

AHV stärken statt abbauen!

Die Gewerkschaften wenden sich scharf gegen die Reformpläne des Bundesrates im Bereich der Altersversorgung.

Seite 5

Marco Borradori

Der ehemalige Verkehrsdirektor der Lega dei Ticinesi hält Rückschau.

Seiten 6 und 7



Täter brauchte Nachhilfe

Ein Zugbegleiter wurde tödlich angegriffen. Bis er die ihm zugesprochene Entschädigung erhielt, verstrich allerdings viel Zeit.

Seite 19

Jubiläum in schwieriger Lage

BLS feiert 100. Geburtstag

18 000 Besucher/innen strömten am letzten Wochenende ans grosse BLS-Eisenbahnfest in Frutigen, darunter Bundesrätin Doris Leuthard. Das Südrampenfest folgt Anfang September.

Ein offizieller Festakt, historisches und modernes Rollmaterial, Ausstellungen, Führungen, Demonstrationen (von Gleisbauern, Zugsreinigern usw.) und nostalgische Fahrten auf der Bergstrecke spannten den Bogen vom Bau der zweiten Alpentransversale durch unser Land

bis zu jüngsten Innovationen: S-Bahn Bern (Nr. 2 in der Schweiz!), Flügelkonzept Lötschberg/Simmental, Jumbo-Wagen... Überschattet wird das Jubiläum von Sparprogrammen und Entlassungen.

Mehr zur BLS auf den Seiten 5 und 8 – 12



Frutigen, 28. Juni 1913: Eröffnungszug mit Be 5/7. Von Anfang an auf elektrische Traction zu setzen war eine Pioniertat der BLS.

SEV ruft Schiedsgericht an

Die Verhandlungsgemeinschaft der Gewerkschaften ist nicht zufrieden mit der Auslegung der SBB des sogenannten «Beschlusses 25» im Rahmen der GAV-Verhandlungen Ende 2010. Nachdem eine versuchte Einigung mit der SBB nicht zum Erfolg führte, hat der SEV jetzt das GAV-Schiedsgericht ersucht, sich der Sache anzunehmen. Es geht um die Frage, welche «Triebfahrzeugführenden» unter die Lokführerlohnkurve fallen.

Fokus Seite 20

öV-Initiative zugunsten Gegenvorschlag zurückgezogen

Wichtig ist der Fortschritt

An einer Medienkonferenz hat das Komitee der Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» bekannt gegeben, dass die Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» zurückgezogen wird. Nach der Verabschiedung der Fabi-Vorlage, des direkten Gegenvorschlags zur Initiative, durch die eidgenössischen Räte ist es wichtig, dass die Förderung und die gesicherte Finanzierung des öffentlichen

Verkehrs in der Bundesverfassung verankert wird.

Dafür ist allerdings noch eine Mehrheit von Volk und Ständen in der Volksabstimmung nötig. Der SEV wird sich im Interesse seiner Mitglieder an der Abstimmungskampagne beteiligen. Der Termin des Urnengangs stand bei Redaktionsschluss noch nicht fest.

Seite 5

ZUR SACHE

Die erste Massenentlassung von Lokpersonal ist Realität – weil die BLS den Güterverkehrsauftrag der Deutschen Bahn am Gotthard an die SBB verloren hat. Davor hat der SEV gewarnt und dafür musste er nun einen Sozialplan aushandeln. Ist das nun der «Innovationsschub», den BLS-CEO Bernard Guillelmon vor

«Böse SBB? Böse Konkurrenz?»

Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

einigen Jahren noch als Folge des liberalisierten Güterverkehrs geortet hatte?

Die Spatzen pfeifen es von den Dächern und CEO Guillelmon sagt es bei jeder Gelegenheit: die grosse SBB ist ihm ein Dorn im Auge. Deren Gewinne im Fernverkehr im Besonderen, die er gerne umverteilt hätte, und nun auch deren Mehrverkehre im Güterverkehr. Eine Wettbewerbskommission für den öffentlichen Verkehr solls richten.

Dass dies die Probleme löst, ist zu bezweifeln. Den Opfern des liberalisierten Güterverkehrs hätte die alte Forderung des SEV nach mehr und engerer Kooperation – oder gar ein Zusammengehen der beiden Schweizer Güterbahnen – jedenfalls eher geholfen. Aber die beiden wollten eben lieber gerne selber gross sein.

Im Nachhinein darf man gescheitert werden. Das ist sicher besser, als ständig Giftpfäle in die falsche Richtung loszuschicken.

Parlament sagt Ja zu Sozialplanpflicht

Im Gegenzug zur arbeitsrechtlichen Erleichterung von Unternehmenssanierungen hat auch der Nationalrat einer Sozialplanpflicht für Unternehmen ab 250 Angestellten zugestimmt. «Werden über 30 Angestellte entlassen, so muss ein Sozialplan verhandelt werden», erklärt SEV-Gewerkschaftssekretär und Nationalrat Philipp Hadorn. «Können sich Arbeitgeber und Gewerkschaften nicht einigen, rufen sie ein Schiedsgericht an. Das dürfte zu besseren Sozialplänen führen. Das private Arbeitsrecht schrieb bisher keine Sozialpläne vor. Diese bringen für die Entlassenen wenigstens eine Abfederung.»

«Perronbillet» im SBB-Fernverkehr

Der SEV begrüsst die Einführung des Billettkaufs vor der Zugsabfahrt, bedauert aber, dass die SBB nicht früher auf die Warnungen des betroffenen Personals gehört hat. Denn so hätte sie sich einen grossen Imageschaden ersparen können. Mit der Einführung der Billettpflicht vor anderthalb Jahren wollte die SBB erreichen, dass alle Reisenden ihr Billett vor der Zugsabfahrt kaufen. Alle anderen sollten gleich – streng – behandelt werden. Weil sich gutwillige Reisende wie Verbrecher behandelt fühlten, hagelte es seither Beschwerden.

Inzwischen hat die SBB dem Zugpersonal mehr Spielraum zugestanden, wie dieses es von Anfang an wünschte. «Das Zugpersonal ist gut geschult und fähig zu beurteilen, ob jemand gutwillig ist», sagt SEV-Vizepräsident Manuel Avallone. Aber erst jetzt kommt der wesentliche Schritt zur Lösung des Problems: Reisende können vor der Zugsabfahrt beim Zugpersonal melden, dass sie keinen Fahrtausweis haben, und werden so wieder wie Kunden und nicht wie Betrüger behandelt. «Damit können wir unseren Beruf wieder so ausüben, wie wir ihn uns vorstellen», sagt Andreas Menet, Zentralpräsident ZPV.

Juni-Sitzung des Vorstands SEV

Pensionskassenthemen

Die Demonstration vom 21. September, die Wahl des Stiftungsrats der Pensionskasse SBB, die eigene Pensionskassen des SEV: Pensionsthemen dominieren die Vorstandssitzung.

Sichere und verlässliche Renten zu verteidigen, das ist ein zentrales Anliegen des SEV an der grossen nationalen Kundgebung vom 21. September in Bern. «Wir wollen dort ein klares Zeichen setzen, dass Wackelrenten nicht infrage kommen für Leute, die ihr Leben lang für ihren Lohn geschuftet haben», stellte Präsident Giorgio Tuti klar.



Alle nach Bern am 21. September!

Der SEV wird sich auf der Schützenmatte besammeln und die Zeit bis zum Demonstrationzug nutzen, um seine Kernaussagen unter die Leute zu bringen, die dort versammelt sind. Der Vertreter des Unterverbands der Pensionierten sicherte die volle Unterstützung zu. Ein regelmässiges Einkommen im Alter sei das Mindeste, was man als Pensionierte erwarten dürfe.

Weitere Redner unterstützten den Aufruf zur Kundgebung.

Sie betonten, es sei wichtig, dass der SEV an diesem Anlass die besondere Situation des Personals des öffentlichen Verkehrs insbesondere in den Fragen der Altersvorsorge herausstreiche.

Wechsel im Stiftungsrat der Pensionskasse SBB

Der Stiftungsrat der Pensionskasse SBB besteht aus 12 Mitgliedern, wovon die Hälfte mit Vertreterinnen und Vertretern der Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu besetzen sind; die andere Hälfte steht dem Arbeitgeber zu. Von den sechs Sitzen der Personalvertretung kann der SEV weiterhin vier bestellen. Von den Bisherigen stellt sich Vincent Brodard nicht

mehr zur Wahl; soeben hat zudem der Wechsel von Erwin Schwarb (ex SEV-Versicherungen) zu Aroldo Cambi (Finanzchef SEV) stattgefunden.

Der SEV hat nun für seine Delegation in der Arbeitnehmervertretung die Bisherigen Brigitte Aegerter (Unterverband VPV), Werner Amrein (Unterverband SBV) und Aroldo Cambi sowie neu Gewerkschaftssekretär René Windlin nominiert.

Aufgrund einer Änderung des Wahlverfahrens mussten zudem auch vier Ersatzleute nominiert werden; es sind dies Andreas Menet (ZPV), Markus Rügsegger (VPV), Sia Lim (stellvertretende Finanzverwalterin SEV) und Franziska Schneider (Gewerkschaftssekretärin SEV).

Der Unterverband der Pensionierten (PV) vertritt weiterhin die Meinung, dass eine Vertretung der Rentnerinnen und Rentner im Stiftungsrat nötig wäre, was das bestehende Wahlreglement der Pensionskasse jedoch nicht vorsieht.

Vernehmlassung zur Zukunft des Schienengüterverkehrs: SEV-Standpunkt und Motion

«Für Güter die Bahn» muss auch im Inland gelten

«Ungenügend!» sagt der SEV zum Bericht des Bundesrats, der zur Förderung des Schienengüterverkehrs führen sollte, und verlangt in seiner Vernehmlassungsantwort Verlagerungsziele sowie die Beibehaltung des Güterverkehrs als Kernaufgabe der Bahn. Und Philipp Hadorn, Nationalrat und SEV-Gewerkschaftssekretär, fordert in einer Motion «konkrete, realistische und praxistaugliche Szenarien» für einen Güterverkehr mit Zukunft.

Rund zweieinhalb Jahre liess der Bundesrat verstreichen, bis er zur Motion «Zukunft des Schienenverkehrs in der Fläche» der zuständigen Kommission des Ständerates seinen Bericht vorlegte. Die Hauptkritikpunkte des SEV zur bundesrätlichen Vorlage sind:

■ rein marktwirtschaftlich ausgerichtet,

■ Fehlen einer Verlagerungsvariante und

■ Wegfall des Güterverkehrs als Kernaufgabe der Bahn.

Die laufende Vernehmlassung bietet nun Gelegenheit zur Reaktion. Der SEV nutzt diese und fordert Korrekturen: Auch der Güterverkehr in der Fläche benötigt ein definiertes Verlagerungsziel sowie Rahmen- und

Förderungsmittel mit entsprechenden Leistungsvereinbarungen, damit die Verlagerung auch erreicht werden kann.

Mit der Motion 13.3586 verlangt Philipp Hadorn als Nationalrat, dass in die bevorstehende Revision des Gütertransportgesetzes folgende Anliegen aufgenommen werden:

■ eine Transportpflicht für Güterverkehr auf der Schiene;

■ mögliche Ziele für die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene;

■ konkrete Instrumente zur Vergrösserung des Schienenanteils am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs;

■ konkrete Massnahmen und allenfalls eine zusätzliche Kreditvorlage, damit die Leistungserbringer mit neuen Rahmen-

bedingungen kostendeckend zusätzlichen Verkehr auf der Schiene abwickeln können.

Auch der SEV-Vorstand unterstützt diese Stossrichtung für die Vernehmlassung: Der Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs muss effektiv vergrössert werden. Dies ist im Interesse des Allgemeinwohls, dient es doch der Sicherheit im Gefahrguttransport, der Abwendung eines Versorgungs- und Verkehrskollapses auf Strasse und Schiene, der schonenden Nutzung unserer Umweltressourcen sowie der überfälligen Sicherung von Arbeitsplätzen, die seit Jahren gefährdet sind.

Philipp Hadorn, SEV-Gewerkschaftssekretär und Nationalrat

im Zentrum

Der PV lässt nun diese Frage von der Stiftungsaufsicht des Kantons Bern prüfen.

Primatwechsel im SEV

Der Vorstand hatte sich auch mit der SEV-eigenen Pensionskasse zu befassen, in der das Gewerkschaftspersonal versichert ist. Aufgrund der Altersentwicklung und der Situation an den Finanzmärkten hat der Stiftungsrat den Wechsel vom Leistungsprimat ins Beitragsprimat beschlossen.

Der externe Pensionskassenexperte Martin Schnider erläuterte dem Vorstand die Ausgangslage: Die Weiterführung des Leistungsprimats hätte insbesondere bei anziehender Teuerung zu massiven Kostensteigerungen zulasten der SEV-Rechnung geführt. Der Vorstand hat diesem Schritt zugestimmt und die bereits zurückgestellten Arbeitgeberreserven freigegeben, um die Folgen des Primatwechsels fürs Personal auszugleichen.

Peter Moor

INFO

Vorstand SEV in Kürze

Der Vorstand zog eine kurze Bilanz über den **Kongress vom 23. und 24. Mai** in Bern. Die Rückmeldungen waren weitestgehend positiv; der Kongress wurde als abwechslungsreich und lebendig wahrgenommen. Einziger Kritikpunkt war die sehr bescheidene Resonanz in den Medien.

Der nächste SEV-Kongress findet am **Donnerstag, 28. Mai 2015** statt. Turnusgemäss dauert er nur einen Tag. Am Vortag sind traditionellerweise die Delegiertenversammlungen der Unterverbände angesetzt. Im Zwischenjahr 2014 finden diese (mit wenigen Ausnahmen) am 22. Mai statt. Die Vorstandssitzungen sind neu nicht mehr

am letzten Freitag des Monats terminiert, sondern in der Monatsmitte, um weniger Terminkollisionen zu erzeugen.

Das **Interne Kontrollsystem IKS** des SEV ist installiert; es benennt mögliche Risiken sowohl der finanziellen als auch der gewerkschaftlichen und technischen Kernprozesse und die vorsorglichen Massnahmen, die der SEV dagegen ergreift.

Die **Personalleiterin** Ursula Lüthi hat gekündigt; sie stellt sich nach über zwei Jahrzehnten beim SEV nochmals einer neuen Herausforderung. Ihre Stelle ist zur Neubesetzung ausgeschrieben.

MEINE MEINUNG

Gewerkschaften: eine Erfolgsstory

Lehrer: «Eine Ameise kann Holzstücke tragen, die fünfzigmal schwerer sind als sie selbst. Was lässt sich daraus schliessen?» Schüler: «Dass Ameisen keine Gewerkschaft haben.»

Ich bin, das nebenbei, seit 1944 Mitglied des SEV. Geworben hat mich mein damaliger Chef, der Stationsvorstand in Riedwil-Seeberg. Er hatte mir das Beitrittsformular aufs Pult gelegt: «Da, unterschreib, wir sind alle im SEV!» Ich will mir gar nicht vorstellen, wie unsere Schweiz ohne Gewerkschaften aussehen würde. So gesehen ist die Parabel mit den Ameisen eine brauchbare Illustration. Sie ruft mir den 7. März 2008 in Erinnerung. Damals passierte Ungewöhnliches:

SBB-Cargo-Chef Nicolas Perrin verkündete in der Halle das Aus für das Industriewerk Bellinzona. Der Lokomotivunterhalt werde nach Yverdon verlegt und das IW zur Privatisierung freigegeben. Lange durfte Perrin diesen Plan nicht erklären. Die Geduld der Belegschaft schlug schnell in Wut um. Der Chef musste das Feld räumen. Die Kollegen waren nicht bereit, das Diktat hinzunehmen. Ihre Antwort lautete: Streik. Der damalige Verkehrsminister Moritz Leuenberger schaltete sich ein. Im Einvernehmen mit der SBB-Führung verkündete er den vorbehaltlosen Rückzug der Abbaupläne. Am 9. April wurde der Streik beendet.

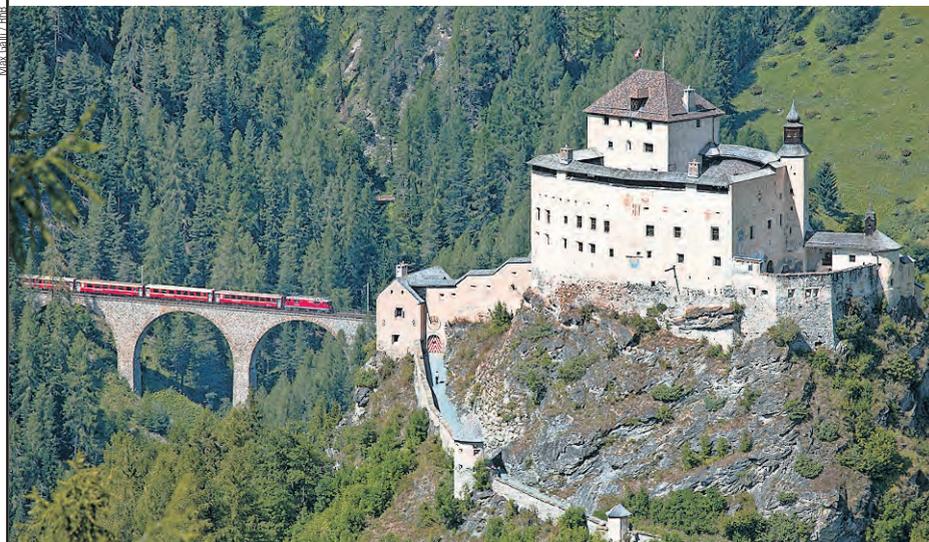
Die SBB-Verantwortlichen wissen heute, was sie dem Streik zu verdanken haben. In der «Basler Zeitung» lese ich dazu: «Neu soll im IW Bellinzona der Unterhalt der Instandhaltungsflotte des Gotthard-Basistunnels gemacht werden. Auch ein Teil der Triebwagen im Regionalverkehr Süd soll in Bellinzona gewartet werden.» Das ist Arbeit für fast 500 Leute.

Der Streik ist für beide Seiten eine Erfolgsstory, für die Arbeitenden wie für das Unternehmen. Für die IW-Arbeitnehmenden sowieso. Aber eben auch für die SBB. Ihr Glück ist es, dass die Belegschaft ihren Fehlentscheid von 2008 nicht einfach hingenommen, sondern in sein Gegenteil bestreift hat. Dazu passt ein Zitat aus Deutschlands bedeutendster Wochenzeitung «Die Zeit»:

«Wer sich in einer Gewerkschaft organisiert, ruft nicht einfach nach dem Staat. Er nimmt seine Interessen gemeinsam mit den anderen selbst in die Hand. Das ist eine ziemlich kluge Strategie.» Müssen doch auch die SBB-Oberen zugeben. Stimmt, oder etwa nicht?

Helmut Hubacher

Bild der Woche



Nicht nur die BLS feierte letztes Wochenende ihr 100-jähriges Bestehen, auch die RhB zelebrierte den 100. Geburtstag der Linie Bever–Scuol-Tarasp mit der «rollenden Konzertbühne», Loksimulator, Jubiläumsparade, Erlebniszügen. 1913 begann auch der elektrische Betrieb der RhB. Ausserdem fand vor genau 125 Jahren der erste Spatenstich für die Prättigau-Bahn statt, vor 110 Jahren nahm die Albula-Bahn den Betrieb auf und vor fünf Jahren, am 7. Juli 2008, wurden Teile der Bahn auf die Unesco-Welterbe-Liste gesetzt. Unser Bild zeigt im Vordergrund Schloss Tarasp und im Hintergrund die Bahn auf dem Weg nach Scuol.

SOB SÜDOSTBAHN

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

Für die Betriebszentrale in Herisau suchen wir per sofort eine/n

Disponent/in Verkehr

Ihre Tätigkeiten:

- Disposition des Lok-/Zugpersonal und der Fahrzeugflotte
- Tägliche Abrechnung des Lok-/ Zugpersonals und der Fahrzeugflotte
- Bearbeitung der Absenzen
- Platzbewirtschaftung der Gruppenreisenden (PLABE)
- Störungsbearbeitung Verkehr
- Übernahme von Ressortarbeiten

Ihr Profil:

- Ausgewiesene Erfahrung im Bereich Disposition oder Planung
- Vertiefte Kenntnisse öV- Umfeld von Vorteil
- Sichere Anwendung in MS-Office
- Lösungsorientiertes Arbeiten und vernetztes Denken
- Ausgeprägte Belastbarkeit und Konfliktfähigkeit
- Freude an der täglichen Zusammenarbeit mit Menschen
- Teamfähigkeit, Diskretion, Organisationstalent
- Bereitschaft für unregelmässige Arbeitszeiten

Auskünfte erteilt Ihnen gerne Frau Monika Pabón, Leiterin Disposition, Tel. 071/ 353 36 45.

Wir bieten Ihnen attraktive Arbeitsbedingungen in einem abwechslungsreichen und spannenden Tätigkeitsbereich sowie interessante Entwicklungsmöglichkeiten. Wenn Sie sich angesprochen fühlen und gerne in einem dynamischen Unternehmen arbeiten, freuen wir uns auf Ihre aussagekräftige Bewerbung, bevorzugt per Email an bewerbung@sob.ch.

Schweizerische Südostbahn AG

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

Bildungstagung

WissenMachtGlück

Freitag, 22. November 2013, 9:00, Hotel Bern in Bern

Die Gewerkschaftsarbeit und das Streben nach Glück hängen unmittelbar zusammen. Schon in der Arbeiterinnenbewegung des 19. Jahrhunderts lautete der Aufruf «Vorwärts zu Freiheit und Glück!». Glück ist also nichts, was einfach vom Himmel fällt, wir müssen schon ein bisschen nachhelfen.

Hauptreferat (mit Simultanübersetzung)

«Vorwärts zu Freiheit und Glück»

Referentin: Sylvia Honsberg, Bundesfrauensekretärin der Industriegewerkschaft Bauen-Agrar-Umwelt Deutschland

Ateliers: Sozialversicherungen, Arbeit und Einkommen, Quoten

Anmeldungen werden ab sofort entgegengenommen an
031 357 57 57, jris.piazzoli@sev-online.ch.

Weitere Informationen unter:
www.sev-online.ch

Jetzt
anmelden!

Der Anlass wird organisiert und finanziert durch:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato



Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV ist national tätig und hat rund 45000 Mitglieder. Wir suchen per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

Personalleiter/in 80% im SEV-Zentralsekretariat Bern.

Als Personalleiter/in sind Sie Ansprechperson in allen personalrelevanten Fragen und Geschäften. Diese verhandeln bzw. vertreten Sie auch gegenüber der Geschäftsleitung. Sie entwickeln Arbeits- und Führungsinstrumente und sind verantwortlich für die Personalentwicklung und -planung. Ihnen obliegt die personelle Führung der Mitarbeitenden der Abteilung Administration.

Als Personalleiter/in sind Sie zugleich verantwortlich für sämtliche Aufgaben des Personaldienstes von der Rekrutierung über die Begleitung und Betreuung der Mitarbeitenden bis hin zum Austritt. Gemeinsam mit der Leiterin Rechnungswesen wickeln Sie die Lohnadministration ab und wirken bei der Schnittstelle zur eigenen Pensionskasse mit. Verschiedene zusätzliche Aufgaben – auch ausserhalb der Personalverantwortung – runden das Stellenprofil ab.

Für die Erfüllung dieser anspruchsvollen Kaderposition verfügen Sie nebst einer fundierten kaufmännischen Ausbildung über eine Weiterbildung im HR-Bereich. Sie bringen mehrjährige Erfahrung, stilsicheres Deutsch und sehr gute mündliche Kenntnisse in Französisch mit. Eine hohe Sozialkompetenz und Leistungsbereitschaft setzen wir ebenfalls voraus. Sie arbeiten proaktiv, selbstständig und zielorientiert. Sie sind vernetzt denkend, belastbar und durchsetzungsfähig. Wir erwarten zudem, dass Sie sich mit einem gewerkschaftlichen Umfeld sehr gut identifizieren können.

Engagierten Persönlichkeiten bieten wir ein spannendes Arbeitsumfeld und fortschrittliche Arbeitsbedingungen.

Sind Sie interessiert? Herr Aroldo Cambi, Finanzverwalter SEV, nimmt gerne Ihre vollständige schriftliche Bewerbung bis am 17. Juli 2013 entgegen.

SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, aroldo.cambi@sev-online.ch,
Tel. 031 357 57 17 oder 079 734 84 15

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

Unternehmensgeschichte in Bildern

Bergpioniere

Zu einem Unternehmensjubiläum gehört eine Festschrift. Das ist auch bei der BLS nicht anders.

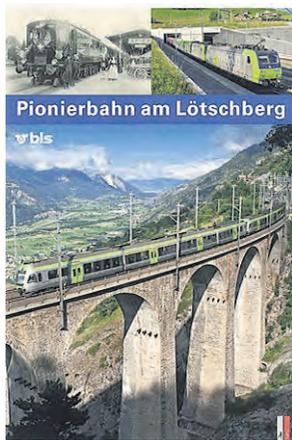
Herausgekommen ist recht eigentlich ein grossformatiges «Bilderbuch». Die Unternehmensgeschichte und die vielfältigen politischen Überlegungen, die vor, während und nach dem Bau angestellt wurden, nehmen nur sehr wenig Raum ein, ebenso die Personen, die die Bahn gebaut haben und seit hundert Jahren betreiben.

Dafür wartet das Buch mit einem reichen Schatz an Bildern auf, zum grossen Teil historische Bilder vom Bau, von den Kunstbauten und von den zum Betrieb notwendigen technischen Innovationen im Rollmaterialbereich. Neues Bildmaterial zeigt die BLS von heute in ihrer einmaligen Landschaft. Das Buch beschränkt sich dabei weitgehend auf die sogenannte «Stammstrecke» von

1913. Die in den letzten Jahren erfolgte Entwicklung (Fusionen, Abtretung des Fernverkehrs und Verkehrspolitik) kommen im Bildband allerdings nur marginal vor.

pan.

Kilian T. Elsasser u. a.: *Pionierbahn am Lötschberg, 100 Jahre Lötschbergbahn; Fotos: Christof Sonderegger, BLS-Archiv u. a.; 224 Seiten, 365 Abb. zwei- und vierfarbig; 24x30 cm, Hardcover mit Schutzumschlag; CHF 88.-.*



öV-Initiative zurückgezogen

Fabi: gültige Alternative

Das Komitee der Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» zieht sein Volksbegehren zugunsten des direkten Gegenvorschlags «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (Fabi) zurück.

Damit will das Komitee dazu beitragen, die künftige Finanzierung des öffentlichen Verkehrs dauerhaft zu sichern. Es anerkennt zudem, dass mit Fabi ein Gegenvorschlag auf dem Tisch liegt, welcher ebenso viele Gelder für den öffentlichen Verkehr generiert wie die Initiative.

Die Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» sei der Motor für die Fabi-Vorlage gewesen, sagte VCS-Zentralpräsidentin **Evi Allemann** dazu. «Sie veranlasste den Bundesrat, einen direkten Gegenvorschlag auszuarbeiten.»

Das Hauptziel der Initiative sei es gewesen, die künftige Finan-

zierung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu sichern, begründete **Roger Nordmann**, Präsident der Allianz für den öffentlichen Verkehr, den Rückzug. Fabi komme diesem Ziel nach und erfülle ökologische Forderungen. So werde der Pendlerabzug in der Steuererklärung auf 3000 Franken begrenzt und die Weiterverwendung von LSVA-Geldern für den Bahnausbau gesichert.

Parlament stellte sich hinter die Angestellten des öV

Mit der Verabschiedung von Fabi habe sich das Parlament auch hinter die Tausenden von Angestellten im öffentlichen Verkehr gestellt, welche tagtäglich

einen wichtigen Service public leisteten, hob **Giorgio Tuti**, Präsident SEV und Vizepräsident der Allianz für den öffentlichen Verkehr, hervor. Vom Ausbau des öffentlichen Verkehrs profitierten aber auch die Arbeitgebenden: Ein gutes Bahnnetz sei ein wichtiger Standortfaktor und generiere eine beachtliche Wertschöpfung.

Auch nach Fabi stünden grosse Herausforderungen an, betonte **Regula Rytz**, Co-Präsidentin der Grünen. Die ökologischen Kräfte im Land stünden in der Pflicht, sich gegen einen übermässigen Ausbau des Strassennetzes, wie insbesondere die zweite Strassenröhre am Gotthard, zu engagieren. **VCS**



Freude an Fabi: Regula Rytz, Giorgio Tuti, Evi Allemann (v. l. n. r.)

Neuer Rentenklau geplant – AHV darf nicht geschwächt werden

Dieser Lösungsansatz ist nicht seriös

Es ist richtig, mit einer ganzheitlichen Sicht an die Reform der Altersrente heranzugehen. Aber was der Bundesrat vorgeschlägt, ist falsch.

Der Bundesrat schlägt mit der Senkung des Umwandlungssatzes von 6,8 auf 6 Prozent die grösste Rentensenkung aller Zeiten vor. Über 12 Prozent würden die Renten sinken. Die Senkung würde doppelt so hoch ausfallen wie der Rentenklau, den das Stimmmolk 2010 mit einer Dreiviertelmehrheit abschmettete. Diese krasse Senkung des Mindestumwandlungssatzes kann der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) nicht akzeptieren. Er

wird sie bekämpfen. Sie ist nicht zwingend. Sie stützt sich auf das derzeitige Tiefzinsniveau. So tiefe Zinse und Renditen sind jedoch nicht in Stein gemeisselt. Eine Rentenreform einzig auf ein Tiefzinsszenario zu stützen, ist nicht seriös.

Die erste statt die zweite Säule fördern

Zwar will der Bundesrat die Rentenkürzung abfedern. Doch eine Erhöhung der Sparbeiträge (durch längere Beitragszeiten etc.) würde die zweite Säule, die den Unwägbarkeiten der Finanzmärkte ausgesetzt ist, weiter aufblasen. Jährlich rund 3,7 Milliarden Franken müssten zusätzlich in die Pensionskassen fliessen. Das würde die Erwerbstätigen mit klei-

nen und mittleren Einkommen sehr viel Geld kosten. Statt die teure und für tiefe Einkommen wenig attraktive zweite Säule weiter aufzublasen, sollten die Leistungen der AHV verbessert werden, so wie es die Volksinitiative AHVplus verlangt.

Bund muss weiterhin zur Finanzierung beitragen

Nicht akzeptabel sind die Pläne des Bundesrats, sich bei der Finanzierung der AHV aus der Verantwortung zu stehlen. Würde der Bundesbeitrag an die AHV künftig zur Hälfte an die Mehrwertsteuer gekoppelt, würden der AHV bis im Jahr 2030 jährlich mindestens 550 Millionen Franken entgehen. Um Rentenkürzungen zu vermeiden, müsste deswegen bei-

spielsweise die Mehrwertsteuer erhöht werden. Diese Abwälzung der Finanzierung lehnt der SGB kategorisch ab.

Kein höheres Rentenalter – für Frauen und Männer

Der SGB lehnt auch die Anhebung des Frauenrentenalters auf 65 ab. Dies ist eine einseitige und ungerechte Abbaumassnahme. Denn Frauen haben heute wegen Erwerbsunterbrüchen und tieferen Löhnen deutlich tiefere Altersrenten als Männer. Mit der Erhöhung des Rentenalters würde sich die materielle Ungleichbehandlung der Frauen gegenüber den Männern noch verschärfen. Gleichzeitig warnt der SGB davor, das ordentliche Rentenalter 64/65 aufzugeben

und durch ein Referenzalter zu ersetzen. Dies ist ein erster Schritt in Richtung höheres Rentenalter für alle.

Richtiger Ansatz, aber falsche Akzente

Der SGB begrüsst, dass der Bundesrat die Reform der Altersvorsorge gesamtheitlich vorantreibt. Insgesamt setzt der Bundesrat aber falsche Akzente, denn die Vorschläge führen zu einer unerwünschten Aufblähung der zweiten Säule und einer Schwächung der AHV. Eine Absage erteilt der SGB auch allen Versuchen, einzelne Reformschritte herauszulösen oder verschiedene Gesetzespakete zu staffeln. Dieses Vorgehen ist zum Scheitern verurteilt. **SGB**

Begegnung mit dem neuen Stadtpräsidenten von Lugano



Stadtpräsident Marco Borradori bereitet eine Sitzung des Stadtrats vor.

Vom Porsche zur Tilo

Nach 18 Jahren als Vorsteher der Territoriumsdirection des Kantons Tessin wurde Marco Borradori als Stadtpräsident von Lugano gewählt. Die 18 Jahre waren für den öffentlichen Verkehr im Tessin eine Umbruchzeit, und er wurde von Borradori gefördert – oft gegen den Widerstand seiner eigenen Partei.

■ **kontakt.sev:** Marco Borradori, in Ihrer Zeit als Vorsteher der Direktion für Umwelt, Raumplanung, Bauten und Verkehr hat sich der öffentliche Verkehr (öV) im Tessin stark weiterentwickelt ...

Marco Borradori: Zweifellos. Als ich Staatsrat wurde, befand sich das kantonale Gesetz über den öV, das im Dezember 1994 angenommen wurde, in der ersten Umsetzungsphase, und es gelang mir zusammen mit den Mitarbeitenden der Sektion Mobilität, einen langfristigen Diskurs zu etablieren. 1996 bezahlte der Kanton Tessin den öV-Unternehmungen Abgeltungen im Umfang von

5 bis 6 Millionen Franken. Dieser Betrag hat sich in den letzten Jahren mehr als verzehnfacht. Dank ausgezeichneter Teamarbeit und klarer Planung ist es uns also gelungen, die Botschaft rüberzubringen, dass der öV und die regionalen Verkehrspläne wichtig sind.

■ **Dabei hat Sie aber Ihre Partei, die Lega dei Ticinesi, keineswegs immer unterstützt.**

Vor allem zu Beginn war es in der Tat schwierig, doch hat sich das später geändert. Ich weiss, dass gewisse parteiinterne Mechanismen von aussen schwer verständlich sein können, doch kann ich sagen, dass ich dank Erklärungen und Begründungen für meine Entscheidungen einen gewissen Konsens erreichen konnte, trotz gewisser lautstarker Erklärungen und ironischer Definitionen der Lega, wie «Schlumpfbähnchen» für die Bahn Lugano–Ponte Tresa. Ich kann sagen, dass ich mir immer gewisse Freiheiten herausnahm, auch wenn dann die Lega-Fraktion im Grossen Rat die Kreditanträge meiner Direktion nicht unterstützte.

■ **Meinungsverschiedenheiten gibt es aber nach wie vor, wenn man etwa an die Volksinitiative für eine Tunnelumfahrung des unteren Malcantone denkt, welche die Lega gegen «Ihren» Verkehrsplan und gegen Ihre Meinung lancierte.**

Ich habe stets daran erinnert, dass die Suche nach einer Einigung über den regionalen Verkehrsplan für die Gegend des unteren Malcantone immense Anstrengungen gekostet hat

und dass die Bundessubventionen entfallen könnten, falls die vereinbarte Lösung in der Volksabstimmung abgelehnt würde.

■ **Um unter solchen Bedingungen die Botschaft des öV-Ausbaus erfolgreich zu vermitteln, braucht es eine gehörige Portion persönlicher Überzeugungskraft. Da haben Sie seit der Zeit, als Sie mit dem Porsche nach Bellinzona fuhren, eine schöne Entwicklung durchgemacht.**

1995 hatte ich bestimmt noch ein wenig mehr Mühe, gewisse Auffassungen in Sachen Ökologie und Umwelt zu verstehen und mir zu Eigen zu machen, auch weil ich mich nie wirklich mit diesen Problematiken auseinandergesetzt hatte. In meiner ehemaligen Direktion gibt es unterschiedliche Bereiche wie jenen der Umwelt oder jenen der Bauten und dazwischen die Raumplanung, die die verschiedenen Ansprüche wie ein Scharnier verbindet. In diesen Jahren haben sich in mir zwei Überzeugungen entwickelt: Erstens das Bewusstsein, dass wir die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs der letzten Jahre nicht einfach weiter akzeptieren und

verkräften können und dass wir deshalb den öV ausbauen müssen, wobei dies zurzeit aus finanziellen Gründen nur

«Wir können die Zunahme des motorisierten Individualverkehrs der letzten Jahre nicht einfach weiter akzeptieren und verkräften.»

begrenzt möglich ist. Zweitens das Bewusstsein, dass es ein ausgeglichenes Wachstum braucht, das alle Sensibilitäten berücksichtigt, samt der Ansprüche der Automobilist/innen. Man muss also zwischen den verschiedenen Ansprüchen vermitteln mit dem Ziel, die Lebensqualität für alle zu verbessern.

■ **Die Finanzknappheit beginnt weh zu tun. Letztes Jahr hat der Kanton die Abgeltungen für Verkehrsunternehmen, die seit Jahren einer eisernen Finanzkontrolle unterliegen, um 1,8% gekürzt. Weitere Einsparungen zeichnen sich ab. Geht man da nicht zu weit?**

Es ist eine wirklich schwierige Situation, da wir mit den Unternehmungen sehr gut zusammengearbeitet haben, in einem Klima des Respekts und der Anerkennung der gegenseitigen Erwartungen. Andererseits konnte ich als Regierungsmitglied nicht einfach über die finanziellen Schwierigkeiten und die grosse Zunahme unserer Ausgaben in den letzten Jahren hinwegsehen. In der Regierung waren wir uns aber bewusst, dass die

geforderten Ausgabenreduktionen bei den Unternehmungen zu Problemen führen könnten – etwa zu solchen, wie sie der

Abbau von Leistungen mit sich bringt, beispielsweise die Streichung von Verbindungen am Abend oder in Randgebieten. Das schmerzt einen Politiker, der an den öV glaubt, doch gibt es dazu nicht viele Alternativen. Es ist mir auch bewusst, dass die Verkehrsunternehmen schon jetzt mit vielen Schwierigkeiten kämpfen, beispielsweise mit der Sanierung ihrer Pensionskassen.

■ **In diesen Jahren haben Sie den SEV mehrfach unterstützt, etwa bei den Streiks bei der Luganersee-Schifffahrt und im Industriewerk Bellinzona oder bei den VPT-Tagungen durch Ihre Auftritte. Diese Positionsbezüge waren von einem Lega-Vertreter nicht unbedingt zu erwarten gewesen. Wie haben Sie diese Momente erlebt?**

Als Momente grosser Freiheit und persönlicher Entfaltung. Mit dem SEV habe ich immer ein sehr aufrichtiges, transparentes und konstruktives Verhältnis gehabt. Ich glaube, man darf sagen, dass wir gute Resultate erzielt haben.

■ **Sie haben als Staatsrat auch ein bedeutendes Bahnprojekt gefördert, nämlich**

BIO

Marco Borradori wurde 1959 in Lugano geboren, wo er auch aufwuchs, die Schulen bis zum Gymnasium besuchte und heute noch als Single wohnt. 1983 schloss er in Zürich sein Jusstudium ab und erwarb 1986 sein Diplom als Anwalt und Notar.

Marco Borradoris politische Karriere begann mit dem Aufstieg der Lega dei Ticinesi. 1991 wurde er als Nationalrat gewählt und 1992 in die Stadtregierung von Lugano. 1995 gab er diese Ämter ab, da er in die Kantonsregierung gewählt wurde. Er leitete die Territoriumsdirection (für Umwelt, Raumplanung, Bauten und Verkehr), bis er diesen April als Stadtpräsident wieder ins Rathaus von Lugano einzog.



Staatsrat Marco Borradori in der Malerei des Industriewerks Bellinzona während des Streiks vor fünf Jahren.

die neue Bahnlinie Mendrisio-Varese, die zurzeit allerdings auf italienischer Seite mit Schwierigkeiten kämpft. Wie erleben Sie diese?

Mit einer gewissen Besorgnis, die mich aber nicht um den Schlaf bringt. Das Projekt ist sehr wichtig, denn es entlastet die Strassen und verbessert damit die Lebensqualität all jener, die an den Strassen wohnen oder darauf stundenlang im Stau stehen, um zu uns arbeiten zu kommen. All diese Leute werden die Tilo-Züge benutzen können. Zugleich bringt die neue Bahnlinie die Tessinerinnen und Tessiner der Westschweiz näher und öffnet ihnen ein Fenster zur Welt, indem sie den Kanton auf direktem Weg mit dem interkontinentalen Flugplatz von Malpensa verbindet. Die aktuellen Probleme in Italien kann ich nicht beurteilen, doch gibt es geltende Verträge, und die Baustellen haben ein Stadium erreicht, wo es kein Zurück mehr gibt. Die Linie wird fertiggebaut. Natürlich wäre es schöner, wenn die Zeitvorgaben ein-

gehalten würden oder wenn die Linie wenigstens auf die Expo 2015 (Weltausstellung in Milano – Red.) fertig würde. Doch ein paar Monate Verspätung sind bei einem solchen Jahrhundertwerk keine Katastrophe.

■ Auch in Lugano erlebt der öV gerade einen Entwicklungsschub.

Ja. Vergangenes Jahr gab es mit der Eröffnung des Tunnels Vedeggio-Cassarate eine Revolution des Strassenplans. Sie hat die Verkehrsprobleme verschiedener Quartiere entschärft und den Fluss des öV verbessert. Im Stadtzentrum bleiben aber noch technische Fragen zu lösen. Vor allen Dingen ist das Verkehrsampelsystem noch nicht so «intelligent» wie erhofft. Zudem haben wir das öV-Angebot um etwa 20% erhöht. Nach einer Phase, in der sich die Kundschaft an die neuen Billettautomaten der integrierten Tarifgemeinschaft hat gewöhnen müssen, glaube ich eine gewisse Zufriedenheit wahrzunehmen. Nun möchten wir den öV in den neuen Quar-

tieren ebenfalls entwickeln und ausbauen, doch ist auch dafür das Geld eher knapp. Schliesslich gibt es noch das sehr wichtige Projekt eines Trams von der Vedeggio-Ebene ins Zentrum von Lugano, das bis 2023 fertig sein könnte, sowie einer zweiten Linie zwischen Pian Scairolo und Cornaredo.

■ Allerdings war auch zu hören, dass die heutige FLP-Linie Agno-Lugano aufgehoben werden soll.

Über diese Option wurde gesprochen, doch hat der Kanton vertiefte Studien verlangt, da er überzeugt ist, dass es auch gute Gründe für die Beibehaltung dieser Linie gibt.

■ Bis jetzt haben wir uns über Personenverkehr unterhalten, doch ist auch der Güterverkehr sehr wichtig. Und das Volk möchte, dass er auf der Schiene stattfindet. Die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels hätte der Verlagerung einen entscheidenden Impuls geben können, doch der Staatsrat hat

eine zweite Röhre gefordert. Warum das?

Nach der Abstimmung über den Avanti-Gegenvorschlag, der im Tessin keine Chance hatte, sagte ich, dass die zweite Röhre vom Tisch sei. Danach wurde aber das Problem der Autotunnel-Sanierung aktuell, und die Kantonsregierung hielt die Vorstellung, während rund 1000 Tagen über keine Strassenverbindung zu verfügen, für sehr problematisch, ja dramatisch. Auch die Schätzungen der Verlagerungskosten erschienen zumindest anfangs sehr ungenau zu sein, ganz zu schweigen vom verständlichen Widerstand gegen Verladeterminals in Uri und der Region Biasca. Demgegenüber er-

kehr erstickt, würde eine Aufhebung der Transitbeschränkung die Situation wohl unumkehrbar verschlechtern. So kam der Staatsrat zum Schluss, den Bau einer zweiten Röhre ohne Sanierung der ersten Röhre vorzuschlagen, um die Kontinuität der Strassenverbindung zu sichern und die Kapazitätsbegrenzung zu garantieren.

■ Wie aber kann die Kapazitätsbegrenzung garantiert sein, wenn das Landverkehrsabkommen mit der EU keine künstliche Begrenzung zulässt?

Das ist wie gesagt die entscheidende Frage, auf die die Politik eine praktikable und korrekte Antwort finden muss. Die Be-

«Die Bevölkerung, auch im Tessin, hat Ja gesagt zur Alpen-Initiative und zur Güterverlagerung auf die Schiene. Und Volksentscheide sind zu respektieren.»

schien uns eine zweite Röhre ohne Erhöhung der Transitzkapazität als weit bessere Alternative. Letzterer Aspekt ist für mich entscheidend. Denn da unser Kanton bereits im Ver-

völkerung, auch im Tessin, hat Ja gesagt zur Alpen-Initiative und zur Güterverlagerung auf die Schiene. Und Volksentscheide sind zu respektieren.

Interview: Pietro Gianoli/Fi

Güterverkehrsreduktion bei BLS Cargo auf der Gotthardachse

SEV vereinbart mit BLS einen Sozialplan

Die BLS und die Gewerkschaften haben sich auf einen Sozialplan für die Mitarbeitenden geeinigt, die durch den Wegfall von nicht rentablem Güterverkehr auf der Gotthardachse ihre Stelle verlieren.

Der Anfang April kommunizierte Wegfall der nicht rentablen Transitgüterzüge des Kunden DB Schenker Rail auf der Gotthardachse ab 2014 wird bei BLS und BLS Cargo zu einem Stellenabbau führen. Nebst anderen Massnahmen hat die BLS in den letzten Monaten mit den Sozialpartnern SEV, Transfair und VSLF intensive Verhandlungen

gen über einen Sozialplan geführt. Dieser wird für alle Mitarbeitenden der BLS gelten, die in diesem Zusammenhang ihre Stelle verlieren. Nach mehreren Gesprächsrunden haben die Verhandlungspartner nun eine Einigung gefunden, und der Sozialplan tritt rückwirkend per 1. April 2013 in Kraft.

Demnach werden die betroffenen Mitarbeitenden verschiedene Leistungen erhalten, um die Auswirkungen des Stellenverlustes abzufedern, unter anderem:

- eine zeitlich und im finanziellen Umfang limitierte Lohngarantie bei Annahme einer tiefer besoldeten Stelle bei einem anderen Arbeitgeber;
- nach Alter und Dienstjahren abgestufte Abgangsleistungen;

- Weiterbeschäftigungszusage für Mitarbeitende ab 60;

- Möglichkeit zur frühzeitigen Pensionierung ab 62 Jahren;

- zudem sieht der Sozialplan die Einsetzung einer **paritätischen Kommission** vor, die über Härtefälle oder bei Interpretationsdifferenzen zum Sozialplan entscheidet.

«Es freut uns sehr, dass wir eine Einigung finden konnten. Wir sind überzeugt, dass der Sozialplan den betroffenen Mitarbeitenden faire Leistungen bietet», schreiben die Vertragspartner in einer gemeinsamen Erklärung. Der konstruktive Dialog wird weitergeführt, die Gewerkschaften bleiben in die nächsten Schritte der BLS mit einbezogen.

«Das Resultat bringt den Be-

troffenen zusätzliche Leistungen, und in der Härtefall-Kommission können wir die Umsetzung begleiten», kommentiert SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger den Sozialplan.

Erste Massnahmen zur Abfederung des Stellenabbaus
BLS und BLS Cargo rechnen aufgrund des Verkehrsverlustes auf der Gotthardachse insgesamt mit dem Abbau von 70 bis 80 Stellen, davon 50 bis 60 Lokführerstellen.

Zur Abfederung des Stellenabbaus wurden bereits Massnahmen erarbeitet. Dazu gehören u.a. die Suche nach alternativen Beschäftigungen innerhalb der BLS, die Reduktion von Beschäftigungsgraden, der Bezug von Nacht- und/oder Sonntags-

zulagen in «Zeit statt Geld» oder das Vermitteln von Personal, insbesondere Lokpersonal, an andere Bahnen.

Erste Gespräche stimmen zuversichtlich, dass mindestens ein Teil des betroffenen Lokpersonals bei anderen Bahnunternehmen eine neue Stelle finden wird. Nach heutiger Einschätzung werden aber Kündigungen nicht zu vermeiden sein. Die BLS hat zugesichert, weiterhin alles daran zu setzen, die Anzahl Kündigungen möglichst tief zu halten.

Als weiteren Schritt eröffnet die BLS anfangs der kommenden Woche das in solchen Fällen vom Gesetz vorgeschriebene Konsultationsverfahren bei den Arbeitnehmervertretungen.

BLS/SEV



Erstfeld, 21. Juni: Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz informiert über den Sozialplan. Die Konsultativabstimmung fällt positiv aus, doch gibts auch Neinstimmen. Den Kollegen ist sehr wichtig, dass ihnen die BLS wie versprochen bis 30. Juni sagt, ob sie ihre Stelle verlieren oder nicht, um zu wissen, ob sie ihre Stellenbewerbungen vorantreiben müssen.

SBB Cargo streicht 13 Stellen für die Kontrolle von Transitzügen

Nicht am falschen Ort sparen!

Die Bahn ist das sicherste Transportmittel und soll es bleiben. Daran muss man aber zweifeln, wenn die Sicherheitskontrollen gelockert werden.

Am SEV-Kongress machte SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini die Vorsteherin des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (Uvek) dar-

auf aufmerksam, dass bei den von SBB Cargo in italienischem Auftrag durchgeführten Kontrollen an Transitzügen in Bellinzona in den letzten Jahren viele, zum Teil schwerwiegende Sicherheitsmängel entdeckt worden sind (kontakt.sev 11/2013). Doris Leuthard bat besorgt um genauere Informationen, und der SEV schickte ihr eine Dokumentation über solche Fälle. Inzwischen hat SBB Cargo dem SEV offiziell mitgeteilt, dass die 13 Kontrolleure in Bellinzo-

na San Paolo ihre Stelle verlieren, da Italien den Auftrag auf Ende Jahr gekündigt hat. Dies deshalb, weil die EU-Vorschriften keine solchen Kontrollen mehr vorsehen. Dies bedeutet, dass Züge, die z. B. mit Gefahrgut von Belgien nach Italien fahren, unterwegs nicht mehr kontrolliert werden. «Somit verlieren diese Spezialisten ihre Stelle, obwohl es unhaltbar ist, Güterzüge ohne gründliche Kontrolle durch halb Europa fahren zu lassen – durch dicht

bewohnte Gebiete und über die 100-jährige Gotthard-Bergstrecke», erklärt Angelo Stroppini.

Appell an Uvek und SBB Cargo

Der SEV lud die 13 Kollegen am Sonntag, 16. Juni, zu einer Versammlung, wo sie eine **Resolution** mit folgenden Forderungen verabschiedeten:

- Das Uvek soll den nötigen politischen Entscheid treffen, damit an den Grenzbahnhöfen wieder gezielte, systematische Kontrollen eingeführt werden. Für die Gewährleistung der Sicherheit sind in der Fläche weitere Stellen zu schaffen und die Erfahrungen der Kontrolleure in Bellinzona zu nutzen.

- SBB Cargo muss den 13 Kol-

legen intern valable Beschäftigungsalternativen anbieten.

Den Kollegen war ihre grosse Enttäuschung deutlich anzumerken: nicht nur über die Streichung ihrer Stellen an sich, sondern auch darüber, dass eine Tätigkeit zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit auf dem Altar der EU-Richtlinien und der Liberalisierung geopfert wird. Was zur Folge hat, dass die Sicherheitsüberwachung lascher wird.

Dies finden nicht nur die Praktiker an der Front unverstündlich, sondern auch der SEV. Er erwartet nun von Doris Leuthard bald eine Stellungnahme zur Resolution und zur erhaltenen Falldokumentation. frg/FI

Personalsituation bei der BLS AG aus gewerkschaftlicher Sicht

«Zu den Leuten schauen und nicht nur auf Zahlen!»

Seit die BLS im letzten Jahr das Sparprogramm «Gipfelsturm» lanciert hat, steht das Unternehmen im permanenten Ausnahmezustand – und das Personal unter erhöhtem Druck.

Am 2. Juli 2012 lancierte die BLS-Geschäftsleitung ein Sparprogramm mit dem Namen «Gipfelsturm», um die Kosten bis 2015 «nachhaltig», das heisst jährlich wiederkehrend, um insgesamt 50 Mio. Franken zu reduzieren. Als Gründe nannte die BLS am 3. Juli den Leistungsausbau bei gleichzeitig rückläufigen Abgeltungen und steigenden Trassenpreisen, den Verkehrsrückgang beim Autoverlad, Mindereinnahmen aufgrund von Unterbrüchen der Transitachsen durch Lötschberg und Gotthard sowie die Sanierung der Pensionskasse. Die sofort eingeführten Massnahmen sollen das Konzernergebnis 2012 um 12 Mio. verbessert haben, wie die BLS im April 2013 mitteilte. Für das Jahr 2013 beschloss



Jérôme Hayoz (rechts) gratuliert Balthasar Stöcklin an der Versammlung des VPT BLS vom 7. Mai zur Wahl als Sektionspräsident.

die BLS im November 2012 Einsparungen im Umfang von 10 Mio. und kündigte an, dass dadurch 10 bis 15 Mitarbeitende ihre Stellen verlieren würden, während 30 weitere Stellen durch natürliche Fluktuation abgebaut würden. In der Personalinformation «Blitz» präziserte die BLS am 27. Februar 2013, dass sie für vier Mitarbeitende aus dem Bereich Bahnproduktion «voraussichtlich keine Lösung anbieten» könne. Der SEV aber forderte energisch interne Lösungen für diese «Büezer», die teilweise schon seit vielen Jahren im Unternehmen tätig sind.

Intervention des SEV wirkt

«Die BLS bemüht sich nun wirklich um Lösungen», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz. Einer der vier Kollegen sei intern untergekommen; ein zweiter habe eine externe Stelle in Aussicht, und für die anderen beiden laufe die Lösungssuche weiter. «Darüber bin ich sehr froh. Aber indem man diesen Leuten zuerst die Kündigung androhte, schuf man unnötigerweise viel Verunsicherung. Ob man dem Personal bewusst zeigen wollte, dass Entlassungen möglich sind, weiss ich nicht, doch bleibt ein schaler Nachgeschmack zurück!»

SEV akzeptiert keine Kündigungen

Im Hinblick auf das am 3. Juli geplante Treffen mit BLS-Vertretern über die Fortsetzung des «Gipfelsturms» betont Jérôme Hayoz, dass der SEV weiterhin keine Kündigungen akzeptieren werde. «In einem Betrieb von der Grösse der BLS müssen interne Lösungen möglich sein. Und bevor Leute auf die Strasse gestellt werden, müssen die oberen Manager beim eigenen Salär sparen! Vor allem aber darf die BLS bei den Verhandlungen mit den Bestellerkantonen für gleiche oder mehr Leistungen keine Abgeltungen akzeptieren, die tiefer sind als jetzt. Die Zitrone Personal ist ausgepresst!»

Zunehmende Verunsicherung

Besonders verunsichert sind zurzeit natürlich auch die Lokführer, Rangierer, technischen Kontrolleure und Zugdisponent/innen, deren Stellen bedroht sind, weil BLS Cargo den Transportauftrag von DB Schenker am Gotthard verloren hat (siehe Seite 8).

Aber auch die 2011 erfolgte

Schaffung des neuen Geschäftsbereichs Bahnproduktion ist noch nicht überall verdaulich. Das gilt besonders für die Instandhaltung des Rollmaterials: Das Projekt «IH 2020» musste überarbeitet werden, die für 2019 geplante Übergabe des Standortes Aebimatte in Bern an die Besitzerin SBB ist infrage gestellt, und die BLS-Leitung prüft für die Zukunft verschiedenste Optionen wie die Zusammenlegung an einem Standort. Unterdessen sind Behelfslösungen nötig, die dem Personal viel Flexibilität abverlangen.

«Es gibt immer mehr BLS-Mitarbeitende, die sich heute mit all den Unsicherheiten nicht mehr zurechtfinden», warnt Jérôme Hayoz. «Das aber ist der grösste Effizienzkiller. Denn diese Leute hören aus Angst oder Resignation auf, mitzudenken, da sie nicht wissen, wohin die Reise geht. Dadurch geht wertvolles Potenzial verloren. Die BLS muss wieder mehr zu ihren Leuten schauen und nicht nur auf Zahlen!»

Kulturwandel

Schon die Fusion mit dem Regionalverkehr Mittelland vor sieben Jahren habe durch den sprunghaften Anstieg der Anzahl Mitarbeiter/innen und die Vergrößerung der Verwaltung zu einem Kulturwandel geführt, sagt Balthasar Stöcklin, der neue Präsident der VPT-Sektion BLS. «Die BLS AG ist inzwischen definitiv zu einem multikulturellen, geschäfts-trächtigen Konzern gewachsen. Führen nach Zahlen, Messen von Leistungen, Leben mit Leitsätzen gehören heute zum Alltag. Das mag zielorientiert sein, kann aber das bisherige Gefühl, in einer grossen Familie zu leben und zu arbeiten, beeinträchtigen.»

Dennoch sei die Verbundenheit des BLS-Personals mit der Unternehmung immer noch überdurchschnittlich hoch. «Doch die Restrukturierungen und Entlassungen dämpfen die Jubiläumstimmung und werfen Fragen zur Zukunft auf.» **FI**

«Der neue Stil der BLS ist nicht a priori schlechter oder besser, sondern einfach anders»

Vizepräsidentin Barbara Spalinger

ist beim SEV für die konzessionierten Transportunternehmen zuständig. Wir wollten von ihr wissen, wie sie die Personalpolitik der BLS beurteilt.



doch hat er für das Personal geschaut und als Rückfallebene manchmal ein Machtwort gesprochen. Früher hiess es bei der BLS, Treu und Glauben seien sehr wichtig, man müsse sich aufeinander verlassen und möglichst viel mündlich regeln können. Das ist heute nicht mehr so. Es hat ein bewusster Kulturwandel stattgefunden. Nach dem Abgang von Mathias Tromp hat man ja auch einen anderen Stil einbringen müssen. Der neue Stil ist nicht a priori schlechter oder besser, sondern einfach anders. Beispielsweise bei der Pensionskasse verfolgt die BLS immer noch eine sehr anständige, klare Linie.

■ kontakt.sev: Hat der Wechsel an der BLS-Spitze von Mathias Tromp zu Bernard Guillemon Grundsätzliches verändert?

Barbara Spalinger: Die alte BLS war eine relativ patriarchale Organisation, mit allen Vor- und Nachteilen. Herr Tromp war für uns ein schwieriger, aber fassbarer Gegner. Mit ihm konnte man streiten,

Ich hätte gerne mehr wirkliche Transparenz und mehr Möglichkeiten, die Dinge wirklich vor Ort am Tisch zu regeln. Jetzt ist es oft ein bisschen undurchsichtig, wer wo zuständig ist, und dies zieht immer wieder Verzögerungen nach sich, was auch das eigene Personal verunsichert. Dies gilt vor allem für die ganze «Gipfelsturm»-Geschichte und in diesem Zusammenhang auch für die Beziehung der BLS zum Kanton Bern als Eigner und Besteller. Bei den Sozialplanverhandlungen zum Stellenabbau im Güterverkehr ist es nun aber relativ zügig gegangen. Zu hoffen, respektive zu fordern ist, dass nun auch die Termine, die den Betroffenen versprochen worden sind, strikt eingehalten werden.

■ Deine Wünsche zur Personalpolitik der BLS?

■ Sind die finanziellen Probleme mehr hausgemacht oder Umfeldbedingt?

Es ist wohl eine Kombination von beidem. Der Kanton Bern, der Mehrheitseigner der BLS, ist knapp bei Kasse, das ist sicher ein zentrales Element. Auf der anderen Seite müssen auch interne Probleme eine Rolle gespielt haben, die Restrukturierungen der letzten Jahre haben offensichtlich auch nicht das gebracht, was man sich erhoffte. Ob es sich dabei eher um Altlasten oder um neue, falsche Gewichtungen handelt, kann ich von Ausen nicht beurteilen – aber auch hier wäre uns mehr Transparenz sehr wichtig, da es um die Zukunft der BLS geht.

Interview: Markus Fischer

100 Jahre Lötschbergbahn

«Eine Mehrheit der Arbeiter war gewerkschaftlich organisiert, klassenkämpferisch und antiklerikal.»

Elisabeth Joris, Historikerin



Die Nomaden des Tunnelbaus

Tausende italienische Mineure und Handwerker arbeiteten am Bau des «Lötschbergs» mit, der vor 100 Jahren eröffnet wurde. Sie blieben ein paar Jahre vor Ort. Dann zogen sie weiter, oft zur nächsten Baustelle. Wie haben sie gelebt und wer waren sie?

Auf dem Friedhof von Kandersteg steht ein einfaches Denkmal. Auf einer am rohen Stein angeschraubten Metallplatte sind 25 italienische Namen zu lesen. Sie gehören den Opfern der grössten Katastrophe, die sich während des Baus des Lötschbergtunnels ereignete. Am 24. Juli 1908 schoss nach einer Sprengung Schlamm und Geröll aus dem darüber liegenden Gasterntal in den Stollen. Nur ein Toter, der Sizilianer Vincenzo Aveni, wurde gefunden und auf dem Friedhof beigesetzt – stellvertretend für die anderen 24, die der Berg begrub.

Benvenuti Daniele aus Forlì, Gualazzi Albino aus Pesaro, Ramazzini Giovanni aus Brescia: Es scheint wie eine Ironie des Schicksals, dass wenigstens ihre und die 22 weiteren Namen in Kandersteg noch zu lesen sind.

Von den vielen Hundert anderen Arbeitern, die für einige Jahre im Berner Oberland lebten und schufteten, sind keine sichtbaren Spuren geblieben. Ausser dem Lötschbergtunnel natürlich, der jetzt das 100-Jahr-Jubiläum feiert. Nach getaner Arbeit verschwanden die Menschen, die ihn schufen, so rasch, wie sie gekommen waren.

«Little Italy» in Kandersteg

In den Baujahren, Ende 1906 bis Mitte 1913, prägten aber die Arbeiter und ihre Familien

das Bild von Kandersteg. In den Spitzenzeiten lebten hier mehr als 3000 italienische Staatsangehörige: ein Vielfaches der 455 Einheimischen, die der Ort Anfang 1906 zählte. «Innerhalb weniger Monate entstand eine zwischen Dorf und Baustelle eingeklemmte provisorische Siedlung, die zur selben Zeit in Nordamerika «Little Italy» genannt worden wäre», schreibt die Historikerin Ursula Pfander.

Doch wie lebte es sich dort? Die Spurensuche ist schwierig. Während der Tunnelbau gut dokumentiert ist, auch mit Fotos, interessierten sich die Chronisten kaum für den Alltag der Arbeiter. Bestimmt war das «Italienerdorf» mehr als eine Schlafstätte. Es entwickelte sich ein vielseitiges Leben. Das zeigt schon die Tatsache, dass in den Baujahren im Zivilstandskreis Kandergrund 555 italienische Kinder zur Welt kamen. Rund ein Drittel der Arbeiter war verheiratet. Ihre Frauen und Kinder begleiteten sie häufig. Ulrich Junger, der ehemalige Pfarrer von Kandersteg, schätzt, dass etwa 1100 Angehörige vor Ort waren. Er befasste sich nach seinem Amtsantritt im Jahr 1955 mit dem Thema und sprach mit Zeitzeugen.

Schule, Spital und Unterhaltung

Mit den Arbeitern kamen andere Berufsleute: Händler, Wirte, Bäcker, Barackenwirte, Frisöre und Schuhmacher suchten ihr

Einkommen. Viele führten ebenfalls ein Nomadenleben. Sie folgten den Arbeitern von Baustelle zu Baustelle. Mit zum «Tross» zählten die Suore Giuseppine aus Cuneo. Die Nonnen pflegten im Auftrag des Emigrantenhilfswerks «Opera di Assistenza Bonomelli» die Patienten im Bauspital und unterrichteten die Kinder an der italienischen Schule.

Die Arbeit im Tunnel war reine Männersache, ausserhalb des Bergs machten sich aber Frauen als Haushälterinnen, Köchinnen oder Kellnerinnen nützlich.

Im Tunneldorf gab es auch Unterhaltung. Ein gewisser Zelino Tollini führte im (von einem Italiener gegründeten, heute geschlossenen) Hotel National Filme vor: So kam mit den Tunnelarbeitern das Kino nach Kandersteg. Ab und zu gab die Arbeitermusik Konzerte. Es wurden sogar Velorennen veranstaltet.

In den zahlreichen «Pintli» scheint es vor allem an Sonntagen hoch zu- und hergegangen zu sein, wenn gespielt, getanzt und getrunken wurde. Die Polizei rückte immer wieder aus, um Betrunkene in Ge-

wahrsam zu nehmen und Streithähne zu trennen.

Kultur der Bedürfnislosigkeit

Die Vergnügungen bildeten den Kontrast zum Alltag der Tunnelarbeiter, der äusserst hart und entbehrungsreich war. Mit dem knappen Lohn von 3 Franken 30 bis höchstens 6 Franken am Tag liess sich nur das Nötigste kaufen. Ein Kilo Brot kostete 40 Rappen, eine Portion Fleisch mit Gemüse 50 Rappen. Trotzdem haben die Arbeiter der Nord-

Fortsetzung auf Seite 12

100 Jahre nach dem Bau des Lötschbergtunnels sind wieder Tunnelarbeiter

«Tunnelbau ist immer noch

Der Job sei noch immer hart, aber das Risiko deutlich kleiner als einst, sagt André Kaufmann von der Gewerkschaft Unia zu den heutigen Verhältnissen beim Bau der Eisenbahntunnel der Neat.

■ **kontakt.sev:** Der Tunnelbau galt einst als besonders harte und gefährliche Arbeit. Wie ist das heute?

André Kaufmann: Es ist immer noch hart. Aber die technische Entwicklung war natürlich enorm. In vielen Tunnels kom-

men Tunnelbohrmaschinen zum Einsatz. Der Vortrieb wird dann fast zu einem industriellen Arbeitsplatz. Es gibt noch viele Gefahren und es kann immer etwas einstürzen, aber die Unfallrate im Tunnel ist nicht mehr viel höher als sonst auf dem Bau.

■ **Ist das auch ein Verdienst der gewerkschaftlichen Arbeit?**

Sicher haben wir dazu beigetragen. Aber auch die Suva leistet gute Arbeit. Das Bewusstsein bei den Unternehmungen ist ebenfalls deutlich besser als vor 100 Jahren. Heu-

te haben die Bauleiter den Ehrgeiz, die Unfallzahl zu senken. Helme, Schuhe und gute Sicherheitskleider sind Vorschrift. Alkohol im Tunnel ist tabu, das wird auch kontrolliert.

■ **Die Hitze und der Lärm: Sind das Probleme?**

Das sind ernsthafte Probleme. Zwar gibt es punkto Temperatur Vorschriften. Zugelassen sind gemäss Suva höchstens 28 Grad. Häufig ist es dann trotzdem wärmer. Dazu kommen der Staub, die Abgase und die hohe Luftfeuchtigkeit von oft über 90 Prozent.



Die einzige Erinnerung an die italienischen Tunnelbauarbeiter in Kandersteg findet sich auf dem Friedhof.

iter in den Schweizer Alpen mit Bahnbau beschäftigt

sch hart, aber weniger gefährlich»

Das ist sehr anstrengend. Beim Sprengvortrieb entsteht Rauch. Wenn da nach der Sprengung zu rasch weitergearbeitet wird, ist das höchst ungesund. Die Lüftung und die Kühlung des Tunnels gehen aber natürlich ins Geld. Die Baustelle Sedrun verbraucht ungefähr so viel Strom wie die Stadt Zürich.

■ **Früher arbeiteten vor allem Italiener im Tunnelbau. Wer baut heute die Tunnel für die Schweiz?**

Es ist vielfältiger geworden. Es hat immer noch wenig Schweizer. Bei der Neat arbeiteten im

Vortrieb sehr viele Österreicher und auch einige Deutsche. Italiener sind dann beschäftigt, wenn eine italienische Firma den Bau ausführt, wie gegenwärtig im Ceneri-Tunnel. Weiter hinten, wo der Tunnel ausgekleidet wird, sind all jene Nationen vertreten, die wir sonst auf dem Bau finden. Dort hat es auch viele Portugiesen.

■ **Die Arbeit ist anspruchsvoll. Wie sieht es mit dem Lohn aus?**

Im Vergleich zu den anderen Bauarbeitern verdient man im Tunnel etwas mehr. Der Tunnelbau wird immer in die

höchste der drei regionalen Lohnstufen des Bau-Mantelvertrages eingeteilt. Weil es im Tunnel wenig Hilfsarbeiter gibt, verdient kaum einer monatlich unter 5000 Franken, mit Anrecht auf den 13. Monatslohn. Dazu kommen die Zulagen, wie die Untertagszulage, die pro Stunde 3 bis 5 Franken beträgt. Die Tunnelarbeiter verdienen recht,



André Kaufmann ist Mitglied der Sektoreitung Bau der Gewerkschaft Unia.

aber es ist eben ein harter Job.

■ **Gibt es Probleme mit Untertagebau, die sich nicht an die Auflagen halten?**

Die paritätische Kommission Untertagebau, der ich angehöre, kontrolliert die Baustellen jedes Jahr. Das betrifft auch die Löhne, die Zulagen und die Arbeitszeiten. Gegenüber der Anfangszeit, wo wir öfters einschreiten mussten, haben sich die Verhältnisse auf den Tunnelbaustellen gebessert. Die Firmen wissen, dass sie kontrolliert werden. Das wirkt auch präventiv.

Interview: Peter Krebs

Fortsetzung von Seite 10

seite während der Bauzeit insgesamt 2,2 Millionen Franken gespart und nach Italien geschickt: fast ein Viertel ihrer Lohnsumme.

Die Gastarbeiter lebten eine «Kultur der Bedürfnislosigkeit», auch bei den Unterkünften. «Wie Pilze schossen barackenähnliche, oft dreistöckige Wohnhäuser aus dem Boden», heisst es in Jungers Manuskript «Kandersteg während der Tunnelbauzeit». Die grösste Siedlung entstand auf einer Wiese in Bütschels ausserhalb des Dorfs, wo 31 Gebäude errichtet wurden. Im Erdgeschoss der Wohnbaracken befand sich die Kantine, auf den zwei höheren Stockwerken waren Schlafräume für je 100 Männer eingerichtet: in Zimmern mit zwei oder drei Betten. In diesen von «Kantiniern» betriebenen Lagern wohnten vor allem die Junggesellen, während die Familien Wohnungen mieten

konnten. Die von Privaten angebotenen Räume waren allerdings primitiv. «Es heisst, dass jedes baufällige Scheuerlein 30 Franken Zins im Monat eintrug», berichtet Junger.

«Mehr oder weniger unhaltbar»
Es scheint vorgekommen zu sein, dass die im Dreischichtbetrieb arbeitenden Bergleute zu zweit ein Bett mieteten, um Geld zu sparen.

Wie armselig viele Unterkünfte waren, geht aus dem 1907 erstellten regierungsrätlichen Gutachten hervor. Ausser jenen des Bahnunternehmens seien die Baracken «in baulicher, ästhetischer, feuerpolizeilicher und sanitärsicher Hinsicht mehr oder weniger unhaltbar», lautete die Bilanz.

Die Italiener akzeptierten Bedingungen, denen sich die Schweizer kaum noch aussetzten. Die Einheimischen waren beim französischen Konsortium Entreprise Générale du Lötschberg (EGL), das den «Lötsch-



Im Hotel National wurden gelegentlich auch Filme gezeigt.

berg» baute, vornehmlich in leitenden Positionen in der Verwaltung und als Ingenieure beschäftigt. Zu erklären ist das mit den unterschiedlichen wirtschaftlichen Verhältnissen. Die Schweiz, die bis weit ins 19. Jahrhundert ein Auswanderungsland gewesen war, kannte ab 1885 ein markantes Wirtschaftswachstum mit Arbeitskräftemangel in der Industrie. In Italien hingegen führten der Geburtenüberschuss und die Krise der Landwirtschaft zu einer Massenauswanderung. Zwischen 1876 und dem Aus-

bruch des Ersten Weltkriegs verliessen 14 Millionen Italiener ihre Heimat. Auch in Richtung Schweiz, wo sie mehr verdienten. Dies obschon laut dem NZZ-Redaktor Urs Bloch «viele Bauunternehmer den Italienern tiefere Löhne zahlten als den Schweizern».

Die Nomaden ziehen weiter

Das italienische Schulhaus wurde nach dem Ende des Tunnelbaus zusammen mit dem Spital nach Grenchen gezügelt. Dort begannen 1911 die Arbeiten am Grenchenbergtun-

nel für die Münster-Lengnau-Bahn. Einige Baracken aus Kandersteg finden sich ebenfalls im neuen Tunnelort namens «Tripoli» wieder, in das nun viele Arbeiter des Lötschbergs einzogen. Die Suore aus Cuneo waren erneut mit dabei. Andere gingen nach Trimbach, um am Hauensteintunnel mitzuarbeiten (1912–1916), oder nach Naters, wo sie ab 1912 die zweite Röhre des Simplontunnels ausbrachen: Es waren die nächsten Stationen im Leben der Tunnelnomaden.

Peter Krebs

Selbstbewusste Arbeiter, vorsichtige Töchter, gemischte Schule

Trotz ihrer prekären Lage müssen die Fremdarbeiter über Stolz und Selbstbewusstsein verfügt haben. Eine Mehrheit war gemäss der Historikerin Elisabeth Joris «gewerkschaftlich organisiert, klassenkämpferisch und antiklerikal». Dies geht indirekt auch aus Berichten der Giuseppine-Schwester hervor, die sich in ihren Aufzeichnungen über die Feindseligkeiten und die «hinterlistigen Theorien» beklagen, denen sie und die Vertreter des Klerus ausgesetzt gewesen seien. So etwa als der Bischof von Novara 1910 den Arbeitern in Kandersteg einen Besuch abstattete.

Zum Selbstbewusstsein trug sicher die «Società di mutuo soccorso» bei. Sie basierte auf dem Gedanken genossenschaftlicher

Selbsthilfe und bot eine Taggeldversicherung an, die mit Beiträgen der Arbeiter und einem Zustupf der Bauherrin EGL finanziert wurde. Ihre Vereinsfahne mit der Aufschrift «Umanità–Eguaglianza–Lavoro» (Menschlichkeit–Gleichheit–Arbeit) ist heute als eines der wenigen verbliebenen Erinnerungsstücke im Ortsmuseum von Kandersteg ausgestellt. Die Unfallversicherung war Sache der EGL. Im Todesfall zahlte sie den Hinterbliebenen 6000 Franken. Sie musste dieser Pflicht oft nachkommen: Im Tunnel und beim Bau der Rampen starben 166 Arbeiter. Fast 12 000-mal waren Beschäftigte für fünf oder mehr Tage arbeitsunfähig.

Wie das Verhältnis zwischen den Italienern und den Einheimischen

war, lässt sich nur noch in Fragmenten rekonstruieren. Pfarrer Ulrich Junger glaubt, dass Kandersteg «innerlich eigentlich bestens gerüstet war» auf die Ankunft der Leute aus dem Süden. Der Durchgangsort am Fuss des Lötschenpasses und der Gemmi sei seit alters her mit anderen Sprachen und Kulturen umgegangen. Und die Arbeiter waren gekommen, um ein Bauwerk zu vollenden, auf das die Kandersteger Stolz waren und von dem sie sich eine bessere Zukunft versprachen.

Die «Invasion der Italiener», wie sie genannt wurde, schürte jedoch auch Ängste und bot Reibungsflächen. Einheimische Gewerbetreibende hatten wenig Freude an der Konkurrenz der «Negozi», die mit ihren neuartigen Waren auch Kun-

den aus Kandersteg anzogen. Die Sittenpolizei warnte im Amtsanzeiger: «Mädchen vom Kandertal! Nehmt euch in dieser gefährlichen Bauperiode hübsch in Acht! Ein einziger Fehltritt kann euch fürs ganze Leben ins grösste Unglück stürzen.»

Private Beziehungen zwischen Einheimischen und Fremden scheinen tatsächlich selten gewesen zu sein. Während viele italienische Brautpaare an der Kander Hochzeit feierten, verheiratete sich kein Schweizer mit einer Italienerin und nahmen nur sechs Schweizerinnen einen Italiener zum Mann. Dies obschon es unter den meist jungen Arbeitern (das Durchschnittsalter lag bei 26 Jahren) durchaus Interessenten gab, wie aus einem Zeitungsinserat

hervorgeht: «Zwei intelligente Pflasterträger, Italiener, wünschen sich mit zwei gut situierten Töchtern zu verheiraten.»

Die Behörden nahmen insgesamt eine pragmatische und recht neutrale Haltung ein. Kandersteg vergrösserte 1908 seine Dorfschule. Sie nahm nebst den Kindern der am Bau beteiligten Schweizer auch einige Italienerkinder mit guten Leistungen auf. Die meisten besuchten aber die von den Nonnen betreute private «Italienschule». Die Klassen waren zunächst im «Ruedihaus» untergebracht. Nach einem Brand gab es ein eigenes kleines Schulhaus, das die Gemeinde und der Kanton mitfinanzierten. Schliesslich zahlten die Italiener ja auch Schulsteuern.

pk

■ LPV Zentralvorstand

BAR-Verhandlungen sind noch nicht abgeschlossen

An der Zentralvorstandssitzung vom 11. Juni stellte sich der neue LPV-Werbeobmann Adrian Hostettler vor. Er kümmert sich ab sofort um den Werbeauftritt des LPV. BLS-Ressortleiter Christian Meyer ist seit zwei Wochen im Amt und an Arbeit mangelt es ihm nicht. Auch bei der BLS wird es immer schwieriger, neue Leute für LPV-Vorstandsarbeiten zu motivieren.

Bei der RhB ist eine Stelle als Leiter Lokpersonal vakant, ausgeschrieben wurden aber zwei Stellen. Das ist aus Sicht des LPV RhB ein wenig übertrieben, ist aber zu akzeptieren. Die RhB möchte den Lohn wieder leistungsabhängig machen, was sicher nicht im Sinne des LPV ist.

Der Startschuss für den GAV SBB 2015 ist gefallen. Anfang Juni fand die erste GAV-Konferenz statt (siehe *kontakt.sev* Nr. 12). Die Anträge, die für den GAV 2011 eingereicht, aber nicht berücksichtigt wurden, wurden durchgesehen und gegebenenfalls neu eingereicht.

Der am 9. Juni bei SBB Cargo International sehr schlecht umgesetzte Fahrplanwechsel (FPW) gab Anlass zu regen Diskussionen. Mit der Einführung der «Zedas-Software» kann das Lokpersonal keine Dienstpläne und Diensterteilungen, analog Piper, elektronisch abrufen. Die gegenseitige Informationsmöglichkeit, die übrigens auch die Unternehmung immer wieder als sehr wichtig darstellte, wurde um Jahre zurückgeworfen. Im Weiteren wurde der Artikel 19 Abs. 5 der AZGV nicht umgesetzt. Darin steht, dass die Dienstpläne und Diensterteilungen den Arbeitnehmern oder deren Vertretern in der Regel mindestens zehn Tage vor Fahrplanwechsel im Entwurf zur Kenntnis zu bringen sind. Unverständlicherweise gab es Probleme mit der «Linienzuordnung», was wiederum bedeutete, dass Kollegen zwei Tage vor FPW noch nicht wussten, wie ihr Einsatzplan aussehen wird. In der AZGV, Artikel 19 Absatz 1,

ist geregelt, dass die Unternehmung eine grafische Darstellung der täglichen Arbeitszeit zu erstellen hat. Mit der Begründung, dies sei mit Zedas nicht möglich, wurde auch dieser Verordnungsabsatz nicht umgesetzt. Laut AZG-Spezialist des SEV muss die grafische Darstellung erstellt und dem Personal abgegeben werden. Diese für eine Tochtergesellschaft der SBB eher peinliche Umsetzung war für das betroffene Personal eine Zumutung. Es bleibt zu hoffen, dass die Verantwortlichen daraus gelernt haben.

Die beiden Hauptthemen bei SBB P sind die SBFI-Anerkennung und die BAR-Verhandlungen. Bei der SBFI-Anerkennung werden momentan die Kompetenzprofile erstellt und verifiziert und kommen nächstens zur Absegnung in den Steuerungsausschuss. Die BAR-Verhandlungen sollten abgeschlossen sein, an der letzten Sitzung war die Zeit aber doch zu knapp und am 19. Juni

fand noch eine zusätzliche Verhandlung statt. Das Thema Steuerbefreiung FVP kommt wieder auf. Etwas wird geändert, momentan ist aber noch alles offen.

Im letzten Zentralvorstandsbericht waren einige Punkte aus den laufenden BAR-Verhandlungen beschrieben. Bei den erwähnten Punkten handelt es sich keinesfalls um fertig verhandelte Positionen, da eine Abmachung zwischen Verhandlungsgemeinschaft (VG) und SBB besteht, dass grundsätzlich während der Verhandlungen keine Diskussionspunkte oder Resultate veröffentlicht werden. Vielmehr handelt es sich dabei um die von der LPV-Delegation eingebrachten Verhandlungspositionen, basierend auf diversen DV-Anträgen.

Die BAR-Verhandlungen sind noch in vollem Gange und Resultate werden, nach einem erfolgreichen Abschluss, gemeinsam durch VG und SBB kommuniziert.

Marcel Maurer

■ PV Basel

Konzert, Kaffee und Kuchen ...

Am 12. Juni trafen sich nahezu 120 Pensionierte zum KKK-Anlass im Saal des Restaurant L'Esprit Basel. Die Idee, anstelle der gestrichenen Frühjahrsversammlung zu einem Konzert einzuladen, wurde durch den Vorstand initiiert und kann bereits nach der «Premiere» als Erfolg verbucht werden. Das Basler Salon-Orchester «Da Capo», bestehend aus 13 Musikant/innen mit Streich- und Blasinstrumenten inkl. Schlagzeug, eröffnete das Konzert mit einem rassigen Marsch. Präsident Rolf Deller führte gekonnt und humorvoll durch das Programm, indem er Erläuterungen zum Orchester, zu den einzelnen Titeln und Komponisten abgab. Nach dem ersten musikalischen Teil wurden das zweite und dritte «K» serviert. Frohe Gesichter

allenthalben! Daher wurde auch mit Lust und Freude dem Kuchen und Kaffee gesprochen. Als Überraschung gab es ein musikalisches Finale mit Schönfeldmarsch, Ungarischer Rhapsodie und Wien bleibt Wien. Der Applaus war «heftig», und so durfte als Zugabe der Radetzky marsch nicht fehlen. Ein unvergesslicher Nachmittag ging so zu Ende. Der Präsident dankte allen herzlich, auch für den grosszügig und freiwillig gespendeten Unkostenbeitrag sowie der Betriebsleiterin des Restaurants L'Esprit, Frau Bürgin, und dem Personal für den grossen Einsatz. Er wird sich überlegen müssen (dürfen), ob dieser Anlass wiederholt und in Zukunft in das Jahresprogramm eingebaut werden soll.

Ernst Speiser

■ LPV Sargans-Chur-Buchs

Personalabbau abgewendet

Trotz Leistungsverlusten in der Region will die SBB auf Zwangsversetzungen verzichten. Gemeinsame Bemühungen der Personalvertreter und der SBB-Leitung Fläche führten zu dieser Lösung. Möglich macht dies ein Leistungsabtausch zwischen SBB Personenverkehr und Turbo. Zudem akzeptiert die SBB vorübergehend einen leichten Personalüberbestand. Unwägbar bleibt die Zusammenarbeit mit SBB Cargo.

Der neu gewählte Präsident Daniel Gschwend führte durch die Mitgliederversammlung in Sargans. Von der Delegiertenversammlung LPV, dem Kongress SEV und der GAV-Konferenz berichteten die Delegierten der Sektion.

Die Peko Fläche beschäftigt sich zurzeit mit den Geschäften LEA III, BAR-Verhandlungen und einer Strukturreform der Arbeitsplankommission. Ihre Forderung nach der Abgabe einer Tastatur und eines Bedienstiftes für das neue elektronische Arbeitsinstrument des Lokpersonals (LEA III) wurde von der SBB abgelehnt...! Die Verhandlungen der bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen BAR verlaufen zäh. Neue Strukturen für die Arbeitsplankommission (APK) bringen den Depotvertretern direkten Einfluss, verbunden mit grösserer Verantwortung bei den Verhandlungen.

Walter Beusch

■ Unterverband RPV

Zentralausschuss tagt in Buchs

Der Zentralausschuss (ZA) traf sich am 24. Juni zur Sitzung in Buchs. Mit einem positiven Fazit konnte der ZA auf die DV im Stade de Suisse in Bern zurückblicken. Ein ausführlicher Bericht über die gut organisierte DV erschien in *kontakt.sev* Nr. 12.

Die Mitgliederzahlen sind aktuell bei 1278, es gab fünf Neueintritte. Die Werbung bleibt dauerhaft ein Thema, denn es gibt viele Kolleginnen und Kollegen, die noch nicht organisiert sind.

Am 20. und 21. März 2014 findet die Zentralvorstandssitzung im Tessin statt. Die DV ist am 22. Mai in Bern vorgesehen.

Die Bereichsspezifische Arbeitszeitregelung (BAR) für das RCP-Personal bei SBB Cargo wurde behandelt. Der Kick-off für die Verhandlungen findet am 1. Juli statt. Eine Stellungnahme mit unseren Anliegen hat Martin Allemann, Gewerkschaftssekretär SEV, verfasst.

Medienstelle RPV



Das OK von links: Alfred Lüthi, Ernst Speiser, Rolf Deller, Walti Merz und Aldo Pavan.

■ ZPV Jugend und Werbung

Die ZPV-Tour de Suisse geht weiter

Janine Truttmann, Zentralsekretärin ZPV, und ich als Werbeverantwortliche besuchen ausgerüstet mit Kaffee und Kuchen einzelne Depotstandorte, um Danke zu sagen. Somit können wir gleich Präsenz zeigen und persönlich da sein, um Rede und Antwort zu stehen. Es geht auch um Neumitgliederwerbung, aber in erster Linie darum, den bestehenden Mitgliedern zu zeigen, dass wir sie nicht vergessen haben. Wir möchten, dass sich der ZPV persönlich zeigt und damit sagt: «Wir sind hier vor Ort für

dich da. Wir fahren doch alle auf der gleichen Schiene!» Ende Mai waren wir im ZP-Lokal in Luzern. Neu gibt es immer eine offizielle Ankündigung und einen neuen Auftritt, damit wir auch möglichst viele Mitglieder antreffen.

Bisher haben wir nur gutes Feedback erhalten. Viele offene Fragen können wir direkt vor Ort klären bzw. Hilfestellung geben, wohin sich die Kolleg/innen wenden müssen. Der ZPV sagt vor allem der Sektion Luzern danke, denn sie sorgte mit einer grossarti-

gen Vorbereitung durch Martina Tschanz und eine Kollegin, leckerem, selbstgebackenem Kuchen sowie dem Budget für die Aktion für einen angenehmen Nachmittag im Kreise der Kolleg/innen. **Sabrina Tessmer**



■ PV Buchs Sargans Chur & RhB

Dringend gesucht: Ein neues Werkstück aus altem Eisen

Kurz vor Versammlungsbeginn füllte sich der Buchserhofsaal stetig. Fast hätten wir noch anbauen müssen mit den 58 Teilnehmenden.

Kein Aktuar in Sicht: ist die Sektion bereits beim Stillstand, in der Rostphase, beim alten Eisen angelangt? Kein Phönix aus der Asche, es könnte aber doch ein neues Werkstück aus altem Eisen entstehen!

An der Delegiertenversammlung lassen die 25 Traktanden wenig Spielraum für Diskussionen. Bruno Tanner ist neu GPK-Präsident und René Läubli

der Sektion Rapperswil GPK-Ersatzmitglied. Der neue Finanzchef will die Problemzone Mutationen angehen, eine zusätzliche Aussprache ist vorgesehen. Bitte zur Delegiertenversammlung PV und zum SEV-Kongress die Berichte in *kontakt.sev* beachten.

Die Sektionsreise 2013 führt mit Zug, Tram und Bus über Basel Flüh nach Mariastein in eine Solothurner Exklave mit einem Kloster. Vorstellung Reiseprogramm und persönliche Einladung folgen. Von den acht eingeladenen SEV-Jubilaren waren Alfons Rechsteiner (40

Jahre) sowie Christian Schlegel und Werner Senn (50 Jahre) anwesend. Dank und Gratulation für diese langjährige Treue im Namen des SEV. Der Dank von Walter Kolb für Idee und Organisation der Wanderung Rheinau-Neuhausen wird an Marco Blaser weitergegeben. Max Schifferle zeigt uns Ausschnitte aus seinen SERV-Wanderfahrten. Stoff für 50 weitere Präsentationen wäre vorhanden. Vielen Dank Max für den unterhaltsamen Nachmittag, danke auch ans Buchserhofteam für Speis und Trank.

Heini Eggenberger

■ PV St. Gallen

Wetterglück am Sektionsausflug

Bei idealem Reisewetter trafen sich am 19. Juni leider nur 46 Kolleg/innen zum Sektionsausflug. Ziel war die kürzlich von extremen Stürmen heimgesuchte Stadt Biel. Die Reise führte von St. Gallen via Zürich, Olten und dem Jurasüdfuss entlang nach der zweisprachigen ehemaligen Uhrenmetropole. Da die Gruppe genügend Zeit hatte, war der Fussmarsch zur Schifflände ein sehr gemütlicher Spaziergang. Punkt 12 Uhr hiess es Leinen los. Via

Tüscherz-Engelberg-Twann-Ligerz-St. Petersinsel Nord und La Neuveville ging es nach Erlach. Während dieser Fahrt genossen die Teilnehmenden nicht nur die schöne Aussicht auf bekannte Rebberge, sondern auch das Kulinarische. Schon bald begann der speditiv Service des guten Mittagessens. Nach dem Dessert und Kaffee blieb auf der Rückfahrt genügend Zeit zum Plaudern, das Oberdeck zu besuchen oder ganz einfach die wunder-

schöne Landschaft zu geniessen.

Zurück in Biel, bildeten sich einzelne Gruppen zum Flanieren oder zum Geniessen einer kleinen Erfrischung vor der Heimreise. Das heisse Wetter zersplitterte die Reisegruppe dermassen, dass die Rückreise nicht von allen wie geplant, sondern sehr individuell in Angriff genommen wurde.

Das Dankeschön an den Organisator gab der Schreibende an «Petrus» weiter. **Peter Spörri**

■ PV Winterthur-Schaffhausen

Strahlender Sonnenschein für rund 100 Reiselustige

Was will man mehr, als dass an solch einem Tag das Wetter auch mitmacht, nach dem Motto «Wenn Engel reisen, lacht die Sonne».

Bei strahlendem Sonnenschein begann die Fahrt pünktlich mit dem Knöpfel-Car ab Schaffhausen nach Winterthur, wo weitere Reiselustige warteten. Ab Winterthur ging es mit zwei Cars und an die hundert Teilnehmenden auf unbekanntem Wege über Land und durch Dörfer, die eigentlich nur vom Hörensagen bekannt waren, nach Tufertswil ins Restaurant Rössli zum Kaffeehalt. Nachdem alle gestärkt wieder eingestiegen waren, ging die Fahrt über Wattwil-Hemberg-Urnäsch nach Appenzell. Im Hotel Säntis wurde die ganze Reiseschar bereits erwartet. Alles hat wirklich gepasst! Nach der Suppe und dem Hauptgang hat der PV-Chor mit je zwei Liedern zur Lockerung beigetra-

gen. Das Essen war ausgezeichnet und auch der Service klappte bestens. Ein Dankeschön an den Wirt und das Servicepersonal.

Bis zur Weiterfahrt blieb dann noch Zeit genug, sich Appenzell näher anzuschauen, die Füsse zu bewegen und diverse Einkäufe zu tätigen oder im Schatten einer Gartenbeiz beim Nassfuttern zu verweilen. Die Heimfahrt ging dann über Gais-Stoos-Altstätten SG-St. Margrethen-Romanshorn und Kreuzlingen dem Bodensee entlang wieder Richtung Schaffhausen und Winterthur. Ein Tag mit einer sehr schönen Fahrt ging nur allzu schnell zu Ende und dürfte einigen lange in Erinnerung bleiben.

Die Organisatoren hoffen, dass sie ihre Aufgabe für das erste Mal gut gelöst haben und es allen gefallen hat. Bis nächstes Jahr!

Erika Schnyder und

Hansueli Witzig

■ VPT BLS, Pensionierte BLS und Emmental

Gemeinsame Schifffahrt auf dem Thunersee

Der erste gemeinsame Jahresausflug der Pensioniertengruppen BLS und Emmental führte mit dem prächtigen Schiff «Berner Oberland» von Thun nach Interlaken und zurück.

Am 19. Juni versammelten sich 115 erwartungsvolle Reiselustige, teils mit Lebenspartner/in, am Schiffslandungsteg in Thun. Auf reservierten Plätzen in der ersten Klasse wurden sie mit Getränken versorgt, was dringend nötig war, denn die Hitze der Vortage liess auch diesen Tag nicht aus. Während ein feines Mittagessen serviert wurde, zog draussen die faszinierende Kulisse des Thunersees vorbei. Für lüpfige Unterhaltung sorgten die beiden Schwyzerörgeler Fredi und Ruedi aus Zweisimmen und ab und zu gab Organisator Christian Matti einen Witz zum Besten. Die zweistündige Fahrt verging wie im Flug. Nach kurzem Aufenthalt

in Interlaken hiess es wieder «klar Schiff» für die Rückfahrt, während der das Dessert serviert wurde. BLS-Gruppenpräsident Walter Holderegger begrüsst alle Teilnehmenden und übermittelte Grüsse der BLS Lötschbergbahn AG, die verdankenswerterweise den Kaffee gesponsert hatte. Kurz nach Ausfahrt aus dem Kanal kreuzte das Schiff den Dampfer «Blüemlisalp» und nahm weiter Kurs über den in der Sonne glitzernden See Richtung Thun. An den Ufern vergnügten sich viele Badende.

Viele nutzten auf der Rückfahrt die Gelegenheit, mit Kolleg/innen Erinnerungen aufzufrischen, neue Leute kennenzulernen oder auf dem Sonnendeck etwas Seeluft zu schnuppern. Bald war Thun erreicht, wo sich die Wege wieder trennten. Herzlichen Dank an Christian Matti für die gute Organisation. **Heinz Baumgartner**

■ LPV Zürich

Reich befrachtete Üetliberg-Tagung



An die 30 Teilnehmer nahmen an der Üetliberg-Tagung teil. Pensionierung und Arbeitsverträge waren am Morgen die Hauptthemen. Der Referent der Pensionskasse brachte den Versammelten die komplizierte Materie näher, um sie in Arbeitsgruppen noch zu vertiefen. Klar kam zum Tragen, dass ohne Engagement der Arbeitgeberin SBB jedes vorzeitige Ausscheiden aus dem Arbeitsleben nur mit grossen Abstrichen

möglich ist. Ideen zu «Ausstiegsmodellen» wurden diskutiert und geprüft. Vorteile für beide Seiten wären möglich, einerseits würde es die Altersspitze brechen und andererseits das langsame Aussteigen aus dem Arbeitsleben möglich machen. Hier wird die Gewerkschaft schnell mit der SBB Lösungen finden müssen.

Die Möglichkeit, mit unterschiedlicher Arbeitsverträge an mehreren Orten, gar

bei unterschiedlichen Arbeitgebern zu arbeiten, wird immer mehr genutzt, leider auch missbraucht. Im Bereich Zugförderung (ZF) wird vor allem die Möglichkeit genutzt, verschiedene Arbeitsorte abzudecken. Die Bedingungen erscheinen allerdings alles andere als korrekt. Hier wäre einmal ein Pilotprozess nötig, um die Fragen zu klären. Am Nachmittag befasste sich die Versammlung mit den kommenden Änderungen im Bereich Ausbildung und Periodische Prüfung. Einhellig begrüsst wurde die Verbesserung bei der Ausbildung. Wir sind gespannt auf die Erfahrungen mit den ersten Klassen nach dem neuem Konzept. Gar nicht goutiert wurde der mögliche neue Ablauf der periodischen Prüfung. Die neue Art der Fragen wurde durchaus positiv beurteilt, jedoch die «Einzelabreibung» bei der mündlichen Befragung klar abgelehnt. Hier geht der Aufruf an die Verantwortlichen, diesen Unsinn zu unterbinden. Die Zukunft der ZF, die daraus für das Lokpersonal entstehenden Kon-

sequenzen, bekräftigte die Versammelten in der Ansicht, dass eine starke Gewerkschaft nötiger ist denn je. Die Herausforderungen an unseren Beruf und das Umfeld müssen unsererseits immer wieder hinterfragt werden.

Zum Abschluss besprachen die Teilnehmenden aktuelle Probleme wie die Klimaanlagen in den Führerständen der DPZ, DPZ+, 420er und HVZ-Zügen sowie das inakzeptable Fahrverhalten der DPZ. Die Querdämpfer oder Schlingerdämpfer sind derart eingestellt, dass es einen buchstäblich vom Hocker haut. Ganz allgemein war die Versammlung der Meinung, dass der Unterhalt an Qualität eingebüsst hat. Mit diesen Punkten und noch einigen Fragen mehr werden wir beim Chef OP intervenieren.

Der Ausklang, toll organisiert vom «Vermieter» der Tagungsräume, zog sich bis weit in den Abend hinein. Herzlichen Dank! Ein Dankeschön auch den Teilnehmenden, die sich den Themen stellten und so die interessante Tagung ermöglichten.

Peter Mathis

■ VPT STI

Wanderung Twannbachschlucht

Janina und Aquilino führten durch Wälder, über Jurawiesen und schliesslich talwärts durch die Twannbachschlucht. Mit dabei waren doppelt so viele Wanderfreudige wie 2012 sowie einige vierbeinige Begleiter. Diese sorgten die ganze Zeit für Bewegung auf den Jurahöhen und hielten die Gruppe zusammen, wenn sie sich in die Länge zog.

Am Rande einer wildblühenden wunderschönen Wiese rasteten wir. Präsident Hans-Ueli Schneiter liess es sich nicht nehmen und packte bereits um 11 Uhr den Weisswein aus. Merci Güegu! Motiviert trotzten wir dem teils steifen Westwind und den frischen Temperaturen. In immer wieder neuen Grüppchen unterhielt man sich über allerlei, wofür sonst irgendwie nie Zeit ist. An solchen Tagen lernen wir uns kennen!

Die Glasbläserei Zünd verwöhnte uns mit Kürbissuppe und Salat aus dem Garten und mit einer Fleisch- und Käseplatte vom Feinsten. Aus handgefertigten Glastellern und Gläsern wurde gesündigt. Die einen konnten die Panna cotta zum Dessert nicht lassen, die anderen frönten dem Traubenbrand. Es war einfach irrsinnig fein...

Die Twannbachschlucht in ihren immer anderen Grüntönen und mit dem quirligen, klaren Bach war ein spezielles Erlebnis. Wahrscheinlich waren die meisten schon als Kinder irgendwann in der Schlucht. Schöne Erinnerungen wurden wach und mit vielen Eindrücken erreichte die Gruppe das Winzerdorf Twann.

Danke Janina und Aquilino für die tolle Idee und die Organisation. Wir freuen uns bereits aufs nächste Jahr! Ueli Müller



■ PV Thurgau

Aarefahrt von Solothurn nach Biel

Ein wunderbarer Tag kündigte sich an am Morgen des Sektionsausflugs vom 19. Juni in Romanshorn. Der grösste Teil der 70 Ausflügler/innen fuhr mit dem Regionalzug der Turbo nach Weinfelden. Dort erlebten sie die erste Überraschung, denn alle durften in der 1. Klasse bis Solothurn fahren (Turnfest in Biel sei Dank).

Im Zug begrüsst Präsident Albert Mazenauer und Kassier Hans Hänseler jeden Gast persönlich. Albert Schmid war zuständig für Kaffee und Gipfeli und die Vorstandsmitglieder Elfried, Toni und Albert waren besorgt, dass alle gepflegt wurden.

In Solothurn war genug Zeit für einen Stadtbummel oder auch für den Besuch einer Gartenwirtschaft an der Aare. Auf dem MS Stadt Solothurn, Baujahr 1973, wurden die Teilnehmenden von der Schiffsbesatzung zum Mittagessen empfangen, die gute Fahrt auf der Aare bis nach Biel wünschte. Trinken, Mittagessen, Landschaft geniessen und plaudern – so verging die dreistündige Fahrt sehr schnell. Einige waren noch nie in einer Flussschleuse und staunten nicht schlecht, wie schnell das Schiff die zirka 1 Meter 20 zum Bielersee-Pegel hochhehrt wurde. Die Schiffsfahrt war für alle ein schönes Erlebnis, das Mittagessen mit Kaffee und Dessert ein Traum, der Service hat auch wun-



derbar geklappt. In Biel angekommen, blieb genügend Zeit für den Transfer zum Bahnhof. Einige fanden eine kühle Gartenwirtschaft, bei der Temperatur von 34° war das eine Wohltat. «Im Schatten sitzen und genügend Flüssigkeit bunkern» war das Motto vor der Heimfahrt. Dann folgte eine kurzweilige Fahrt nach Weinfelden.

Ein Dankeschön an Albert Mazenauer und Hans Hänseler für die gute Organisation des Ausflugs, der allen gefallen hat, ohne Stress beim Umsteigen in Solothurn und Biel. «Herzlichen Dank ihr zwei und wir lassen uns überraschen, wohin der Ausflug 2014 führt.»

Toni Arnold

■ ZPV Calanda

Stefan Cola tritt zurück



Nach dem informativen und geschäftlichen Teil mit den Themen «Wechsel des Sicherheitsdienstes RhB ab 1. Juli

2013 von Transportpolizei zur Securitas», «AHVplus-Initiative» und «Lohnverhandlungen» wurde das langjährige Vorstandsmitglied Stefan Cola geehrt. Er ist nach 22 Vorstandsjahren als Kassier, Revisor und Vizepräsident im ZPV Calanda zurückgetreten. Unter grossem Applaus überreichte ihm Präsidentin Sabine Marugg ein Geschenk als Dankeschön. Sein Amt als Vizepräsident hat er an Fabian Maasch übergeben.

Martha Knupp

■ PV Fribourg

Ausflug nach St-Gingolph

Die diesjährige Reise führte am 11. Juni nach dem am Lac Léman malerisch gelegenen St-Gingolph. 48 frohgelaunte Teilnehmende bestiegen in Freiburg den Zug Richtung Lausanne und Montreux. Nach dem Kaffeehalt ging es per Schiff nach St-Gingolph. Auf der Terrasse des Restaurants Le Rivage, unmittelbar bei der Anlegestelle des Schiffes gelegen, genossen die meisten Teilnehmenden die perfekt zubereiteten Eglifilets aus dem Lac Léman. Wenn die Luft auch noch etwas frisch war, wärm-

ten doch bereits die Sonnenstrahlen. Eine wahre Wohltat nach dem garstigen Wetter der vorausgegangenen Tage. Nach dem Dessert benutzten einige die Gelegenheit zu einem kurzen Ausflug nach Frankreich. Der Ort St-Gingolph erstreckt sich über zwei Länder, die Schweiz und «La France». Mit dem Schiff «Ville de Genève» fuhr die Gruppe zurück nach Vevey, von wo sie die Bahn sicher nach Hause brachte. Wir freuen uns auf die nächste Reise im 2014.

Franz Rohner

kontakt.sev mit Sommerpause

Die Redaktion bittet darum, bei der Planung der Agendaeinträge unbedingt die Sommerpause zwischen den kontakt.sev-Ausgaben Nrn. 14 und 15 zu beachten und die Beiträge rechtzeitig einzureichen:

kontakt.sev Nr. 14 vom 18. Juli: Redaktionsschluss am 11. Juli, um 8 Uhr
kontakt.sev Nr. 15 vom 15. August: Redaktionsschluss am 8. August, um 8 Uhr

Sektionen

■ ZPV Basel

9. August
Ab 14.30 Uhr,
Basel, Clubhütte
FC Polizei (an der
Birs in St. Jakob)

Sommernachtsplausch mit
Plauschmatch ZP gegen LF

Getränke können im Klubhaus bezogen werden. Ein Grill steht zur Verfügung sowie ein gedeckter Aussenplatz, Aufenthaltsraum und WC-Anlagen. Grilladen bitte selber mitbringen, Salate und Kuchen sind vorhanden. Eingeladen sind alle Mitglieder, Nichtmitglieder, Freundinnen und Freunde, Kinder und Pensionierten.

Sektionen VPT

■ VPT BLS, Gruppe Pensioniere

10. Juli
Achtung – bitte
Datum beachten!
In kontakt.sev
Nr. 12 war die
Wanderung irrtümlich mit Datum vom 7. Juli
ausgeschrieben.
Die Redaktion
entschuldigt sich
für das Versehen.

Wanderung über den
Schächentaler Höhenweg

Route: Eggberge (1526m), Fleschseeli (1812m), Skihaus Edelweiss nach Ratzli (1520m) dann mit Seilbahn nach Spirigen; zirka 4 Stunden. Normale Wanderausrüstung, Stöcke empfohlen. Mittagessen aus dem Rucksack. Interlaken Ost ab 7.00 Uhr, Spiez ab 7.22 Uhr, Bern ab 8.00 Uhr, Luzern ab 9.08 Uhr, Eggberge Station an 9.45 Uhr; Spirigen ab 15.56/16.56 Uhr, Luzern ab 18.00/19.00 Uhr, Bern ab 19.07/20.07 Uhr, Spiez an 19.34/20.34 Uhr. Wer in Interlaken wohnt, reist auf der Rückreise ab Luzern vorteilhafter via Brüning. Durchführung nur bei gutem Wetter, kein Verschiebedatum. Anmeldung bitte bis 9. Juli an Robert Etter, 031 922 18 95, 079 378 48 50 oder fam.etter@sunrise.ch.

■ VPT RBS, Pensionierte

10. Juli
(Verschiebedatum: 17. Juli)

Wanderung Blatten–
Massaweg–Ried/Mörel

Bergweg: Kurzer steiler Aufstieg durch den Bergwald, nachher keine weiteren Steigungen mehr, jedoch Trittsicherheit erforderlich. Wanderzeit 3½ Stunden, Wanderstöcke empfohlen, Rucksackverpflegung. Solothurn ab 7.18 Uhr, Bern ab 8.07 Uhr, Blatten an 9.40 Uhr. Rückfahrt ab Mörel um 16.21 oder 17.21 Uhr. Anmeldung bis 8. Juli an Hans Bütikofer, 032 677 17 75.

16. Juli

8.40 Uhr,
Luzern,
Bahnhof
Treffpunkt

■ VPT SGB, Pensionierte

Ausflug

Luzern ab 8.55 Uhr (Gleis 12), Meiringen an/ab 10.12/10.45 Uhr, Engstlenalp an 11.40 Uhr. Mittagessen im Hotel Engstlenalp. Rückkehr: Luzern an 17.04 Uhr. Zuschlag für Postbus Hin- und Rückfahrt 10 Franken (gilt für alle Fahrausweise.).

17. August

7.45 Uhr, Basel,
Bahnhof SBB

■ VPT BLT

Sektionsbummel

Ausflug in die Zentralschweiz mit leichter Wanderung. Details und Anmeldung gemäss Aushang.

Pensionierte SBB

10. Juli

■ PV Luzern

Wanderung «Klangweg im
Toggenburg»

Luzern ab 8.10 Uhr via Zürich Flughafen, Wil, Nesslau, Alt St. Johann nach Sellamatt. Klangweg-Wanderung Alp Sellamatt–Itios, zirka 1 Stunde. Kosten: 14 Franken, werden auf der Hinfahrt einkassiert. Mittagessen im Restaurant oder Picknick (bitte bei Anmeldung angeben). Rückfahrt mit der Standseilbahn nach Unterwasser oder Wanderung nach Oberdorf, zirka 2 Stunden. Rückfahrt ab Wildhaus 15.39 Uhr, bzw. ab Unterwasser 15.43 Uhr. Luzern an 19.20 Uhr. Anmeldungen bitte bis 6. Juli an Emil Knöpfel, emailk@fibermail.ch oder 041 467 15 91.

7. August

9.45 Uhr,
Basel, Bahnhof,
Schaltherhalle

■ PV Basel

Gemütliche Fahrt ins Blaue

Alle Mitglieder samt Partner/innen sind eingeladen. Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren wir nach..., wo uns ein feines Mittagessen erwartet. Um 18 Uhr sind wir zurück in Basel. Kosten für Apéro, Mittagessen inkl. Getränke: 60 Franken. Einzahlungen bis 26. Juli auf PK 40-6925-4. Fahrausweis: GA oder Halbtax-Abo mit Tageskarte 2. Klasse. Die Teilnehmenden der Ausflüge 2011 und 2012 sowie die Neumitglieder werden schriftlich eingeladen. Weitere Auskünfte erteilen Reiseleiter Alfred Lüthi, 061 361 28 81, Aldo Pavan, 061 821 45 60, und Rolf Deller, 079 619 51 58.

Sport und Kultur

7. Juli

6.20 Uhr,
Bern, Bahnhof,
Treppe Perron 3

■ Bergklub Flügelrad Bern

Wanderung
SAC Wiwanihütte

Bern ab 6.34 Uhr nach Ausserberg. Ab Ausserberg Taxidienst (kostenpflichtig). Marschzeit 6 bis 7 Stunden, +600/–1500m. Rucksackverpflegung. Auskunft und Anmeldung bis 4. Juli bei Fritz Röthlisberger, 034 413 01 59, 079 697 93 83.

9. Juli

■ ESV Rheintal-Walensee
(www.esv-rhw.ch)

Bergtour mit Georg

Weitere Informationen und Anmeldung bis am Vortag bei Georg Trüb, 052 222 29 08 oder georgtrueb@sunrise.ch.

- 9. Juli** ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Wanderung Bürgenstock T2
Route: Stansstad, Bürgenstock (mit Hammettschwand-Lift auf den Gipfel), Ennetbürgen; 5 Stunden, +450/-550m. Verpflegung: Kafi beim Start, Mittagessen vom Kiosk (warme und kalte Speisen) oder aus dem Rucksack. Winterthur ab 6.58 Uhr, Zürich ab 7.35 Uhr, Luzern ab 8.41 Uhr nach Stansstad, an 8.59 Uhr. Heimkehr: Zürich an 17.56 Uhr, Winterthur an 18.35 Uhr oder später. Anmeldung bitte bis 8. Juli, 16 Uhr, bei Toni Wiedmer, 052 383 29 97, unterwegs 079 733 50 92.
- 13. Juli** ■ **TC Biel**
(Reservedatum 14. Juli), 7.22 Uhr ab Biel, Bahnhof
Sigriswiler Rothorn
Bergtour (T3 bis T4) mit wunderschöner Rundsicht auf dem Gipfel. Aufstieg zirka 4 Stunden, Abstieg zirka 3 Stunden. Auskunft und Anmeldung bei Beat Fehlmann, 032 232 08 38 oder 079 827 52 46.
- 13 und 14. Juli** ■ **ESV Rheintal-Walensee**
(www.esv-rhw.ch)
Hochtour ZS: Bifertenstock
Einzigartiger Aufstieg über den Bänderweg, der an der Obergrenze von zwei gigantischen Karkesseln verläuft. Aussichtsreich, aber exponiert. Anmeldung bitte bis 6. Juli bei Peter Reize, 056 222 47 12, 079 592 75 15 oder reizepeter@hispeed.ch.
- 14. Juli** ■ **Bergklub Flügelrad Biel**
Ab 12 Uhr, Prés d'Orvin, Berghaus (gegenüber Bushaltestelle Bellevue; Parkplätze vorhanden)
Barbecue
Zum Preis von 25 Franken pro Person à discretion (ohne Getränke) kommen Sie bei uns in den Genuss verschiedener Grillspezialitäten mit einem umfangreichem Salatbuffet. Im Preis inbegriffen sind zudem ein Begrüssungsdrink und das Dessert. Die Anmeldung ist erforderlich bis 8. Juli an Ruedi Landauer, 079 648 34 76 oder rudi.landauer@sbb.ch.
- 18. Juli** ■ **ESC Basel, Ski und Bergsport Krokus**
Areuseschlucht-Wanderung, Boudry-Noiregüe
Basel SBB ab 8.03 Uhr, Neuenburg an 9.32 Uhr, weiter ab Place Pury mit der Strassenbahn nach Boudry um 9.50 oder 10.10 Uhr. In 3½ Stunden wandern wir durch die fantastische Schlucht mit einer Höhendifferenz von 320 Meter bis Noiregüe. Gute Schuhe und Wanderstöcke empfehlenswert. Mittagessen zwischenzeitlich (nach gut der Hälfte der Tour) im Restaurant de la Truite in Champ-du-Moulin. Danach noch 1¼ Stunden Wanderzeit bis ans Ziel. Rückfahrt stündlich XX.52 mit Ankunft in Basel 2 Stunden später. Anmeldung bitte bis 16. Juli an Heinz Spengler, 061 311 74 32 oder 079 792 01 23.
- 21. und 22. Juli** ■ **EFW Herisau**
10.04 Uhr, Brunnen, Ankunftsperren
www.efw-herisau.ch
Anno 1923/1983: Bergtour leicht/mittel Urirotstock
Anreise nur via Zürich möglich (Rickentunnel gesperrt). St. Gallen ab 7.48 Uhr, Zürich ab 9.09 Uhr nach Brunnen. Sportliches Umsteigen und mit Schiff nach Bauen. Aufstieg in 2 Stunden nach Isenthal (Mittagspause im Restaurant), PTT bis St. Jakob und weitere 2 Stunden Aufstieg zur Biwaldalp (HP). 2. Tag: Gitschenhörelhütte–Urirotstock–Musenalp–Isenthal (Aufstieg 4 und Abstieg 5 Stunden). Rückfahrt ab Isenthal 16.06 Uhr via Flüelen–Zürich. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 18. Juli an Othmar Zwyszig, 071 277 87 55, othmar.zwyszig@bluewin.ch.
- 22. Juli** ■ **ESC Winterthur**
www.escw.ch
Wanderung von Filisur über Falein–Runsolas–Latsch nach Bergün
Wanderzeit zirka 6½ Stunden, +1000/-600m. Gesamte Verpflegung aus dem Rucksack. Winterthur ab 7.00 Uhr, Zürich HB ab 7.37 Uhr; Bergün ab 17.47 Uhr, Zürich an 20.23 Uhr, Winterthur an 21.03 Uhr. Auskunft und Anmeldung bis 18. Juli bei Manfred Portmann, 052 232 30 00.
- 27. Juli** ■ **EFW Herisau**
9.10 Uhr ab Visp Busbahnhof
www.efw-herisau.ch
Wanderung Giw–Gspön
St. Gallen ab 5.44 Uhr via Zürich–Visp–Visp-terminen nach Giw (an 9.41 Uhr). Route: Giw–Gibidum–Gibidumpass–Gspön (+/-650m) in knapp 4 Stunden. Rückfahrt ab Gspön 16.15 Uhr via Stalden–Saas–Visp–Zürich–St. Gallen an 20.15 Uhr. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 25. Juli an Rolf Vogt, 027 346 11 94.
- 4. bis 7. August** ■ **EFW Herisau**
www.efw-herisau.ch
Hochtour
Kombinierte Hochtour (Gletscher und/oder Klettern). Tourenziel wird nach Anmeldeschluss unter Berücksichtigung der Teilnehmerzahl und Witterungsverhältnisse festgelegt. Verbindliche Anmeldung bis 29. Juli an Beat Frei, 071 352 61 67.
- 13. und 14. August** ■ **ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus**
Zweitageswanderung im Appenzeller Land
Basel ab 7.33 Uhr, Appenzell an 10.27 Uhr. Rundwanderung auf den Hohen Hirsberg; 3¼ Stunden, +350m. Mittagessen im Restaurant. Übernachtung mit Frühstück im Gasthof Hof, CHF 130. Nachtessen im Hotel. 2. Tag: Bahnfahrt bis Gais. Wanderung Meteoweg nach Trogen; 3½ Stunden, +600m. Grillieren am Gäbrisseeli. Rückreise halbstündlich ab Trogen. Anmeldung baldmöglichst (Zimmerreservierung), spätestens bis 25. Juli an Heinz Spengler, 061 311 74 32, 079 792 01 23.
- 21. August** ■ **VPT SGV, Pensionierte**
10.30 Uhr, Luzern, Garten
Zielmattweg
Grillplausch im Garten am Zielmattweg von Emerntia und Manfred, Bus Nr. 4 «Hubelmatt» oder Bus Nr. 20 «Horw», Haltestelle Zielmattweg.

Unsere Verstorbenen

Aebi Walter, pensionierter Spezialmonteur, Burgdorf; gestorben im 69. Altersjahr. PV Bern.

Altorfer Alice, Witwe des Willi, Winkel; gestorben im 91. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Bärtsch Klara, Witwe des Jakob, Rorschach; gestorben im 86. Altersjahr. PV St. Gallen.

Buess Klara, Witwe des Eugen, Aarau; gestorben im 83. Altersjahr. PV Aargau.

Dolder Paul, pensionierter Zugführer, Gwatt; gestorben im 76. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Frischknecht Marie, Witwe des Erwin, St. Gallen; gestorben im 91. Altersjahr. PV St. Gallen.

Gessner Otto, pensionierter Betriebsbeamter, Besazio; gestorben im 79. Altersjahr. PV Ticino.

Graf Hans, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Ramsen; gestorben im 88. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Guntern René, pensionierter Betriebssekretär, Zug; gestorben im 79. Altersjahr. PV Luzern.

Hofstetter Rosmarie, Witwe des Willy, Basel; gestorben im 76. Altersjahr. PV Basel.

Huber Michael, pensionierter Zugchef, Zug; gestorben im 71. Altersjahr. PV Luzern.

Jakob Jean, pensionierter Lokomotivführer, Genf; gestorben im 80. Altersjahr. PV Genève.

Kellenberger Paul, pensionierter Monteur, Wallisellen; gestorben im 90. Altersjahr. PV Zürich.

Leuenberger Hugo, pensionierter Zugführer, Arbon; gestorben im 81. Altersjahr. PV Thurgau.

Meier Marie, Witwe des Ernst, Zürich; gestorben im 94. Altersjahr. PV Zürich.

Meroni Claudio, pensionierter Spezialhandwerker, Muttenz; gestorben im 67. Altersjahr. PV Basel.

Pfister Alfred, pensionierter Fahrdienstleiter, Felsberg; gestorben im 86. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Preisig Claudia, Witwe des Eugen, Winterthur; gestorben im 86. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Richner Agatha, Witwe des Ernst, Brunnen; gestorben im 94. Altersjahr. PV Luzern.

Richner Karl, pensionierter Betriebssekretär, Sonceboz-Sombeval; gestorben im 83. Altersjahr. PV Biel.

Schär Werner, pensionierter Lokomotivführer, Winterthur; gestorben im 93. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Schlauri Albert, pensionierter Zugführer, Jona; gestorben im 81. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Schnyder Heinrich, pensionierter Rangierloführer, Bern; gestorben im 83. Altersjahr. PV Bern.

Schott Frieda, Witwe des Rudolf, Erlenbach ZH; gestorben im 90. Altersjahr. PV Zürich.

Schweizer Anna, Biel; gestorben im 71. Altersjahr. PV Biel.

Staudenmann Hans, pensionierter Zugführer, Cronay; gestorben im 86. Altersjahr. PV Vaud.

Steiger Marcel, pensionierter Lokomotivführer, Chavannes-Renens; gestorben im 65. Altersjahr. PV Vaud.

Straub Bruno, pensionierter Chefmonteur, Olten; gestorben im 79. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Theraulaz Jean, pensionierter Lokomotivführer Bern; gestorben im 90. Altersjahr. PV Bern.

Träbing Heinz, Basel; gestorben im 78. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

Trachsel Oskar, pensionierter Stationsvorstand, Thun; gestorben im 85. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Venzin-Manetsch Basil, Landquart; gestorben im 84. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Wolff Edith, Witwe des Willi, Basel; gestorben im 77. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

Wyss Peter, pensionierter Zugführer, Bern; gestorben im 80. Altersjahr. PV Bern.

Leserbrief

100 Jahre BLS: Was gibt es da eigentlich zu feiern?

Die Öffentlichkeit freut sich am hundertjährigen Bestehen der BLS und liest gerne Berichte aus der Vergangenheit. Dabei geht gerne vergessen, dass bei der BLS seit einigen Jahren umwälzende Veränderungen stattgefunden haben und unter dem schönen Jubiläumsglanz der Lack an einigen Stellen nicht nur Kratzer erhalten hat, sondern wirklich ab ist. Aus meiner Sicht begannen die Probleme bereits mit der Liberalisierung des Eisenbahnverkehrs und dem unseligen «SBB plus X»-Beschluss. Die einstmals behäbige Berner Alpenbahn fühlte sich fortan bemüsstigt, in verschiedene neue Bereiche vorzustossen. Die damalige Leitung der Unternehmung unter Mathias Tromp

konnte das Personal für diese neuen Geschäftsfelder begeistern und ein paar Erfolge feiern, sei es die Aktivität im Gütertransit am Gotthard oder auch die Fusion mit dem RM. O du gute alte Zeit! Heute steht die BLS vor einem ziemlichen Scherbenhaufen: Im Güterverkehr verliert man Geld, DB Schenker vergibt darüber hinaus den Auftrag am Gotthard neu an die SBB. Der regionale Personenverkehr verursacht enorme Kosten, die Beschaffung der Doppelstockpendel ist ein schwerer Brocken und nicht verdaut. Man muss darüber hinaus mit Sorge erwarten, was die bevorstehende Spar-Budgetvorlage des Regierungsrates im Bereich des öffentlichen Verkehrs

für Überraschungen bereithalten wird!
Es erstaunt nicht wirklich, dass die neue Leitung der BLS zum Gipfelsturm gerufen hat und hofft, mit Personalabbau im grossen Stil die fehlenden Millionen einzusparen. Mit dieser ideen- und konzeptlosen Abbauübung entlarvt sich die Geschäftsleitung der BLS als das, was sie schon immer war: Überforderte Schönwettermanager, die bisweilen ausschweifende Feste feiern, wenn es aufwärts geht, bei wenig Gegenwind aber einknicken und sich nicht scheuen, langjähriges, mit der Unternehmung stark verbundenes Personal vor die Tür zu stellen. Das einstmals von der SBB abgeworbene Lokpersonal an der

Gotthardachse im Tessin und besonders in Erstfeld muss sich mit dem Gedanken tragen, dass seine Stellen bald einmal aufgehoben werden. Für das BLS-Management ist das anscheinend kein Problem, sind sich diese Leute doch gewohnt, spontane Entlassungen zu beschliessen und die damit entstehenden Kosten der Allgemeinheit zu überbürden. So geht man in einer gut geführten Unternehmung mit dem Personal nicht um! Mit dem damit entstandenen Klima der Angst um den Arbeitsplatz ist die Stimmung im Personal auf einen Tiefpunkt gesunken. Gegen das Personal kann keine Unternehmensreorganisation durchgeführt werden. Dieser Weg führt direkt in den

Abgrund. Der Verwaltungsrat ist gefordert, Remedur zu schaffen. Es braucht neue Leute mit Visionen und viel Fingerspitzengefühl für die heikle Situation. Überdies: Die Züge am Gotthard für DB Schenker sind noch bis Ende 2013 zu fahren und bis dahin muss das Lokpersonal bei der Stange gehalten werden. Die heutigen BLS-Manager in Bern wird das Einzelschicksal wenig kümmern. Sie tun sich schwer mit dem Gedanken, Verantwortung zu übernehmen, vor das betroffene Personal zu stehen und zusammen mit diesem gangbare Wege zu suchen. Mit diesen Aussichten ist mir die Lust am Feiern gründlich vergangen!
Peter Merz, Alt-Zentralpräsident LPV

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.
- 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.



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

Ich anerkenne die geltenden Statuten und Reglemente.

Name/Vorname:	Name/Vorname:
Strasse:	Strasse:
PLZ/Ort:	PLZ/Ort:
Telefon:	Telefon:
E-Mail:	Kontonummer/IBAN:
Unterschrift:	Datum:

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.

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

Link zum Recht

Langen Schnauf gebraucht

Es genügt nicht, dass Schadenersatz zugesprochen wird. Die Forderung muss hinterher auch durchgesetzt werden können.

Nach einer Tötlichkeit erstritt ein Anwalt Schadenersatz und Genugtuung. Doch das Geld kam nicht ohne Weiteres ...

Das SEV-Rechtsschutzteam wird immer wieder mit Fällen konfrontiert, bei denen das Zugpersonal von Reisenden verbal oder gar tätlich angegriffen wird. Falls der Angriff zu Verletzungen und Sachschaden führt oder der Täter bzw. die Täterin das Opfer anzeigt, beispielsweise mit dem Vorwurf des Amtsmissbrauchs, so wird unserem Mitglied in der Regel ein SEV-Vertrauensanwalt zugeleitet. Für die blosser Anzeige solcher Vorfälle, die ein Offizialdelikt darstellen, ist hingegen der Beizug eines Anwalts oder einer Anwältin normalerweise nicht notwendig. Im hier geschilderten Fall erfolgte angesichts der nicht unerheblichen Körperverletzung und des entstandenen Schadens die Zuteilung eines unserer Vertrauensanwälte.

Zum Vorfall kam es im Dezember 2008. Damals wies Zugbegleiter W. einen Reisenden darauf hin, dass sein Gleis-7-Abo abgelaufen war und er dieses zudem ausserhalb des gültigen Zeitfensters benutzte. Um die Personalien aufzunehmen, nahm ihm W. das Abo ab. Daraufhin drängte der Reisende W. in ein Abteil und schlug mit den Fäusten mehrmals massiv auf ihn ein. Beim nächsten Halt behändigte er das Zugpersonalgerät (ZPG), warf es die Treppe des Doppelstockwagens hinunter und floh.

Da W. verletzt war, wurden Sanität und Polizei aufgeboten. Die Weiterfahrt des Zuges verzögerte sich massiv. W. wurde ins Spital gebracht. Nebst den Verletzungen im Gesicht hatte er einen Zahnschaden, eine kaputte Brille, blutverschmierte Dienstkleider sowie ein defektes ZPG zu beklagen.

Die Polizei konnte den Täter ermitteln. Mit Strafbescheid vom Oktober 2009 wurde er der vorsätzlichen einfachen

Körperverletzung, der Sachbeschädigung sowie der Gewalt und Drohung gegenüber Behörden und Beamten für schuldig befunden. Der nicht vorbestrafte Täter wurde zu einer bedingten Gefängnisstrafe von 6 Monaten (bei einer Probezeit von 2 Jahren), zu einer Busse von 500 Franken und zum Bezahlen der Gerichtskosten in der Höhe von 600 Franken verurteilt. Dank der Unterstützung des SEV-Vertrauensanwalts anerkannte das Gericht auch die von W. geltend gemachten privaten Ansprüche. Der Täter wurde verpflichtet, W. den nachgewiesenen Sachschaden, eine Genugtuung sowie einen Pauschalbetrag für seine Anwaltskosten zu bezahlen. Insgesamt hat bzw. hätte der Täter Kosten von etwas über 4000 Franken zu berapen gehabt. Und er erhielt als «Denkzettel» einen Strafregistereintrag.

Zahlungssäumiger Täter

Rund ein Jahr nach diesem Urteil wartete W. aber noch

immer auf sein Geld. Somit musste der SEV-Vertrauensanwalt nochmals aktiv werden. Er gelangte an den zuständigen Kanton und beantragte im Rahmen des Opferhilfegesetzes, dass W. die vom Gericht zugesprochene Genugtuung ausbezahlt werde. Innert relativ kurzer Zeit wurde diesem Gesuch entsprochen.

In der Folge versuchte der SEV-Vertrauensanwalt auch noch die Zahlung des Schadenersatzes und der pauschalen Entschädigung für die Anwaltskosten einzutreiben, was nach einem weiteren Jahr über den Weg der Zwangsvollstreckung durch das Betreibungsamt ebenfalls gelang.

Rund vier Jahre nach dem Vorfall konnte der SEV-Vertrauensanwalt und somit auch das SEV-Rechtsschutzteam das Dossier schliessen. W. zeigte sich über das erzielte Resultat sehr zufrieden und bedankte sich beim SEV für die Unterstützung.

Rechtsschutzteam SEV

Helvetia berät SEV-Mitglieder

Haus verschüttet, wer zahlt?

Die jüngsten Überschwemmungen brachten bei uns die Frage auf, wie eigentlich Schäden versichert sind, die Hangrutsche und Hochwasser verursachen. Reicht da die Gebäudeversicherung aus? F. G. aus B.

Sehr geehrte Frau G. Nur zum Teil. Für Schäden an Gebäuden kommt grundsätzlich die Gebäudeversicherung auf, während Mobiliar und andere Fahrhabe durch die Hausrat- oder die Fahrzeugversicherung gedeckt sind.

In den meisten Kantonen unterliegt die Gebäudeversicherung einem Monopol. Aber in den sogenannten Gustawo-Kantonen Genf, Uri, Schwyz, Tessin, Appenzell Innerhoden, Wallis und

Obwalden sind die privaten Versicherungen zuständig.

Die Gebäudeversicherung kommt vor allem für Schäden auf, die durch Feuer oder Elementarereignisse entstanden sind. Elementarereignisse sind gesetzlich definiert: Es sind Hochwasser, Überschwemmung, Sturm, Hagel, Felssturz, Erdbeben, Schneedruck, Lawine und Steinschlag. Zusätzliche Schäden wie Glasbruch oder Bruch von Wasserleitungen im Haus sind durch private Versicherungen zu decken. All-Risks-Lösungen, wie sie auch Helvetia anbietet, versichern weitere Schäden, die unter anderem durch Anprall von Fahrzeugen oder an haustechnischen Anlagen entstehen.

Bewegliche Gegenstände wie Möbel, Unterhaltungselektronik, Kleider, Tiefkühltruhe usw. sind über die Hausratversicherung zu decken. Die Versicherungsleistung hängt von der versicherten Summe ab. Bei einer Unterversicherung kann die Versicherung die Leistung entsprechend kürzen, insbesondere, wenn der Schaden mehr als 10% der versicherten Summe beträgt. Vor allem bei einem Umzug oder grösseren Neuanschaffungen etwa von Möbeln oder Unterhaltungselektronik sollte der Wert des Inventars regelmässig überprüft und die Versicherungssumme unter Umständen angepasst werden. Fahrzeuge wie Autos sind über die Teilkasko-Versicherung ge-

genüber unmittelbar verursachten Elementarschäden versichert. Über die Kollisionskasko bzw. Vollkaskoversicherung sind weitere Schäden durch plötzliche, gewaltsame Einwirkung von aussen wie Aufprall, Ein- und Versinken oder Um- und Absturz versichert.

Helvetia Beratungsteam

Deutsche Welle

Die Deutsche Bahn will wieder deutsch sprechen. Die «Service Points» heissen «DB Informationen» und die «Counter» ganz einfach «Schalter». Auch die Rechtschreibung wird gepflegt, aus dem «ReiseZentrum» wird das «Reisezentrum». In einem Glossar werden zu 2200 Begriffen die deutschen Entsprechungen angegeben – so sehr ist offenbar die Muttersprache schon vergessen gegangen. Verankerte Marken wie «Inter-city-Express» sollen dagegen bestehen bleiben.

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint 14-täglich.

ISSN: 1662-8454.

Auflage: 30 778 Expl. (Gesamtauflage 45 451 Expl.), WMF-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, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter.

Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58.

Abonnemente und Adressänderungen: SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch; 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. **Inserate:** Zürichsee Werbe AG, Seestr. 86, 8712 Stäfa; 044 928 56 11, Fax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch. **Produktion:** AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch.

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 18. Juli 2013.

Redaktionsschlüsse:

■ **Sektionsteil: 11. Juli, 8 Uhr.**

■ **Inserate: 8. Juli, 10 Uhr.**

FRAGEN ERWÜNSCHT

SEV-Mitglieder können Fragen zu Vorsorge und Versicherung direkt an ihre Helvetia-SEV-Berater/-innen und auch an das Beratungsteam der Helvetia-Versicherungen richten. Zudem steht im Internet unter www.helvetia.ch ein Blog zur Verfügung, wo unter «Expertentipps» Fragen beantwortet werden. Unter www.helvetia.ch/sev finden Mitglieder weitere Informationen zur Partnerschaft des SEV mit Helvetia.

Der ominöse «Beschluss 25» – der SEV ruft das GAV-Schiedsgericht an

Der Teufel sitzt hier im Detail

Dass dasselbe nicht das Gleiche ist, lernen deutsche Kinder schon in der Grundschule. Bei der GAV-Auslegung ist das Problem jetzt wieder aufgetaucht.

Lang und hart waren die Verhandlungen um die Weiterentwicklung des GAV SBB und des GAV SBB Cargo Ende 2010. Nicht jede kleinste Kleinigkeit konnte damals zu Ende ausdiskutiert werden – man ging davon aus, dass aus den ausgehandelten und festgeschriebenen Eckwerten die Einzelfälle abgeleitet werden könnten. Einer dieser Fälle bezog sich auf die Anwendbarkeit der sogenannten «Lokführerkurve»: Im Rahmen der GAV-Verhandlungen wurde auch das Lohnsystem neu verhandelt. Das Lokpersonal P und G Produktion bestand dabei auf einer eigenen Lohnkurve. Eine Arbeitsgruppe, bestehend aus Vertretenden der Verhandlungsgemeinschaft und der SBB/SBB Cargo, sollte daraufhin Themen vorverhandeln, um die Resultate in die GAV-Ver-



Hat der Führer eines solchen Lösch- und Rettungszuges Anrecht auf die Lokführerlohnkurve oder nicht?

handlungen zu tragen. In der Nacht vom 25. auf den 26. November glaubte man, die Lösung gefunden zu haben. Die Vereinbarung, nämlich die separate «Lokführerlohnkurve», gilt für Lokpersonal, das den Bereichsspezifischen Arbeits-

zeitregelungen (BAR) P und G Produktion unterstellt ist. Gegen diese Einschränkung gab es allerdings Widerstand: Lokpersonal ausserhalb der Bereiche P und G Produktion habe so keine Möglichkeit, nach der Lokführerlohnkurve entlohnt

zu werden, was dem Grundsatz «gleicher Lohn für gleiche Arbeit» widerspreche. Damit der GAV trotzdem unterzeichnet werden konnte, wurde der separate «Beschluss 25» gefasst, der lautet: «Bis 31.3.2011 werden die Triebfahrzeugführenden, die nach den gleichen Kriterien einordnungsbar wären wie die bereits zugeordneten Triebfahrzeugführer, überprüft.»

Unterschiedliche Ergebnisse

In der Folge fand diese Überprüfung statt, doch die SBB und der SEV kamen zu unterschiedlichen Ergebnissen. Die SBB definierten nämlich die Unterstellung unter die BAR als alleiniges Kriterium für die Einreihung unter die Lokführerkurve und fand dann – nicht eben erstaunlich – heraus, dass es keine weiteren Triebfahrzeugführende gebe, die in deren Genuss kommen sollten. Der SEV wollte diese Interpretation nicht akzeptieren: Die Überprüfung würde ja gar keinen Sinn machen, wenn sie gar keine Erkenntnisse bringen könnte. Denn das Lokpersonal erhielt die Spezialkurve auf-

grund einer Reihe von Zugeständnissen wie eine massgebliche Produktivitätssteigerung, der Verzicht auf Nebenarbeitszeit, die Aufhebung der Zeitgutschrift bei Cargo usw., die nichts mit der Unterstellung unter eine BAR zu tun haben. Deshalb müsse überprüft werden, ob es Triebfahrzeugführende gebe, die diesen Kriterien entsprechen.

Schiedsgericht soll klären

Um Bewegung in die festgefahrene Situation zu bringen, fordert der SEV nun die Einleitung des Schiedsgerichtsverfahrens. Das Schiedsgericht müsste dann eine sinnvolle Interpretation des Beschlusses 25 finden. «Ohne weitere Untersuchung [...] kann auf jeden Fall nicht davon ausgegangen werden, dass die Interpretation des Beschlusses 25 durch die SBB korrekt ist, da deren Weigerung, die Lokführerlohnkurve auszuweiten mit Berufung auf die Unterstellung unter die BAR P oder G Produktion, einen Zirkelschluss darstellt, der eindeutig gegen Treu und Glauben verstösst», schliesst der SEV. pan.

Photomystère: Wo lädt die SBB zum Fahren ohne Fahrausweis ein?



Die Antwort auf die Frage «Wo ist das?» in der letzten Ausgabe von *kontakt.sev* lautete: Bushaltestelle «Place du Marché» in La Chaux-de-Fonds. Ein Bild, das die Lösung erläutert, finden Sie unter www.sev-online.ch.

40 Franken in Reka-Checks gewonnen hat

Dominique Volery, wohnhaft in Ponts-de-Martel, Mitglied VPT TRN-Rail.

Diesmal lautet unsere Frage: «Wo lädt die SBB zum Fahren ohne Fahrausweis ein?» Der Preis wird unter allen richtigen Antworten verlost. Der Name der Gewinnerin oder des Gewinners und die Lösung 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, 10. Juli 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.