

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 11

6. Juni
2013

kontakt.sev

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

Gewerkschafter gegen Liberalisierung

Die Delegierten der Verkehrsgewerkschaften Europas trafen sich in Berlin. Sie sprachen sich gegen die weitere Liberalisierung aus.

Seite 5

Als Krankheit oft verkannt

Süchte aller Art sind – auch in der Schweiz – eine oft verkannte Volkskrankheit. Sie haben auch rechtliche Konsequenzen.

Link zum Recht, Seite 23



Chronik des SEV

Die SEV-Chronik 1970–2010 ist erschienen und kann bestellt werden.

Seite 24

Delegierte und Gäste verbrachten zwei lebhafteste Tage am SEV-Kongress in Bern

Mit Schwung voran



Der neu renovierte Kursaal in Bern war eine würdige Kulisse für den SEV-Kongress.

Delegiertenversammlung: Berichte in zwei Wochen

Die Berichterstattung über den erfolgreichen SEV-Kongress füllt die vorliegende Nummer unserer Zeitung bis zum Rand. Aus diesem Grund müssen die ausführlichen Berichte von den Delegiertenversammlungen der (letztmals neun) Unterverbände, die traditionsgemäß am Tag vor dem Kongress durchgeführt wurden, bis zur nächsten Ausgabe, die in vierzehn Tagen erscheint, warten. Wir bitten um Verständnis.

Alle vier Jahre, wenn der SEV-Kongress zwei Tage dauert, gibt es nicht nur die Wahlen der Gewerkschaftsspitze, sondern auch Platz für besondere Gäste. Dieses Jahr stachen zwei sehr verschiedene Persönlichkeiten hervor: Der Solothurner Schriftsteller Peter Bichsel mit einer Art Liebeserklärung ans Personal des öffentlichen Verkehrs und Bundesrätin Doris Leuthard, die ebenfalls lobende Worte fürs Personal fand. Dieses Personal, vertreten durch 250 Delegierte aus Sektionen, Unterverbänden und Kommissionen, äusserte seine Sorgen und Anliegen. In Form von Anträgen, Positionspapieren und Resolu-

tionen legte der Kongress fest, wie der SEV in die nächsten Jahre gehen soll. Bei den Anliegen zu den Arbeitsbedingungen stehen nach wie vor Fragen zur Arbeitszeit, insbesondere auch zur frühzeitigen Pensionierung, im Vordergrund. Auf politischer Ebene gibt es Sorgen im Zusammenhang mit dem Druck der EU auf eine weitergehende Liberalisierung. Aber auch Befürchtungen um einen weiteren Abbau der Sozialwerke waren deutlich spürbar. Der Kongress gab klare Aufträge, die Anliegen des Personals nachhaltig zu vertreten.

Mehr zum Kongress: Seiten 8 bis 17

ZUR SACHE

Der Kongress gehört zu den Höhepunkten des Gewerkschaftslebens. Als Vorstandspräsident des SEV und damit auch als Präsident des Kongresses bin ich stolz über den Kongress, den wir vorletzte Woche durchgeführt haben: fast fünfhundert Leute sind im Berner Kursaal zusammengekommen, um die Richtung unserer Gewerkschaft zu bestimm-

«Am Kongress spricht die aktive und engagierte Basis des SEV.»

Andreas Menet, Kongresspräsident SEV

men. Der Kongress des SEV ist keine Kopfnickerversammlung, hier spricht die aktive und engagierte Basis des SEV, die Delegierten, die aus allen Gegenden des Landes kommen und alle Berufe des öffentlichen Verkehrs repräsentieren. Wir haben unseren Gästen, allen voran Bundesrätin Doris Leuthard, unsere Anliegen vorbringen können. Der Kongress hatte viele berührende Momente, und er lebte von den Begegnungen der Mitglieder unserer Gewerkschaft, der Mitglieder jener grossen «Familie» der Angestellten des öffentlichen Verkehrs. «Wir waren Eisenbahn», sagte der Schriftsteller Peter Bichsel über seine Kindheit in Olten. Und auch heute noch wissen wir: «Wir sind öffentlicher Verkehr.» Darauf, auf unsere Zugehörigkeit zum öffentlichen Verkehr, der in der Schweiz ohne uns nicht möglich ist, dürfen wir auch ein bisschen stolz sein.

NEWS

7738 000 000 Stunden

■ In der Schweiz wurden im Jahr 2012 7,738 Milliarden Arbeitsstunden geleistet, wie das Bundesamt für Statistik errechnete. Dies entspricht einer Zunahme um 0,4%, die im Wesentlichen auf die Zunahme der Arbeitsstellen zurückzuführen ist. Viele Eckdaten veränderten sich in den letzten fünf Jahren kaum, allerdings hat sich die Zahl der Ferienwochen von 4,9 auf 5,0 Wochen erhöht.

Erstmals Mindestlöhne in der MEM-Industrie

■ Im neuen Gesamtarbeitsvertrag der Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie werden erstmals Mindestlöhne festgeschrieben. Dieser gewerkschaftliche Erfolg musste allerdings hart erkämpft werden. Die Verankerung der Mindestlöhne war von Anfang an eine zentrale Forderung der Unia-Branchenkonferenz. Die Arbeitgeber hatten sich allerdings – wie nun schon 75 Jahre lang – dagegen gesperrt. Bedauerlicherweise wurden sie dabei von der Arbeitnehmer/-innenorganisation «Angestellte Schweiz» unterstützt. Erst als die Unia nach sechs Monaten die Verhandlungen verliess und damit scheitern liess, hatten die Arbeitgeber nach einer Mediation ein Einsehen. Dass die Mindestlöhne überhaupt in den GAV festgeschrieben werden, ist allerdings nur ein erster Schritt. Der nächste wird sein, eine faire Höhe der Mindestlöhne zu erreichen.

2500 Protestierende

■ Letzten Samstag nahmen in Genf 2500 Menschen an einer Kundgebung gegen gewerkschaftsfeindliche Kündigungen teil. Die vom VPOD und vom SGB organisierte Demo richtete sich insbesondere gegen die Vorgänge im Neuenburger Spital La Providence. Dort wurden nach der Privatisierung die Arbeitsbedingungen verschlechtert und danach 22 Streikende entlassen. In dem Fall ist noch ein Gerichtsverfahren gegen die Schweiz hängig.

Volksinitiative von vier Konsumentenzeitschriften eingereicht

«Pro Service public»: eine

Der Titel tönt gut, der Inhalt jedoch nicht: Die Volksinitiative «Pro Service public» ist letzte Woche eingereicht worden. Die Gewerkschaften des Service public warnen vor falschen Erwartungen.

Urheber der Initiative sind die vier Konsumentenzeitschriften K-Tipp, Saldo, Bon à savoir und Spendere meglio. Sie bemängeln – zu Recht – einen Abbau der Servicequalität bei gleichzeitigen Preisanstiegen im Schweizer Service public, insbesondere bei Post und Bahn. Ihre Rezepte sind der Verzicht auf Gewinne, das Verbot von

Quersubventionierung und die Anordnung, dass keine höheren Löhne als in der Bundesverwaltung bezahlt werden. Angesprochen sind Unternehmen, die im Bereich der Grundversorgung einen Auftrag haben oder vom Bund durch Mehrheitsbeteiligung direkt oder indirekt kontrolliert werden, also vor allem Post, SBB

und Swisscom. Mit den neuen Vorschriften soll nach Meinung der Initianten die Qualität des Service public zu einem tieferen Preis erreicht werden.

Gewerkschaften sind skeptisch
Die drei grossen Gewerkschaften des Service public, SEV, Syndicom und VPOD, haben in einer gemeinsamen Stellung-



Nicht zuletzt die Erschliessung der Randregionen mit öffentlichen Diensten funktioniert nur über die Quersubventionierung.

Rückzieher des Bundesrats bei den Sparmassnahmen im regionalen Bahnverkehr

17 Linien bleiben aber im Visier

Liste des Bundesamts für Verkehr

Der Bundesrat will bei regionalen Bahnlinien die Umstellung auf Busbetrieb prüfen, wenn der Kostendeckungsgrad unter 30% liegt – und nicht schon ab 50%.

Die Petition von VCS, SEV, IGÖV und Pro Bahn Schweiz mit über 18 600 Unterschriften und der Protest der Regionen haben sich gelohnt: Der Bundesrat hat am 29. Mai beschlossen, die im Rahmen der Bahnreform 2.2 geplanten Sparmassnahmen weniger rigoros umzusetzen als im Herbst vorgeschlagen. Damals wollte er die Limite für die Überprüfung auf Busbetrieb noch bei 50% Kos-

tendeckungsgrad ansetzen, nun setzt er sie bei 30% an. Damit sind von den insgesamt 300 regionalen Bahnlinien statt 175 noch 17 betroffen, davon 14 in der Romandie. «Die Überprüfung erfolgt jeweils vor der Genehmigung von neuem Rollmaterial und dem Entscheid über grössere Infrastrukturinvestitionen und wird nach zehn Jahren wiederholt», präzisiert das Bundesamt für Verkehr in seiner Medienmitteilung. «Sie basiert nicht auf einem strikten Automatismus: Eine Umstellung ist nur sinnvoll, wenn der Busbetrieb eine effiziente, kundenfreundliche Alternative ist. Bei der Überprüfung sollen neben der Wirtschaftlichkeit daher auch die

Bahnlinien mit Deckungsgrad unter 30%	Bahn	Kanton
Le Locle – Col-des-Roches – La Chaux-de-Fonds	SBB	NE
(Singen –) Thayngen – Erzingen (– Waldshut)	DB	SH
Aigle – Les Diablerets	TPC	VD
Aigle – Ollon – Monthey – Champéry	TPC	VD
Apples – L'Isle	MBC	VD
Sonceboz-Sombeval – Moutier	SBB	BE
Bulle – Broc	TPF	FR
Bulle – Montbovon	TPF	FR
Kerzers – Lyss	BLS	BE, FR
Le Noirmont – Tavannes	CJ	BE, JU
Les Ponts-de-Martel – La Chaux-de-Fonds	TRN	NE
Martigny – Le Châtelard-Frontière	TMR	VS
Morges – Apples – Bière	MBC	VD
Porrentruy – Bonfol	CJ	JU
S9 Sissach – Läufelfingen – Olten	SBB	BL, SO
Solothurn – Moutier	SBB	SO, BE
Vallorbe – Le Pont (– Le Brassus)	SBB	VD

Auslastung der Linie während der Hauptverkehrszeiten sowie die Auswirkung einer allfälli-

gen Umstellung auf die Qualität der Erschliessung als Kriterien berücksichtigt werden.» **FI**

MEINE MEINUNG

Die Überflutung

Unglaublich, da habe ich einen überfüllten Zug in der Rushhour, doch statt Kontakte zu knüpfen und normal miteinander zu reden, hängt jeder für sich am Telefon oder über dem Laptop. Kennen sie eigentlich noch etwas anderes als arbeiten? Das kann doch nicht mehr gesund sein! Wie soll man dann da noch soziale Kontakte pflegen? Telefonieren, WhatsApp, Facebook, Amazon, Zalando, YouTube und so weiter und so fort. Die neuesten Urlaubsfotos kann man vom besten Freund nur noch bei Twitter anschauen und seinen Kommentar darunter schreiben. Fotopapier gibt es schon gar nicht mehr. Lieber Gott, wissen sie noch, wie normale Menschen aussehen? «Ich habe meinen Traummann über eine Internetseite kennengelernt»: Ist das der Beginn eines modernen Zeitalters? Wo man sich Blumen, Nahrungsmittel und Zeitungen in Schliessfächern am Bahnhof hinterlegen lassen kann, weil man die Öffnungszeiten nicht mehr erreicht? Warum arbeiten wir so viel? Das ist ja der Grund, warum es nicht mehr auf die normale Weise geht. Wir schieben alles auf die Arbeit, den Rest erledigen wir auf bequeme Art und Weise. Aber hey, sagt mal, wir leben doch nicht, um zu arbeiten, sondern wir arbeiten, um zu leben. Es gibt nichts Schöneres, als zum Beispiel frisches Obst im Geschäft auszusuchen, es abends schön zurechtzumachen um dann genüsslich zu verspeisen. Lieber das, als es nebenbei irgendwo in einer Frischhaltebox zu kaufen. Am besten, wenn man gerade auf die S-Bahn zum nächsten Termin wartet, um es dann auf dem Bahnsteig gnadenlos herunterzuschlingen, weil man keine Zeit mehr hat. Das ist nicht nur ungesund, sondern auch nicht gut für die Seele. Denn wenn ihr dann wieder einmal Zeit für etwas habt, könnt ihr sie nicht mehr geniessen und verfallt in eine Depression. Wir sind Opfer der Sinnesüberflutung und können uns nur selbst daraus befreien! Wo bleibt die Zeit? Nehmt oder gebt sie euch! Und vor allem, gebt die Zeit euren Mitmenschen. Es kann doch nicht sein, dass man sogar während des Essens das Telefon auf dem Tisch liegen lässt. Was kann so wichtig sein? Vor allem ist es unhöflich, denn das Gegenüber fühlt sich respektlos behandelt und unverstanden. Es piept und trällert in unserem Leben und es sind nur diese Maschinen, die diese Signale aussenden. Kein Wunder, dass sich die andere Person dann auch dem Telefon zuwendet oder gar ganz das Essen sein lässt. Ich verstehe es nicht, früher ging es auch ohne die moderne Technik.

Warum ist das heute so schwer? Ihr seid die Personen, die das zulassen, schaltet es einfach aus, die Welt dreht sich auch ohne weiter. Ihr werdet es nicht bereuen.

Sabrina Tessmer



Mogelpackung

nahme Position zur Initiative bezogen. Sie schreiben: «Das tönt einleuchtend und vernünftig, birgt aber aus gewerkschaftlicher Sicht mehr Risiken als Chancen.»

Die Gewerkschaften stehen deshalb der Initiative «Pro Service public» kritisch gegenüber, auch wenn sie das Anliegen teilen, die Grundversorgung in hoher Qualität und zu einem guten Preis zu garantieren. SEV, Syndicom und VPOD betonten aber, dies sei nur möglich, wenn die Arbeitsbedingungen für das Personal nicht verschlechtert werden und die Arbeitsstellen gesichert seien. Mit ihrem Gewinnverbot beschneide die Initiative die Möglichkeiten, dass mehr Mittel für das Personal zur Verfügung stehen. Mit dem Verbot einer Quersubvention zwischen rentablen und defizitären Unternehmensteilen könnten Teile des Service public nicht mehr finanziert werden, weshalb ein Leistungsabbau die Folge wäre. Zudem

würden Investitionen in den Ausbau der Infrastruktur gebremst.

Klare Schwachpunkte der Initiative

Die Gewerkschaften weisen insbesondere auf folgende Punkte hin:

- Eine Definition der Grundversorgungsleistungen zementiert diese auf dem heutigen Stand. Es sind keine Investitionen mehr in neue Bereiche möglich, obwohl sich die Ansprüche an die öffentliche Versorgung stetig ändern (z.B. Glasfasernetz).
- Die Initiative schadet dem öffentlichen Verkehr. Diese Grundversorgung kann nur geleistet werden, wenn profitable Bereiche die nicht profitablen mitfinanzieren dürfen.
- Das gleiche gilt für die Post, welche die Gewinne für die Gewährleistung der Grundversorgung einsetzen muss.
- Regeln des Bundesrechts

werden oft auf kantonaler Ebene übernommen: Auch innerhalb eines Spitals gibt es rentable und defizitäre Abteilungen, die einander heute in der Gesamtbetrachtung tragen.

- Die Initiative gefährdet Arbeitsplätze. Wenn die bundesnahen Betriebe keinen Gewinn mehr erwirtschaften dürfen, werden sie mittelfristig privatisiert, da die öffentliche Hand die Finanzierung nur aus Staatsmitteln nicht bewerkstelligen kann.
- Für eine vernünftige Lohnpolitik braucht es nicht diese Initiative, sondern Mindestlöhne und die 1:12-Initiative.

Insgesamt kommen SEV, Syndicom und VPOD zum Schluss: «Unter dem Strich schadet die Initiative mehr, als sie nützt, sowohl den Steuerzahlerinnen und Konsumenten als auch dem Personal. Die Gewerkschaften des Service public lehnen deshalb die Initiative ab.»

pmo

Idee der Woche



Seit dem 2. Mai und noch bis Ende April 2014 fährt bei den Basler Verkehrsbetrieben auf den Linien 1, 3 und 14 mit 126 000 Passagieren pro Tag dieses Tram in den Farben der Chemins de fer du Jura (CJ). Auf die Idee kam Aurélien Mouche (Bild), Fahrzeugführer der CJ, ganz plötzlich, als er mit dem Bruder am Küchentisch sass. «Es gibt ja schon ein FCB-Tram, warum also nicht ein CJ-Tram?» So gewann er den ersten Prix SEV-CJ, den die SEV-VPT-Sektion CJ für Ideen aus schreibt, die die CJ imagemässig, betrieblich oder wirtschaftlich voranbringen. Die Sektion will damit zeigen, dass sich die Gewerkschaft nicht nur fürs Personal, sondern auch für das Unternehmen als Ganzes einsetzt und dass es sich für dieses lohnt, auf die Mitarbeitenden zu hören.

Zufriedenheitsumfrage beim RhB-Personal

Peko hilft beim Ausfüllen

Die RhB führt zurzeit ihre Mitarbeiterbefragung durch. Die Personalkommission leistet Hilfe, wo Mitarbeitende nicht ans Ziel kommen.

Die RhB führt dieses Jahr ihre Mitarbeiterumfrage im Rahmen des «Swiss Arbeitgeber Awards» durch, der sich selbst zum Anspruch stellt, die 30 besten Schweizer Arbeitgeber auszuzeichnen.

Hilfe für Fremdsprachige

Die Fragebogen stehen in Deutsch und Italienisch online und auf Papier zur Verfügung. Für Mitarbeitende anderer

Sprachen bietet die Personalkommission ihre Unterstützung beim Ausfüllen an; ihre Mitglieder sind zurzeit unterwegs bei den Kolleginnen und Kollegen.

Die Personalkommission ruft alle Mitarbeitenden zur Teilnahme an der Umfrage auf, wie auch der SEV die Beteiligung unterstützt. Grundsätzlich vertritt der SEV die Meinung, dass eine seriös durchgeführte Umfrage dem Personal dient, wenn die Beteiligung hoch ist: Eine hohe Beteiligung ermöglicht, dass auch kritische Rückmeldungen ohne Rückschlüsse auf die Absender gemacht werden können.

Peko-Mitglied Reto Mathiuet



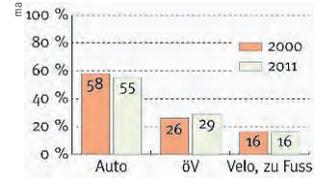
meint: «Ich bin der Meinung, dass das Mitmachen von grösster Wichtigkeit ist, da das Ergebnis schlussendlich den Arbeitsauftrag an die Geschäftsleitung der Rhätischen Bahn ergibt.» So wird unter anderem in der Umfrage, die bis Ende Juni läuft, auch danach gefragt, wie das Personal den Veränderungsprozess nach der Umfrage von 2011 erlebt hat. Damals hatte das Unternehmen anhand der Umfrageresultate einen Katalog von über 250 verschiedenen Massnahmen aufgestellt.

sev

Pendlerstatistik neu erschienen

Ein Volk von Pendlern

■ 2 Millionen Pendler in der Schweiz benützen für den Arbeitsweg hauptsächlich den motorisierten Individualverkehr, also das Auto, das Motorrad oder ein anderes privates Motorfahrzeug. Das sind 55 Prozent aller Pendler. Die Zahl ist seit 2000 um rund 230 000 Personen angestiegen, der Anteil ist jedoch im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln um 3 Prozent zurückgegangen. Der Grund dafür liegt im starken Anstieg derjenigen Arbeitspendler, die den öffentlichen Verkehr benützen. Diese Zahl ist von 780 000 Personen im Jahr 2000 auf rund 1,1 Mio. Personen im Jahr 2011 angestiegen.



Leichte Verschiebung der Pendleranteile hin zum öV.

Der Anteil der Pendler, die per Langsamverkehr zur Arbeit gehen (zu Fuss, Velo), beträgt seit dem Jahr 2000 unverändert 16 Prozent. Im Jahr 2011 waren es 600 000 Personen. Pro Arbeitsweg sind die Pendler durchschnittlich 30 Minuten unterwegs, im Jahr 2000 benötigten sie noch 23 Minuten.

bfs

Memberstars 5+: Die Werbeaktion im Jahr 2013

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.

Werbeaktion Memberstars 5+:

1. An der Aktion können alle Mitglieder teilnehmen, ausgenommen Angestellte des SEV.
2. Die Aktion dauert vom 1. Januar 2013 bis und mit 16. Dezember 2013.
3. Den Werber/innen winken folgende Preise:

Für jedes geworbene Mitglied gibt es die normale Werbepremie von 50 Franken.

Schon für zwei geworbene Mitglieder gibt es **zusätzlich die exklusive SEV-Schreibmappe oder Tablet-Hülle**, produziert von Anyway Solutions.

Für fünf geworbene Mitglieder gibt es eine **Verdoppelung der Werbepremie**, das heisst eine Zusatzprämie von 250 Franken, somit eine Gesamtpremie von 500 Franken.

Jeweils für weitere fünf geworbene Mitglieder gibt es wiederum eine **Zusatzprämie von 250 Franken**, also bei 10 geworbenen Mitgliedern eine Gesamtpremie von 1000 Franken, bei 15 geworbenen Mitgliedern 1500 Franken und so weiter.



Wirb neue Mitglieder und verdopple die Prämie in 5er-Schritten.

+ 1 = CHF 50.-
+ 2 = CHF 100.- +  (Mappe oder anyway Solutions)
+ 5 = CHF 250.- + CHF 250.- = CHF 500.-
+ 10 = CHF 500.- + CHF 500.- = CHF 1'000.-
+ 15 = CHF 750.- + CHF 750.- = CHF 1'500.-



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:

Geworben durch:

Name/Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon:

Kontonummer/IBAN:

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

Kongress der Europäischen Transportgewerkschaft ETF in Berlin

Europa gegen Liberalisierung

In der letzten Maiwoche haben sich die Delegierten der Verkehrsgewerkschaften aus ganz Europa zum ETF-Kongress getroffen. Neben Wahlen in die Gremien stand der Kampf gegen die Liberalisierung im Mittelpunkt.

Auf dem ETF-Kongress in Berlin haben zahlreiche Delegierte scharfe Kritik an der Politik der europäischen Kommission geübt. «Von der Liberalisierung haben wir genug», brachte SEV-Präsident Giorgio Tuti die Stimmung der Delegierten auf den Punkt.

Die Liberalisierung habe keine positiven Effekte erbracht, nicht im Verkehrssektor und auch sonst nicht, so Tuti weiter. «Im Gegenteil: Die Managergehälter steigen, während die Löhne am unteren Ende der Skala stagnieren. Und wir haben ein Verteilungsproblem, die Reichen werden immer reicher, die Armen immer ärmer, die Mittelschicht verschwindet.» Roman Hebenstreit von der österreichischen Gewerkschaft Vida schloss sich der Analyse an. «Wir haben durch die Liberalisierung eine Million Arbeitsplätze verloren und die Löhne der Beschäftigten sind gesunken.»

Die Lösung heisst Solidarität

Roberto Parrillo, in der ETF zuständig für den Bereich Strasse, warf der EU-Kommission vor, nicht mehr das Interesse der Allgemeinheit zu vertreten. Die Politik der Kommission, namentlich die von Verkehrs-

kommissar Kallas, sei rein ideologisch und «hat nichts mehr mit der Lebenswirklichkeit der Menschen in Europa zu tun». Es gebe aber eine Alternative: den europäischen Weg der Solidarität.

Der Vorsitzende der deutschen EVG Alexander Kirchner fasste die Forderungen der in der ETF zusammengeschlossenen Gewerkschaften in fünf Punkten zusammen:

- eine Verkehrspolitik aus einem Guss, aus der ersichtlich wird, wie die Verkehrsträger miteinander vernetzt ihre Stärken ausspielen können,

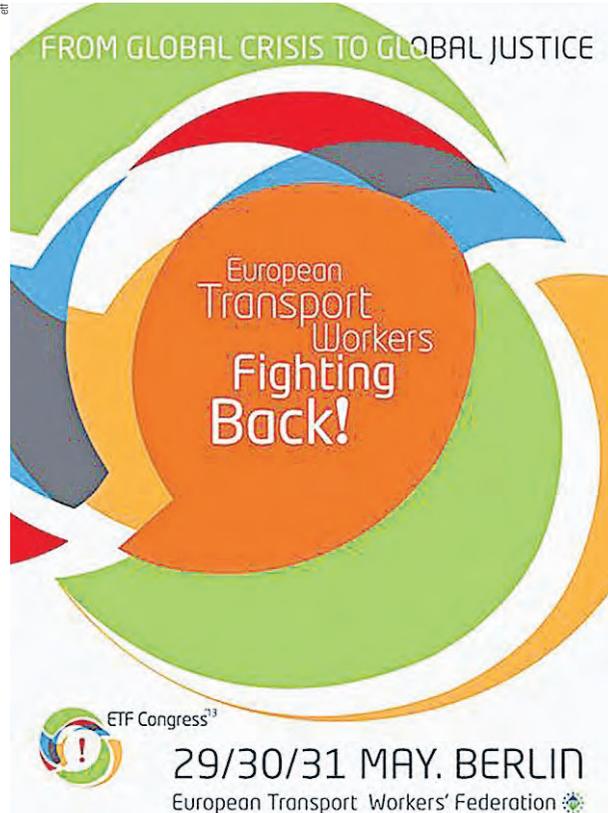
- mehr Geld für Forschung und Entwicklung,

- eine ausreichende Infrastruktur. Sie ist derzeit zum Teil massiv veraltet und es wird zu wenig Geld ausgegeben,

- statt des Liberalisierungswahns eine offene Diskussion darüber, was die wirklichen Gründe positiver Entwicklungen sind: «Liberalisierung», so Kirchner, «schafft nicht mehr Verkehr auf der Schiene, das sind ganz andere Treiber»,

- Absicherung und Steigerung der sozialen Standards. Wenn es um die Liberalisierung gehe, so der EVG-Vorsitzende, «gibt die Kommission harte Muss-Vorschriften vor, wenn es um soziale Standards geht, dann nur weiche Kann-Vorschriften». Das müsse umgekehrt werden. «Die Menschen brauchen eine Absicherung, aber die Kommission kommt hier ihrer Verpflichtung nicht nach.»

Mehrere Redner kündigten weiteren Widerstand an, wenn die EU-Kommission ihren Kurs fortsetzen werde. «Wir sind für



ein soziales Europa», fasste Guy Greivelding, Präsident der Sektion Eisenbahn der ETF, zusammen. «Aber ein Europa des Kapitals brauchen wir nicht!»

SEV weiterhin im Exekutivausschuss

ETF-Präsident Lars Lindgren und Generalsekretär Eduardo Chagas sind vom Kongress wiedergewählt worden. Aus der deutschsprachigen Ländergruppe wurden zudem Giorgio Tuti (SEV, Schweiz), Alexander Kirchner (EVG, Deutschland) Roman Hebenstreit (Vida, Österreich) und Jean-Claude Thümmel (Landesverband, Luxemburg) in den Exekutivausschuss gewählt. Der Luxem-

burger Guy Greivelding gehört als Vorsitzender der Sektion Eisenbahn dem Gremium ebenfalls an.

Danach wählte der neue Exekutivausschuss die weiteren Mitglieder des Management Committees (entspricht etwa einem Vorstandsausschuss) der ETF: Alexander Kirchner wurde erneut zum Vizepräsidenten der ETF gewählt. Zweite Vizepräsidentin wurde Ekaterina Yordanova aus Bulgarien. Als weitere Mitglieder des Management Committees wurden Enrique Fossil de la Sierra (Spanien), Jan Villadsen (Dänemark) und Zoltan Papp (Ungarn) gewählt.

evg

NEWS

SBB-Schulzug mit neuem Programm

■ Der seit zehn Jahren im Einsatz stehende Schul- und Erlebniszug der SBB ist komplett umgebaut worden. Unter dem Motto «Verantwortung» werden den Schülern/-innen die Themen Sicherheitsprävention, nachhaltige Energienutzung und Mobilität nähergebracht. Für den Zug hat die SBB mit dem Programm Energie Schweiz des Bundesamts für Energie und der Stiftung Science et Cité zusammengearbeitet.

Bahnhof Bern wird leistungsfähiger

■ Die viel befahrene vierspurige Strecke zwischen Bern Wankdorf und Bahnhof Bern wird bis Ende 2014 ausgebaut. Durch die Verkürzung des Abstandes zwischen den Signalen können sich Züge danach mit einem Abstand von zwei statt wie heute drei Minuten folgen, was die Kapazität und die Pünktlichkeit erhöht. Die Arbeiten (Neu- und Abbau der Signalbrücken, Kabelarbeiten, Anpassungen im Stellwerk Bern Wylerfeld) kosten 26,5 Millionen Franken.

Neue Abstellanlage

■ Für 115 Millionen Franken baut die SBB in Oberwinterthur eine neue Instandhaltungs- und Abstellanlage. Sie soll es ermöglichen, die neuen, längeren Regionalzüge effizient zu warten. Durch den Bau, der im Januar 2015 starten soll, werden 50 neue Stellen geschaffen.

BOB baut Tunnel

■ Gebaut wird auch im Berner Oberland. Die Berner Oberland-Bahn, eine Tochtergesellschaft der Jungfraubahn, baut zwischen den Stationen Zweilüttschinnen und Lütschental einen Tunnel. Er ersetzt einen kürzeren bestehenden Tunnel und soll die Strecke besser vor Steinschlag und Lawinen schützen. Der Berner Regierungsrat bewilligte einen Kantonsbeitrag von 9,63 Millionen an das 36,3-Millionen-Projekt.

ETF-SCHWERPUNKTE

Die **fünf Schwerpunkte** des ETF-Kongresses waren Verkehrspolitik und nachhaltiger Verkehr, Arbeits- und Gewerkschaftsrechte, globale Organisation, Aufbau gewerkschaftlicher Stärke sowie grenzüberschreitende Vertretung und Koordina-

tion. Die Schwerpunkte wurden in Arbeitsgruppen und Diskussionsrunden vertieft, wobei sowohl die rund 400 Delegierten aus über 30 Ländern als auch aussenstehende Fachleute einbezogen wurden. Als Auftakt fand der **ETF-Frauenkongress**

statt, der sich insbesondere mit Fragen der Gleichstellung beschäftigte.

Am Rand des Kongresses fand zudem eine Konferenz zur **Jugendpolitik der europäischen Gewerkschaften** statt. Es ging darum, aufzuzeigen, wie

wichtig der Einbezug der jungen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für die Verkehrsgewerkschaften in ganz Europa ist. Die Investition in die Jugend ist umso bedeutender, als in Europa eine Generation der Hoffnungslosigkeit geschaffen wird.

Weltkongress des Internationalen Verbandes für öffentliches Verkehrswesen UITP und Messe Mobility & City Transport

RATP schießt auf Grossraum Genf

An der Messe, die im Rahmen des UITP-Weltkongresses vom 26. bis 30. Mai in Genf stattfand, stach der Stand der RATP hervor. Ihr Auftritt in Genf zeugt von deren Interesse am wachsenden grenzüberschreitenden öV in der Region. Die Gewerkschaften SEV und CGT werden genau hinschauen, falls die RATP hier verstärkt aktiv wird.

Die RATP betreibt schon längst nicht mehr nur die Metro, S-Bahnen und Busse in Paris, sondern ist heute mit 56 000 Mitarbeitenden in zwölf Ländern rund um den Globus aktiv (siehe Kasten) – auch in der Schweiz. Hier scheint sie sich

besonders für die schweizerisch-französische Agglomeration Genf mit rund einer Million Menschen und 440 000 Arbeitsplätzen zu interessieren, zumal hier die Bevölkerung weiter wächst. So betreibt die RATP hier nicht nur Buslinien mit einer Schweizer Tochter, sondern auch das öV-Netz in der Nachbarregion Annemasse mittels der 2002 gegründeten Tochter TP2A. Deren Aktien gehören zu 51 % der RATP und zu 49 % den Genfer Verkehrsunternehmen TPG. Die TP2A betreibt auch grenzüberschreitende Buslinien, Rufbusse, Taxis für Menschen mit Behinderung und Gratis-Shuttlebusse zwischen Parkplätzen und den Buslinien. Eine grenzüberschreitende Buslinie, welche die TP2A 2009 bei einer Ausschreibung gewann, wird heute von ihrer Tochterfirma **Gem'Bus** betrieben.



Die RATP ist der fünfgrößte Verkehrskonzern der Welt. Ihr Stand an der UITP-Messe war gut besucht.

Die Expansionsstrategie der RATP war das Hauptthema eines informellen Treffens von Gewerkschaftern aus Frankreich und der Schweiz am Rande des UITP-Kongresses. Dabei verwies **Jacques Eliez**, Generalsekretär der französischen Gewerkschaft CGT-RATP, auf drei Schlüsseldaten für die Öffnung des Pariser öV-Marktes: Am 31. Dezember 2024 wird der Busmarkt geöffnet, am 31. Dezember 2029 der Trammarkt und am 31. Dezember 2039 der S-Bahn-Markt. «Aufgrund dieser Marktöffnungen wird die RATP bestimmte Linien in der Region Paris verlieren. Daher will sie im Ausland vorsorglich weitere Märkte erobern. Verantwortliche des RATP-Konzerns haben uns heute in der Palexpo-Halle bestätigt, dass sie der Grossraum Genf besonders interessiert.»

Beim TPG-Personal geht denn auch die Angst um, dass ihre Löhne und sonstigen Anstellungsbedingungen unter Druck geraten, falls die RATP weiter zuschlägt. **Vincent Leggiero**, der Präsident der SEV-VPT-Sektion TPG, fordert daher kategorisch: «Wer auf Genfer Territorium im öV arbeitet, muss die gleichen Löhne erhalten wie das TPG-Personal, und nicht Dumpinglöhne.» Und Jacques Eliez möchte die Zu-

sammenarbeit der CGT mit dem SEV intensivieren, «um zu verhindern, dass die Verkehrsangestellten unserer beiden Länder für diesen Konkurrenzkampf die Zeche bezahlen müssen.» Der Kampf zwischen RATP und TPG hat eben erst begonnen

und dürfte sich weiter verschärfen. Solange die kantonale Politik dabei noch eine Schiedsrichterrolle spielen und den Wettbewerb zum Vorteil der Allgemeinheit steuern kann, dürften die TPG im Kanton Genf noch im Vorteil sein.

Alberto Cherubini/FI

RATP: Verkehrsriese und Global Player

Die RATP (Régie autonome des transports parisiens) betreibt nicht nur U-Bahn, S-Bahn und Buslinien in Paris, sondern hat 1998 die international tätige, privatrechtliche Gesellschaft **RATP Développement** gegründet, die heute mit rund 50 Tochterfirmen in 12 Ländern Verkehrsleistungen erbringt (Algerien, Brasilien, China, Frankreich, Grossbritannien, Indien, Italien, Marokko, Schweiz, Südafrika, Südkorea, USA). Daneben bieten die Tochterfirmen Systra und Xélys Ingenieurdienste an. Mit einem Jahresumsatz von 5 Milliarden Euro und 56 000 Mitarbeitenden ist die RATP der fünfgrößte Verkehrskonzern der Welt. In der Schweiz hat sie zwei Töchter mit total rund 120 Angestellten: **RATP Dev Suisse TP** betreibt im Raum Genf Buslinien im Auftrag der Genfer Verkehrsunternehmen TPG; **Helvécie SA** dagegen transportiert Schulkinder im Kanton Waadt und bietet Car-Verbindungen und -Exkursionen an.



Vincent Leggiero, VPT TPG: «Wer auf Genfer Territorium im öV arbeitet, muss die gleichen Löhne erhalten wie das TPG-Personal, und nicht Dumpinglöhne.»



Jacques Eliez, CGT-RATP: «Verantwortliche des RATP-Konzerns haben uns heute bestätigt, dass sie der Grossraum Genf besonders interessiert.»

100 % elektrisch!

Eine Hauptattraktion am UITP-Weltkongress war der auf der Pilotstrecke Palexpo-Cointrin verkehrende batteriebetriebene **Trolleybus Optimisation Système Alimentation TOSA**. Die Buchstaben stehen auch für die Projektinitiatoren TPG, OPI (Office de Promotion des Industries et des Technologies), SIG (Genfer Kraftwerke) und ABB Sécheron SA. Letztere hat das

System zum Aufladen der Batterien in 3–4 Minuten an den Endstationen und zum Zwischenladen in 15 Sekunden an Haltestellen mit einem beweglichen Arm auf dem Busdach entwickelt, und die Solothurner Firma Hess den geräumigen Gelenkbus. Anders als ein normaler Trolleybus braucht der TOSA keine Fahrleitung und ist somit auch flexibler einsetzbar. AC/FI



SGB-Delegierte fordern schärfere flankierende Massnahmen

Lohnschutzinstrumente anpassen

In der Schweiz werden vergleichsweise hohe Löhne bezahlt. Diese Löhne sind jedoch zu wenig geschützt.

Die Instrumente zum Lohnschutz sind veraltet. Sie müssen modernisiert und an die Realitäten im heutigen Arbeitsmarkt mit Personenfreizügigkeit angepasst werden. Darauf sollte der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) hinwirken, beschlossen die Delegierten am Montag an ihrer Versammlung zum Thema «Bilaterale Verträge und flankierende Massnahmen».

Mindestlöhne als Leitplanken

Wer in der Schweiz arbeitet, muss einen Schweizer Lohn erhalten und zu Schweizer Arbeitsbedingungen beschäftigt werden. Das verlangen die Flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit. Die-

ser Grundsatz wird heute jedoch nur ungenügend umgesetzt. Voraussetzung sind gute, verbindliche Mindestlöhne. Dank ihnen können Lohndrücker unter den Arbeitgebern zur Rechenschaft gezogen und gebüsst werden.

In der Schweiz sind die Instrumente, um überall verbindliche Mindestlöhne als Leitplanken zu setzen und damit die Schweizer Löhne effektiv zu schützen, heute veraltet. Das Gesetz für die Allgemeinverbindlich-Erklärung (AVE) von Gesamtarbeitsverträgen (GAV) etwa stammt aus den 50er-Jahren. Heute ist der Arbeitsmarkt wegen der Personenfreizügigkeit aber viel offener als damals, und die Schweizer Firmen sind viel internationaler. Zudem arbeiten weniger Beschäftigte im Sekundärsektor, der über eine grössere GAV-Abdeckung verfügt als der Dienstleistungssektor. Die Hürden sind heute zu hoch, um ei-

nen GAV für allgemeinverbindlich zu erklären. Darum gibt es zu viele Branchen ohne GAV und Mindestlöhne. Die Instrumente zum Schutz der Löhne über Mindestlöhne müssen deshalb modernisiert werden, fordern die SGB-Delegierten in einem Grundsatzpapier.

So sollen GAV «aus öffentlichem Interesse» allgemeinverbindlich erklärt werden können. Etwa bei Gefahr von Lohndruck, Lohnunterbietungen, Lohndiskriminierung der Frauen oder bei einem sozialpolitisch unerwünschten Lohnniveau. Das Firmen-Quorum bei der AVE ist zu streichen; heute müssen 50 % der Firmen dem GAV angeschlossen sein.

GAV als Zuschlagskriterium

Wer staatliche Subventionen erhält oder einen öffentlichen Auftrag ausführen will, soll künftig nicht nur die orts-, berufs- und branchenüblichen Arbeitsbedingungen einhalten

müssen, sondern mit einer repräsentativen Gewerkschaft einen GAV aushandeln. Ansonsten muss ein Normalarbeitsvertrag (NAV) Mindestlöhne sichern. Bei der Auftragsvergabe müssen GAV zu einem Zuschlagskriterium werden.

Lohndrücker bestrafen

Ist in einer Branche kein GAV möglich, weil beispielsweise die Sozialpartner fehlen, sind bei «öffentlichem Interesse» Mindestlöhne in einem NAV zu erlassen. Diese müssen so hoch sein, dass die üblichen Löhne in einer Branche abgesichert werden.

Ausserdem müssen die Flankierenden Massnahmen mit Kontrollen durchgesetzt werden. Besonders in Grenzregionen braucht es eine Kontroll-offensive, die der Bund finanziell unterstützen muss. Bei Verstössen müssen die Lohndrücker härter bestraft werden, u. a. über höhere Bussen.

Missbräuche ahnden statt jene, die Missbräuche anprangern

Gewerkschafter/-innen spielen bei der Kontrolle der Arbeitsbedingungen eine wichtige Rolle. Wer sich gegen Missbräuche im Betrieb einsetzt, muss vor Repression und Kündigung geschützt werden.

Keine Bundesstellen vernichten

In einer einstimmig verabschiedeten Resolution appellierten die Delegierten an den Bundesrat und die Verwaltung, Arbeitszeitkontrollen durchzusetzen und den Kreis jener nicht auszuweiten, die auf die Erfassung ihrer Arbeitszeit verzichten können/müssen.

Ebenfalls einstimmig appellierten die Delegierten ans Parlament, in der laufenden Session nicht auf das Konsolidierungs- und Aufgabenüberprüfungspaket KAP einzutreten, das beim Bundespersonal einen Abbau von 2000 Stellen zur Folge hätte. **SGB**

Leistungsabbau trotz guter Renditen bei den Pensionskassen

Nur auf die AHV ist wirklich Verlass

Obschon es den meisten Pensionskassen gut geht, schüren die Pensionskassenbranche und ihre Aufsichtsbehörde Angst und predigen Leistungsabbau. Das Vertrauen in die zweite Säule sinkt. Deshalb will der SGB die erste Säule stärken.

Die vom Vorsorgeanbieter Swisscanto sowie von der neuen OBERAUFSICHTSKOMMISSION Berufliche Vorsorge (OAK) ausgewerteten Zahlen zeigen es: 2012 war ein erfolgreiches Jahr für die Pensionskassen. Die Renditen zogen kräftig an. Im Schnitt erwirtschafteten die Schweizer Pensionskassen eine Rendite von gut 7,4 %. Die Deckungsgrade stiegen. Mit ei-

nem durchschnittlichen Deckungsgrad von fast 110 % bei den privatrechtlichen Kassen und 90 % bei den öffentlichen ist die berufliche Vorsorge gut aufgestellt. Zudem sind die Berechnungsgrundlagen für die Rentenverpflichtungen immer vorsichtiger geworden. Erfreulicherweise kommen auch die Kosten langsam herunter.

Performance top, Verzinsung flop

Trotz dieser positiven Entwicklung schüren Branche und zuständige Behörden weiterhin Angst. Von der guten Performance sahen die Versicherten kaum was. Die durchschnittliche Verzinsung der Altersguthaben lag unter 2 Prozent. Der Mindestzinssatz betrug letztes Jahr mickrige 1,5 Prozent. Auch 2013 wird es nicht mehr sein. Das drückt das Alterskapital künftiger Rentnerinnen

und Rentner. Dieses Geld fehlt dann bei der Umrechnung des Altersguthabens in eine Rente. Dies umso mehr, als die künftigen Rentnerinnen und Rentner sich ohnehin mit tieferen Renten abfinden müssen. Denn viele Kassen haben in den letzten Jahren ihre Umwandlungssätze auf unter 6 Prozent gesenkt.

Die Pensionskassenbranche wollte nach dem wuchtigen Volksnein zur Senkung des Mindestumwandlungssatzes im Jahr 2010 mehr Vertrauen in die berufliche Vorsorge schaffen. Sie tut aber das Gegenteil. Wenn in guten Jahren die Verzinsung mickrig bleibt und auch Rentenkürzungen durchgezogen werden, nimmt das ohnehin angeschlagene Vertrauen in die zweite Säule weiter ab. Es ist für die versicherten Arbeitnehmenden nicht

mehr nachvollziehbar, wieso die Pensionskassen trotz hoher Renditen die Leistungen kürzen.

AHV ist und bleibt verständlich

Die Altersvorsorge muss verständlich und nachvollziehbar funktionieren. Im Schweizer 3-Säulen-Modell wird nur noch die erste Säule, also die AHV, allgemein verstanden. Die Finanzierung im Umlageverfahren ist verständlicher als jene der Pensionskassen, wo auch bei guten Renditen die künftigen Renten nicht anwachsen. Die AHV-Einnahmen decken fortlaufend die ausbezahlten AHV-Renten. Solange sich die Wirtschaft positiv entwickelt, fliessen genügend AHV-Beiträge, um die Renten zu finanzieren. Die AHV fusst auf dem Prinzip der Solidarität zwischen Jung und Alt sowie zwischen Reich und Arm. Ohne

Solidarität funktioniert keine Gesellschaft und erst recht keine Risikogemeinschaft wie eine Sozialversicherung. Die solidarische Finanzierung der AHV ist auch 65 Jahre nach ihrer Einführung leistungsstark, trotz einer Verdoppelung der ausbezahlten Renten und trotz der Verschlechterung des Verhältnisses zwischen Rentnern/-innen und Beitragszahlenden von 1:9 auf 1:2,5.

Die paradoxe Situation bei den Pensionskassen zeigt deutlich, dass wir bei der Ausgestaltung unseres künftigen Altersvorsorgesystems auf den Ausbau der AHV setzen müssen. Die Volksinitiative AHVplus verlangt eine Erhöhung aller Altersrenten um 10 Prozent. Nur die AHV ist Garant für eine verlässliche und nachvollziehbare Altersvorsorge.

Doris Bianchi, SGB-Zentralsekretärin

Verkehrsministerin Doris Leuthard am SEV-Kongress in Bern

«Sehen Sie, Frau Bundesrätin, in gewissen Punkten gibt es zwischen uns klare Differenzen.»

Giorgio Tuti, Präsident SEV



«Ohne Verkehrspersonal keine Schweiz»

Mit diesem Slogan dankte die UVEK-Vorsteherin den Verkehrsangestellten dafür, dass sie mit unermüdlichem Einsatz tagaus für das zuverlässige Funktionieren des Schweizer öV sorgen. Sie nahm auch Stellung zu aktuellen Herausforderungen und den von Kongressteilnehmenden vorgebrachten Sorgen.

Rund um die Uhr, Tag und Nacht sorgen Sie dafür, dass der öffentliche Verkehr in der ganzen Schweiz funktioniert», sagte Doris Leuthard zu Beginn ihrer Ansprache. «Dank Ihnen sind die Menschen mobil. Trotz der Last Ihrer Aufgabe nehmen Sie diese verantwortungsvoll wahr. Daher gilt der Slogan «Ohne Verkehrspersonal keine Schweiz.» So bedankte sich die Verkehrsministerin beim Verkehrspersonal für seine verlässliche, hochprofessionelle Arbeit trotz dem immer schwierigeren und konfliktrichtigeren wirtschaftlichen und sozialen Umfeld. Leuthard erwähnte die zunehmende Zahl von Diebstählen und Aggressionen auf den Zügen und stellte klar: «Im Zug darf die Angst nicht mitfahren, wir nehmen Ihre Sorgen sehr ernst.» Zwar sei das Bahnfahren in der Schweiz immer noch sicher, doch müsse man alles dafür tun, damit das so bleibt. «Ein besonderes Augenmerk richtet das Bundesamt für Verkehr (BAV) auch auf die Tunnel-sicherheit, die Sicherheit beim Transport gefährlicher Güter, die Verhinderung von Signal-fällen und Zusammenstössen, die Sicherheit auf den Perrons dank dem Ausbau der Bahnhöfenanlagen, die Sicherheit an den Bahnübergängen dank deren Sanierung, die Arbeits-

sicherheit auf den Baustellen am Schienennetz usw. Voraussetzung für die Sicherheit ist und bleibt aber vor allem ein gut unterhaltenes Schienennetz.» Deshalb solle mit dem neuen Bahninfrastrukturfonds (BIF) neben dem Ausbau des Bahnnetzes auch dessen Unterhalt garantiert werden. Kritisch überprüfen will die Bundesrätin allerdings die Bundes-subsidien für den regionalen Personenverkehr (RPV): «Wir müssen das bisherige Bestellsystem ändern.» Vor allem

gehe es nicht, dass Kantone bestellte Leistungen kurzfristig wieder abbestellten. Und bei Linien mit einem Deckungsgrad unter 30% sei die Umstellung auf Busbetrieb zu prüfen (siehe auch Artikel auf Seite 2). Bekanntlich hatte der Bundesrat ursprünglich die Löhne bei 50% ansetzen wollen, war damit aber auf grossen Widerstand gestossen, namentlich auch beim SEV. «Wenn Sie andere Sparpotenziale sehen, dann sagen Sie es mir», antwortete Doris Leuthard auf die

im Saal geflüsterten Kommentare. «Effizienzsteigerungen bedeuten nicht, dass Sie mehr arbeiten müssen.» Das zu glauben, fällt jedoch schwer... «Den öV fördern zu wollen und ihm gleichzeitig Mittel wegzunehmen, macht keinen Sinn!», bekam Doris Leuthard von Peter Bernet vom Unterverband VPT gesagt. Er übergab ihr zusammen mit den VPT-Delegierten eine Resolution gegen die vom BAV beschlossene Kürzung der Abgeltungen für die Transportunternehmen (2,4%

im 2014 und 1% im 2015), um sie zu Effizienzsteigerungen zu zwingen. «Wir wollen die Regionen nicht aushungern», beschwichtigte Leuthard, «aber wir müssen das Bestellsystem überprüfen, auch weil das Parlament dies verlangt hat.» Zur EU-Bahnpolitik sagte Doris Leuthard, der Wettbewerb funktioniere beim Güterverkehr zwar gut, doch kenne sie auch die Kehrseite der Medaille, nämlich die immer härteren Realitäten für die Lokführer oder die exemplarische Ge-

NEIN ZUR 2. GOTTHARDRÖHRE

Pascal Fiscalini: «Volk und SEV sind dagegen»



Pascal Fiscalini, Vizepräsident ZPV, erklärte Doris Leuthard, warum der SEV die zweite Gotthard-Strassenröhre ablehnt: «Wir wollen nicht, dass immer mehr Verkehr unsere Strassen verstopft, bis zum völligen Verkehrskollaps. Mehr Verkehr ist schlecht für die Umwelt

und die Lebensqualität. Das Volk hat 1994 die Alpen-Initiative angenommen und 2004 den Avantigegenvorschlag abgelehnt. Auch zehn Jahre später ist die Mehrheit der Schweizerinnen und Schweizer und auch der Tessinerinnen und Tessiner noch immer gegen die zweite Röhre!»

WAS LEUTHARD VERSCHWIEG

«Doris Leuthard hat einige wichtige Fakten weggelassen», sagte Daniela Lehmann bei der Vorstellung des Positionspapiers zur Verkehrspolitik, für die sie beim SEV zuständig ist. Weglassung 1: Leuthard verschwieg, dass der Bahninfrastrukturfonds der öV-Initiative des VCS zu verdanken ist, die auch der SEV unterstützt. «Wir mussten den Bundesrat und das Parlament dazu zwingen. Wir warten ab, was dieses entscheidet, bevor wir die Initiative allenfalls zurückziehen.» Weglassung 2: Der Bundesrat will SBB Cargo vom Auftrag entbinden, Wagenladungsverkehr im Sinn von Service public anzubieten. Weglassung 3: Das Bundesamt für Verkehr schreibt den Verkehrsunternehmen Effizienzsteigerungen vor, die das Personal ausbaden muss. Auch bei Ausschreibungen wird vor allem beim Personal gespart. Weglassung 4: Die zweite Gotthardröhre zu unterhalten, würde jährlich 25–40 Mio. Franken kosten. Daher ist es günstiger, die bestehende Röhre zu sanieren und den Verkehr zu verlagern. Eine 2. Röhre bringt auch kaum mehr Sicherheit, das Geld wäre bei den überlasteten Agglomerationsstrassen besser investiert. Auch könnte die EU die Öffnung der vier Tunnelspuren erzwingen, wenn diese mal gebaut sind. Statt den Tunnel auszubauen, sollte der Bundesrat die Alpentransitbörse einführen, um endlich die Verlagerung zu erreichen, die der Alpenschutzartikel in der Verfassung verlangt.



Doris Leuthard, umringt von den Delegierten des Unterverbandes des Personals privater Transportunternehmen (VPT), die genügend Mittel für den öV als Service public fordern.

schichte des DB-Transportauftrags am Gotthard... Erfreulich war ihre Absage an die von der EU angestrebte Öffnung des Personenverkehrs: «Wir wollen keine privaten Anbieter, die sich mit Dumpingpreisen auf die rentablen Linien konzentrieren. Das ist nicht Service public und nicht die Vorstellung des Bundesrates. Ich bin deshalb gespannt, welche Resultate der Wettbewerb auf Fernverkehrsparadestrecken in Ländern wie Österreich oder Italien längerfristig bringt

und ob sich die dortigen Bahnen mit dem gleichen Engagement und der gleichen Qualität um Verbindungen auch in periphere Regionen kümmern. Unser Schweizer Modell, behaupte ich, hat die besseren Resultate, weil eben flächendeckend betrieben. Das hat seinen Preis, aber das ist unsere Vorstellung von öffentlichem Verkehr.» Leuthard brach auch eine Lanze für den Ausbau der in- und ausländischen Zufahrtsstrecken zum Neat-Tunnel auf vier Meter Eckhöhe.

SEV-Präsident **Giorgio Tuti** hielt bei Leuthards Verabschiedung fest, was der SEV anders sieht als sie: «Wir sind gegen einen zweiten Gotthard-Strassentunnel, weil dieser die Verkehrsverlagerung auf die Schiene sabotiert. Und wir sind gegen den Wettbewerb, den immer das Personal ausbaden muss.» Besondere Sorge aber bereite ihm die Pensionskasse SBB, betonte Tuti: «Ihre Sanierung musste und muss auch das Personal mittragen. Unsere Pensionierten haben seit 2004

keinen Teuerungsausgleich mehr erhalten. Und jetzt will der Stiftungsrat variable Rentenmodelle prüfen, die es erlauben würden, je nach Finanzlage die Renten zu kürzen, was Signalwirkung für andere Pensionskassen haben könnte. Nein, so geht es nicht! Im Alter braucht man Sicherheit durch eine fixe Rente, denn der Milchpreis, die Miete und die Krankenkassenprämien sind auch fix und nicht variabel. Dafür werden wir die Mitglieder mobilisieren können!»



Peter Bernet: «Zwei, drei Dinge sollten Sie noch wissen...»

KONTROLLE UND PRÄVENTION

Urs Mächler: «Sicherheit auf allen Ebenen»



In der vom Lokpersonal eingebrachten Resolution «Sicherheit im öffentlichen Verkehr» fordert der Kongress angesichts von Verkehrszunahme und Netzüberlastung mehr Zugkontrollen und Präventionsunterhalt. «Wir verlangen auch systematische, dichte Kontrollen des BAV an den Zügen auf Fahrsicherheit und Einhaltung der Arbeitszeiten», sagte LPV-Zentralpräsident **Urs Mächler** zu Doris Leuthard. «Gegen alle Formen von Übergriffen, denen das öV-Personal zunehmend ausgesetzt ist, ist konsequent durchzugreifen.» Der übermässige Einsatz von Temporärpersonal sei der Sicherheit ebenfalls nicht förderlich, hielt Urs Mächler fest.

Sicherheitslücken im internationalen Güterverkehr

Zugkontrollen zahlen sich aus

Besorgt nahm Doris Leuthard Kenntnis von den Sicherheitsmängeln an den Güterzügen auf der Nord-Süd-Achse.

Die Zugkontrollure im Rangierbahnhof San Paolo in Bellinzona stossen bei ihrer Arbeit immer wieder auf gravierende Sicherheitsmängel. Bei der Abfahrt internationaler Züge, beispielsweise in Belgien, werden die Wagendaten elektronisch an die zu durchquerenden Staaten übermittelt. Bei Kontrollen solcher Züge in San Paolo zeigt sich immer wieder,



Ein brisantes Thema.

dass zum Beispiel ein Wagen mit Gefahrgut an der Spitze statt am Zugende eingereicht ist, oder dass die Ladung in

den Unterlagen falsch deklariert ist. Solche Fehler können bei einem Unfall die Arbeit der Feuerwehr erheblich erschweren, ja, lebensgefährlich machen. «All diese Mängel hat der SEV dokumentiert», sagte **Angelo Stroppini**, Gewerkschaftssekretär SEV, zu Doris Leuthard. «Sie sehen, die Zugkontrollure leisten eine sehr wichtige Arbeit. Und trotzdem sind ihre Stellen bedroht...» Verwundert bat Doris Leuthard den SEV, sie im Detail über diese Angelegenheit aufzuklären – was selbstverständlich umgehend geschehen wird.

Kongressrede von SEV-Präsident Giorgio Tuti

Wohin die Reise geht

Vor seiner einstimmigen Wiederwahl an die Spitze des SEV legte Giorgio Tuti in einer starken, zukunftsgerichteten Rede dar, welchen Kurs er mit dem SEV-Schiff in den nächsten zwei Jahren fahren will. Er analysierte das politische und gewerkschaftliche Umfeld und nannte als Prioritäten die Lohn-, Sozial-, Verkehrs- und Gewerkschaftspolitik.



Feurig: der Kapitän am SEV-Ruder.

Die Windrose ist nicht nur ein Kompass, der uns die Richtung finden und diese trotz widrigen Winden halten lässt, sondern symbolisiert auch den Lauf der Zeit: Auf der Vertikalen liegt unten das Vergangene, in der Mitte die Gegenwart und ganz oben die Zukunft – also gestern, heute und morgen. Das Bild der Windrose fasst auch gut die Kongressrede von **Giorgio Tuti** zusammen: Sie zeigte auf, wohin die Reise geht, welche Herausforderungen uns dort erwarten und was wir aus der Vergangenheit lernen können. Nicht umsonst hat der SEV seine letzten 40 Jahre von einem Historiker aufarbeiten lassen. Die druckfrische Chronik der Jahre 1970 bis 2010 wurde am Kongress vorgestellt.

Erneuerung des GAV SBB

Ein guter Kapitän muss die Route kennen und mögliche Klippen umschieben. Dies gilt etwa für die kommenden Verhandlungen für den GAV SBB und SBB Cargo. «2014 werden der GAV SBB und SBB Cargo neu verhandelt, und dies ist ein äusserst wichtiger Termin», betonte Giorgio Tuti. «Denn dieser GAV ist eine Richtschnur für alle konzessionierten Transportunternehmen. Die Arbeitgeber nehmen diesen GAV als Messlatte. Wir wissen genau, dass die SBB mehr Flexibilität und «abgespeckte» Verträge will mit allen darauffolgenden Konsequenzen. Um den GAV zu

verteidigen, haben wir die Verhandlungsdelegation verstärkt. Und ihr wisst, dass man mobilisieren können muss, um erkämpfte Rechte zu verteidigen.»

«Segnungen» des Neoliberalismus

Ein guter Kapitän muss sich auch vor den wehenden oder drohenden Böen in Acht nehmen, wie sie die Liberalisierung, die ausufernde Konkurrenz und der Sparkurs bereithalten. «Man rühmt die Schweizer Eisenbahnen, aber was tut die EU gleichzeitig? Unter dem Deckmantel des Wettbewerbs will sie auch den Personenverkehr liberalisieren, und dies auf dem Rücken des Personals. Vor Kurzem habe ich den ausgezeichneten Film von Ken Loach über die Folgen der Privatisierung der englischen Eisenbahnen wiedergesehen. Soweit sind wir noch nicht, aber schauen wir uns mal an, was im Cargo-Sektor passiert, besonders bei der BLS, wo das Personal den Preis für diese Direktions-etagenlogik bezahlt. Ich werde gelegentlich beschuldigt, ideologisch zu sein. Nun hört euch das an: Der Direktor der DB hat zugegeben, viele Ausschreibungen verloren zu haben, und findet gleichzeitig, der Wettbewerb belebe das Geschäft! Wenn das nicht ideologisch ist, was ist es dann?» Der Neoliberalismus schadet auch dem Service public. Ge-

winnbringende Dienstleistungen werden privatisiert, die unrentablen aber dem Staat überlassen und durch eine Sparspirale ausgehöhlt. «Ein Service public, der diese Bezeichnung verdient, garantiert der ganzen Gemeinschaft effiziente Leistungen, auch den Randgebieten», so Tuti. «Der Service public ist nicht nur ein öffentliches Gut, er trägt auch zum sozialen Ausgleich bei. Deshalb will der SEV die Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften dieses Sektors verstärken.»

Kundgebung am 21. September

Auf der Prioritätenliste des SEV stehen natürlich auch gute Ergebnisse in der Sozial- und Lohnpolitik, wo es Korrekturen braucht: seit 1994 geht die

Entwicklung der Löhne in der Schweiz in die falsche Richtung, sie fördert die Ungleichheit. «Die Zahl der Millionäre in der Schweiz hat sich vervierfacht und die Löhne der Manager sind ins Unermessliche gestiegen. Gleichzeitig können in der Schweiz mehr als 400 000 Menschen nicht von ihrem Lohn leben, 300 000 davon sind Frauen. In unserem Land werden Frauen immer noch diskriminiert, das ist intolerabel. Nur mit einem gesetzlichen Mindestlohn von 22 Franken pro Stunde können wir die Lohnungleichheit verbessern.

Auch die Pensionierten brauchen mehr Gerechtigkeit. Mit der Initiative AHVplus verlangen wir eine Erhöhung der Renten von 10 Prozent für alle. Der SEV trägt kräftig zum Erfolg der Unterschriftensammlung bei und kämpft stets zuvorderst mit, wenn es darum geht, den gesellschaftlichen Zusammenhalt zu stärken. Wir zeigen dies am 21. September anlässlich der nationalen Kundgebung auf dem Berner Bundesplatz. Und wir bekämpfen das Rentenmodell der Pensionskasse der SBB, das die Renten von den Launen der Wirtschaft abhängig machen will. Mit uns muss man rechnen. Deshalb müssen wir unsere Reihen schliessen, denn so sind wir stärker.»

DIE BASIS STÄRKEN

Rechsteiner: «Stärke des SEV ist wichtig»

Paul Rechsteiner, Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB), wies einmal mehr darauf hin: «Der SEV ist eine tragende Säule der Schweizer Gewerkschaftsbewegung. Seine Stärke ist für uns ein wichtiger Wert.» Dies freute **Giorgio Tuti**, der unermüdlich die Wichtigkeit der Mitgliederwerbung beschwor: «Die Altersstruktur unserer Gewerkschaft führt dazu, dass wir jedes Jahr mit zahlreichen Todesfällen kon-

frontiert sind, die auch auf die Mitgliederzahl drücken. Um diese Verluste auszugleichen, müssen wir die Werbeanstrengungen verstärken. Mit einem höheren Organisationsgrad stärken wir unsere Verhandlungsposition. Ich danke allen, die etwas dafür tun. Denn wir stehen noch vor weiteren Herausforderungen: Wir müssen uns gegen aussen öffnen und im Inneren stärken. Gemeinsam mit euch geht es weiter aufwärts.»

Wahlen

Problemlose Wiederwahl

Die Geschäftsleitung des SEV wurde erwartungsgemäss wiedergewählt. Eine Neuverteilung des Stimmrechts im Vorstand fand keine Mehrheit.

Der Kongress folgte bei den Wahlen diskussionslos den Wahlempfehlungen des Vorstandes SEV. Die Amtsdauer der Mitglieder der Geschäftsleitung dauert jeweils vier Jahre von Kongress zu Kongress. Wiedergewählt wurden als Präsident Giorgio Tuti (zum Präsidenten gewählt am Kongress 2009, vorher Präsident a.i.), als Vizepräsidentin Barbara Spalinger (Vizepräsidentin seit 2003), als Vizepräsident Manuel Avallone (Vizepräsident seit 2008) und als Finanzverwalter Aroldo Cambi (im Amt seit 2012).

Auch die Geschäftsprüfungskommission ist für vier Jahre gewählt. Da alle Mitglieder der GPK (gewählt 2011) weitermachen, musste kein neues Mitglied gewählt werden. Die GPK besteht somit weiterhin aus Kurt Wüger (BAU, Präsident), Brigitte Geser (PV, Vizepräsidentin), Werner Graf (RPV), Fritz Aebi (LPV) und Rolf Feier (VPV). Als Ersatzmitglied trat Rexhep Berisha (Mitglied Migrationskommission) zurück. Neu als Ersatzmitglieder gewählt wurden Nani Moras (Migrationskommission, ihre Wahl wurde auch von der Jugend- und Frauenkommission unterstützt) und Bruno Senn (TS).

Keine neue Stimmrechtsregelung

Der Unterverband TS verlangte mit einem Antrag, im Vorstand die Stimmgewichtung der Unterverbände wie im «Aktienstimmrecht» (entsprechend der Mitgliederzahl) abzuschaffen; jeder UV sollte zwei Stimmrechte haben. Mehrere Redner/-innen (vornehmlich der mitgliederstarken Unterverbände) wandten sich gegen diesen Antrag, der in der Abstimmung denn auch mit grossem Mehr verworfen wurde.

Die umjubelte Rede des Schriftstellers Peter Bichsel am SEV-Kongress

Peter Bichsel: «Ich bin aus Olten.»

Die mit Spannung erwartete Rede von Peter Bichsel riss die Kongressteilnehmenden zu Beifallsstürmen hin. Wir bringen den Text (aus Platzgründen) leicht gekürzt.

«Ich freue mich, hier mit Euch zu sein und danke für die Einladung. Ich bin stolz darauf, hier vor Euch im SEV sprechen zu dürfen – hier, wo einst Robert Bratschi sprach.

Auch bei meinem alternden Namengedächtnis ist mir dieser Name nie entfallen, ich kannte ihn seit meiner frühen Kindheit. Bratschi war damals bei uns so etwas wie ein Hausheiliger – ich bin in Olten aufgewachsen. Mein Vater arbeitete in der SBB-Werkstätte, oder, wie sie in Olten einfach hiess: «die Werkstätte», denn Olten war Eisenbahn, und wir waren beeindruckt von der Bezeichnung Knotenpunkt. Hier war die Welt verknottet – in Olten umsteigen.

Und nicht nur mein Vater war Eisenbahner. Wir alle waren es, ich und die ganze Familie, die Nachbarn und die Schulkollegen – wir waren Eisenbahn, stolze Mitglieder einer grossen Öffentlichkeit.

Der braune Ausweis damals mit Passfoto, mit dem Eisenbahner und ihre Familien verbilligte Fahrkarten beziehen konnten, die die stolze Bezeichnung «Beamtenbillette» trugen, dieser Ausweis war für mich nicht nur so etwas wie



stellt. Fahrend nicht nur Orte verbindet, sondern auch Menschen. Noch heute bezahle ich mein Generalabonnement wie einen Mitgliederbeitrag – ich gehöre dazu. In der Eisenbahn fühle ich mich als Mensch unter Menschen. Und es würde mir auch dann schwerfallen, diesen Vereinsbeitrag nicht mehr zu bezahlen, wenn ich aus irgendeinem Grund die Eisenbahn nicht mehr benutzen könnte. Das klingt, ich weiss es, ein bisschen pathetisch. Aber ich kann es nicht ändern, mein Verhältnis zur Eisenbahn war ein Leben lang von kindlichem Pathos begleitet, ähnlich jenem Pathos, mit dem die Eisenbahn in ihren Frühzeiten gefeiert wurde. [...]

Ich erinnere mich an viele Gespräche und Diskussionen am Fernsehen und am Radio und unter Freunden in Amerika nach den schweren Schwarzen-Unruhen vor dreissig Jahren. Alle sprachen von Integration der Schwarzen. Und ich fragte mich und meine amerikanischen Freunde, wo sie denn diese Leute in die Gesell-

aufgaben: Die sollen mal, die sollen mal unsere Sprache lernen. Und mit wem sollen sie dann sprechen, wenn sie ihre Strafaufgabe gemacht haben – mit uns? Und wenn mit uns – wo? Wo gibt es sie noch, diese Orte, diese Öffentlichkeit, wo sich alle treffen. Ein Zufall jedenfalls ist es nicht, dass Randständige die Öffentlichkeit, aus was für Gründen auch immer, auf Bahnhöfen suchen. Dort, wo die Menschen sind, dort wo sich alle begegnen.

Eigenartig, dass ich dasselbe Gefühl auf Flughäfen nicht habe. Und es mag nun wirklich an meiner Altersnostalgie liegen, dass es mich zutiefst erschreckt, wenn man mit neuen Bahnhöfen Flughäfen imitieren will, den eigenen Vorteil zugunsten des Nachteils des anderen aufgibt. Auch das schafft der Konkurrenzkampf und der Managementwahn ab und zu. Aber das nur nebenbei.

Auch wir in Europa sind mehr und mehr dabei, Öffentlichkeit zu verlieren. Man trifft sich nicht mehr in der Käserei, nicht mehr samstags beim Dorffrisseur, nicht mehr in der verrauchten Dorfbeiz, sie ist jetzt – wenn es sie überhaupt noch gibt – ein gepflegtes Restaurant für auswärtige zahlungskräftige Gäste. Man trifft sich nicht mehr auf dem Dorfplatz. Was einmal Öffentlichkeit hiess, verkommt zur Grill- und Partygesellschaft – man bleibt unter sich und trifft ein Leben lang dieselben Leute. Man lebt nicht mehr unter allen, sondern nur noch unter sich.

Das ist der Trend, und nicht

nur ein schweizerischer, und diesen Trend hat niemand gewollt, der geschieht schleichend und ohne dass wir es bemerken. Und das ist halt so. Ich fürchte nur, dass letztlich Demokratie ohne Öffentlichkeit nicht funktionieren kann, ohne das Gefühl des Zusammenlebens, des Dazugehörens zu allen.

Unsere moderne Demokratie stammt aus einer Zeit, als Öffentlichkeit noch selbstverständlich war – 1848. Ein Jahr zuvor, 1847, fuhr in der Schweiz die erste Eisenbahn, die Spanischbrötlbahn – ich halte das nicht für einen Zufall, wenn auch diese ersten Bahnen wohl eher die Funktion von Vergnügen hatten, ähnlich dem Karussell. Zufall oder nicht, die beiden, die Bahn und die Demokratie, sind miteinander aufgewachsen und gross geworden, der öffentliche Verkehr und die Übergabe der politischen Macht an die Öffentlichkeit.

«Ihr, das Personal, seid die Eisenbahn, und gestattet mir die kleine schüchterne Bitte, dass ich auch ein bisschen dazugehören darf.»

In der Eisenbahn, zweite Klasse, erlebe ich diese Öffentlichkeit noch, hier begegne ich all jenen noch, die in diesem Land leben, und zwar fast allen, den Gescheiterten und den Dummen, den Grossgekotzten und den Kleinkarierten, den Schönen und den weniger Schönen. Hier bin ich mit jenen zusammen, mit denen ich Demokrat sein darf. Demokratie macht man mit allen. Sie stammt aus einer Zeit, als Öffentlichkeit noch selbstverständlich war. Der öffentliche Verkehr ist inzwischen einer der letzten Orte dieser Selbstverständlichkeit. Der Verkehr, der Öffentlichkeit herstellt, ist ein demokratisches Instrument. Der Zerfall der Gesellschaft in kleine Ghettos, der Rückzug der Gesellschaft ins Private, gefährdet auch das demokratische Verhalten.

Ich weiss, es gibt viele andere und gute Gründe, den öffentli-

chen Verkehr zu erhalten. Ich weiss auch, dass es nicht nur in Demokratien Eisenbahnen gibt. Aber ich bin überzeugt davon, dass die Demokratie auch mit ihrem gleich alten Bruder, der Eisenbahn, zu tun hat und einen triftigen Grund hat, sie zu erhalten.

Diese Öffentlichkeit stellt Ihr her, das Personal. Und ich staune als Fahrgast auch immer wieder, mit wie viel persönlichem Einsatz und Gelassenheit die Zugbegleiter das tun. Ich erinnere mich an eine Zugfahrt vor vielen Jahren von Zürich nach Solothurn, die gegen drei Stunden dauerte, die erst mal mit grosser Verspätung begann, dann blieb der Zug stehen, dann ging es weiter zur nächsten Station und dort hatte man umzusteigen. Es war ärgerlich und der Zugbegleiter hatte sich mit diesem Ärger auseinandersetzen, und die Fahrgäste kamen ins Gespräch und wurden nach und nach zur fröhlichen Gesell-

schaft und die Verspätung zum Schabernack. Der gelassene Zugbegleiter hatte Öffentlichkeit hergestellt, und jene, die ihr Fahrziel erreicht hatten und sich verabschiedeten, beneideten jene, die mit der fröhlichen Gesellschaft weiterfahren durften. Das ist nicht etwa ein Plädoyer für Verspätungen, es ist nur eine Geschichte über das Zusammenkommen, über das Sichbegegnen in der Eisenbahn.

So danke ich Euch allen dafür, dass Ihr tagtäglich Öffentlichkeit herstellt, jene Öffentlichkeit, die unserer Gesellschaft droht, abhandenzukommen. Nicht die Schienen und nicht das Rollmaterial sind die Eisenbahn, Ihr, das Personal, seid die Eisenbahn, und gestattet mir die kleine schüchterne Bitte, dass ich auch ein bisschen dazugehören darf – ich bin aus Olten.»

«Wir waren Eisenbahn, stolze Mitglieder einer grossen Öffentlichkeit.»

ein Abonnement, sondern vielmehr so etwas wie ein Mitgliedsausweis. Ich gehörte mit dazu, Mitglied jener grossen Öffentlichkeit, die wir zu Recht und ohne viel darüber nachzudenken als öffentlichen Verkehr bezeichnen – jener Verkehr nämlich, der nicht nur öffentlich ist, sondern auch tagtäglich Öffentlichkeit her-

schaft integrieren wollten, in welche Partygesellschaft, in welches Ghetto, in welche privatisierte Öffentlichkeit?

Seither zuckt in mir etwas zusammen, wenn ich von Integration höre, und das höre ich inzwischen in der Schweiz oft, und das Wort hat für viele den selbstverständlichen und bitteren Beigeschmack von Straf-

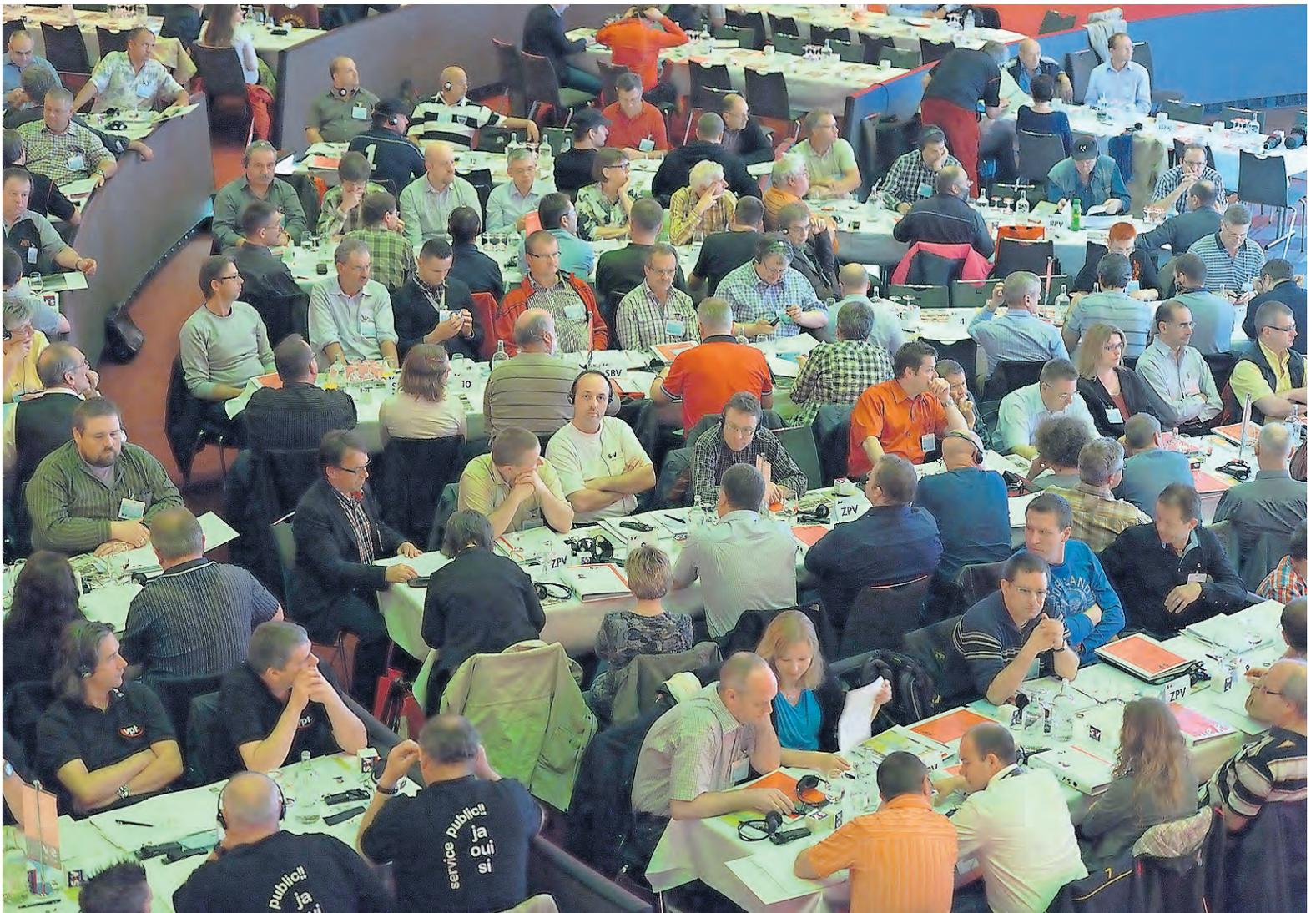


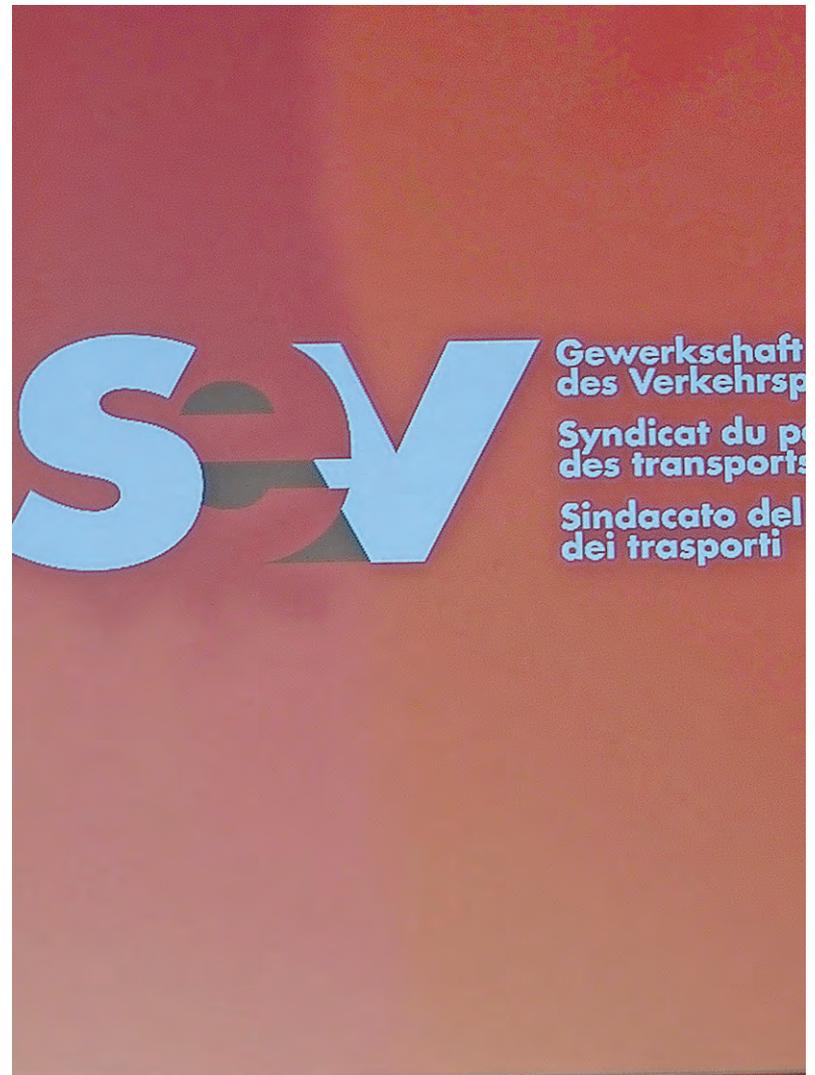
Kongress- impressionen

Ein Bilderbogen über zwei inhaltsreiche Kongresstage, zu deren Höhepunkten die Auftritte von Bundesrätin Doris Leuthard und die Rede von Schriftsteller Peter Bichsel gehörten. Für Abwechslung sorgte am ersten Kongresstag immer wieder der Kabarettist Flurin Caviezel, der sich nicht nur als sprachbegabt, sondern auch musikalisch als äusserst vielseitig herausstellte.

Vom Kongress des SEV berichten in dieser Ausgabe:

Peter Anliker, Alberto Cherubini, Markus Fischer, Françoise Gehring und Peter Moor (Texte), sowie Alexander Egger und Jörg Matter (Fotos).





Positionspapier Gesundheitsschutz und Arbeitssicherheit

Flexible Pensionierung für alle

Zusammen mit den Personalkommissionen wie auch durch eigene Aktivitäten oder solche seiner Teilorganisationen kämpft der SEV...

- ...für den Schutz des Personals vor Aggressionen (siehe unten). Neben den Unternehmen sind da auch Bund, Kanton und Gemeinden gefordert;
- ...für Arbeitssicherheit und Unfallverhütung: Es darf nicht



Gewerkschaftssekretärin Valérie Solano stellt den Delegierten die Umfrage zum Stress in SBB-Werkstätten vor (siehe Dossier in kontakt.sev Nr. 10/2013).

auf Kosten der Arbeitssicherheit gespart werden. Zeitdruck, Flexibilisierung und Stress erhöhen die Unfall- und Gesundheitsrisiken. Die Unternehmen müssen geeignete Schutzmassnahmen treffen (z. B. Kleidung, Vorschriften, ergonomische Arbeitsplätze) und das Personal genügend ausbilden. Mit der Kampagne «10 Stunden sind genug» warnt der SEV vor überlangen Dienstschichten. Nach einer Gesundheitsumfrage beim Fahrpersonal geht der SEV nun z. B. auch dem Stress in den SBB-Werkstätten nach.

■ ...für altersgerechte Arbeitsbedingungen und Frühpensionierungsmodelle, die sich alle leisten können: Alle Mitarbeitenden haben den Anspruch, gesund und in Würde in Pension zu gehen. Vor allem in Berufen, wo die körperliche Belastung sehr hoch ist, gelingt dies oft nicht. Daher fordert der SEV entsprechende Laufbahnmodelle, Nischenarbeitsplätze sowie soziale Modelle für Teil- und Frühpensionierungen.

Fünffacher Ruf nach sozialen Frühpensionierungsmodellen

Der Kongress stimmte gleich fünf neuen Anträgen zu, die vom SEV verlangen, mit den Arbeitgebern attraktive Modelle zur vorzeitigen Pensionierung auszuhandeln:

■ Die **ZPV-Sektion Luzern** fordert im Antrag K13.005 Verhandlungen mit der SBB über «soziale, den finanziellen Möglichkeiten des Personals entsprechende» Frühpensionierungsmodelle. «Die stetigen Produktivitätssteigerungen der letzten Jahre zulasten des Personals müssen es der SBB ermöglichen, attraktive Lösungen anzubieten», so die Begründung. «Dabei ist zu berücksichtigen, dass dem Personal der unteren Besoldungsklassen und Personal mit unregelmässigem Dienst kostenneutrale Frühpensionierungsmodelle angeboten werden.»

■ Der **RPV Lausanne** verlangt im Antrag ...6, dass Rangierpersonal darauf Anspruch haben soll, mit 62 Jahren in Pension zu gehen.

Ein Baukollege beantragte, den Anspruch auf das Baupersonal und auf «Mitarbeitende mit erschwerenden Bedingungen» auszuweiten. Der Kongress nahm den Antrag mit dieser Änderung an.

■ Der **VPT Lausanne-Echalens-Bercher** fordert im Antrag ...7 Möglichkeiten zur vorzeitigen Pensionierung ab Alter 60 für Kolleg/innen in konzessionierten Transportunternehmen (KTU). Die Sektion begründet den Antrag mit ihrer Besorgnis über die «Belastungen des Personals, verursacht durch Dienstreisen und im Besonderen durch die Nacharbeit».

■ Der **ZPV Biel** verlangt im Antrag ...10 Lebensarbeitszeit- und Geldkonten für vorzeitige Pensionierungen: «Mitarbeitende können auf Wunsch ihre Treueprämie, Überzeitsaldi und Zeitsaldi, die Ende Jahr 80 Stunden überschreiten, sowie Zeitzuschläge ... auf ein spezielles Lebensarbeitszeit-

konto übertragen. Dabei könnte man auch vorsehen, dass dieses Zeitkonto ab einem bestimmten Alter mit einem Geldkonto ergänzt wird und mit Lohnprozenten geöffnet werden kann. (...) Die Wahl, ein Lebensarbeitszeitkonto einzurichten, obliegt einzig dem/der einzelnen Mitarbeitenden und nicht den Arbeitgebern.» Die freie Wahl sei unverzichtbar, betonten zwei Kollegen und SEV-Arbeitszeitspezialist Martin Allemann.

■ Der **VPT TPF Réseau urbain** fordert im Antrag ...14, Möglichkeiten zu prüfen, damit das Personal von Produktivitätsgewinnen der Unternehmen profitieren kann. Beispiele seien «attraktive Frühpensionierungsmodelle für das unregelmässig arbeitende Personal» oder die «Verbesserung der Voraussetzungen zum Bezug einer Frühpensionierung bei den Unternehmen, welche bereits solche Modelle anbieten».

Kongress-Resolution für Kündigungsschutz und Unfalldeckung bei Aggressionen gegen öV-Personal

Beschimpfungen und Gewalt: jetzt reicht's

Der ZPV fordert konkrete Massnahmen, mit voller Unterstützung des VPT.

Die Zugbegleiterin **Sabrina Tessmer** erzählte, wie ein tätlicher Angriff eine Berufskollegin völlig aus der Bahn warf. Eine Aggression wie viele andere. Eine Aggression zu viel. Das Mass ist voll. Der Präsident des ZPV Léman, **Claude Gaille**, der eine eigene Statistik über Angriffe gegen öV-Personal führt, rief in Erinnerung, dass die Gewalt weiter um sich greift, Personal und Reisende verunsichert und viel Leid verursacht, mit dem die Betroffenen oft allein gelassen werden. Anhand weiterer Fälle der letzten fünf Jahre zeigte Claude Gaille auf,

wie Aggressionen öV-Mitarbeitende gleich mehrfach treffen: neben physischen Verletzungen müssen sie auch solche psychischer Art verarbeiten; wenn sie eine Zeit lang nicht arbeiten können, kommen Lohnentbussen hinzu; und sie riskieren letztlich die Kündigung. Daher ist für Aggressionsoffer ein solider Kündigungsschutz wichtig, wie Gaille betonte.

Hinzu kommt, dass die Suva ständig versucht, die gesundheitlichen Folgen von Angriffen als Krankheit zu taxieren statt als Berufsunfall, was für die Betroffenen weitere finanzielle Verluste zur Folge hat. Deshalb bat Claude Gaille den Kongress, die **Resolution «Kündigungsschutz und Unfallde-**



Claude Gaille vom ZPV brachte die Resolution zu den Aggressionen aus der ZPV-Delegiertenversammlung (Bild) in den Kongress ein.

ckung bei Aggressionen» des ZPV zu unterstützen. Diese fordert vollen Kündigungsschutz für Opfer von Angriffen nach Artikel 285 des Strafgesetzbuches (Gewalt und Drohung gegen Beamte) – und von der Suva, dass sie alle gesundheitlichen

Aggressionsfolgen physischer und psychischer Art als Berufsunfall anerkennt. **Johan Pain** vom VPT, der Vater der «Sicherheitscharta», bat ebenfalls darum, die Resolution zu unterstützen, was die Kongressdelegierten geschlossen taten.



Sabrina Tessmer las den Bericht einer attackierten Kollegin.

Die Gewalt im öV ist auch für SEV-Präsident **Giorgio Tuti** ein vordringliches Problem: «Dass man Angst haben muss, wenn man arbeiten geht, ist nicht tolerierbar. Der Kampf gegen dieses Phänomen ist und bleibt für den SEV eine Priorität!»

KONGRESS-RESOLUTION

Keine Spiele mit unseren Renten!

Seit vielen Jahren sind die Pensionskassen des öffentlichen Verkehrs in Schieflage. Dementsprechend zahlen wir, die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, Sanierungsbeiträge und müssen einen Leistungsabbau um den andern in Kauf nehmen. Unsere Pensionierten haben jahrelang keine Hoffnung auf Teuerungsausgleich. Es reicht! Die Pensionskassen dürfen nicht zum Spielball der selbsternannten Finanzexperten werden. Mit Schwarzmalerei will man uns glauben machen, dass unsere Renten in Zukunft nicht finanziert seien. (...) Es gibt keinen Grund, jetzt über weitere Leistungskürzungen zu diskutieren. Wir wollen, dass das Pensionierungsalter nicht erhöht wird und dass zuverlässige Renten bezahlt werden. Wir lehnen alle «Flexibilisierungen» und «Variationen» ab, denn wir wissen genau, was damit gemeint ist: Leistungsabbau und Verlagerung des vollen Risikos auf uns Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. (...)

Text gekürzt; integrale Kongress-Resolutionen unter www.sev-online.ch

NISCHENARBEITSPLÄTZE

Die SBB hat sich im Mai 2011 in einer Vereinbarung mit dem SEV verpflichtet, bis 2015 über 100 zusätzliche Nischenarbeitsplätze für Mitarbeitende mit beschränkter Leistungsfähigkeit zu schaffen. Ein Teil davon befindet sich im HR-Bereich **Anyway Solutions**, den dessen Leiter **Elmar Perrolaz** am Kongress vorstellte. Seine heute rund 80 Mitarbeitenden erbringen an vier Standorten viele Dienstleistungen wie die Reinigung von Berufskleidern, Sattlereiarbeiten für Industriewerke, Revision von Stellwerkrelais (wofür es sonst keine Anbieter mehr gibt), Recycling von Elektro- und Elektronikschrott, jährlich 3000 Hör- und Sehtests, Montagearbeiten, Beschriftungen und Druck in eigener Siebdruckerei. «Wir sind heute als kompetente, zuverlässige Dienstleister anerkannt», sagte Elmar Perroulaz. Dazu kommt die Produktion eigener Artikel wie der SEV-Taschen und -Schreibmappen.

Positionspapier Vertragspolitik

«Bottom-up» wie bisher

Seit in der öV-Branche vor 12 Jahren das GAV-Zeitalter begann, hat der SEV 62 Firmen-GAV ausgehandelt, und darauf aufbauend auch 4 Rahmen-GAV mit kantonalem oder regionalem Geltungsbereich sowie einen nationalen GAV. Diese bewährte «Bottom-up-Strategie» will der SEV weiterführen.

Die GAV-Strategie «von unten nach oben» sei nicht nur erfolgreich, sondern auch demokratisch, erklärte SEV-Vizepräsidentin **Barbara Spalinger**. Denn so könnten die Direkt-

betroffenen direkt mitreden, nämlich die SEV-Mitglieder, die für sich und ihre Unternehmung eine kollektive Regelung der Arbeitsbedingungen wünschen. Dass nun auch im Kanton Zürich ein Rahmen-GAV unterschriftsreif ist, freut Barbara Spalinger besonders. Die künftige GAV-Politik unreisst das einstimmig verabschiedete **Positionspapier Vertragspolitik** wie folgt:

■ Jene wenigen Unternehmen, bei denen noch kein GAV ausgehandelt werden konnte, gilt es, «konsequent anzupeilen». «Besonderes Augenmerk ist auch auf neue Unternehmungen zu richten, die die Gepflogenheiten der Branche wenig kennen.»

Positionspapier Sozialpolitik

AHVplus im Zentrum

Die Delegierten verabschiedeten mit dem Positionspapier Sozialpolitik folgende Aufträge an die SEV-Leitung:

■ Der SEV engagiert sich aktiv für die **Initiative AHVplus** des Gewerkschaftsbunds, die 10% höhere AHV-Renten fordert.

■ Bei der **Invalidenversicherung (IV)** ist nach der 5. Revision weiterer Leistungsabbau unnötig. Falls das Parlament mit der Revision 6b stufenlose Renten oder eine Schuldenbremse beschliessen würde, müsste der SEV ein Referendum prüfen.

■ Bei der **Pensionskasse SBB** lehnt der SEV weiteren Leistungsabbau ab und verlangt von der SBB einen zusätzlichen Beitrag an die finanzielle Konsolidierung der Kasse. Auch bei den **anderen sanierungsbedürftigen Pensionskassen** des öV-Personals erwartet der SEV von den Arbeitgebern sowie von den kantonalen und kommunalen Trägern, dass sie ihre Verantwortung gegenüber dem Personal wahrnehmen.



Michael Nyffenegger und Sarah Siegrist von der SEV-Jugend stellen sich voll hinter die Stärkung der AHV mit der Initiative AHVplus.

■ Mitarbeitende in körperlich belastenden Berufen und/oder mit unregelmässigen Schichten benötigen **Früh- und Teilpensionierungsmodelle**, die ihren finanziellen Möglichkeiten entsprechen. Gewerkschaftssekretär **Vincent Brodard** forderte eine faire Verzinsung der Versicherungsgelder seitens der Pensionskassen. Diese haben im 2012 auf ihren Anlagen im Schnitt 7% Rendite erzielt; weitere Zinsenkungen wären jetzt verfehlt! Zwei Mitglieder der **SEV-Ju-**

gend verwiesen auf eine deutsche Umfrage zur Altersvorsorge, die zeigt, dass bei den Jugendlichen das Vertrauen in die Finanzmärkte zerrütet ist. Auch die SEV-Jugend habe weniger Vertrauen in die von den Finanzmärkten abhängige berufliche Vorsorge als in die AHV, betonten die beiden. «Die AHV ist die sicherste, günstigste und solidarischste Art, vorzusorgen.» Deshalb sei AHVplus «ein zentrales Projekt für alle Generationen, doch insbesondere auch für die Jugend.»

SEV hat in Seilbahnbranche Fuss gefasst

Die Gewerkschaftssekretäre Hans Bieri und Peter Peyer stellten den Schlussbericht zum vierjährigen **«Projekt Touristik»** vor. Der erhoffte Mitgliederzuwachs und ein nationaler Branchen-GAV wurden zwar noch nicht erreicht. Doch der SEV gilt in der Branche heute als die massgebliche Gewerkschaft. Und er verhandelt zurzeit mit den Berner Bergbahnen über einen regionalen GAV. Zudem hat er erreicht, dass er (oder eine gewählte Betriebskommission) mit Bergbahnen Ausnahmen zum Arbeitszeitgesetz aushandeln kann wie bei der Schifffahrt.

«Wir müssen alle für Fabi Werbung machen»

Ueli Stüchelberger, der Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr und von Seilbahnen Schweiz, dankte den Delegierten stellvertretend für alle öV-Angestellten für ihren «täglichen Einsatz und ihre Kundenfreundlichkeit». Motiviertes Personal sei – neben guter Führung und guter Zusammenarbeit der Unternehmen – sehr wichtig für die Kundenzufriedenheit. «Der öV-Ausbau muss weitergehen!», betonte Stüchelberger und bat alle, für die verkehrspolitische Vorlage über Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur, die derzeit im Parlament behandelt wird, Werbung zu machen. Die Volksabstimmung über Fabi (wohl im Frühjahr 2014) sei «die wichtigste Abstimmung zum öV in den nächsten Jahren».



Kongress-Botschaften nach aussen

Resolutionen

Auszüge aus den sieben Kongress-Resolutionen:

Sicherheit im öffentlichen Verkehr:

«(...) Das Personal fordert:

- systematische, dichte Kontrollen des BAV der Züge auf Fahrsicherheit und auf die Einhaltung der Arbeitszeiten;
- Ausbau des Präventivunterhalts bei Netzen und Fahrzeugen, dementsprechend Aufbau genügender Personalbestände;
- Einsatzplanung, die sich an der Gesundheit der Mitarbeitenden orientiert und nicht am bedingungslosen Ausschöpfen der gesetzlichen Spielräume;
- konsequentes Durchgreifen gegen alle Arten von Übergriffen auf Personal, auch durch die weitere Verbreitung der Informationen über die Gesetzesartikel PBG 59 und EBG 88: Übergriffe als Officialdelikt.»

Güterverkehr hat Zukunft:

«(...) Wir fordern:

- vollen politischen Rückhalt für den Schienengüterverkehr;
- einen Rahmen-GAV für die gesamte Branche, inklusive Schweizer Löhne für Arbeiten auf dem Schweizer Netz;

- vollständige Personalübernahmepflicht bei Betreiberwechseln (auch von einzelnen Grossaufträgen);
- Sicherheitsstandards, die für ganz Europa gelten und durchgesetzt werden.»

Gegen Abbau im Regionalverkehr:

«... Der SEV-Kongress lehnt kategorisch die weiteren «Effizienzerhöhungen» ab, die in Form von Beitragskürzungen an die ungedeckten Kosten (2,5% im 2014 und 1% im 2015) erfolgen sollen. Diese Auflage wurde in den letzten Monaten vom Bundesamt für Verkehr allen Transportunternehmungen kommuniziert. Damit werden die Möglichkeiten der Unternehmungen definitiv eingeschränkt, einen gesunden Betrieb und eine attraktive Personalpolitik aufrechtzuerhalten. (...)»

Für eine konsequente und faire Politik im Service public:

«(...) Der Service public muss ...

- ... im Dienst der Bevölkerung sein.
- ... sämtliche Regionen ohne Einschränkung und ohne Renditenberechnung bedienen.

SBV und VPV fusionieren zum «AS»



Nachdem die Unterverbände SBV und VPV am Vortag an einer weiteren, gemeinsamen Delegiertenversammlung beschlossen hatten, wie ihr neuer vereinigter Unterverband ab Januar 2014 heissen soll, stellten sie am Kongress den Namen «Administration und Services» vor. Im Bild links VPV-Zentralpräsident Roland Schwager und rechts SBV-Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini.

- ...ein Vorbild betreffend Arbeitsbedingungen sein.
- ...den Gesundheitsschutz garantieren.
- ...mit einer effizienten Infrastruktur für die Gewährung der Sicherheit ausgerüstet werden.
- ...darf nicht abhängig von Rendite suchenden Aktionären sein. Aktionär muss im Sinne

des Allgemeininteresses die Allgemeinheit bleiben.

- ...muss wieder zum Standard werden und ... von den Gewerkschaften und Arbeitenden zurückgewonnen werden.
- Das PPP – Public Private Partnership – soll ad acta gelegt werden. Es dient nur den Aktionären und nicht der Be-

völkerung und noch weniger den Arbeitnehmenden im Bereich des Service public. (...)»

Weitere Resolutionen betrafen die Aggressionen und Pensionskassen (S.14–15) und das von Abbau betroffene BLS-Personal. Alle Resolutionen sind unter www.sev-online.ch abrufbar.

«Was bleibt dir vom 77. Kongress des SEV?»



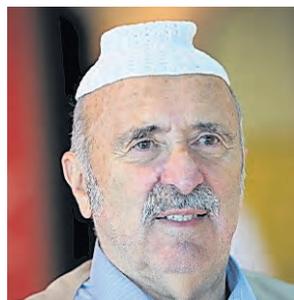
«Der Vorstand empfahl den Antrag, dass jeder Unterverband zwei Frauen als Delegierte in den Ausschuss der SEV-Frauen (Frauenkommission) wähle, zur Ablehnung. Der Kongress hat aber dem Antrag trotzdem zugestimmt. Das zeigt doch, dass es schlussendlich immer noch wir, die Delegierten, sind, die entscheiden!»

Irène Avanthay, TS



«Der Kongress war sehr gut organisiert. Es gab viele Wortmeldungen und die Diskussionen wurden gut geführt. Die Präsentation von Anyway hat mich berührt. Bei den unterhaltenden Elementen hat mir der dreisprachige Kabarettist Flurin Caviezel gefallen, der mit viel Talent etwas Frische in den Kongress brachte.»

Claude-Alain Di Gianvittorio, Bau



«Ich bin als Beobachter aus eigenem Antrieb hier. Wenn die CVP das Verkehrsdepartement wollte, dann sicher nicht, um die Interessen der Bähneler zu verteidigen. Leuenberger war besser als Leuthard. Meine Wollmütze? Sie hat nichts mit Religion zu tun, ich trage sie, wie andere einen Helm oder einen Hut tragen.»

Hans-Ruedi Rohn, PV Olten



«Doris Leuthard hat mich nicht überzeugt. Einerseits lobt sie unsere Arbeit, aber faktisch betreibt sie eine Politik, die der Güterverkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene nicht wirklich förderlich ist, wie es auch ihre deutlich positive Haltung zu einem zweiten Gotthard-Strassentunnel beweist.»

Thomas Giedemann, LPV



«Die Welt des öffentlichen Verkehrs ist immer noch sehr männlich. Unser Kampf für die Gleichstellung verdiente es, besser bekannt und anerkannt zu werden. Deshalb hat die Frauenkommission entschieden, während des Kongresses einen Stand im Kursaal zu betreiben. Wir hatten viel Besuch und ein positives Echo.»

Susanne Held, Frauenkommission



Eine rote Rose für Kongressorganisatorin Beatrice BenAmara.



Die Migrationskommission ruft die SEV-Mitglieder auf, gegen die Asylgesetzrevision zu stimmen.

Das Kongress-Schlussbouquet



Auftritt im Kreis der Kolleginnen und Kollegen: Busfahrerin Maya Wirz, grösstes Schweizer Talent



Gäste aus Italien: Rocco Ungaro und Domenico D'Ercole von FILT



Abschied von Funktionen, nicht vom SEV: Rinaldo Zobeles, Zentralpräsident LPV, Roland Schwager, Vorstandsvizepräsident, Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär, Kurt Nussbaumer, Zentralpräsident VPT, Ruedi Hediger, Finanzverwalter, und Hans Bieri, Gewerkschaftssekretär wurden am Kongress verabschiedet.

■ LPV Zentralvorstand

Längerfristig ist ein Branchen-GAV bei Cargo anzustreben

Am 14. Mai fand die Zentralvorstandssitzung unter Aufsicht des GPK-Präsidenten und des DV-Präsidiums statt. Hauptthema war die Delegiertenversammlung (DV) am 22. Mai.

Bei der BLS bahnt sich eine Fusion der drei LPV-Sektionen an. Ausserdem melden sich immer wieder Mitglieder, die mit den Strukturen von DV und Kongress nicht glücklich sind. Sie möchten sich nicht durch Delegierte bevormunden lassen.

Der LPV RhB hat eine Mitgliederumfrage zu den Dienstplänen gestartet. An die 150 Fragebogen wurden bisher ausgefüllt, die es nun auszuwerten gilt. Bei den Versammlungsbesuchen gibt es grosse Schwan-

kungen. Einmal erscheinen 35 bis 45 Mitglieder, das nächste Mal nur 13. Zudem ist die Altersstruktur bedenklich, junge Teilnehmende sind Mangelware. Bei Cargo ist als längerfristiges Ziel ein Branchen-GAV anzustreben. Der aktuelle Lokführerbestand beträgt 689 Mitglieder, 15 über dem Budget. Im Wagenladungsverkehr ist der Rückgang grösser als angenommen, dafür wird im Ganzzugsverkehr ein stärkerer Zuwachs verzeichnet. Von den 67 LC B100, die 2012 vom Abbau betroffen waren, wurden 30 zum LC umgeschult, 5 Kollegen sind noch im AMC, alle anderen werden bei RCP, Infra und AM als Fahrer weiterbeschäftigt,

wurden pensioniert oder sind ausgetreten. Gegenüber der Unternehmung wurde die schlechte Kommunikation bemängelt. Beispielsweise die kurzfristigen Aushänge betreffend Einsatz der Re 484 in Doppeltraktion zwischen Bellinzona und Basel und die unprofessionelle Information bei den Versuchsfahrten für ETCS L1 LS auf der Gotthardachse. Zudem wurde der Auftrag, einen Stromanschluss für die iPads auf den Loks einzurichten, erteilt. Beim Personenverkehr wurde mit der Peko Fläche das LPV-Positionspapier Ressort SBB P diskutiert. Die Peko Fläche begrüsst das Papier als Bestätigung ihrer Arbeit

und als Leitfaden für künftige Handlungsfelder. Auch BAR-Verhandlungen fanden wieder statt. Thematisiert wurden einmal mehr die Pausen- und Dienstsichten. Lange Dienstsichten mit langen Pausen sind nicht beliebt, da waren sich beide Parteien einig. Seitens der Sozialpartner wurde angeboten, dass Pausen ab 30 Minuten geöffnet werden können. Sie beginnen und enden neu jeweils in oder an einem pro Standort zu definierenden Personalraum. Die 20 Minuten bei offenen Pausen unter einer Stunde bleiben. In einer Dienstsicht können insgesamt nicht mehr als 60 Minuten Pause eingeteilt werden (Verhandlungs-

masse bis 75 Minuten) und ein Block ohne Pause oder Arbeitsunterbruch darf nicht länger dauern als 4½ Stunden. Bei Frühschichten wird versucht, eine WC-Pause analog BUS-GAV einzuflechten.

Die Zukunft des LPV Basel steht nach wie vor in den Sternen. An der GV vom 25. September in Basel wird der Zentralvorstand informieren, wie die Sektion von ihm ad interim weitergeführt wird. Es bleibt die Hoffnung, dass sich Mitglieder bereit erklären, die vakanten Ämter zu besetzen.

Für das 125-Jahr-Jubiläum des LPV wird ein OK gegründet. Nähere Infos folgen zu gegebener Zeit.

Marcel Maurer

■ PV Aargau

Die Rolle des Kantons Aargau im öV



Präsident Ueli Röthenmund hiess 50 Personen zur Frühlingsversammlung in Suhr willkommen. In einer Schweigeminute gedachte die Versammlung des kürzlich verstorbenen Aktuars Karl Schilter. Kari war Zeit seines Lebens ein sehr engagierter Sozialdemokrat und Gewerkschafter.

Der Präsident machte aufmerksam auf die Kampagne für bessere Renten und faire Löhne. Bis zu den Sommerferien soll die eidgenössische Volksinitiative «AHVplus» stehen. Der Abstimmungskampf für die 1:12-Initiative läuft, es folgen das Tankstellenshop-Referendum und die Mindestlohn-Initiative. Diese Initiativen gehen auch die Pensionierten an und bieten die Möglichkeit, dass die Schweiz wieder etwas sozialer wird. Im Weiteren orientierte der Vorsitzende über die Eingabefrist vom 31. Mai für die

Verbilligung der Krankenkassenprämie. Für die Reise auf die Lüderalp vom 26. Juni können noch Anmeldungen mittels Einzahlung der Kosten bis 14. Juni getätigt werden. Anlässlich des 100-jährigen Bestehens des SEV-Hotels Brenscino erhalten alle SEV-Mitglieder dieses Jahr 30% Rabatt. Das Brenscino ist jederzeit ein Besuch wert.

Erfreuliche Nachrichten gab es im personellen Bereich, konnte doch Walter Angst, wohnhaft in Ehrendingen, ehemaliger Souschef und Fahrdienstleiter, als neuer Aktuar gewonnen werden. Er wurde unter grossem Applaus gewählt. Nach wie vor ist das Amt des Vizepräsidenten unbesetzt. Der Vorstand ist zuversichtlich, an der Herbstversammlung eine Nachfolgerin oder einen Nachfolger präsentieren zu können. Jürg Bitterli, Projektleiter Ange-

botsplanung öffentlicher Verkehr im Kanton Aargau, erklärte die Rolle des Kantons im öV, Engpässe im öV und deren Auswirkungen, laufende und geplante Ausbauprojekte sowie die Entwicklung des öV-Angebots in den nächsten Jahren. Der Kanton Aargau habe die grössten Anteile am nationalen Personen- wie auch Güterverkehr zu bewältigen. Er zeigte auf, wie in der letzten Zeit und in Zukunft die Infrastruktur des öV im Kanton vorangetrieben wurde. Aktuell speziell das 800-Mio.-Projekt des Eppenbergtunnels zwischen Wöschnau und Gretzenbach, dessen Vorarbeiten kürzlich begonnen haben. Das Bauwerk soll 2020 in Betrieb kommen. Dies ermöglicht die Verlängerung der S29 nach Olten-Zofingen und somit den Halbstundentakt im Niederamt. Die SBB wirbt mit dem Slogan «mehr Zug fürs Mittelland». Die Planungsgruppe Region Aarau befürwortet das Projekt mit dem Hinweis «aber nicht nur zum Durchfahren». Sie verlangt den Halt von Intercity-Zügen im Aargau. Im Anschluss entwickelte sich eine spannende Diskussion mit dem Referenten.

Ueli Röthenmund;

Weitere Fotos siehe www.sev-pv.ch/aargau

■ PV Zürich

Monatlicher «Stamm»

Präsident Kurt Egloff begrüsst alle Teilnehmenden zur Frühlingsversammlung vom 15. Mai und dankte für das gewerkschaftliche Interesse.

Die Gastreferentin vom SGB, Doris Bianchi, referierte ausführlich über die AHVplus-Initiative. Ziel des SEV ist, 20 000 Unterschriften zu sammeln. Erfreulicherweise unterschrieben ausnahmslos alle Anwesenden die Unterschriftenkarten. Kurt Egloff und Hannes Lattmann hatten bereits im Vorfeld Unterschriften gesammelt, sodass der PV Zürich mit jenen der Versammlung 185 Unterschriften hat. Die restlichen nationalen Sammeltage sind vom 6. bis 9. Juni. Zusätzliche Helfer/innen sind gesucht und können sich bei Kurt Egloff melden (044 371 14 64).

Der seit der Hauptversammlung verstorbenen 17 Mitgliedern gedachte die Versammlung in einer Schweigeminute. Die Sektionsreise findet am 26. Juni statt. Wer für die Reise einbezahlt hat, ist definitiv angemeldet. Weitere Interessierte können sich bei Hannes Lattmann (056 633 46 60 oder h-s.lattmann@bluewin.ch) melden; sie werden auf die Warteliste gesetzt und können bei

allfälligen Absagen teilnehmen. Seit März trifft sich der PV Zürich jeden ersten Mittwoch im Monat ab 14 Uhr im Restaurant Vorbahnhof in Zürich zum «Stamm». Auf Wunsch könnte der «Stamm» ab 2014 auf 10 Uhr gewechselt werden.

Dieses Jahr verteilt die Sektion den Jubilaren (ohne Witwen) noch Urkunden. Die weitere Abgabe von Urkunden lehnte die Versammlung einstimmig ab. Die Mitglieder möchten stattdessen lieber ein Geschenk des SEV. Bis zur Hauptversammlung 2014 ist der Saal im Volkshaus für die Mitgliederversammlungen reserviert. Die Saalmiete ist sehr teuer und konsumiert werden muss über das Restaurant Volkshaus, deshalb sucht Kurt Egloff einen neuen Tagungsort, z.B. einen Raum der Stadt Zürich oder einen Kirchgemeindefestsaal, gut erreichbar mit dem öffentlichen Verkehr. Vorschläge nimmt Kurt Egloff gerne entgegen. Die Herbstversammlung findet am 10. Oktober um 14.30 Uhr im Volkshaus in Zürich statt. Ein Referent oder eine Referentin wird noch gesucht. Mögliche Themen sind Pro Senectute, Samariterverein/Sanität oder Demenz im Alter.

Fritz Abt

■ VPT RhB, Pensionierte

Mit 20 km/h der Calven entlang ...

Am 16. Mai traf sich eine reiselustige Schar Pensionierter RhBler in Zernez (leider einmal mehr ohne Engadiner). In der Hoffnung, ein paar sonnige Stunden zu erleben, bestieg die Gruppe das Postauto Richtung Meran. Trotz des feuchten Wetters war die Stimmung gut. Nach der 1½-stündigen Postautofahrt wechselten die Teilnehmenden in Mals frisch gestärkt auf die vor rund sechs Jahren wieder neu gebaute Vinschgaubahn. Leider erfüllte sich der Wunsch nach südlicher Sonne nicht, im Gegenteil, der Regen wurde immer intensiver. Die gemütliche Zugfahrt endete in Meran. Gemeinsam schlenderten die Teilnehmenden zum Gasthaus Forst, wo ein feines Mittagessen serviert wurde. Nach dem Essen tauchten vor allem die Frauen in den Lauben unter. Tiroler

Speck, Wein und Würste wurden «gehamstert». Das Wetter besserte sich nicht und so musste bei Regen und Wind die Heimreise angetreten werden. Aufregung herrschte, als ein Kollege feststellte, dass er sein Portemonnaie mit allen Ausweisen verloren hatte. Auf Umwegen via Kapo Graubünden stellte sich heraus, dass das Portemonnaie abgegeben wurde und in Meran abgeholt werden konnte. Es gibt noch ehrliche Leute... Dem Postauto ging von Mals nach Müstair der Schnauf aus und es hotterte mit 20 km/h der Calven entlang ins Val Müstair. Dort konnte die Gruppe in ein anderes Postauto umsteigen. So endete ein erlebnisreicher Tag unter ehemaligen Arbeitskollegen schliesslich in Zernez, von wo alle die Heimreise antraten. **Felix Murk**



■ PV Uri

Die Sektionsreise führt auf die Rigi

Über 50 Mitglieder versammelten sich am 16. Mai zur Frühlingsversammlung erstmals in Göschenen (ab diesem Jahr werden die Versammlungsorte Göschenen und Silenen getauscht). Das schlechte Wetter trug sicher dazu bei, dass der Anlass recht gut besucht war. Die obligaten Traktanden behandelte die Versammlung speditiv. Erfreulicherweise konnte Präsident Heinz Frutig drei Neueintritte vermelden. Zwei Mitglieder sind leider gestorben. Die Sektion zählt neu 266 Verbands- und 81 Lokalmitglieder. Der Kalenderverkauf wird neu organisiert: Die Einzahlungsscheine wurden versandt und wer bis 31. Juli einzahlt, erhält den Kalender für das kommende Jahr im Herbst zugestellt. Mit dem selben Einzahlungsschein kann auch der Lokalmitgliederbeitrag 2014 einbezahlt werden. Die Sektionsreise führt am 5. Juni auf die Rigi mit Mittagessen im Hotel Kulm und weiter via Vitznau mit dem Schiff

ins Urnerland zurück. Das detaillierte Programm wurde allen Mitgliedern zu gestellt. Der Präsident erläuterte kurz die anstehenden Volksabstimmungen. Er empfiehlt, im Sinne des SEV abzustimmen. Viel Beachtung fand das Referat zweier Polizisten der Kantonspolizei Uri über die Sicherheit im Alter. Sie wiesen speziell auf Trickdiebstähle, Einzeltricks, Internet, Einbruchdiebstähle und Zahlungen hin. Die Polizisten wollten nicht schwarzmalen, baten aber, die Augen offenzuhalten und das Leben mit einem gewissen Misstrauen anzugehen. Der Präsident dankte abschliessend allen für das aktive Mitmachen, den beiden Mitarbeitenden der Kapo Uri für ihre Bemühungen und wünschte allen Kranken und Verunfallten gute Genesung. Das Referat der Pro Senectute mit dem Thema «Patientenverfügung» ist aus administrativen Gründen auf die Herbstversammlung verlagert. **Guido Lang**

■ PV Winterthur-Schaffhausen

Dringend: Vorstandsmitglied gesucht

Präsident Ernst Schefer begrüsst am 6. Mai alle herzlich zur Sektionsversammlung. Den Kranken und Verunfallten wünschte er baldige Genesung. Zu Beginn orientierte er über die von ihm besuchte Tagung «Aber sicher» und den Workshop «Wohin geht der Umwandlungssatz?». Dieser müsse laut Jürg Brechbühl, Direktor Bundesamt für Sozialversicherungen, sinken, um die längerfristigen Rentenzahlungen zu sichern, und auch das Rentenalter 65 für Frauen sei kein Tabuthema mehr. In den vergangenen Jahren wies die Sektionskasse laufend Verluste in der Grössenordnung von 2000 bis 4000 Franken aus, d. h. die Finanzen sind etwas aus dem Lot geraten. Eine Lösung zum Ausgleich des Defizits hat der Vorstand noch nicht gefunden. Deshalb wird spätestens an der Hauptversammlung 2015 über eine Beitragserhöhung abgestimmt. Mit dieser unumgänglichen Beitragsanpassung sollte es möglich sein, wieder eine ausgeglichene Rechnung präsentieren zu können. Zudem sucht der Vorstand einen kostengünstigeren Saal mit möglichst glei-

chen Anreisebedingungen, was sich als äusserst schwierig gestaltet. Die eine oder andere Lösung wird noch abgeklärt, aber grosse Hoffnung macht sich der Vorstand nicht. Details folgen zu gegebener Zeit.

Weiterhin sucht der Vorstand dringend eine/n Vizepräsident/in oder eine/n Kassier/in. Er hat bereits erfolglos einzelne Gespräche mit möglichen Kandidaten geführt. Meldet bitte mögliche Kandidaten. Eine begleitete Einführungszeit ist zugesichert, sodass niemand ins kalte Wasser springen muss. Der Vorstand zählt auf eure aktive Unterstützung!

Mit einem rassigen Marsch eröffnete das Musikkorps «Alte Garde» nach der Pause das Frühlingskonzert. Die wunderbar klingenden Musikstücke waren Balsam für die Seele und die Zugabe «Alls was bruchsch uf de Welt...» war die Krönung. Herzlichen Dank für die Melodien zum Frühlingsanfang. Die nächste Sektionsversammlung findet am 1. Juli um 14.15 Uhr im Hotel Römertor in Oberwinterthur statt.

Nelli Zingg

■ PV Bern

Letzte Frühlingsversammlung

Weil die Sektion ab 2014 nur noch zwei Versammlungen pro Jahr abhalten wird, fand am 15. Mai letztmals eine Frühlingsversammlung statt. Dazu konnte Präsident Erwin Gugger am 15. Mai in Konolfingen 100 Personen begrüssen.

Oswald Sigg, alt Bundesratssprecher, referierte über die Volksinitiative für ein bedingungsloses Grundeinkommen. Mit witzigen Worten erzählte er einige «Müsterli», die er beim Unterschriftensammeln erlebt hatte. Dann ging er auf die Initiative ein und erklärte, heute sei ein solches Einkommen eigentlich noch eine Utopie. Viele Europäer/-innen würden das Schweizervolk um die direkte Demokratie beneiden, in der es sogar über eine solche Sache abstimmen könne. Neue Ideen über eine andere Geldverteilung müssten aber aufgenommen und diskutiert werden. Ein Anfang sei immer schwierig und dauere sehr lange, bis ein konkretes Ergebnis vorliege. Er erinnerte daran, dass bis zur Annahme der AHV im Jahr 1947 mehr als 60 Jahre vergingen. Er stelle fest, dass in Europa viele Menschen viel zu viel arbeiten würden. So entstünden vermehrt Krankheiten und Depressionen und dadurch mehr Ausfallkosten.

Die Hälfte der heute geleisteten Arbeitsstunden seien nicht bezahlt oder krass unterbezahlt. Die Rationalisierung und Automatisierung würden die Arbeitsplätze in Zukunft so abbauen, dass nur noch zirka 20 Wochenstunden Arbeit pro Person vorhanden sein würden. Man müsse dran gehen, das Einkommen anders zu verteilen, dabei spiele das Grundeinkommen eine wichtige Rolle. Das Sozialsystem würde verbessert. Damit das Grundeinkommen für alle heute diskutiert werden könne, solle man die Initiative unterschreiben. Ältere Einwohner glaubten nicht daran, dass sie ein Grundeinkommen einmal erleben werden. Es könne aber sein, dass dieses zu einem späteren Zeitpunkt doch einmal angenommen werde. Die Basisfinanzierung würde durch die jetzigen Sozialwerke und der Rest durch Sonderfinanzierungen bestritten, die noch nicht definitiv bestimmt seien. Der Männerchor umrahmte die Versammlung mit Liedern. Bevor zum obligaten Zvieri übergegangen wurde, machte der Präsident auf die kommenden Veranstaltungen aufmerksam und forderte die Mitglieder auf, doch noch vermehrt an den organisierten Wanderungen teilzunehmen. **Andreas Lüthi**

■ ZPV-Jugendtagung

ZPV-Jugend besucht Transportpolizei



Am 4. April fand in Olten zum zweiten Mal die ZPV-Jugendtagung statt. Das Interesse der Jugendlichen war gross, denn auf der Tagesordnung stand unter anderem der Besuch bei der Transportpolizei (TPO). Es war interessant, einmal hinter die Kulissen der TPO schauen zu können, da das Zugpersonal und die Transportpolizei eng zusammen arbeiten. Weitere Themen waren der Umgang mit den modernen Medien, sozialen Netzwerken und den Gefahren, die daraus entstehen können.

Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV, informierte zum Thema «Integration der Jugend heute». Er verglich die Länder der EU mit der Schweiz und welche Bedeutung das Thema Jugendarbeitslosigkeit für die Wirtschaft hat.

Als Gäste nahmen Andreas Menet, René Furrer, Janine Truttmann und Pascal Fiscalini (alle ZPV-Zentralvorstand) an der Tagung teil. Die zwei Generationen

sprachen über verschiedene Themen, die das Zugpersonal beschäftigen, insbesondere die Aggressionen auf dem Zug. Immer wieder entstehen Diskussionen zu diesem Thema, vor allem die Medien treten pausenlos darauf rum. Da das zu vielen Missverständnissen führen kann, sollen die Jugendlichen wissen, wohin sie sich mit ihren Fragen wenden können.

Markus Etter, Vertreter der Transportpolizei, informierte über die Aufgaben der TPO und die Teilnehmenden erhielten Einblick in die Einsatzleitzentrale.

Der Tag war sehr spannend. Leider war die Zeit viel zu kurz, denn um «die Herausforderungen am Arbeitsplatz» zu meistern, bedarf es noch mehr Methoden und Strategien als bisher erwähnt. In Zukunft sollten wir uns vermehrt dafür engagieren. Weitere Aktivitäten des ZPV siehe Website www.zpv.ch.

Sabrina Tessmer

■ VPV Zürich

Letzte GV der Sektion Zürich

Präsident André Mathez eröffnete am 18. April die 105. und gleichzeitig letzte Generalversammlung, bevor mit der Herbstversammlung das Kapitel der Sektion zu Ende geht. Rechnung 2012 und Budget 2013 wurden von den 44 Mitgliedern genehmigt.

Der Präsident streifte wie gewohnt die Geschäfte der letzten Zeit. Gewerkschaftliche Unterstützung braucht die AHVplus-Initiative, die für ein gesichertes Einkommen im Alter zwingend nötig ist. Der Preiskampf zwischen SBB und BLS fordert am Gotthard 80 Stellen bei BLS Cargo. Hier ist zwingend der politische Rückhalt für den Schienengüterverkehr gefordert und nicht ein unnötiger Preiskampf auf der Schiene, der keine zusätzliche Tonne Güter auf die Bahn bringt. Im internationalen Bahnverkehr muss das Angebot zwingend beibehalten und nicht noch verschlechtert wer-

den. Auf der Strecke Zürich–Stuttgart sind mit längeren Fahrzeiten und Zugsausfällen keine Kunden zu gewinnen. Auch auf der Strecke Zürich–München kann das Angebot nicht verbessert werden, da die Elektrifizierung der Strecke Lindau–Geltendorf noch einige Jahre dauert. Die DB AG sieht die Inbetriebnahme für zirka 2020 vor. Auf beiden Linien verkehrten einmal ICE-T- und ICE-TD-Züge und wurden durch EC-Züge bis nach Prag ergänzt. Im Nachtzugverkehr bleiben nur noch Züge nach Wien/Budapest, die von der OeBB betrieben werden und der Restverkehr durch DB-Autozug. Nach dem kurzen Rückblick folgte eine Apérofahrt mit dem «Sächsitram-Oldtimer» der VBZ und ein Nachtessen im Restaurant Vorbahnhof. Der Präsident hofft, möglichst viele Kolleg/innen am 5. September an der Herbstversammlung begrüßen zu dürfen. **André Mathez**

Movendo-Kurs: Wie macht man Wirtschaftsprognosen?

28. August 2013 – Zürich, Trigon Bildungszentrum

Mit Wirtschaftsprognosen werden wirtschaftspolitische Massnahmen begründet. Darum sind sie politisch von Bedeutung. Die wenigsten wissen aber, wie solche Prognosen gemacht werden. Das Seminar gibt eine Einführung und zeigt den Teilnehmenden, wie sie Prognosen selbstständig kritisch beurteilen können.

Inhalt	Methoden der Wirtschafts- und Konjunkturprognosen, selbstständige kritische Überprüfung, einfache Prognosemodelle für den Eigengebrauch.
Nutzen	Die Teilnehmenden wissen, wie Prognosen erstellt werden und können diese kritisch überprüfen.
Referent	Daniel Lampart (SGB)
Kosten	Mitglieder kostenlos (inklusive Verpflegung); Nichtmitglieder 390 Franken, Verpflegung 50 Franken.
Anmeldung	Movendo, Monbijoustrasse 61, Postfach, 3000 Bern 23, 031 370 00 70, info@movendo.ch , www.movendo.ch

Sektionen VPT

Juni

■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Ausfall Juni-Wanderung

Info: Die Juni-Wanderung Arnisee–Gurtellen findet wegen Terminkollision (Jubiläum 100 Jahre BLS) nicht statt.

12. Juni

(Verschiebedatum: 19. Juni)

■ VPT RBS, Pensionierte

Wanderung in der Ajoie

Wanderung im Grenzgebiet Schweiz–Frankreich von Alle bis Bonfol mit Abstecher zu den bekannten Fischweihern in Bonfol. Wanderzeit 3 Stunden. Wanderstöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Worb Dorf ab 8.00 Uhr, Bern ab 8.43 Uhr, Solothurn ab 8.32 Uhr (via Moutier). Bonfol ab 15.50 Uhr. Anmeldung bis spätestens 10. Juni an Ruedi Rufer, 031 761 26 44, ruedi.rufer@bluewin.ch.

19. Juni

11.40 Uhr, Thun, Schiffstation

■ VPT BLS, Pensionierte und Emmental

Gemeinsamer Jahresausflug auf dem Thunersee mit Partnerinnen und Partnern

Thun ab 11.40 Uhr, Interlaken West an 13.49 Uhr, ab 14.10 Uhr (gleiches Schiff), Thun an 16.20 Uhr. Mittagessen auf dem Schiff, musikalische Unterhaltung; Kosten: 28 Franken (Getränke zulasten der Teilnehmenden, Kaffee von der BLS offeriert). Auch für gehbehinderte Kolleg/innen geeignet. Anmeldung bitte bis 12. Juni an Christian Matti, 033 722 27 43, chrismatti@bluewin.ch oder Heinz Baumgartner, 032 672 25 17, baumgartner_hz@hotmail.com.

21. Juni

■ VPT RBS, Pensionierte

Pensioniertenausflug nach Arbon

Mitglieder der Gruppe Worb sind ebenfalls herzlich eingeladen. Reiseprogramm und Anmeldung bis 18. Juni bei Walter Reber, 032 685 69 88, walter-erika@bluewin.ch.

Pensionierte SBB

12. Juni

14.30 bis zirka 17 Uhr, Basel, Restaurant L'Esprit

■ PV Basel

Konzert, Kaffee und Kuchen (KKK)

Einladung zum KKK-Anlass (Konzert, Kaffee und Kuchen). Interessierte melden sich bei Rolf Deller, 079 619 51 58. Tram 10/11 bis Münchensteinerstrasse; Tram 15/16 bis Heiliggeistkirche.

12. Juni

9.10 Uhr ab Luzern (Gleis 6)

■ PV Luzern

Wanderung beim Rheinfall

Wir fahren über Zürich-Flughafen–Winterthur nach Dachsen. Nach 30 Minuten wandern erreichen wir Schloss Laufen. Verpflegung in Selbstbedienungs-Restaurant oder Picknick. Besichtigung des Rheinfall zu Fuss oder mit Lift (Eintritt 5 Franken). Anschliessend Wanderung nach Neuhausen (Variante 1, zirka 45 Minuten) oder bis Schaffhausen (Variante 2, 1¼ Stunden). Schaffhausen ab 15.39 Uhr, Luzern an 17.39 Uhr. Anmeldungen bis 8. Juni an emilk@fibermail.ch, 041 467 15 91.

- 19. Juni** ■ **PV Thurgau**
Sektionsausflug
Romanshorn ab 8.02 Uhr. Fahrt nach Weinfelden, ab 8.29 Uhr nach Solothurn (mit Kaffee und Gipfel im Zug). Aareschiffahrt mit Mittagessen. Reisekosten 50 Franken (werden im Zug einkassiert). Fahrausweise bitte selber besorgen. Anmeldung bis 15. Juni an Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn.
- 20. Juni** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Brugg**
13 Uhr, Brugg, Bahnhof
Wanderung entlang der Reuss
Die Wanderung führt via Königsfelden–Unterswindisch–Gebenstorf und auf der rechten Flussseite zur Mülliger Brücke. Wanderzeit zirka 2 Stunden. Einkehr im Restaurant Waldheim in Mülligen.
- 26. Juni** ■ **PV Wallis**
Ausflug nach Yvoire
Wichtige Änderungen: Nach Rücksprache mit dem Wirt gibt es das Menü nur mit Fleisch. Die Anmeldefrist ist neu am 15. Juni – bitte unbedingt einzuhalten. Spätere Anmeldungen müssen zuerst mit der Sekretärin Madeleine abgesprochen werden. Kostenanteil Mittagessen inkl. Getränke: 30 Euro. Brig ab 7.57 Uhr, Nyon an 11.00 Uhr. Nach einem kleinen Fussmarsch zum Hafen (Bus auch möglich), Schifffahrt nach Yvoire. Identitätskarte nicht vergessen.
- 27. Juni** ■ **PV Olten und Umgebung**
8.59 Uhr ab Olten
www.sev-pv.ch/olten
Reise ins Lötschental
Abfahrt in Olten um 8.59 Uhr, Fafleralp an 11.36 Uhr. Zum Mittagessen gibt es einen Wallisereller, Raclette à discrétion und Fruchtsalat. Fafleralp ab 15.18 Uhr, Olten an 18.00 Uhr. Kosten: 45 Franken (Betrag) wird auf der Reise eingezogen). Anmeldung mit grüner Karte, bis 21. Juni.

Sport und Kultur

- 15. Juni** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
www.esv-rhw.ch
Einfache Bergtour T2
Zum Saisonstart Bergtour «Mattstogg» in drei Varianten: Variante «Murmeltier»: ab Niederschlag (Bergstation Sesselbahn), zirka 3½ Stunden, +640 m; Variante «bi scho fit»: ab Amden über Durschlegli und Oberfurgglen, zirka 5 Stunden, +1000 m; Variante «ane mit dene Höger»: ab Weesen über Brand, Durschlegli und Oberfurgglen, zirka 6½ Stunden, +1500 m. Anmeldung bis am Vortag bei Dänu Kaiser, 055 410 59 69, 079 937 86 92, oder daniel.kaiser@bluemail.ch.
- 15. Juni** ■ **Touristenclub Biel**
Biel, Bahnhof, Moléson Village
Klettersteig Moléson
Zwei Sportklettersteige mit unterschiedlichen Anforderungen in alpiner Kulisse erwarten uns in den Freiburger Alpen. Gehzeit für jede Route 3 Stunden. Auskunft und Anmeldung bis 8. Juni bei Regula Meier, 079 865 46 59, oder reme-26@bluemail.ch.
- 18. Juni** ■ **ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus**
Wanderung
Wanderung von Thurtal über den Seerücken nach Steckborn. Wanderzeit 3½ Stunden, +340/–320m. Basel ab 8.07 Uhr, Müllheim-Wigoltingen an 10.06 Uhr. Zurück in Basel zirka 20 Uhr. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 17. Juni an Heinz Spengler, 061 311 74 32, 079 792 01 23.
- 18. Juni** ■ **ESC Winterthur**
Damenwanderung
Flumserberg T1
Winterthur ab 7.33 Uhr, Zürich ab 8.12 Uhr, Ziegelbrücke ab 9.02 Uhr, Unterterzen ab 9.19 Uhr (Gondelbahn), Tannenbodenalp an 9.41 Uhr; Tannenbodenalp ab 16.58 Uhr (Postauto), Winterthur an 19.33 Uhr. Rundwanderung Tannenbodenalp–Chrüz–Obersäss–Säss–Prodalp–Tannenbodenalp, +/-380m. Wanderzeit zirka 3 Stunden. Verpflegung im Berggasthaus Prodalp. Anmeldung bis 14. Juni an Trudy Schläpfer, Vogelbuckstrasse 40, 8307 Effretikon, 052 343 29 03.
- 19. Juni** ■ **EFW Herisau**
10.02 Uhr, Spiez, Buffet
www.efw-herisau.ch
Wanderung: Rundweg Spiez
St. Gallen ab 7.11 Uhr, bzw. Bern ab 9.34 Uhr. Leichte Wanderung in der Umgebung von Spiez: Spiezberg–Faulensee–Hondrich–Spiezwiler; 4¼ Stunden (+/-500m). Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Spiez 16.25 Uhr, St. Gallen an 19.15 Uhr. Anmeldung bitte bis 17. Juni an Rolf Vogt, 027 346 11 94.

- 22. und 23. Juni** ■ **Touristenclub Biel**
Biel, Bahnhof, Les Plans sur Bex
Leichte Bergtour
Col des Chamois
Aufstieg von Pont de Nant in die Cabane Plan Névé (Übernachtung), +1051 m, Wanderzeit 3 Stunden. 2. Tag: Bergtour via Col des Chamois–Col des Essets nach Pont de Nant zurück. +552/–1575 m, Wanderzeit 5½ Stunden. Auskunft und Anmeldung bis 15. Juni bei Regula Meier, 079 865 46 59, reme-26@bluemail.ch.
- 23. Juni** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
Kandersteg, Klubhaus
Sonntagsbrunch
Hunger und schönes Wetter mitbringen, auch gute Laune wenn's geht. Fürs Essen sind wir besorgt. Anmeldung bitte bis 20. Juni an Bruno Kurz, 031 781 29 75 (ab 17 Uhr).
- 24. Juni** ■ **EFW Herisau**
9.23 Uhr, Altstätten, SBB
www.efw-herisau.ch
Wanderung: In weitem Bogen zum Hohen Hirschberg
St. Gallen ab 8.38 Uhr via Rorschach, bzw. Zürich ab 7.37 Uhr via Sargans. Route: Altstätten, Forstkapelle, Hölzlisberg, Hoher Hirschberg, Gais in 4¼ Stunden, +800/–350m. Rucksackverpflegung und evtl. im Gasthaus Hoher Hirschberg. Rückfahrt ab Gais. Anmeldung bis 23. Juni an Oskar Frigg, 078 768 63 75, 071 371 27 68 oder oskar.frigg@bluewin.ch.
- 27. bis 29. Juni** ■ **EFW Herisau**
10 Uhr, Herisau, Bahnhof (Busplatz)
www.efw-herisau.ch
100-Kilometer-Tour: Herisau–Säntis–Chäserrugg
In drei Tagen 100 Kilometer. Übernachtung mit Halbpension (Hüttenschlaf sack) auf der Scheidegg und Tierwies. Weitere Infos und Routendetails siehe Website, 100 Jahre EWF. Nur noch wenige Plätze verfügbar. Sofortige Anmeldung an praesident@efw-herisau.ch, 079 503 93 84.
- 28. Juni** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
10.15 Uhr, Kandersteg, Klubhaus
Jassturnier
Bern ab 8.39 Uhr. Kosten 25 Franken inkl. Mittagessen. Anmeldung bis 24. Juni an Therese Egger, 031 991 48 60, 079 207 93 02.
- 5. und 6. Juli** ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Bergtour Bristen T5
Ab Maderanertal via Nordost-Grat zum Bristen. Übernachtung beim Bristenseeli. Weitere Informationen und Anmeldung bis 15. Juni bei Peter Rothenbühler, peterrothenbuehler@bluewin.ch, 052 213 47 07.
- 12. Juli** ■ **EFW Herisau**
(geändertes Datum!)
www.efw-herisau.ch
17 Uhr, St. Gallen-Bruggen, Bahnhof
Anno 2003: Abendwanderung Gübsen–Buchsachen
Gemütliche Abendwanderung in total 2½ Stunden ab Bruggen–Gübsen–Buchsachen–Herisau. Pouletessen im Restaurant Sternen in Buchsachen. Anmeldung bis 10. Juli an Werner Nef, 071 855 37 66, w.nef-adami@bluemail.ch.

Unsere Verstorbenen

- Blum Margrit**, Witwe des Paul, Rüti ZH; gestorben im 72. Altersjahr. PV Zürich.
- Boehler Jeannette**, Neerach; gestorben im 62. Altersjahr. SEV GATA.
- Bürgisser August**, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Basel; gestorben im 85. Altersjahr. PV Basel.
- Eichenberger Robert**, pensionierter Lokomotivführer, Reinach AG; gestorben im 83. Altersjahr. PV Aargau.
- Feissli Oskar**, pensionierter Fahrdienstleiter, Goldau; gestorben im 84. Altersjahr. PV Luzern.
- Fritschi Leo**, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Gränichen; gestorben im 84. Altersjahr. PV Aargau.
- Gautschi Peter**, Sembrancher; gestorben im 80. Altersjahr. VPT AAR bus + bahn.
- Greuter Heinrich**, pensionierter Hausmeister, Zürich; gestorben im 100. Altersjahr. PV Zürich.
- Heimo Günther**, pensionierter Spezialhandwerker, Fribourg; gestorben im 87. Altersjahr. PV Fribourg.
- Ledermann Fritz**, pensionierter Rangierlokführer, Aeschi bei Spiez; gestorben im 94. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.
- Müller Ignaz**, pensionierter Gleismonteur, Sins; gestorben im 86. Altersjahr. PV Luzern.
- Schaub Paul**, pensionierter Bezirksmeister-Stellvertreter Thürnen; gestorben im 81. Altersjahr. PV Basel.
- Scheidegger Ferdinand**, pensionierter Stellwerkbeamter, Kerzers; gestorben im 95. Altersjahr. PV Fribourg.
- Stalder Walter**, pensionierter Betriebssekretär, Buchrain; gestorben im 72. Altersjahr. PV Luzern.
- Tribolet Oskar**, pensionierter Spezialhandwerker, Ipsach; gestorben im 85. Altersjahr. PV Biel.
- Walser Peter**, pensionierter Spezialmonteur, Mols; gestorben im 77. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.
- Wietlisbach Ernst**, pensionierter Handwerkmeister, Zürich; gestorben im 88. Altersjahr. PV Zürich.

Leserbrief

Unfallserie 2013: SBB ratlos

Wen wundert die SBB-Unfallserie 2013? Nur diejenigen, die sich nicht vertieft mit der SBB-Politik auseinandersetzen. Begonnen hat die Misere mit der Bahnreform vor 15 Jahren. Divisionen wurden auseinandergerissen, gewachsene Strukturen zerschlagen und neue, nicht ineinandergreifende geschaffen. Immer weiter wurde umstrukturiert und verschoben.

Aber was hat man damit erreicht? Nur dass die bewährten, interessierten und fachlich ausgewiesenen Mitarbeitenden den SBB den Rücken zuekehrten (viele gingen zu privaten Bahnen oder privaten Gleisbauunternehmen).

Es wird an allen Ecken und Enden gespart, im Unterhalt, insbesondere bei der Infrastruktur und beim Rollmaterial. Wenn die Führung nicht mehr

in der Lage ist, Zustände zu analysieren und Gegensteuer zu geben, dann wird sich die Situation kaum ändern. Die Praxis, dass Quereinsteiger absolut ohne Bahnerfahrung und Wissen in Führungspositionen angestellt werden, führt sicher zu keiner Verbesserung. Die Division Infrastruktur ist dermassen destabilisiert, dass mittlerweile nur zum Erhalt des heutigen Zustandes Millionenbeträge notwendig sind.

Zum Beispiel Schienenumbau von 13 km auf der Neubaustrecke Rothrist–Mattstetten im Mai 2013 und weitere Schienenumbauten im ganzen SBB-Netz 2014–2016. Mit dem neuen Diagnosefahrzeug wird angezeigt, dass die Schienen nicht mehr im besten Zustand sind, weil der Unterhalt jahrelang vernachlässigt und kein Geld gesprochen wurde. Und

jetzt, wo es Geld gibt vom Bund, steht zu wenig ausgebildetes Personal zu Verfügung.

So muss es uns geradezu wundern, dass die Bahn immer noch gut läuft. Daran sind sicherlich nicht die Führungskräfte schuld, sondern jene, die sich tagtäglich für die Reisenden einsetzen. Mitarbeitende, die an 365 Tagen im Jahr bei jeder Wetterlage, Tag und Nacht arbeiten.

Wie lange gibt es dieses Personal noch?

Ist das der Grund, warum man jetzt bis 67 arbeiten darf – weil der SBB das Personal ausgeht?!

Hier wäre die Politik gefragt! Aber was passiert da? Aus Unverständnis eben auch nichts. Es ist schwer, zu glauben, insbesondere an die Zukunft der Bahn mit der derzeitigen Führung. Nicola Porreca, Dulliken

Leserbrief

Auf die Basis hören

Werbeaktion, kontakt.sev 10/13

«Die Mitgliederwerbung steht ... im Zentrum und bedeutet nicht nur, Neumitglieder zu gewinnen, sondern auch die bestehenden Mitglieder zu pflegen und zu behalten», so unser Präsident Giorgio Tuti im Interview. Dem ist in der Sache eigentlich nichts beizufügen! Aber als Gruppenpräsident bin ich immer wieder damit konfrontiert, dass z. T. langjährige und auch aktive Mitglieder sich die Frage stellen, was ihre Mitgliedschaft in der Gewerkschaft eigentlich bringt oder bewirkt. In den «grossen Fragen», auf politischer Ebene oder z. B. in der GAV-Thematik nimmt der SEV seine Aufgaben wahr. Obige Problematik ergibt sich vielmehr an der Basis. Fragen und Probleme, welche sich

im beruflichen Umfeld der Kollegen stellen und die dem SEV zur Bearbeitung eingegeben werden, widerspiegeln die Aktualität und die Betroffenheit der Mitgliedschaft. Und hier wäre und ist das Agieren des SEV und damit die Wahrnehmung der Arbeit des SEV von grosser Bedeutung, für Mitglieder und (noch) Nichtmitglieder! Die Sensibilität, das Bewusstsein der zuständigen Sekretäre für die Bedeutung ihrer Arbeit für die Mitglieder an der Basis scheinen mir noch steigerungsfähig. Eine Gewerkschaft, welche Fragen und Anliegen aktiv und «mit Pfupf» angeht, ist das beste Werbeargument. Und wie es Giorgio Tuti sinngemäss auch im Interview ausgesprochen hat, nebst Werbung für Neumitglieder auch das «Pflegemittel» für bestehende Mitglieder! Ruedi Wirz, Biel

Für SEV-Mitglieder:

Maestro-Karte und MasterCard/Visa zum halben Preis*



Und keine Kontoführungsgebühr beim Privatkonto mit E-Set. Noch mehr Vorzugskonditionen finden Sie unter www.bankcoop.ch/sev.

fair banking
bank coop

* Gilt für die Jahresgebühr der Maestro-Karte und der Bank Coop MasterCard/Visa (Silber oder Gold).

Link zum Recht

Sucht – Krankheit oder nicht?

Süchtig sind immer die andern! Was Sucht ist und wie man gegen die Sucht – die eigene oder die eines andern – kämpfen kann: wir sagen es!

Das Feierabendbier, das Glas Wein (oder zwei) zum Essen, ein kleiner Grappa zum Kaffee ist doch ein Genuss. Oder ist es schon mehr?

Süchtige sind diese Fixer und Alkis, die nur rumhängen. Ein vernünftiger, charakterfester Mensch kann nicht einfach so süchtig werden! Oder?

Was ist Sucht?

Der Begriff «Sucht» geht auf das Wort «siechen» zurück, was «an einer Krankheit leiden» bedeutet. Anfangs verstand man darunter verschiedenste Erscheinungen wie Schwindsucht oder auch Eifersucht. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) hat den Begriff neu mit «**Abhängigkeitssyndrom**» definiert, um die Betroffenen nicht zu stigmatisieren. Sucht bzw. Abhängigkeit ist definiert als Zwang, mithilfe eines bestimmten Verhaltens oder einer bestimmten Substanz belastende Gefühle zu vermeiden. Diesem Verlangen wird alles andere untergeordnet. Das Suchtverhalten wird mit vier Kriterien definiert und umschrieben:

- Unbezwingbares Verlangen zur Einnahme und Beschaffung des Mittels,
- Tendenz zur Dosis-Steigerung,

- psychische und physische Abhängigkeit von der Wirkung,
- Schädigung der/des Betroffenen und/oder der Gesellschaft.

Die Sucht bzw. das Abhängigkeitssyndrom wird allgemein als Krankheit anerkannt und auch von den Sozialversicherungen unter den gesetzlichen Voraussetzungen als Rentenbegründung akzeptiert.

Wie entsteht Sucht?

Die Entstehung eines Suchtverhaltens ist vielfältig. Gründe gibt es so viele wie Betroffene. Der komplexe Mechanismus der Suchtentwicklung lässt sich allgemein in folgende Phasen unterteilen:

- Genuss,
- Konsum,
- Missbrauch,
- Gewöhnung,
- Abhängigkeit.

Die Übergänge sind fließend und nicht zwingend aufeinander aufbauend.

Was macht süchtig?

Alles kann süchtig machen. Am bekanntesten sind die illegalen Drogen wie Heroin, Cannabis usw. Aber auch alles andere Verhalten (selbst die Liebe) und viele Substanzen sind dazu geeignet.

Bekannt sind auch Abhängigkeiten von legalen Mitteln wie Medikamenten, Alkohol und Zigaretten. Es kann

aber auch das Essen – nicht nur Süßigkeiten – oder das Nichtessen sein. Verhalten wie Spielsucht, Arbeitssucht, Sportsucht usw. dringen auch immer mehr ins Bewusstsein.

Sucht in der Arbeitswelt

Es ist bekannt, dass Suchtverhalten in der Gesellschaft grosses Leid und hohe Kosten verursacht. Dass auch die Fahrtauglichkeit infrage gestellt wird und der «Scheck» auf dem Spiel steht, wissen wir. Viele am Abhängigkeitssyndrom Leidende stehen aber mehr oder weniger unerkannt im Erwerbsleben. Da stellen sich einige Probleme: Grundsätzlich sind Arbeitnehmende verpflichtet, ihre Arbeit in einem arbeitsfähigen Zustand anzutreten und auszuführen. Dabei ist nicht die subjektive Wahrnehmung des Betroffenen massgebend. Denn gerade bei Arbeiten mit gefährlichen Maschinen und Geräten, beim professionellen Führen von Fahrzeugen oder beim Hantieren mit gefährlichen Substanzen braucht es klar eine objektive Arbeitstauglichkeit, sprich einen Substanzwert in der Toleranz bzw. Substanzfreiheit.

Verstösse gegen derartige Vorschriften stellen eine Verletzung der Sorgfalts- und Treuepflicht dar und können deshalb arbeitsrechtliche Konsequenzen, bis hin zur Entlassung, zur Folge haben.

Sucht ist eine Krankheit

Das Abhängigkeitssyndrom gilt als Krankheit. Entsprechend kommen bei Arbeitsausfällen auch die Regelungen über Krankheit und Unfall zum Tragen. Arbeitgeber, welche ihre Fürsorgepflicht gegenüber den Arbeitnehmenden in diesem Problemfeld ernst nehmen, haben Regelungen zur Prävention und zur Unterstützung von Behandlungsmassnahmen (z.B. bei Entwöhnungsbehandlung) getroffen.

Obwohl das Abhängigkeitssyndrom als Krankheit gilt, ist im Falle eines Unfalls, insbesondere bei gefährlichen Arbeiten, doch von einem mindestens anteiligen Selbstverschulden auszugehen. Entsprechend können Leistungen der Sozialversicherungen bzw. des Unfallversicherers gekürzt werden.

Wie kann Sucht vermieden werden?

Oft ist guter Rat teuer. Die Literatur ist umfangreich, institutionelle und ärztliche Hilfe greifbar. Ein respektvoller Umgang, Zukunftsperspektiven und ein erträgliches Mass an Stress wären für den Anfang sicher nicht zu verachten. Ausschliessen kann man ein Suchtgeschehen nie, aber durch einen verantwortungsvollen Umgang mit sich selber und möglichen Suchtmitteln kann man mindestens das Risiko minimieren.

Rechtsschutzteam SEV

www.sev-online.ch

Lucerne University of Applied Sciences and Arts

HOCHSCHULE LUZERN

Wirtschaft

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Vorbereitungskurs auf die Höhere Fachprüfung
dipl. Manager/in öffentlicher Verkehr

**Management-Ausbildung
im öffentlichen Verkehr**

Kursstart: 19. September 2014

Kursumfang: 16 Monate berufsbegleitend

Info-Veranstaltung: 27. Juni 2013, 18.15 Uhr
an der Hochschule Luzern – Rösslimatte 48

Weitere Informationen
www.hslu.ch/oevmanager

FH Zentralschweiz

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454 Auflage: 30 778 Ex. (Gesamtauflage 45 451 Ex.), WEMF-beglaubigt 21.11.2012

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, 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; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

Produktion: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen, www.solprint.ch, ein Unternehmen der AZ Medien AG

Die nächste Ausgabe von **kontakt.sev** erscheint am **20. Juni 2013**.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: **13. Juni 2013, 8 Uhr**;

Inserateschluss: **10. Juni 2013, 10 Uhr**.

Neu erschienen: Die Geschichte des SEV seit 1970 auf 144 Seiten

SEV – vom Verband zur Gewerkschaft

Buchpremiere am Kongress: Historiker Adrian Zimmermann präsentierte die Geschichte des SEV seit 1970. Das Buch ist ab sofort beim SEV erhältlich.

Der geistige Vater der SEV-Chronik ist Präsident Giorgio Tuti höchstpersönlich. «Es hat mich von Anfang an gestört, dass die Geschichte des SEV 1969 aufhört», hält er fest. Damals wurde zum 50-Jahr-Jubiläum ein Buch herausgegeben. Seither wurde die Geschichte nicht mehr aufgearbeitet, obwohl der SEV sehr stürmische Zeiten durchlebt hat. Der Historiker Adrian Zimmermann, selbst aktiver Gewerkschafter, erhielt den Auftrag, die Chronik nachzuführen. Von Anfang an war klar, dass nicht ein wissenschaftliches Werk entstehen sollte, sondern eine Art Lesebuch für alle Interessierten. Entsprechend war auch vorgegeben, dass das Werk reich illustriert sein sollte. Nun liegt das Buch vor. Es heisst «Der SEV in Bewegung: vom Verband zur Gewerk-

schaft». Vier Kapitel widmen sich je einem Jahrzehnt der Geschichte des SEV, wobei diese jeweils mit der politischen Situation der Schweiz allgemein und des öffentlichen Verkehrs speziell verknüpft ist.

Zimmermann hält in seinem Schlusswort fest: «Es ist offensichtlich, dass der SEV – wie alle Gewerkschaften – in den letzten 40 Jahren nicht von Sieg zu Sieg geeilt ist.» Aber: «Den gemeinsamen gewerkschaftlichen Kampf der Lohnabhängigen zu führen, ohne den Blick für die Besonderheiten des öffentlichen Verkehrs zu verlieren, das war, ist und bleibt die zentrale, vom SEV bisher gut bewältigte Herausforderung.»

Den Text von Adrian Zimmermann haben Serge Anet in Französisch und Marco Gehring in Italienisch übersetzt, mit Unterstützung des SEV-Übersetzungsdienstes; textlich hat die Redaktion von *kontakt.sev* den Autor begleitet. Für Gestaltung und Druck des Werks zeichnet Stämpfli Publikationen in Bern verantwortlich. Das Buch kann ausschliesslich direkt beim SEV gekauft werden. *pmo*



Schön anzusehen und flüssig zu lesen: die SEV-Chronik 1970 bis 2010.

INFO

SEV-Chronik bestellen: schriftlich oder direkt im Internet

Die SEV-Chronik kann zum Preis von 35 Franken pro Exemplar* direkt beim SEV bezogen werden. Am einfachsten geht dies übers Internet:

www.sev-online.ch/de/shop führt direkt in den entsprechenden Bereich. Bestellung per Postkarte oder Brief an SEV, Shop, Postfach,

3000 Bern 6. Unbedingt Anzahl und gewünschte Sprache angeben; Absender nicht vergessen! * Versandkosten bei einem einzelnen Buch 5 Franken.

Photomystère: Wo ist das?



Das Bild in der letzten Ausgabe von *kontakt.sev* zeigte Bahnschienen in Luzern, die zu einer Verladebrücke für die sogenannte Trajektschiffahrt führten. Weiteres Foto unter www.sev-online.ch. Auf dem Vierwaldstättersee waren zwischen 1890 und 1920 zwei Bahnfähren in Betrieb, die je bis zu sechs Güterwagen zu Schiffstationen bringen konnten, wo die Wagen (auf dem Schiff) entladen und/oder beladen wurden. So sparte man sich einen Umlad.

40 Franken in Reka-Checks gewonnen hat **Raphael Wäfler**, wohnhaft in Sarnen, Mitglied der Sektion VPT Zentralbahn.

Diesmal lautet unsere Frage: «Wo ist das?» Der Preis wird unter allen richtigen Antworten verlost. Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Lö-

sung erscheinen in der nächsten Nummer. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte: Schreiben Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken Sie sie bis Mittwoch, 12. Juni 2013, an: SEV Photomystère Postfach 3000 Bern 6

Per E-Mail: Schicken Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse per E-Mail an mystere@sev-online.ch

Im Internet: Unter www.sev-online.ch klicken Sie auf die Box Photomystère rechts unterhalb der Agenda und füllen danach alle Felder aus.