rechtsauskunft erteilt haben, und zweitens, weil der Umstand, dass er Vollzugskostenbeiträge zahlt, ihn nicht zu weiteren Leistungen des SEV berechtigen.

Er profitiert schliesslich schon von seinen guten Arbeitsbedingungen, die nicht vom Himmel gefallen sind, sondern nur bestehen, weil er solidarische Arbeitskollegen/innen hat, die gewerkschaftlich tätig sind.

Rechtsschutzteam SEV

Leserbrief

Immer wieder diese Geldprobleme

Die Krankenkassenprämien steigen auch dieses Jahr, wenn auch etwas moderater als früher. Sicher ist die höhere Lebenserwartung ein Grund dafür. Doch die Bevölkerung hat um 8% zugenommen, die Zahl der Ärzte dagegen um 35%. Viele Arztbesuche, die gar nicht nötig wären, sind mit ein Grund für die steigenden Kosten. Ich sehe nicht ein, warum ich alle zwei Monate zum Arzt soll, wenn ich einigermaßen gesund bin. Kontrollen sind gut, aber nur, wenn sie nötig sind. Weil das der Patient nicht immer selbst entscheiden kann, befolgt er halt die Anweisungen dieses Berufsstandes.

Der Wohnungsmietzins hängt von der Nachfrage ab. Viele Leute können aber die heutigen teuren Mieten gar nicht mehr bezahlen. Gut, dass es Wohnbaugenossenschaften gibt, die in der Regel vernünftige Mietzinsen haben. Leider gibt es aber auch solche, die den Abbruch von gut erhaltenem Wohnraum mit bezahlbaren Mieten erwägen – dabei sollte es doch ihr Ziel sein, solche Wohnungen zu erhalten!

Ein grosser Brocken sind die Militärausgaben. Viel zu reden gibt der Kauf von neuen Flugj. Die Kaufkosten kommen zusätzlich zum normalen Militärbudget! Das wird noch zu grossen Diskus-

sionen führen. Bei der heutigen Art der Kriegsführung sind doch ganz andere Waffen im Einsatz. Aber eben, für gewisse Leute geht es um fette Gewinne, bezahlen aber muss diese Spielerei das Volk!

Unsere «freien» Bauern beziehen Milliarden Bundesgelder. Nun wird versucht, eine Änderung herbeizuführen. Man kann nicht einfach produzieren bis zum Überfluss. Bei der SBB werden ja auch Gelder abgezwickelt, den Druck müssen die Eisenbahner/innen aushalten. Wie sieht es bei den Gehältern der obersten Chefs aus? Etwas mehr Bescheidenheit wäre angebracht!

Jakob Kirchofer, Basel

Leserbrief

Sorgen um die Zukunft

Ich frage mich alle Tage, wohin die Fahrt der SBB geht. Ich mache mir grosse Sorgen um die Zukunft der ganzen SBB. Es werden an immer mehr Bahnhöfen und Stationen an Sonn- und allgemeinen Feiertagen die Schalter geschlossen, weil angeblich das Personal zu teuer ist – z. B. Münsingen. Wie viele SBB-Kunden wandern aber deswegen ab? Wie viele Einnahmen das Personal an einem Sonntag hat, weiss ich nicht, es ist aber da, wenn es einen Unfall, eine Stellwerkstörung oder einen Lokdefekt gibt: Sie können die Leute lenken, Auskunft geben – das kann ein Billettautomat nicht. Am Automaten kann man

nur eine Note oder einen Re-kacheck einwerfen, das ist alles andere als kundenfreundlich. Wir sind doch alle auf einen guten ÖV angewiesen.

Die jungen Leute machen mit 18 Jahren die Autoprüfung und nehmen andere im Auto mit – schade um jeden, der nicht mit dem ÖV fährt! «Der Kluge reist im Zuge»? Das war einmal! Ich persönlich setze mich mit sehr für den öffentlichen Verkehr ein, bin aktiv bei Pro Bahn Schweiz. Die «Oberen» mögen bitte die pensionierten Eisenbahner nicht vergessen, die jahrelang gute Arbeit geleistet haben und bei Wind und Wetter immer da waren.

Hans-Ueli Zesiger, Lattigen

«Les sentiers des bancs» in Courgenay

Auf den Spuren von Gilberte de Courgenay

Heute machen wir uns auf einen rund zwanzig Kilometer langen Weg in der Ajoie, durch Wiesen und Wälder der Gemeinde Courgenay.

Das «Hôtel de la Gare» in Courgenay ist eine historische Stätte. In diesem Etablissement hat während



Gilberte de Courgenay (1896–1957)

dem Ersten Weltkrieg eine Tochter der Besitzer manchem der Soldaten, die in der Ajoie stationiert waren, um die Grenze unseres Landes zu schützen, den Kopf verdreht – die junge und schöne Gilberte.

Nichts ist leichter, als mit dem ÖV nach Courgenay zu kommen. Es genügt, den RER Biel-Delle zu nehmen, der in Courgenay hält. Gegenüber dem Bahnhof trägt

unser Hotel auch den Namen der kleinen Herzensbrecherin, die durch ein Lied und einen Film unsterblich wurde. Das Gebäude ist vorbildlich restauriert und hat sieben Zimmer. Im Restaurant lässt sich vorzüglich speisen. Im Herbst ist Wild auf der Karte und das traditionelle Martinsmenü.

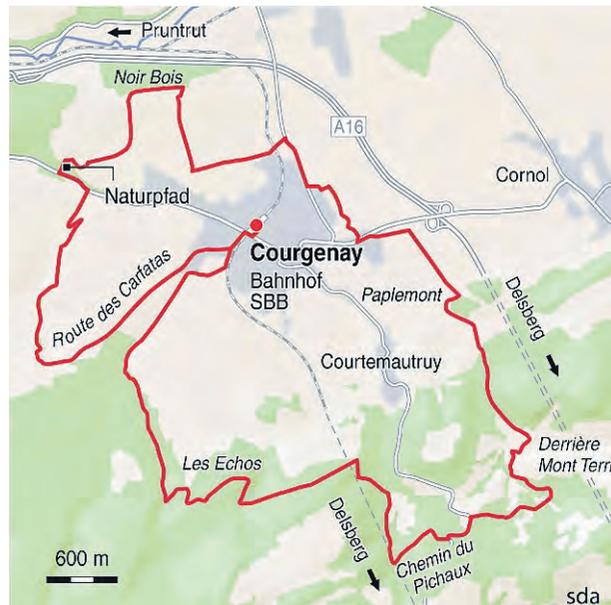
Durchs Herz der Ajoie

Nach der Ankunft im «Hôtel de la Gare – La Petite Gilberte» nimmt man ein Faltblatt der «Sentiers des bancs de Courgenay», das auf dem Tisch aufliegt, um sich dann auf Entdeckungsreise durch diese Gemeinde zu begeben, die im Herzen der Ajoie liegt. Natürlich trinken wir auch ein Glas – dann aber vorwärts marsch!

Durch Wiesen und Wälder

Aus dem Bistrot tretend, wenden wir uns nach links, überqueren die Gleise und gehen dann Richtung Süden. Sehr bald kommt man aus dem Dorf hinaus und durchquert Felder und Äcker von

perfekter Geometrie, bevor wir in den Wald eintauchen. Die Waldhütte «Les Echos» mit einem Picknickplatz lädt zu einer kleinen Rast. Die Wanderung geht weiter Richtung Chemin du Pichaux, wir sind immer noch im Wald. Der Pfad führt dann über den Eisenbahntunnel des Mont Terri, der St-Ursanne mit Courgenay verbindet. Im Weitermarschieren, immer noch im Wald, kommen wir auf den Weg von Derrière Mont Terri. Vor dem Ende des Waldes bei Paplemont hat man noch das Anrecht auf einige Lichtungen. Das Dorfzentrum von Courgenay ist nicht mehr weit, wenn man schon genug hat, kann man zum Bahnhof zurückkehren, wir schlagen aber vor, noch zum Wald von Noir Bois weiterzugehen, wo wir auf einen Naturlehrpfad treffen, neben der Staatsstrasse Courgenay–Porrentruy. Der Weg ist mit weissen Pfosten markiert, didaktische Tafeln erklären den Naturreichtum der Umgebung, wo der Etang



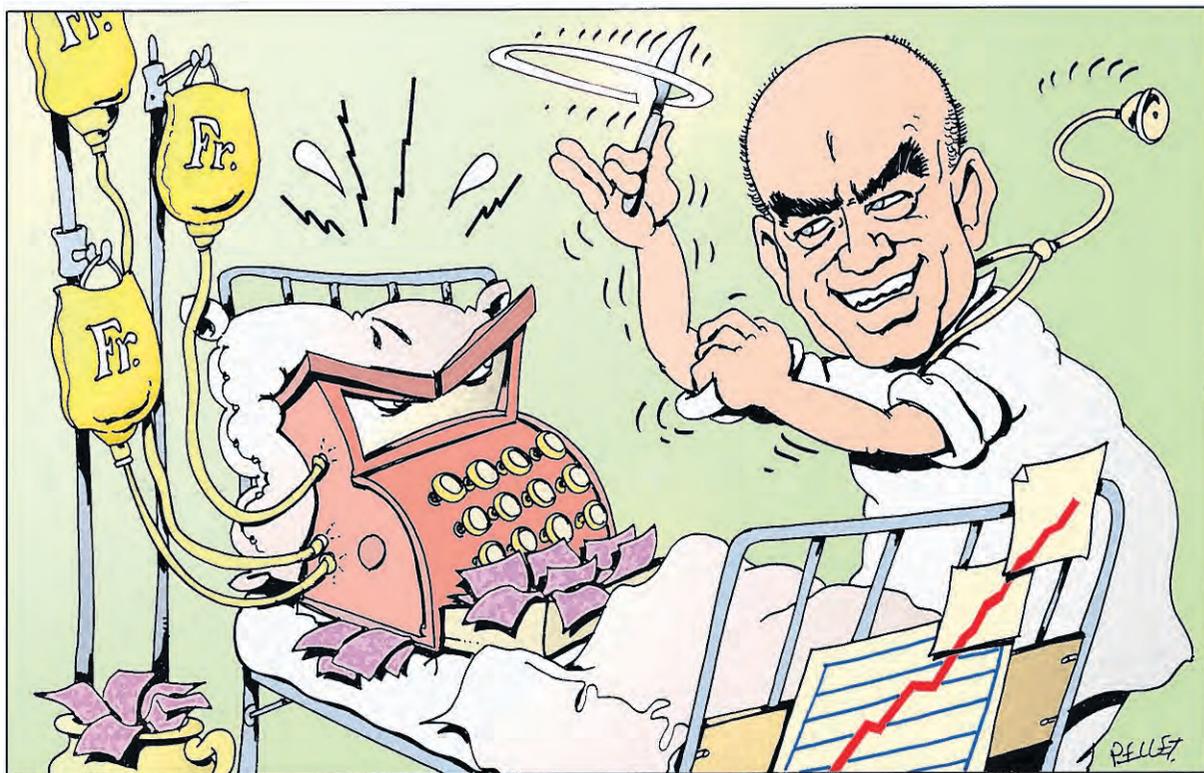
de la Creule einen Anziehungspunkt bildet.

Jetzt ist es Zeit, durch die Wiesen ins Hôtel de la Gare zurückzukehren. Für die Wanderung von rund zwanzig Kilometern muss man gut fünf Stunden rechnen. Entlang des leichten Weges wurden Bänke aufgestellt –

ein gutes Beispiel von sanftem Tourismus! Beim Marschieren kann man gut den Refrain singen, der einen leichter wandern lässt: «C'est la petite Gilberte, Gilbert' de Courgenay; elle connaît trois cent mille soldats et tous les officiers...»

Alberto Cherubini/pan.

AUF DER KRANKENSTATION DES BSV*



Dr. Berset versucht, die Gesundheitskosten zu amputieren.

*Bundesamt für Sozialversicherung

VOR 50 JAHREN

Der «wahre Apfelsaft»

1960 führte der Schweiz. Obstverband für unvergorenen Obstsaft, der landauf, landab als «Süssmost» bezeichnet wird, den Namen «Apfelsaft» ein. Es war dies eine gewisse Aufwertung und eine Angleichung an die Bezeichnungen «Traubensaft, Orangensaft» usw. Die Namensänderung verursachte einige Konfusion in der Ostschweiz, wo man den Ausdruck «Saft» seit undenklichen Zeiten, als man noch nichts vom Verhüten der Gärung wusste, auf unverdünnten vergorenen Most anwandte. Sachlich ist die Bezeichnung Apfelsaft für Süssmost auch insofern gerechtfertigt, als dieser die wahre unveränderte Substanz des Apfels enthält, während der im Gärmost enthaltene Alkohol sich erst bei der Gärung, durch den Abbau des Zuckers, bildet.

«Der Eisenbahner» vom 26. Oktober 1962 (gekürzt)

An alle sportbegeisterten und naturliebenden

Kunden- und Reiseberater/innen

Wir bieten Ihnen faszinierende Freizeitmöglichkeiten in der Engadiner Bergwelt!

Als Kunden- und Reiseberater/in (100 %) der Rhätischen Bahn in

St. Moritz

repräsentieren Sie das Unternehmen in einem vielfältigen und spannenden Umfeld. Ob Glacier Express, Bernina Express oder weitere Bahnangebote, Ihr kompetenter und zuvorkommender Top-Service überzeugt unsere Kunden aus aller Welt.

Neugierig? Weitere Infos finden Sie unter: www.rhb.ch/karriere

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Rhätische Bahn AG

Geschäftsbereich Vertrieb
Bahnhofstrasse 25
CH-7002 Chur

Rico Wenk

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

Leserbrief

Eine innovative Güterbahn

Abbaupläne von SBB Cargo (vgl. diverse Ausgaben von *kontakt.sev*)

Seit Jahren torkelt SBB Cargo von einem Desaster ins nächste. Eine offensive Strategie ist nicht zu erkennen. Phantasielosigkeit, Rückzug und ein inakzeptabler Umgang mit den Mitarbeitern prägen die letzten Jahre. Es geht auch anders! Wer die Website der Pinzgauer Lokalbahn besucht, findet nachstehenden Satz:

«Die Salzburger Lokalbahn, Betreiberin der Pinzgauer Lokalbahn, ist ein erfahrenes Unternehmen im regionalen, nationalen und internationalen Güterverkehr. Pro Jahr werden über zwei Millionen Tonnen Güter auf eigenen und fremden Schienen transportiert. Die Pinzgauer Lokalbahn profitiert von dieser langjährigen Erfahrung im Güterverkehr. Zu vielen Gewerbebetrieben führen Anschlussgleise der Pinzgauer Lokalbahn. Diese Betriebe haben dadurch für ihre Güterbeförderung eine direkte Anbindung an das Schienennetz

der ÖBB und an das europäische Eisenbahnnetz. Namhafte Unternehmen wie die Firma Senoplast und das Holzunternehmen Meissnitzer nutzen die Pinzgauer Lokalbahn, um den Transport von Rohstoffen und Gütern umweltfreundlich von der Strasse auf die Schiene zu verlegen. Die Unternehmen schätzen die Verlässlichkeit und die Flexibilität der Lokalbahn.»

Nun ist die Pinzgauer Lokalbahn eine Schmalspurbahn mit nur 760 mm Spurweite, normalspurige Güterwagen werden auf Rollschmel verladen und den Kunden zugestellt. Die findigen und geschäftstüchtigen Salzburger haben nach der Übernahme der Bahn von der ÖBB Güterverkehre zurück auf die schmalen Schienen gebracht, die von der ÖBB längst auf die Strasse gestellt wurden. Die Salzburger Lokalbahn ist nicht irgendeine Bahn, sondern ein Unternehmen, das seit Jahren Kreativität, Innovation und Herzblut für die Bahn beweist. Eigenschaften, die SBB Cargo offenbar fehlen.

Rolf Schenk, Winterthur

Gesundheitstipp der Schweizer Drogerien

Ä Guete! Bon app! Buon appetito!

Leicht und bekömmlich

Gesund, leistungsfähig und gut gelaunt – all das wird von guten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern erwartet. Konstant leistungsfähig zu sein, ist allerdings schwierig – kein Wunder: Denken, wahrnehmen, fühlen und reagieren kostet uns viel Energie. Während Sie diese Zeilen lesen, verbraucht Ihr Gehirn vor allem Kohlenhydrate. Andere Nährstoffe sind aber ebenso wichtig. Zum Beispiel Proteine (Eiweisse), die Bausteine für Muskelaufbau und Regeneration. Sie bilden die Basis für Hormone und Botenstoffe und sind auch am Aufbau bestimmter Stoffe (Katecholamine) beteiligt, die Wachheit, Aktivität und Konzentrationsfähigkeit fördern. Für die Bildung von Botenstoffen, welche die Verbindungskanäle im Gehirn funktionstüchtig machen, sind die Aminosäuren zuständig. Aminosäuren sind vor allem in Fleisch, Fisch, Eiern, Milchprodukten und in Hülsenfrüchten enthalten. Weitere wichtige Bestandteile, um leistungsfähig zu bleiben, sind genügend Flüssigkeit sowie Sauerstoff. Für einen optimalen Sauerstofftransport sorgen Eisen und auch der grüne Pflanzenstoff Chlorophyll. Daher sind zum Beispiel alle grünen Gemüse wie Oliven und Algen oder Kürbiskerne und Getreide ausgesprochenes «Brainfood». Damit also Konzentrationsmangel und Leistungsabfall gar nicht erst auftreten, muss der Blutzuckerspiegel konstant bleiben. Mit fünf kleineren Mahlzeiten regelmässig über den Tag verteilt – bestehend aus Gemüse, Früchten, Vollkorn- und Milchprodukten – versorgen Sie Ihren Körper optimal mit wichtigen Nährstoffen und verhindern Heisschungerattacken.

besser gesund



Guter Rat aus der **Drogerie**

Hilfe aus der Drogerie

Aufbau- und Vitaminpräparate aus der Drogerie sind einerseits eine gute Ergänzung zur ausgewogenen Ernährung, andererseits wirken sie leistungssteigernd.

- Vitamin C kann stimulierend wirken. Die B-Vitamine unterstützen die Funktion des Nervensystems und setzen Energie aus Kohlenhydraten frei, die es für die Funktion der Hirnzellen braucht.
- Pflanzliche Stoffe: Ginseng und Ginkgo können die Konzentration verbessern, indem sie die Durchblutung der Hirnzellen fördern. Bestimmte Lebensmittel respektive Gewürze wie Knoblauch, Zwiebeln, Kohl oder Cayennepfeffer fördern ebenfalls die Durchblutung.
- Kaffee, Guarana und Cola wirken wegen ihres Koffeingehalts stimulierend.

vitagate.ch

Jeden Tag einen Klick gesünder.

Mehr zum Thema **gesunde Ernährung** und andere **hilfreiche Gesundheitsinformationen** finden Sie auf: www.vitagate.ch/kilos_kalorien



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

GUTSCHEIN

**10%
Rabatt**



Abnehmen? Gewicht halten?

Liposinol, Carbosinol und Appecal unterstützen Sie dabei.

www.natuerlichabnehmen.ch
Biomed AG, Überlandstrasse 199, 8600 Dübendorf

Gegen Abgabe dieses Bons erhalten Sie beim Kauf einer Packung Liposinol, Carbosinol oder Appecal einen Rabatt von 10%.
Einlösbar bei einem Einkauf in ihrer Drogerie. Der Rabatt ist nicht kumulierbar.
Gültig bis 30. November 2012.

Laurent Schaffter war auf hohem Niveau aktiv; jetzt kümmert er sich vor allem um den Nachwuchs

Tischtennis folgt ihm Tag und Nacht

Mehrfacher SVSE-Meister, früherer Nationalliga-B-Spieler, heute vor allem Nachwuchstrainer. Seit 36 Jahren ist Laurent Schaffter dem Tischtennis verfallen. Daraus ist eine Familiengeschichte geworden.

«Ich habe 1976 bei einer Schülermeisterschaft begonnen, mit 13 Jahren», erzählt Laurent Schaffter. Danach fiel schnell der Entscheid zwischen Fussball und Tischtennis (Achtung: Pingpong ist nur für die Freizeit; wenn es um Sport geht, heisst es Tischtennis!).

In Delsberg aufgewachsen, wo er nach der Schule bei der Gemeinde eine Lehre als Elektriker absolvierte, landete er schliesslich bei der SBB in Genf, um bei grossen Mannschaften spielen zu können. Von 1986 bis 1988 spielte er in Morges und trainierte in Bernex. Dort, natürlich am Tennistisch, lernte er seine zukünftige Frau kennen – Deutschschweizerin, Tochter eines BLS-Lokführers. 1989 kehrte er nach Delsberg zurück, wo er im Unterwerk arbeitete. Er lebte in einer Dienstwohnung, weil er bei Pannen sehr schnell vor Ort sein musste, und leistete weiterhin Nachtschichten.

Als er ein eigenes Haus bauen wollte, machte er sich selbst ans Zeichnen der Pläne und spielte während zweier Jahre die Rolle des Architekten. Doch dazu musste er zu-



Der Tischtennisschläger ist bei Laurent Schaffter ein ständiger Begleiter.

erst die Stelle wechseln, denn für die Arbeit im Unterwerk durfte er nicht so weit weg-zügel, nämlich ans andere Ende der Stadt ...

«Letztlich dank der Gewerkschaft konnte ich nach Biel wechseln. Seit 1995 arbeite ich dort im Bereich der Niederspannung (Telefonie, Informationsanzeigen), ohne Nachtschichten.» Weiterhin gehören Pikettdienste dazu, etwa alle fünf, sechs Wochen während einer Woche, von Mittwoch bis Mittwoch. Das Einzugsgebiet reicht von Neuenburg über Biel und den Jura bis zum Berner Jura.

Sport und Arbeit vereinbaren

Wie passen Sport und Pikett-dienst unter einen Hut? Auf jeden Fall lässt er sich nicht davon abhalten, seine «Küken» zu trainieren, zumal er jederzeit das Training einem anwesenden Erwachsenen übergeben kann, wenn er notfallmässig in einen Einsatz muss. Bei Wettkämpfen passt er seine Pikettplanung an – und ist den Kollegen dafür sehr dankbar!

Der mehrfache Turniersieger, unter anderem beim Schweizerischen Sportverband öffentlicher Verkehr

(SVSE), hat seine Begeisterung den beiden Söhnen Cédric (22) und Simon (15) weitergegeben. Der Ältere hat sich nach mehreren Jahren Tischtennis auf hohem Niveau nun auf sein Studium konzentriert, spielt aber weiter. Der Jüngere gehört zurzeit dem Schweizer A-Kader an, spielt in Mülhausen und absolviert eine Sportschule in Frankreich. Bereits seit zwei Jahren besucht er in Strassburg ein Sportinternat. Leider gibt es in der Schweiz keine Gelegenheit, Schule und Tischtennis auf hohem Niveau miteinander zu verbinden.

Und Tochter Delphine? «Sie hat auch mit Tischtennis begonnen, aber nicht durchgehalten; sie ist keine Sportlerin.» Ist also Tischtennis ein Männersport? «Überhaupt nicht! Auch Frauen können es im Tischtennis sehr weit bringen.»

Als zwingende Voraussetzungen braucht es beim Tischtennis ein gutes Ballgefühl, hohe Schnelligkeit, eine gewisse Explosivität und einen sehr wachen Geist. Laurent Schaffter vergleicht seinen Sport mit dem Boxen: «Der Spieler befindet sich

ebenfalls in einer Art Ring und ist komplett auf sich selbst gestellt. Es braucht ein grosses Selbstvertrauen.» Klein gewachsene Menschen haben einen Vorteil: «Man sieht, dass die Asiaten diesen Sport eindeutig dominieren.» Auch linkshändige Spielerinnen und Spieler sind im Vorteil – «einfach weil es weniger davon gibt!»

Weitere körperliche Anforderungen sind eine hervorragende Bauchmuskulatur, eine gute Beweglichkeit und vor allem Schnelligkeit.

Aber ist es nicht frustrierend, grosse Turniere zu gewinnen, und in der Zeitung steht bestenfalls eine Kurzmeldung? «Selbstverständlich! Am Anfang war ich wütend über die geringe Beachtung, die unser Sport erhält. Simon spielt auf hohem Niveau und ist in der Region kaum bekannt. Tischtennis spielt man nicht, um berühmt zu werden, ausser man wechselt den Kontinent!»

Seine «Küken»

Nachdem er sich vorwiegend um seine Söhne gekümmert hat, trainiert er nun eine Mannschaft in Moutier und

eine weitere in Courfaivre im Jura. Er ist der einzige von «Jugend + Sport» anerkannte Tischtennistrainer im Jura und im Berner Jura, was bedeutet, dass er ein gefragter Mann ist.

Aber Laurent Schaffter ist sich bewusst, dass in der Karriere eines jungen Sportlers nicht nur der Trainer wichtig ist. Nach seiner Meinung spielen die Eltern die Hauptrolle. Sie müssen präsent sein. Er selbst hat seinen Sohn während zweier Jahre drei bis viermal pro Woche zum Training nach Weil am Rhein gefahren, eine deutsche Stadt gleich nach der Grenze bei Basel. Kaum von der Arbeit zu Hause, fuhr er jeweils mit seinem Sohn los. Ohne die Unterstützung der Eltern hätte Simon nicht sein heutiges Niveau erreicht.

Wann verschwindet das Tischtennis aus seinen Gedanken? «Wir sind diesen Sommer für zwei Wochen die ganze Familie in die Ardèche gefahren, um zu entspannen. Da haben wir einen Bogen um sämtliche Pingpongische gemacht. Von Zeit zu Zeit braucht der Kopf eine Abwechslung!»

Henriette Schaffter / pmo

BIO

Laurent Schaffter wurde 1963 geboren, feiert also nächstes Jahr den 50. Geburtstag. Er ist verheiratet und Vater dreier Kinder: Cédric (22), Delphine (20), Simon (15). Er wohnt in Delsberg, ist gelernter Elektriker und arbeitet bei der SBB in Biel. Die Begeisterung fürs Tischtennis hat ihn seit über 30 Jahren gepackt und scheint nicht nachzulassen...