

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 16

29. August
2013

kontakt.sev

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

Stopp sagen können

Marc Truffer von der Suva plädiert im Interview für eine «sichere Lehrzeit». **Seiten 6–7**



Bahn ist volkswirtschaftlich günstiger

1 km mit der Bahn kostet 40 Rappen, auf der Strasse 59 (öV) oder 82 (PW). **Mehr Zahlen auf Seite 8**



Neue Zeitregeln fürs Lokpersonal

Die bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen fürs Lokpersonal des Personenverkehrs SBB sind revidiert. SEV und LPV sind zufrieden. **Seite 20**

SEV präsentiert 6-Punkte-Paket für die Bahnsicherheit

Sicherheit vor allem

Der SEV setzt sich aktiv für die Sicherheit von Personal und Reisenden des öffentlichen Verkehrs ein. Er hat ein Sechs-Punkte-Programm präsentiert, das das Gesamtsystem in den Mittelpunkt stellt.

Bei der Sicherheit besteht kein Spielraum. Das ist die einhellige Meinung aller Beteiligten angesichts der Häufung von Un- und Zwischenfällen bei der Bahn in diesem Jahr. In seinem Sicherheitspaket legt der SEV starkes Gewicht auf eine ganzheitliche Betrachtung: Sicherheit wird nur im Zusammenspiel aller Berufsgruppen und bei bester Förderung der technischen Sicherheit erreicht. Besonderes Gewicht legt der SEV auf die Anstellung sowie die Aus- und Weiterbildung von genügend Personal, das hoch qualifiziert ist und Fachwissen im Betrieb hält. **pmo**



Seiten 2 und 3 *Das Zusammenspiel von Mensch und Maschine ist für die Sicherheit entscheidend.*

Für faire Renten nach Bern

Am 21. September kommen die Mitglieder des SEV an die nationale Demo für den Service public, gegen Lohndumping, Rentenklau und «Wackelrenten» nach Bern. Kollegen, die kein GA haben, können für die Fahrt eine Tageskarte beziehen. Die Gewerkschaft erwartet einen Grossaufmarsch, um unseren berechtigten Forderungen Nachdruck zu verleihen. Melde dich noch heute beim Sektionspräsidium oder bei der SEV-Zentrale an!

Infos auf Seite 5

Güterverkehr nimmt in den nächsten 20 Jahren stark zu

Für Güter die Bahn!

In der Schweiz wird der Schienengüterverkehr ohne Transit bis 2030 um mindestens 30% zulegen, sagt eine Studie, die der VöV in Auftrag gab. Sogar eine Steigerung um 100% ist möglich, falls die Bahn ihr Potenzial voll nutzen kann. Im besten Fall kann sie ihren Modalsplit-Anteil von 10 auf 18% erhöhen, mindestens aber auf 11%. Für die steigenden Gütermengen braucht es

auf jeden Fall mehr und bessere Trassen mit weniger Überholhalten, täglich 18 Stunden Betriebszeit sowie genügend Umschlagterminals, betont der VöV. Damit eine Verlagerung auf die Schiene stattfinden kann, muss der Bundesrat seine Güterverkehrsgesetzvorlage nachbessern, fordert der SEV.

Dossier Seiten 10 bis 12

ZUR SACHE

Unfälle passieren nicht «einfach so», sie haben Ursachen: mangelnde Ausbildung (bezüglich Bedienung von Maschinen und Geräten), Stress, Übermüdung, Missbrauch harter und weicher Drogen gehören dazu. Die Suva lanciert eine Kampagne «Sichere Lehrzeit», mit der sie

«Sicherheit muss das gemeinsame Anliegen aller sein.»

Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

sich speziell dafür einsetzt, dass weniger Lernende verunfallen. Dazu gehört, dass Lernende das Recht haben, in unsicheren Situationen «Stopp» zu sagen. Ja, sie haben sogar die Pflicht, auf solche Unsicherheiten aufmerksam zu machen, haben also die Pflicht, «Stopp» zu sagen. Auch die Gewerkschaften setzen sich für die Sicherheit ein. Auch sie sagen «Stopp» zu unsicheren Situationen – seien diese technischer oder sozialer Art. Stress entsteht auf vielerlei Art: Durch Zeitdruck, durch Personalengpässe, durch zu tiefe Löhne, durch fehlende Weiterbildungsangebote und Karrieremöglichkeiten. Die Gewerkschaften helfen mit ihren Forderungen, für mehr Sicherheit zu sorgen, für alle Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen. Denn Sicherheit muss das gemeinsame Anliegen aller sein: der Arbeitenden, der Gewerkschaft als ihrer Vertretung und der Unternehmen.

NEWS

100 Jahre
Worblentalbahn

■ Vor 100 wurde die Worblentalbahn, das berühmte «Blaue Bähnli» aus dem Radiosketch, in Betrieb genommen. Heute ist sie Teil des aus vielen Fusionen hervorgegangenen Regionalverkehrs Bern–Solothurn RBS. Am letzten Sonntag wurde von rund 25 000 Personen Geburtstag gefeiert: «Das ganze Worblental war in Festlaune», bilanziert die RBS. Zum Fest restauriert wurde auch das genannte «Blaue Bähnli». Nach erfolgreichen Testfahrten machte es ein paar Tage vor dem Fest schlapp, konnte aber dank Grosseinsatz der Mitarbeitenden und aussenstehender Spezialisten rechtzeitig für die (restlos ausgebuchten) Jubiläumsfahrten wieder flottgemacht werden.

Es wird gebaut

■ Die SBB bestätigt ihren Ruf als grosses schweizweit tätiges Bauunternehmen. Im Zug der Bahnhofsumbauten wird bis Ende Jahr der Bahnhof Münsingen einer Erneuerung unterzogen. An den heutigen Ort der Schalter kommt ein Avec-Shop, die Schalter werden an den heutigen Standort von Kiosk und Buffet verschoben. Die WC-Anlage wird erneuert und ihre Benutzung kostenpflichtig.

Ebenfalls Mitte August sind die allerdings bedeutend weniger umfangreichen Umbauarbeiten an den beiden Bahnhöfen Rekingen und Siggenthal-Würdingen begonnen worden. Die vorgesehenen Maler-, Spengler-, Dach- und Schreinerarbeiten sollen das Erscheinungsbild der Bahnhöfe aufwerten und sie einladender gestalten.

Nicht optisch, sondern betriebstechnisch optimiert wird die Bahnstromversorgung im St. Galler Rheintal. Dafür erstellt die SBB das neue 132 kV-Unterwerk Rüthi, das 2015 in Betrieb genommen werden soll.

Die Alptransit Gotthard AG hat die Arbeiten für die Bahntechnik im Ceneri-Basistunnel vergeben. Die Arbeiten kosten fast 100 Millionen, beginnen Ende 2016 und sollen bis 2019 dauern.

Zu viele Unfälle und Vorkommnisse innert zu kurzer Zeit

SEV präsentiert 6-Punkte-

Die Sicherheit hat im Bahnverkehr oberste Priorität; dieser Grundsatz wird nach dem Unfall bei Payerne von allen Seiten bekräftigt. Der SEV hat einen Sechs-Punkte-Plan für die Bahnsicherheit veröffentlicht.

Mitte August hat die Unfalluntersuchungsstelle des UVEK einen Zwischenbericht über den Hergang des Unfalls in Granges-Marnand publiziert. Darin werden die ersten Vermutungen

bestätigt: Der ausfahrende Regionalzug hätte nicht abfahren dürfen, da sein Signal geschlossen war. Wegen Güterwagen, die in einer Kurve des Einfahrtsbereichs abgestellt



Den Balisen gehört die Zukunft (Bild von der Inbetriebnahme der ersten Eurobalise im Sommer 2012 in Airolo).

INFO

Die sechs Schwerpunkte des SEV zur Bahnsicherheit

Technische Sicherheit ausbauen

Aufgrund der Häufung von Kollisionen auf Streckenabschnitten, die ausschliesslich mit Signum-Sicherung ausgestattet sind, fordert der SEV, dass beschleunigt die nächsthöhere Sicherungsstufe (ZUB bzw. ETM) eingerichtet wird. Das System Signum ist veraltet und hat im heutigen Verkehr keine Berechtigung mehr. Es hat mit der Zunahme, der Verdichtung und der Automatisierung des Verkehrs nicht Schritt gehalten.

Vieraugenprinzip

Signum wurde zu einer Zeit eingebaut, als auf Bahnhöfen Betriebspersonal und in den Zügen Zugpersonal im Einsatz war, das für die

Bedienung und Beachtung der Signale zuständig war. Heute ist der Lokführer, die Lokführerin allein unterwegs. Wo ein Ersatz der Signum-Sicherungen noch nicht erfolgt ist, muss das Vieraugenprinzip angewandt werden, z.B. in Form von Zugbegleitung.

Personal aufbauen

Insbesondere in den Bereichen der Instandhaltung muss die SBB verstärkt Personal aufbauen, wobei der Ausbildung besonderes Gewicht beizumessen ist. Dieser Aufbau muss auch gut geschultes Fachkader umfassen, um das Bahnfachwissen im Unternehmen zu halten und zu erweitern. Die Abhängigkeit von Drittfirmen ist auf diesem Weg zu reduzieren.

Monotonie reduzieren

Durch die immer stärkere Segmentierung des Bahnbetriebs ist beim Einsatz des Lokpersonals die Vielfalt der Fahrzeuge als auch der Strecken massiv zurückgegangen. Um Monotonie möglichst zu verhindern, sind die Einsätze des Lokpersonals auf grössere Vielfalt bezüglich Strecken und Fahrzeuge auszurichten. Eine Zusammenarbeit der Bereiche, Divisionen und Tochterunternehmen ist zweckmässig.

Attraktivität der Berufe steigern

Die Ausbildung des Lokpersonals befindet sich im Umbruch. Im Zug der Veränderungen soll die Ausbildung noch stärker auf die Praxis ausgerichtet

werden. Durch höhere Einstiegsgehälter muss die Attraktivität des Berufs verbessert werden, um insgesamt höher qualifizierte Bewerberinnen und Bewerber zu erreichen.

SEV in Entscheidungen einbeziehen

Der SEV erwartet, dass er als massgebende Personalvertretung in die wesentlichen Prozesse des Unternehmens einbezogen wird. Der SEV verfügt mit seinen über 20 000 im öffentlichen Verkehr aktiven Mitglieder über das nötige Fachwissen und die Berufserfahrung in allen Bereichen, um konstruktiv an der Weiterentwicklung der Sicherheit bei der SBB und allgemein im öffentlichen Verkehr in der Schweiz mitzuwirken.

Plan zur Sicherheit

waren, sahen sich die beiden Lokführer erst spät.

Die Kollisionsgeschwindigkeit war deshalb relativ hoch: Der Regionalzug fuhr beim Zusammenstoss 60 km/h, der einfahrende Regioexpress 45 km/h. Beide Lokführer hatten zuvor eine Schnellbremsung eingeleitet. Die hohe Geschwindigkeit des ausfahrenden Zugs erklärt sich damit, dass der Haltepunkt fast 400 Meter vom Ausfahrtsignal entfernt ist.

Bahnsystem als Ganzes betrachten

Der SEV hat diese Publikation zum Anlass genommen, um seine Position zu Fragen der Bahnsicherheit vertieft zu publizieren. Er hatte zuvor mit seinen Fachleuten aus allen Bereichen des Bahnbetriebs die Haltung zu den bekanntesten Sicherheitsfragen überprüft. Für den SEV ist wichtig, dass

das Bahnsystem als Ganzes betrachtet wird: Massnahmen zur Sicherheit betreffen zahlreiche verschiedene Bereiche der Bahn.

Der SEV kam zum Schluss, dass die bereits früher im Jahr genannten Anliegen weiterhin oberste Priorität haben. Er präziserte diese danach in einem Sechs-Punkte-Plan (siehe Kasten links unten).

Gutes muss noch verbessert werden

Die Sicherheit des Personals und der Reisenden ist auch für den SEV ein zentrales Anliegen. Er anerkennt den bereits hohen Sicherheitsstandard der Schweizer Bahnen. «Dennoch sind wir überzeugt, dass noch mehr für die Sicherheit getan werden kann und muss», hält SEV-Präsident Giorgio Tuti fest. «Wir setzen uns für die Durchsetzung unserer Forderungen

ein und dafür, dass Bund und Politik die erforderlichen Mittel zur Verfügung stellen.»

Jetzt schaltet sich die Politik ein

In der Zwischenzeit haben die Verkehrskommissionen von Stände- und Nationalrat ebenfalls über die Bahnsicherheit diskutiert; der SEV konnte seinen Standpunkt ebenfalls einbringen. Zudem gab es erste Gespräche der SBB mit den Sozialpartnern; dies im Rahmen der Treffen, die bereits früher im Jahr nach mehreren Unfällen eingeführt worden waren.

Für Giorgio Tuti ist klar: «Der SEV wird weiterhin im Gespräch mit der SBB und seinen weiteren Sozialpartnern sowie mit Politik und Verwaltung seinen Beitrag für einen sicheren und zuverlässigen öffentlichen Verkehr leisten.» pmo

MEINE MEINUNG

Perron-Imbissbuden

In grösseren Bahnhöfen gibt es Einkaufszentren. Ich wähle als Beispiel den Bahnhof Basel SBB. Den kenne ich am besten.

Die Migros hat ihren Laden im ehemaligen Bahnhofbuffet 1. Klasse. Konkurrent Coop geschäftet gegenüber, ein paar Meter entfernt, und hat noch eine Pronto-Filiale im Bahnhof selber. Um die zwei Grossen gruppieren sich gut zwei Dutzend andere Anbieter: Apotheke, Bäckerei, Kleiderladen, Media-Markt, Confiserie Sprüngli, Läckerei-Huus, Take-away, Cafés, Zeitungskioske oder Restaurants. Nun plant die SBB-Führung zusätzlich Imbissbuden direkt am Geleise. Sozusagen als Angebot für die allerletzte Minute.

Meine Frau Gret und ich reisten kürzlich nach Hamburg. Nach Mainz verkehren ja im Monat August kaum mehr Züge. Das ist für die DB der wohl grösste «Schämer». Wir gönnten uns den Schlafwagen. Das notierten wir stets als besonderes Vergnügen. Natürlich erwarteten wir nicht den Luxus-Schlafwagen à la Simplon-Express. Aber auch nicht so enge Kabinen, die an Zellen für Gefangenentransporte erinnern. Als ob das nicht schon Enttäuschung genug gewesen wäre, fiel zeitweise auch noch die Klimaanlage aus. Dafür ist ja die DB «berühmt». Und das am Hitzetag vom 2. auf den 3. August. Aus dem vermeintlichen Vergnügen war eine Tortur geworden. Daran änderten die vielen «Beizen» und Take-away im Hamburger Hauptbahnhof nichts. Hilfreicher wäre eine Klimaanlage, die funktioniert.

Damit sei unterstrichen: Die Bahn ist in erster Linie ein Transportunternehmen, das Reisekomfort, Sicherheit und Pünktlichkeit bietet. Einkaufszentren in Bahnhöfen sind eine zusätzliche Dienstleistung sowie der Beweis, wie geschäftstüchtig ein Staatsunternehmen sein kann. Auf den Perrons herrscht zeitweise ein unangenehmes Gedränge. Nach allen Prognosen soll der Reiseverkehr noch zunehmen. Wo soll's da Platz für eine Imbissbude haben? Auf den Perrons sind Sitzbänke Mangelware. Wohl deshalb, weil sie als Hindernis beim «Verkehr» auf dem Perron gelten. Auch das Reisepublikum wird älter. Mehr Sitzbänke wären kein Luxus. Für Verpflegung ist gesorgt. Das Angebot genügt. Es wird im Zug eh schon zu viel gegessen und getrunken. Als ob man im Speisewagen wäre.

Helmut Hubacher



Die Dampflokomotive der Woche



Am 7./8. September finden die Europäischen Tage des Denkmals 2013 statt. SBB Historic nutzt das Thema «Feuer, Licht, Energie» als Steilvorlage für ein grosses Eisenbahnfest in Delsberg. Der «Rote Pfeil» verkehrt als Shuttlezug zwischen dem Bahnhof und der Rotonde. Dort finden Führungen statt, im Kinowagen werden Filme gezeigt und neben einer Loklampenausstellung sind die Fahrzeuge Be 4/7 12504, Ae 3/6 II 10439, Bm 4/7 II 18451 und RAe 2/4 1001 zu sehen. Der Clou sind Fahrten mit der Lokomotive C 5/5 2978 «Elefant» (unser Bild) und historischen Wagen von 1930 nach Tavannes und zurück. Billette: www.starticket.ch

NEWS

Bahnsteuerung aus Lausanne

Der Zugverkehr zwischen Neuenburg, Grenchen, Delsberg und Biel wird ab dem 24. November aus der neuen Betriebszentrale in Lausanne gesteuert. Das heutige Fernsteuerzentrum Biel/Bienne wird zeitgleich geschlossen. Der Umzug ist Teil der Konzentration der Verkehrssteuerung in vier Betriebszentralen.

In Biel arbeiten heute 42 Mitarbeitende auf 37 Vollzeitstellen in der Verkehrssteuerung. Diese Stellen werden nach Lausanne verschoben. «Die SBB hat grosses Interesse, die Mitarbeitenden am neuen Arbeitsort in der Betriebszentrale in Lausanne weiterbeschäftigen zu können. Deshalb unterstützt sie diese bei ihrem Arbeitsortswechsel mit Begleitmassnahmen, die eng mit der Personalkommission und den Sozialpartnern abgestimmt werden.

Baupech beim Rosshäuserntunnel

Beim Bau des zwei Kilometer langen und 200 Millionen teuren neuen Rosshäuser-Tunnels zwischen Rosshäusern und Mauss (bzw. Bern und Neuenburg) hemmt brüchiges Gestein den Vortrieb. Die Inbetriebnahme Ende 2016 soll aber noch nicht gefährdet sein.

Tunnelbaupech II

Ganz anderes Pech hatte die israelische Bahngesellschaft beim Bau eines Tunnels für die Schnellverkehrsverbindung zwischen Tel Aviv und Jerusalem: wegen eines «Programmierungsfehlers» wurde schlicht in die falsche Richtung gebohrt. Die Fertigstellung wird sich um einige Monate verzögern.

Tunnel-Freuden

Grund zur Freude beim Gottard-Basistunnel: Am 23. August konnte die Alptransit Gottard AG im Info-Center Erstfeld den millionsten Besucher begrüssen. Info-Center gibt es seit 1996 in Sedrun, seit 2003 in Pollegio und seit 2008 in Erstfeld.

Eidgenössische Volksabstimmung vom 22. September

Ein Nein ist in Sicht

Es ist nur eine Trendumfrage, aber sie zeigt: diese Abstimmung können wir gewinnen, wenn alle zur Urne gehen und Nein stimmen.

Die erste Trendumfrage des Schweizer Fernsehens zur Abstimmung vom 22. September zeigt, dass die Verfechter des Rund-um-die-Uhr-Shoppings auf eine Niederlage zusteuern. Sechs Wochen vor der Abstimmung lehnt eine knappe Mehrheit der Befragten die vom Parlament vorgeschlagene Verschlechterung des Arbeitsgesetzes ab. Die Mitglieder der Sonntagsallianz sind deshalb überzeugt, dass die Stimmberechtigten die vom Parlament verfolgte Salamtaktik für längere Ladenöffnungszeiten mit einem Nein am 22. September stoppen werden.

Im Parlament haben sämtliche bürgerlichen Parteien die Änderung des Arbeitsgesetzes



Die Gewerkschaften bekämpfen den 24-Std.-Betrieb von Tankstellen-shops, weil damit allgemein längere Ladenöffnungszeiten drohen.

unterstützt und mit einer Zweidrittelmehrheit gutgeheissen. Noch bevor der Abstimmungskampf so richtig losgegangen ist, zeigt sich, dass die bürgerliche Parlamentsmehrheit vom Volk voraussichtlich eine Abfuhr erhält: Gemäss der GfS-Trendumfrage lehnt eine Mehrheit der Befragten die Gesetzesänderung ab. Der Nein-Vorsprung ist zurzeit noch knapp. Deshalb geben die Organisationen der Sonntagsallianz nun Gas und steigen mit vollem Elan in die heisse Phase des Abstimmungskampfes. Für ein Nein zur Verschlechterung

des Arbeitsgesetzes spricht auch, dass es Behördenvorlagen schwer haben, die zu diesem frühen Zeitpunkt keine Mehrheit unter den Befragten erreichen. Dies zeigte sich etwa im Jahr 2005, als der Nein-Anteil zur Ausdehnung der Ladenöffnungszeiten in Bahnhöfen von der ersten Umfrage bis zur Abstimmung von 33 auf fast 50 Prozent stieg. Die Skepsis der Stimmberechtigten überrascht nicht. Sie wissen, dass das Parlament bei den Ladenöffnungszeiten eine Salamtaktik verfolgt: Die geplante Aufweichung des

Nacht- und Sonntagsarbeitsverbots ist bloss der erste Schritt für generell längere Ladenöffnungszeiten. Die nächsten Etappen für mehr Abend-, Nacht- und Sonntagsarbeit sind bereits aufgegleist. So verlangen etwa die Grünliberalen, dass alle Geschäfte bis zu 120 m² Verkaufsfläche ebenfalls den 24-Stunden-Betrieb einführen können sollen.

Die kantonalen Resultate müssen bestätigt werden

Die Stimmberechtigten in den Kantonen haben in den letzten Jahren solche Bestrebungen immer wieder abgelehnt. Dies werden sie auch auf nationaler Ebene tun. Denn sie sehen keinen Bedarf für den 24-Stunden-Betrieb. Zudem wissen sie, dass längere Ladenöffnungszeiten nur die Arbeitsbedingungen der Angestellten im Detailhandel weiter verschlechtern, das Familienleben beeinträchtigen und zu mehr Verkehr und Lärm führen. **SGB**

Eine Broschüre der Branche Pensionierte des SEV-Unterverbands VPT

Ein neuer Lebensabschnitt ...

Plötzlich ist er da: der Ruhestand. Eine handliche Broschüre der Gewerkschaft gibt Antworten auf einige Fragen, die sich dabei stellen.

Die Gewerkschaft ist primär der Zusammenschluss und die Interessenvertretung der Arbeitnehmer/innen. Doch sie ist auch da, wenn der Lebensabschnitt des aktiven Erwerbslebens abgeschlossen ist. Es wäre doch schade, wenn man die «alten» Kolleg/innen nicht mehr sehen würde. Die Mitglieder der Pensioniertengruppen unternehmen zusammen Ausflüge, hören an Versammlungen interessante Vorträge und geniessen das Zusammensein.

Während die ehemaligen Angestellten der SBB nach der Pensionierung in den SEV-Unterverband der Pensionierten (PV) übertreten, bleiben die Angestellten der Privatbahnen im Normalfall in ihrer bisherigen VPT-Sektion, manche Sektionen haben spezielle Pensioniertengruppen. An diese pensionierten VPT-Mitglieder richtet sich eine Broschüre des Unterverbandes VPT, die auf wichtige Fragen im Zusammenhang mit der Pensionierung Antworten gibt. Insbesondere ist aus der Broschüre zu erfahren, welches die Leistungen der Gewerkschaft für die Pensionierten sind. Aber auch zu einem Testament, einer Krankenversicherung oder Fragen im Zusammenhang mit einem To-



Die VPT-Broschüre gibt Informationen für den Ruhestand.

desfall erhält man in der Broschüre kurzgefasste Hinweise und weiterführende Adressen. Die Broschüre kann beim Sektionspräsidenten bzw. bei der Präsidentin bezogen werden.

Übrigens: Eine ähnliche Broschüre gibt auch der Unterverband PV heraus, sie wird den PV-Mitgliedern normalerweise beim Sektionseintritt vom Vorstand abgegeben. **pan.**

Grosse nationale Kundgebung am 21. September in Bern

Alle nach Bern – für den Service public, gute Löhne und anständige Renten

Um 13.30 Uhr auf die Schützenmatte, später gemeinsam auf den Bundesplatz: Der SEV erwartet seine Mitglieder am 21. September in Bern.

Wer individuell an die Kundgebung nach Bern anreist, soll einen Zug wählen, der rechtzeitig eintrifft: Um 13.30 Uhr beginnt der SEV mit den ersten Aktivitäten auf der Schützenmatte. Bevor der Demonstrationzug in Richtung Bundes-

platz startet, will der SEV seine eigenen Anliegen in Erinnerung rufen. Im Vordergrund steht dabei der Kampf gegen die «Wackelrente», die bei der Pensionskasse SBB in Vorbereitung ist. Die Idee, je nach Geschäftsgang nicht mehr vol-

le Renten auszuzahlen, ist für den SEV untragbar, und das will er an der Kundgebung nochmals in aller Deutlichkeit sagen. «Das ist eine Frage, die alle angeht, Aktive wie Pensionierte, Mitarbeitende der SBB wie der KTU», betont SEV-Präsident Giorgio Tuti: «Wir wissen genau, dass die SBB in solchen Fragen das Vorbild ist.»

Letztlich geht es damit um den Service public, der von seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern lebt. Diese haben das Anrecht auf gute Löhne und anständige Renten. Nur dann ist das Personal motiviert, und nur mit motiviertem Personal bleibt dieser Dienst an der Öffentlichkeit auf dem heutigen hohen Niveau. *pmo*



INFO

Gratis nach Bern und zurück

Für SEV-Mitglieder ohne Generalabonnement gibt es zwei Möglichkeiten, gratis an die Kundgebung nach Bern zu kommen:

Die **Benutzung der Extrazüge** ist kostenlos; es handelt sich um Charterzüge. Sie verkehren ab Rorschach durch die Ostschweiz über Zürich, von Basel über Olten, aus dem Tessin und aus der Westschweiz von Genf über Lausanne und Fribourg nach Bern und zurück. Fahrpläne: sie-

he www.sev-online.ch/demo. **Zubringerbillette** zu den Extrazügen können beim SEV bezogen werden (siehe unten). Wer mit Fahrplanzügen reisen will, kann beim SEV eine **Tageskarte** beziehen, die ausschliesslich am 21. September gültig ist.

Alle **Bestellungen** sind bis zum 12. September per E-Mail zu richten an rolf.rubin@sev-online.ch

ECM-Zertifizierung für das Industrierwerk Bellinzona

IW Bellinzona fit für die Zukunft

Die «Officine» in Bellinzona haben eine Zertifizierung erreicht, die ab 2015 für Anbieter von Instandhaltungen von Güterwagen und Loks obligatorisch sein wird.

«Entity in Charge of Maintenance» (ECM) regelt die massgebenden Prozesse der Sicherheit in der Instandhaltung. So müssen unter anderem sicherheitsrelevante Ersatzteile vor dem Einsetzen kontrolliert werden. Zudem werden die Arbeitssicherheit sowie die Kom-

munikation zwischen dem Fahrzeughalter und Auftragnehmer geregelt und die Risikobewertung in einem detaillierten Prozess festgehalten. Im Rahmen der künftigen EU-Verordnung zur Instandhaltung der Güterwagen werden in Zukunft bei Unregelmässigkeiten vermehrt die Werkstätten zur Verantwortung gezogen.

Um die Zukunft der Officine zu sichern, hat sich Felix Hauri, Direktor des IW Bellinzona, entschlossen, die ECM-Zertifizierung so rasch als möglich durchzuführen. Das im Auftrag der SBB für den Zertifizie-



Giuseppe De Liso und Direktor Felix Hauri mit dem ECM-Zertifikat.

rungsprozess federführende Unternehmen Sconrail hat letztes Freitag das Dokument an das Management des Industrierwerks übergeben. Hauri lobt

die erreichte Zertifizierung als «ausserordentliche Teamleistung, welche dem Werk einerseits einen Wettbewerbsvorteil bietet und andererseits das

Commitment der SBB zum Standort Bellinzona einmal mehr unterstreicht».

Die Officine haben die Zertifizierung vorerst für Güterwagen erhalten, doch soll sie bis 2015 auf die Instandhaltung von Loks ausgeweitet werden. Sie ist ein Beweis für die Wettbewerbsfähigkeit des IW Bellinzona sowie für die Kompetenz und Professionalität des von Giuseppe De Liso geführten Teams. Diese Stärken sind jedoch mittelfristig durch den aktuell sehr massiven Einsatz von Temporärpersonal gefährdet.

SBB/Gi/pan.

Gespräch mit Marc Truffer, Leiter der Abteilung Arbeitssicherheit französische Schweiz bei der Suva



Marc Truffer

«Jeder Unfall ist einer zu viel»

Jahr für Jahr erleiden in den Suva-versicherten Betrieben rund 19 000 Lernende einen Berufsunfall, und durchschnittlich drei verlieren dabei sogar ihr Leben. Diesen Zustand akzeptiert die Suva nicht und hat am 1. Juli 2013 die Präventionskampagne «Sichere Lehrzeit» gestartet. Ziel ist es, die Unfallzahlen Lernender in den nächsten zehn Jahren zu halbieren. Marc Truffer, Leiter der Abteilung Arbeitssicherheit französische Schweiz, erklärt unter anderem, wie die Suva dieses Ziel zu erreichen hofft.

■ **kontakt.sev:** Marc Truffer, warum braucht es eine Kampagne, die auf die Lehrzeit ausgerichtet ist? Gibt es mehr Risiken für Lehrlinge als für die erfahrenen Kolleg/innen?

Marc Truffer: Ja, das zeigen die Statistiken eindeutig. Das Risiko eines Berufsunfalls ist für Lehrlinge erheblich erhöht. In nackten Zahlen wird einer von acht Lernenden jährlich Opfer eines Unfalls. Bei dieser Kampagne gehen wir davon aus,

dass sich die während der Lehrzeit eingeschlossene Vorgehensweise im Gedächtnis einprägt. Und wir setzen auf das Vorbild der Ausbildungsverantwortlichen.

■ **Unter welchen Umständen kommt es zu Verletzungen von Lehrlingen?**

Vor allem, wenn sich die Lehrlinge manuellen Tätigkeiten widmen, die typisch für ihren Betrieb sind, wenn sie sich die typischen Handgriffe ihres Berufes aneignen. Die mangelnde Erfahrung spielt dabei eine grosse Rolle, aber auch die Unachtsamkeit ist einer der Gründe. Die Häufigkeit von Unfällen, die die Augen beeinträchtigen, ist ein klarer Beleg dafür: es würde genügen, die Schutzbrille zu tragen, um den grössten Teil dieser Unfälle zu vermeiden.

■ **Wenn man alle Alterskategorien zusammennimmt, gab es im Jahr 2000 150 tödliche Berufsunfälle. Was ist das Ziel für 2020, und wie gedenken Sie es zu erreichen?**

In Ziffern ausgedrückt darf es nicht über 35 tödliche Berufsunfälle pro Jahr geben. Die Sicherheitskultur muss sich im Arbeitsumfeld so entwickeln, dass die Arbeitenden lernen, gefährliche Situationen oder Verhaltensweisen sofort zu korrigieren. Jeder hat das

Recht und die Pflicht, STOPP zu sagen, wenn sich jemand über die lebenswichtigen Regeln hinwegsetzt. Die Arbeitnehmenden sollten die Arbeit nicht wieder aufnehmen, bevor die Gefahr gebannt ist.

■ **Wie steht es mit den Aufgaben des Arbeitgebers oder Ausbildners?**

Der Arbeitgeber ist verantwortlich für die Sicherheit seiner Angestellten und infolgedessen insbesondere für die Lehrlinge, die ihm anvertraut sind. Er muss die Beachtung der Sicherheitsregeln durchsetzen und die nötige Schutzausrüstung zur Verfügung stellen. Der Ausbildner hat zusätzlich eine moralische Verpflichtung, er beeinflusst das Verhalten der Jungen für ihr gesamtes Berufsleben und muss ein vorbildhaftes Verhalten zeigen.

■ **Zurück zu den Lehrlingen: Wie sensibilisieren Sie sie?**

Ein Paket mit allen möglichen Massnahmen ist in die Wege geleitet worden. Für seine Ausarbeitung haben wir rund zwanzig Workshops mit mehr als 400 Teilnehmenden organisiert, darunter Lehrlinge, Berufsbildner, Vorgesetzte, Fachlehrer, Arbeitnehmer- und Arbeitgeberorganisationen etc. Verschiedene Zielgruppen wurden ins Projekt miteinbezogen. Wir haben entschieden, die

Kampagne in der ersten Zeit auf die Unternehmen zu fokussie-

eine Broschüre mit dem Titel «10 Schritte für eine sichere

«**Ich habe das Recht und die Pflicht, bei Gefahr STOPP zu sagen und die Arbeit zu unterbrechen.**»

Auszug aus der Suva-Kampagne

ren. Das Resultat der Zielgruppenanalyse hat gezeigt, dass Lösungen online angeboten werden müssen, dass aber das Papier unverzichtbar bleibt.

■ **Können Sie uns einige Massnahmen nennen?**

Zum Paket der sogenannten klassischen Massnahmen gehört

Lehrzeit», die zu Beginn der Lehre angeschaut werden soll. Jeder Schritt zeigt, was die Lernenden, die Berufsbildner oder die Vorgesetzten zur Unfallverhütung beachten müssen: sich bei der Arbeit nicht ablenken lassen, bei Zweifeln Fragen stellen, ausgeruht zur Arbeit erscheinen, kein Alko-

BIO

Marc Truffer ist 56-jährig. Nach dem Studium als Chemieingenieur am Technikum Genf und der EPF Lausanne, wo er doktorierte, arbeitete er in der chemischen Industrie im Wallis. Ein Auslandjahr in Japan öffnete ihm die Augen für eine andere Sicherheitskultur. Nach der Rückkehr in die Schweiz widmete er sich der Sicherheit und der Qualität. 2004 wechselte er zur Suva, wo er unterdessen 60 Mitarbeitende in Lausanne und Luzern führt. Truffer ist verheiratet und Vater zweier junger Erwachsener, er betreibt mehrere Wassersportarten und ist Laientheaterschauspieler.



STOPP sagen, wenn man eine Gefahr sieht, ist wichtig. Die Jungen haben dafür nicht immer den nötigen Rückhalt. Die Kampagne soll sie dazu ermutigen und sie daran erinnern, dass es besser ist, im Zweifelsfall zu fragen statt ohne ein Wort weiter zu arbeiten.



An seinem ersten Lehrtag in der Login-Lehrwerkstatt in der SBB-Werkstätte in Zürich-Altstetten unterschreibt Maurice Lufi am 12. August zusammen mit Login-Berufsbildner Thomas Fässler die STOPP-Karte. Diese berechtigt und verpflichtet die Lernenden, Stopp zu sagen, wenn sie eine Gefahr sehen. «Lieber einmal zu viel fragen als einmal zu wenig!», unterstreicht Thomas Fässler an der Pressekonferenz der Suva. Maurice Lufi sagt, er sei sich im Klaren, dass die Arbeit in einer SBB-Werkstätte nicht ohne Gefahren sei und dass man vorsichtig sein müsse.

holgenuss vor der Arbeit etc. Es ist eine klassische Informationsbroschüre, die auch eine Stopp-Karte enthält, die es den Lernenden erlaubt, bei Verstössen gegen grundlegende Regeln Stopp zu sagen. Diese

«Ich befolge die betriebsinternen Sicherheitsregeln, und ich bediene Maschinen und Geräte nur, wenn ich instruiert wurde und dazu berechtigt bin.»

Auszug aus der Suva-Kampagne

Karte muss vom Berufsbildner und dem Lehrling zu Beginn der Lehre unterschrieben werden (vgl. Bild). Zu den klassischen Massnahmen gehören auch die Starter-Kits für Lernende und Berufsbildner, spezifisch auf ihre Branche ausgerichtet (Hochbau, Maler und Gipser, Waldarbeit, Dach und Fassaden, Holzbau, Elektrizität,

Gewerbe und Industrie, Verkehrsweg- und Tiefbau).

■ **Gibt es auch innovativere Massnahmen?**

Alle Informationen gibt es auch auf unserer Internet-Seite, wo

es auch ein Lernprogramm zu den «lebenswichtigen Regeln» gibt. Auf Facebook organisieren wir einen Wettbewerb, wo es Kinoeintritte oder Einkaufsgutscheine für Berufs- und Freizeitbekleidung zu gewinnen gibt.

■ **Sie sprechen auch von Massnahmen «on the**

road». Was verstehen Sie darunter?

Es geht darum, persönlich zu den Lernenden und den Berufsbildnern zu gehen, sei es bei Berufsberatungsveranstaltungen oder am Arbeitsplatz, um bei interaktiven Demonstrationen Risiken und Präventionsmassnahmen zu finden. Wir müssen zeigen, dass man auch als gefährlich angesehene Berufe sicher lernen kann. Manchmal hört man «Ein Unfall gehört zum Berufsrisiko» – eine solche Behauptung ist inakzeptabel.

■ **Wie ist bisher die Reaktion der Lernenden und der Berufsbildner ausgefallen?**

Wir sind sehr zufrieden mit der Reaktion der Berufsbildner, die schon über 40 000 Starter-Kits

bestellt haben. Weil sie von Beginn an ins Projekt einbezogen wurden, sind sie mit dem Inhalt sehr zufrieden. Zur Beurteilung des Erfolgs bei den Lernenden ist es noch zu früh, aber bei einem Test mit einem Panel von Jungen zeigte sich, dass sie interessiert sind und dass ihnen die Darstellung gefällt. Die einzige Kritik betrifft die Textlastigkeit bei ihrer Broschüre.

■ **Welche Entwicklung konnten Sie in den letzten Jahren bezüglich der Jungen und ihres Verhaltens feststellen?**

Man kann nicht leugnen, dass in den letzten zehn Jahren ein Wandel stattgefunden hat, der die Unfallgefahr beeinflusst. Bei der Vorbereitung haben die Berufsbildner betont, dass sie die Jungen dazu anhalten müs-

sen, sich genügend auszuruhen, keine verbotenen Substanzen zu konsumieren und sich bei der Arbeit nicht vom Smartphone ablenken zu lassen.

■ **Die Kampagne ist eingebettet in die «Vision 250 Leben», die von der Suva 2010 gestartet wurde. Wie sieht gegenwärtig die Bilanz dieses Programms aus?**

Die Zahl der tödlichen Berufsunfälle soll damit in zehn Jahren halbiert werden. Die Zahl schwankt von Jahr zu Jahr sehr stark: Nachdem sie 2011 speziell niedrig war, ist sie 2012 wieder angestiegen. Es ist noch zu früh, um Schlüsse zu ziehen, unsere Anstrengungen werden erst in einigen Jahren ihre ganze Wirkung entfalten.

Interview: Henriette Schaffter/pan.

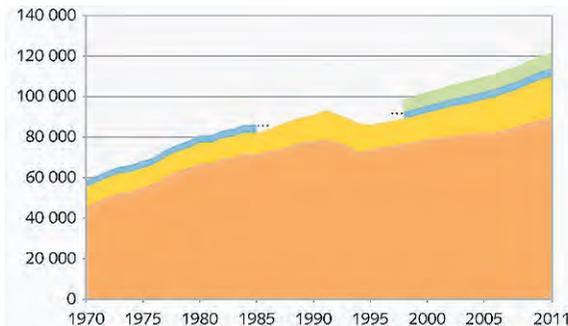
Neuer statistischer Überblick zum Verkehr in der Schweiz

Trotz öV-Zunahme dominiert die Strasse

Obwohl der Personenverkehr auf der Schiene zwischen 2000 und 2011 um 53 % gestiegen ist, findet er weiterhin zu einem Grossteil (74 %) auf der Strasse statt. Das gilt auch für den Güterverkehr (63 %). «Die Folge sind Verkehrsstrukturen, die der Allgemeinheit grosse finanzielle Lasten aufbürden und nicht dem volkswirtschaftlichen Optimum entsprechen», warnt die «Taschenstatistik Mobilität und Verkehr 2013».

Die neue Taschenstatistik ist eine Zusammenfassung des letzten Monats publizierten Berichts «Mobilität und Verkehr 2013» des Bundesamts für Statistik (BFS). Dieses kommt mit dieser statistischen Publikation seiner Aufgabe nach, für die anstehenden Debatten über Lösungsvorschläge für die Weiterentwicklung und Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur (also für die Abstimmung über Fabi) die «objektiven Fakten» bereitzustellen, wie es im Vorwort des Berichts heisst.

Der Bericht zeigt, dass der Verkehr in der Schweiz in den letzten Jahren deutlich zugenommen hat. Im Personenverkehr sind die Verkehrsleistungen auf der Strasse zwischen 2000 und 2011 um 14 % angewachsen, auf der Schiene um 53 %. **Trotz diesem Erfolg der Bahn betrug im Jahr 2011 der Modalsplit-Anteil des privaten motorisierten Strassenverkehrs immer noch 74 %.** 20 % der Personenkilometer (ohne Schiffs- und Luftverkehr) wurden mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt – nämlich rund 16 % mit Bahnen und rund 3 % mit dem öffentlichen Strassenverkehr (Busse, Trams) –, sowie 6 % im Langsamverkehr, also zu Fuss oder mit dem Fahrrad. Der Anteil des öV am Personenverkehr hatte 1998 –



Personenverkehr in Mio. Personenkilometern nach Verkehrsträgern: braun privater motorisierter Verkehr, gelb Eisen- und Seilbahnen, blau öffentlicher Strassenverkehr, grün Langsamverkehr.

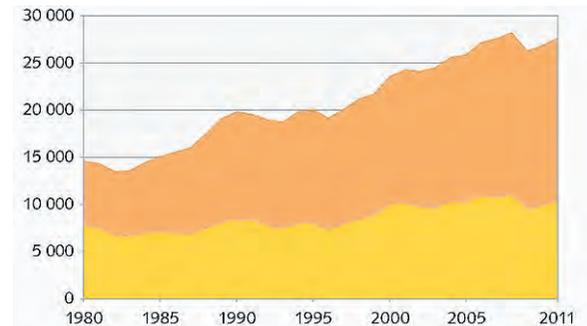
im ersten Jahr, in dem vergleichbare Zahlen erhoben wurden – noch 16 % betragen. Der Grund für die Verkehrszunahme ist, dass die Menschen für Pendlerwege, Freizeitaktivitäten und Reisen immer weitere Distanzen zurücklegen. Jede in der Schweiz lebende Person kam 2010 **im Durchschnitt auf 36,7 km pro Tag. Das sind 5 % mehr als noch im Jahr 2000.** Ebenfalls beträchtlich zugenommen hat der **Luftverkehr:** 2012 registrierten die schweizerischen Flughäfen im Linien- und Charterverkehr insgesamt 44 Mio. Passagiere inklusive Transfer. **Auf den Seen und Flüssen** hingegen bewegen sich die Passagierzahlen seit 1990 auf ähnlichem Niveau (11,5 Mio. im Jahr 2011).

Politik verhinderte beim Güterverkehr das Schlimmste Stark gewachsen ist in den vergangenen Jahren auch der Güterverkehr, dies nicht zuletzt als Folge einer verstärkten internationalen Arbeitsteilung. **Zwischen 1980 und 2011 wuchsen die Transportleistungen auf Schiene und Strasse total um 90 %** (siehe Grafik oben rechts). **Zugleich sank der Anteil der Bahn von 53 % auf 37 %** (Modalsplit ohne die Verkehrsträger Wasser, Luft und Pipelines). Allerdings fand der Bedeutungsverlust der Bahn vor allem in den 1980er-Jahren statt. Seitdem ist der Bahnanteil einigermaßen konstant geblieben. **Zur Stabilisierung beigetragen haben nicht zuletzt politische Massnahmen**, allen voran die

Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA). Verglichen mit anderen Staaten fällt in der Schweiz der Modalsplit für die Bahn günstig aus: Im Durchschnitt der EU-27-Länder betrug der Anteil der Bahn an den Transportleistungen im Landgüterverkehr 2010 gut 18 %. Verkehrspolitisch von besonderem Interesse ist der **Güterverkehr durch die Alpen.** Hier sank der **Anteil der Schiene in der Schweiz zwischen 2000 und 2011 von 70 % auf 64 %.** Er liegt aber nach wie vor deutlich über dem in Frankreich (14 %) oder Österreich (32 %).

Die Bahn ist kostengünstiger als die Strasse

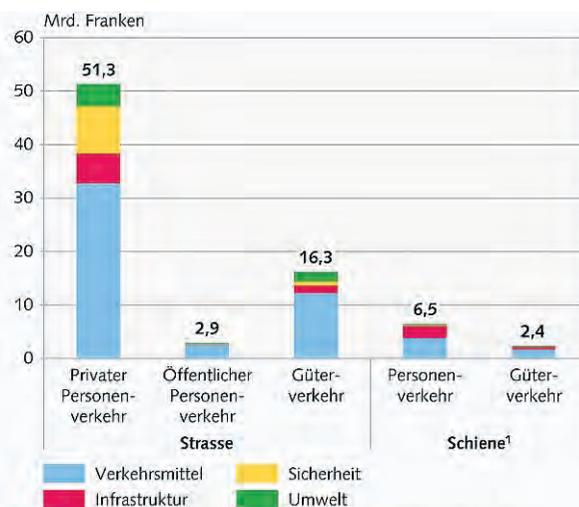
Der Verkehr verursacht hohe Kosten für die Verkehrsteilnehmenden, die Allgemeinheit und die öffentliche Hand. Ein Grossteil davon entfällt auf Aufwendungen für **Verkehrsmittel** von



Güterverkehr in Mio. Tonnenkilometern: gelb Bahn, braun Strasse. Zusammen erreichten sie 2008 vor der Finanz- und Wirtschaftskrise 28,2 Mia. Tonnen-km, 2011 waren es wieder 27,7 Mia. Tonnen-km.

der Anschaffung über den Betrieb bis zum Unterhalt (siehe Grafik unten): ihr Anteil betrug 2005 im Strassenverkehr 67 % und auf der Schiene 55 %. Die **Infrastrukturkosten** machen beim Strassenverkehr 10 % aus, bei der Bahn 40 %. Die Kosten für die **Sicherheit** entsprechen den Unfallkosten (Personenschäden, Sachschäden sowie Polizei- und Rechtsfolgekosten). Sie belaufen sich beim Strassenverkehr auf 14 % der Gesamtkosten und beim Bahnverkehr auf 2 %. Die **Umweltkosten** tragen im Strassenverkehr 9 % zu den Gesamtkosten bei, im Bahnverkehr 4 %. Sie entstehen durch Lärm und Luftverschmutzung (Stickoxide NO_x, aus denen Ozon entsteht, und Feinstaub), aber auch durch Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sowie durch das Risiko des Klimawandels, zu dem der Verkehr mit seinen Treibhaus-

gasemissionen massgeblich beiträgt (beim CO₂ 38 %). **Die gesamten volkswirtschaftlichen Kosten des Strassen- und Schienenverkehrs betragen 2005 fast 82 Mia. Franken.** Dazu trug die Strasse mit 70,5 Mia. rund sechsmal so viel bei wie die Bahn mit 11,4 Mia. Da die Strassenfahrzeuge und Züge unterschiedlich hohe Verkehrs- und Transportleistungen erbringen, eignen sich für Kostenvergleiche zwischen den Verkehrsmitteln die **«spezifischen Kosten»**, d.h. Angaben pro Personen- und Tonnenkilometer. Volkswirtschaftlich betrachtet kostet ein Personenkilometer auf der Strasse im Personenwagen 54 Rappen (würde eine Fahrerentschädigung einkalkuliert, wären es gar 82 Rappen) und im öffentlichen Strassenverkehr 59 Rappen. **Die Bahn ist mit 40 Rappen pro Personenkilometer 26 % günstiger als der Strassenverkehr. Im Güterverkehr sind die volkswirtschaftlichen Kosten eines Tonnenkilometers auf der Strasse mit 57 Rappen 58 % höher als auf der Schiene mit 24 Rappen** (Stand 2005). Gut ein Zehntel der gesamten Verkehrskosten (9 Mia. Franken) sind sogenannte **externe Kosten**, die von Dritten, oft von der Allgemeinheit, getragen werden. Dazu gehören vor allem die Folgekosten von Umwelt- und Gesundheitsschäden, aber auch von Gebäudeschäden und Wertminderungen. Davon verursacht der Strassenverkehr 8,5 Mia. Franken und die Bahn 0,5 Mia. **Fi; Grafiken: BFS**



¹ Schiene: ohne 2,4 Mrd. Franken Nebengeschäfte und interne Verrechnungen

Volkswirtschaftliche Kosten des Verkehrs (im Jahr 2005).

Wahlen in den Stiftungsrat der Pensionskasse SBB

Nimm an diesen Wahlen teil!

Der Stiftungsrat der Pensionskasse SBB setzt sich paritätisch aus je sechs Vertretern der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer zusammen. Die Wahlen für die Amtsperiode 2014–2016 finden demnächst statt.

Alle Stimmberechtigten, also die bei der Pensionskasse SBB Versicherten, erhalten anfangs

September von der Pensionskasse SBB die Wahlunterlagen zugestellt. Es sind drei Wahllisten eingereicht worden.

Die Mitglieder der GAV-Verhandlungsgemeinschaft – SEV, VSLF, Transfair und KVöV – haben eine gemeinsame Liste eingereicht. Von den sechs Kandidierenden auf dieser Liste sind vier vom SEV: Brigitte Aegerter, VPV Bern, bisher; Werner Amrein, VPV Bern, bisher; Aroldo Cambi, Finanzchef

SEV, bisher; René Windlin, Gewerkschaftssekretär SEV, neu. Auf der Liste sind zudem die beiden Bisherigen Daniel Ruf, VSLF, und Joseph Böni, Transfair/KVöV.

Als Ersatzmitglieder wurden vom SEV nominiert: Andreas Menet, Vorstandspräsident SEV; Markus Rügsegger, VPV Nordwestschweiz; Sia Lim, Stv. Finanzchefin SEV; Franziska Schneider, Gewerkschaftssekretärin SEV. Weiter sind auf

der Ersatzliste Stephan Gut, VSLF, und Peter Jedelhauser, KVöV.

Die Mitarbeit im Stiftungsrat der Pensionskasse ist äusserst anspruchsvoll. Der SEV hat bewährte und fachlich bestens ausgewiesene Kolleg/innen nominiert. Sie verstehen die komplexe Materie der Personalversicherung und stehen uneingeschränkt ein für die Interessen der Versicherten.

SEV

Volkshaus reloaded

1914 wurde an der Zeughausgasse in Bern das «Volkshaus» eröffnet. 1983 wurde das Gebäude komplett entkernt, es enthält seither 99 Hotelzimmer, eine Seminaranlage und zwei Restaurants. Dem Trend gehorchend, wurde es auch umbenannt in «Hotel Bern» – noch immer ist es aber im Besitz der Gewerkschaften und ein beliebter Treffpunkt für Gewerkschafter/innen.

In den letzten Monaten wurde nun die Restauration erneut umgebaut. Aus dem gemütlichen Restaurant «7 Stube» und dem Feinschmeckerlokal «Kurierstube» wurde das «Volkshaus 1914»: «Ein attraktiver und lebendiger Treffpunkt für Geniesser, wo sich Tradition und Innovation vermischen, ein Ort, an dem man sich nach einem anstrengenden Tag in einem stilvollen Ambiente entspannen und Volkshaus-Spezialitäten geniessen kann,» wie die Betreiber versprechen. **pan.**



Brigitte Aegerter



Werner Amrein



Aroldo Cambi



René Windlin

ABSCHREIBUNG VON UNTERZEITEN

Für Mitarbeitende, die dem GAV SBB unterstehen und mit einer Jahresarbeitszeit arbeiten, sind im GAV-Artikel 66 bekanntlich Bandbreiten für Unter- und Überzeiten definiert. Für die Unterzeiten gilt eine Untergrenze von 30 Stunden am Ende der Abrechnungsperiode. Dies bedeutet auch, dass die SBB Mitarbeitenden, die Ende Abrechnungsperiode ohne Selbstverschulden mehr Unterzeit aufweisen, die überzähligen Minusstunden grundsätzlich abstreichen muss.

Im Zusammenhang mit mehreren Nachfragen des SEV betreffend Kollegen der Division Infrastruktur wurde festgestellt, dass dieser Umstand offenbar vielen Zuständigen nicht bewusst war. Daraufhin hat man im Bereich Infrastruktur Instandhaltung (I-IH) eine Sensibilisierung vorgenommen. **Der SEV macht alle darauf aufmerksam, dass die Untergrenze –30 Ende Abrechnungsperiode für alle Geschäftsbereiche relevant ist.**

Urs Huber, Leiter SEV-Team Infrastruktur

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint 14-täglich. **ISSN** 1662-8454. **Auflage:** 30 778 Ex. (Gesamtauflage 45 451 Ex.). **WEMF-**beglaubigt 21.11.2012. **Herausgeber:** SEV, www.sev-online.ch. **Redaktion:** Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter. **Redaktionsadresse:** kontakt.sev, 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. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–. **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; www.solprint.ch. Ein Unternehmen der AZ Medien AG.

Die nächste Ausgabe von **kontakt.sev** erscheint am **Donnerstag 12. September 2013.**

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: Donnerstag 5. September, 8 Uhr.

Inserateschluss: Montag 2. September, 10 Uhr.



Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV mit gegen 45'000 Mitgliedern sucht per sofort oder nach Vereinbarung

Sachbearbeiter/in Druckerei/Hauswartung 70%

im Zentralsekretariat Bern.

Als Sachbearbeiter/in Druckerei/Hauswartung sind Sie verantwortlich für den Post- und Paketdienst, die gesamte Drucksachen- und Materialbewirtschaftung und erledigen fristgerecht sämtliche internen und externen Kopieraufträge. Sie sind zuständig für die Bestellung und Ausgabe von Büromaterial, Kopierpapier usw. Als Mitglied des Werbetaams holen Sie Offerten ein, vergleichen Preise und versenden die Werbeartikel unserer Gewerkschaft. Der SEV-Shop gehört ebenfalls zu Ihrem Aufgabengebiet. Dabei überprüfen Sie die Bestellungen, stellen Rechnung und versenden die entsprechenden Artikel. Als Sicherheitsbeauftragte des SEV tragen Sie die Verantwortung für die Umsetzung von Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz. Im Bereich Hauswartung sind Sie die erste Ansprechperson für kleinere Reparaturen, Büroräumungen, Entsorgungen und den Unterhalt von Geräten soweit möglich. Weitere interessante und abwechslungsreiche Aufgaben runden das vielseitige Stellenprofil ab.

Für die Erfüllung dieser Aufgaben ist eine kaufmännische oder gleichwertige Ausbildung von Vorteil. Sie besitzen zudem gute Informatik-Anwenderkenntnisse und handwerkliches Geschick. Ihre Muttersprache ist Deutsch mit guten mündlichen Kenntnissen in Französisch. Wenn Sie zudem flexibel und belastbar sind und auch in hektischen Situationen die Ruhe bewahren, dann bieten wir Ihnen als engagierter Persönlichkeit ein spannendes Arbeitsumfeld und fortschrittliche Arbeitsbedingungen.

Sind Sie interessiert? Bitte senden Sie Ihre Bewerbung elektronisch bis am 6. September 2013 an eveline.tanner@sev-online.ch. Bei weiteren Fragen helfen Ihnen gerne Ursula Lüthi, Personalleiterin, oder Eveline Tanner Steiner weiter: 031 357 57 57.

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

Schweizer Schienengüterverkehr «in der Fläche» wächst bis 2030 um mindestens 30 Prozent

«Die Durchschnittsgeschwindigkeit und die Pünktlichkeit der Güterzüge müssen bis 2030 deutlich zunehmen. Das ist durch den Abbau von Benachteiligungen beim Netzzugang, durch eine Erhöhung der Trassenqualität (z. B. Reduktion der Überholungshalte) und Infrastrukturanpassungen zu gewährleisten.»

Hans Peter Hadorn, Präsident VöV-Kommission Güterverkehr und Direktor Schweizerische Rheinhäfen



Güterverkehr braucht mehr und bessere Trassen

Vertreter von VöV, SBB Cargo, BLS Cargo und des Verbands der verladenden Wirtschaft (VAP) haben am 16. August eine Studie zur Zukunft des Schienengüterverkehrs in der Schweiz vorgestellt. Dabei wurde der sonst im Fokus stehende alpenquerende Transitverkehr bewusst ausgeklammert. Die Studie sagt dem Binnen-, Import- und Export-Güterverkehr bis 2030 ein Wachstum von mindestens 30 % voraus und fordert für die Güterzüge neben genügend Trassen vor allem auch eine höhere Reisegeschwindigkeit.

Die Studie ist ein Gemeinschaftswerk von neun Autoren der drei Institute Infras (Bern), BAK Basel und IVT (Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme der ETH Zürich).

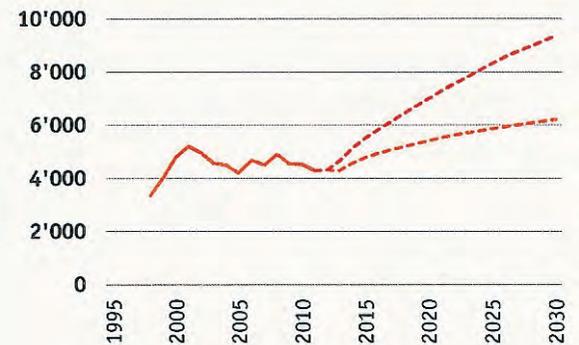
Transporte nehmen zu

Die Studie rechnet mit einem weiteren Bevölkerungswachstum im In- und Ausland. In der Schweiz nimmt auch die Zahl der Erwerbstätigen bis 2020 durch Einwanderung noch zu, dürfte danach aber stagnieren, weil Löhne und Wohlstand in anderen Volkswirtschaften ebenfalls steigen. Somit wird die Schweizer Wirtschaft zu Produktivitätssteigerungen ge-

zwungen sein. Das gilt auch für die Verkehrsbranche, der die Personalrekrutierung schwerer fallen wird als heute, so auch die Anheuerung von Billigchauffeuren im Strassentransport. Produktionsauslagerungen nach Osteuropa und Asien werden sich weniger rechnen, und es ist mit Rückverlagerungen nach Europa zu rechnen. Weiterhin wird es aber in den Produktionsketten eine komplizierte Arbeitsteilung zwischen verschiedensten Standorten geben mit entsprechend grossen Güterströmen, wenn vielleicht auch vermehrt in Europa selbst statt interkontinental. Der Werkplatz Schweiz hat gute Zukunftschancen dank

spezialisierten, hochwertiger, innovativer Produkte, die er in alle Welt exportiert. Das Schweizer Bruttoinlandsprodukt dürfte laut BAK Basel bis 2020 jährlich um rund 1,7 % pro Jahr wachsen, danach bis 2030 um jährlich 1,6 %. Weil Bevölkerung und Wirtschaft wachsen, nimmt die in der Schweiz durch alle Verkehrsträger transportierte Gütermenge (ohne Transit) um rund 20 % zu. Die Verkehrsleistung (in Tonnenkilometern) steigt sogar um rund ein Viertel, weil die Transportwege im Schnitt länger werden, insbesondere auch durch die Bündelung von Transporten zur Steigerung der Produktivität.

Transportleistung Bahn, Studie S. 102

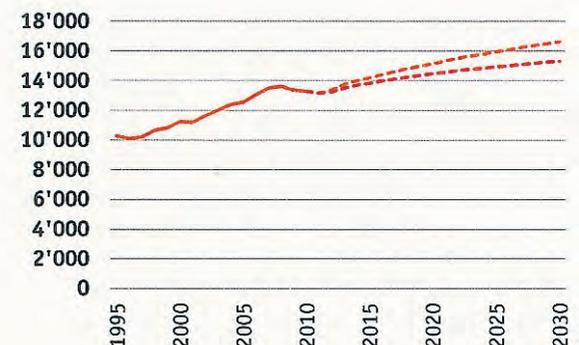


Die Studie präsentiert zwei Szenarien für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs in der Schweiz bis 2030 (ohne Transit, Leistung in Mio. Netto-Tonnenkilometern): Das Szenario «Verlagerung» (obere Kurve) rechnet optimistisch damit, dass die Bahn die theoretisch vorhandenen Verlagerungspotenziale auf Kosten der Strasse nutzen kann. Das Szenario «Trend» (untere, orange Kurve) dagegen schreibt die Entwicklung der Modalsplit-Anteile von Schiene und Strasse der letzten 10 Jahre eher pessimistisch fort. Irgendwo in dieser Bandbreite dürfte der Schienengüterverkehr zunehmen.



Von links: Frank Furrer, Generalsekretär VAP; Dirk Pfister, Leiter Produktmanagement und Betrieb BLS Cargo; Hans-Peter Hadorn, Direktor Schweizerische Rheinhäfen und Präsident VöV-Kommission Güterverkehr; Nathan Zielke, Leiter Unternehmensentwicklung SBB Cargo, bei der Studienpräsentation.

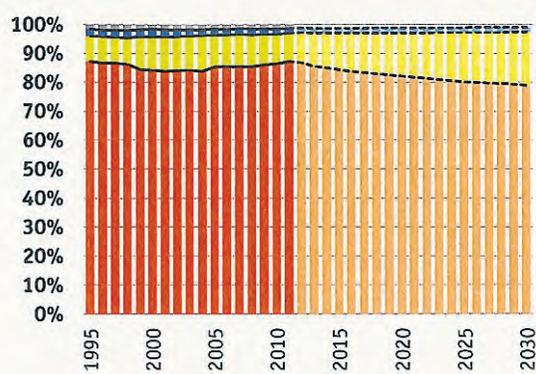
Transportleistung Strasse, Studie S. 103



Je nachdem, ob die Verlagerung stärker (untere Kurve) oder schwächer ausfällt, legt die Strasse mehr oder weniger stark zu (Millionen Nettotonnen-Kilometer im Binnengüterverkehr, Import und Export).



VöV, SBB Cargo, BLS Cargo und VAP unterstreichen in ihrer Medienmitteilung zur Studie die Bedeutung von Umschlagterminals: «Das Volumen des Verkehrs mit Verkehrsträgerwechsel (Sammelladungen, Container, Wechselbrücken, Wagenladungen) wird über den Kombinierten Verkehr hinaus zunehmen. Der Bund muss deshalb seine im neuen Gütertransportgesetz vorgesehenen Innovationshilfen vor allem für Techniken betreffend den Verkehrsträgerwechsel intelligent einsetzen.»

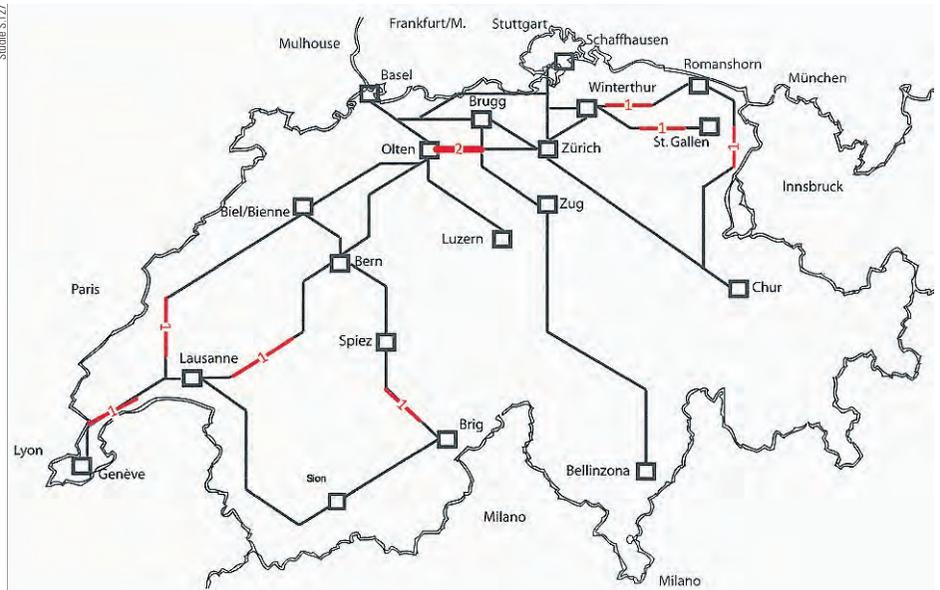


Verläuft die Verlagerung auf die Schiene nach dem optimistischen Szenario, kann die Bahn ihren Modalsplit-Anteil (grün) am Binnen-Import- und Export-Güterverkehr bis 2030 merklich ausbauen, wie die Grafik zeigt – allerdings nicht nur auf Kosten der Strasse (rot), sondern auch zulasten von Rohrfernleitungen (grau) und Binnenschifffahrt (blau), da ein Drittel weniger fossile Energieträger anfallen wird. Absolut nimmt der Strassengüterverkehr auch bei diesem Szenario zu. Kommt das pessimistische Verlagerungsszenario, kann die Bahn ihren Modalsplit-Anteil nur geringfügig erhöhen.

Entwicklung einzelner Warengruppen

Von der gesamten Gütermenge mit Bezug zur Schweiz, also ohne Transit, werden mehr als 80% im Binnenverkehr transportiert, 13% im Import und 5% im Export. Im Binnenverkehr hat die **Warengruppe «Steine und Erden»** (vor allem Sand und Kies) einen Anteil von einem Drittel, während die **«Mineralerzeugnisse»** (Baustoffe wie Zement, Beton, Gesteinsmischungen, Glas) wei-

tere 15% ausmachen. Der Binnenverkehr besteht somit zur Hälfte aus Transporten für das Baugewerbe, was die Tonnage betrifft. Deren Anteil an der Verkehrsleistung (in Tonnenkilometern) hingegen beträgt nur etwa ein Viertel, weil davon ein Grossteil über sehr kurze Distanzen erfolgt. Aus diesem Grund ist und bleibt die Strasse bei den Transporten für das Baugewerbe dominant. Doch auch die Bahn wird von der anhaltend hohen Bau-



Trassenmehrbedarf für Güterverkehr im Jahr 2030 zusätzlich zum Bahnausbau mit Fabi/Step bei optimistischem Verlagerungsszenario und Belegung der Systemtrassen während 18 Stunden am Tag.

tätigkeit profitieren. So legt das Baugewerbe das Fundament für den Güterverkehr. Besonders die **Chemie**, die **Metal-** und die **Nahrungsmittelindustrie** (für hochwertige, spezielle Nahrungsmittel und Zusatzstoffe) tragen direkt zum Transportwachstum bei. Wichtig sind auch die **Transporte von landwirtschaftlichen Rohprodukten**, die vor allem im Import zulegen werden, **inländischer Rohhölzer** sowie von **Abfall und Recyclingmaterial**.

Stark zunehmen wird die branchenübergreifende Warengruppe der **«Sammelgüter»**: Das sind Halb- und Fertigwaren, Nahrungsmittel und andere Verbrauchsgüter, die produktübergreifend in diversen Transportgefässen gebündelt werden, etwa im Detailhandel, aber auch im wachsenden Stückgutverkehr der Industrie. Die entsprechenden Wechselbehälter und Container sind für den Wechsel zwischen verschiedenen Verkehrsträgern –

also für den **Kombinierten Verkehr (KV)** – speziell geeignet. Bei den **fossilen Brennstoffen** hingegen wird bis 2030 die Transportmenge etwa um ein Drittel zurückgehen.

Schienengüterverkehr braucht gute Rahmenbedingungen

Laut der Studie hat die Bahn gute Chancen, an der generellen Güterverkehrszunahme teilhaben zu können. Beson-

Fortsetzung auf Seite 12

Fortsetzung von Seite 11

ders im Wachstumssegment der Sammelgüter dürfte sie von kombinierten Transportprozessen Strasse–Bahn profitieren. Im konventionellen Transportbereich (im Gegensatz zum KV) sind die Aussichten vor allem beim Stückgut sehr gut, bei gewissen Massengütern dagegen weniger. Falls sich der Modalsplit-Anteil der Bahn wie in den letzten zehn Jahren weiterentwickelt (Szenario «Trend»), steigt er bis 2030 von heute 10 auf etwa 11 %, und die von der Bahn in der Schweiz transportierte Gütermenge (ohne Transit) um etwa 30 %. Im besten Fall (Szenario «Verlagerung») könnte die Bahn ihre Transportmenge verdoppeln und ihren Modalsplit-Anteil auf knapp 18 % erhöhen. Dafür müssten aber zumindest folgende Bedingungen erfüllt sein:

■ Die Verlagerung Strasse–Schiene wird verkehrspolitisch weiterhin gefördert durch Nachtfahrverbot, Limiten für Gewicht und Länge, LSVA und Verzicht auf wesentlichen Ausbau der Strassenkapazität.

■ Zusätzlich zum Bahnausbauprogramm Fabi/Step des Bundes sind weitere Infrastrukturausbauten nötig.

■ Da der Personenverkehr bis 2030 um 59 bis 83 % zunehmen wird, müssen dem Güterverkehr durch Netznutzungspläne minimale Trassenzahlen garantiert werden.

■ Die tägliche Betriebszeit für den Güterverkehr muss 18 statt 15 Stunden betragen.

■ Erhöhung der Durchschnittsgeschwindigkeit und Pünktlichkeit der Güterzüge durch Abbau von Benachteiligungen (z.B. Überholungshalte).

■ Bund und Kantone müssen den Bau von Umschlagsterminals und die Bahnerschliessung von Wirtschaftsstandorten fördern. **Markus Fischer**

Vernehmlassungsantwort zum Güterverkehrsgesetz

SEV fordert Verlagerungsvariante

Der Bundesrat hat seine Aufgabe beim Güterverkehrsgesetz nicht erfüllt. Dies stellt die Koalition Pro Cargo in ihrer Vernehmlassungsantwort fest. Entgegen dem Willen des Parlaments hat der Bundesrat den Verlagerungsauftrag nicht geprüft.

«Aus Sicht der Koalition «Pro Cargo» erfüllt der vorliegende Vorschlag den Auftrag der Motion nicht. Obwohl diese einen Lösungsweg im Spannungsfeld von flächendeckender Bedienung und wirtschaftlichem Betrieb fordert, geht die Vorlage einseitig nur auf die Wirtschaftlichkeit ein.» Dies ist die Kernaussage der Vernehmlassungsantwort, die die Koalition Pro Cargo (siehe Box) dem Bundesrat zugestellt hat.

Tatsächlich ist eine Motion der ständerätlichen Verkehrskommission Auslöser für die Gesetzesvorlage. Darin ist klar und deutlich gefordert, der Bundesrat schlage «Massnahmen vor, wie der Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs gehalten bzw. vergrössert werden» könne. Nationalrat Philipp Hadorn, als Gewerkschaftssekretär beim SEV für die Sparte Güterverkehr zuständig, betont: «Genau dies tut der Bundesrat jedoch nicht; vielmehr öffnet er sogar Tür und Tor für einen Abbau des Güterverkehrs auf der Schiene!»

Die Koalition Pro Cargo fordert deshalb den Bundesrat auf, dem Parlament eine Ergänzung zur Anpassung des Gütertransportgesetzes vorzulegen, die beinhaltet:

- eine Transportpflicht für Güterverkehr auf der Schiene mit einer entsprechenden Umformulierung der Leistungsvereinbarung

- mögliche Verlagerungsziele des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene
- Instrumente, wie der Schienenanteil am Gesamtaufkommen des Güterverkehrs vergrössert werden kann
- konkrete Massnahmen, wie diese durch die Leistungserbringer mit neuen Rahmenbedingungen kostendeckend erbracht werden können.

Dies ist auch der Inhalt der Motion Hadorn «Güterverkehr als Kernaufgabe der Bahn mit konkreten Verlagerungszielen».

Die Koalition Pro Cargo fordert

Drei Fragen an Daniela Lehmann

Gewerkschaftliche Anliegen

■ **kontakt.sev:** Gibt es bei der Vorlage zum Güterverkehrsgesetz auch spezifische gewerkschaftliche Anliegen?

Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik:

Der eigentliche Wettbewerb im Güterverkehr findet zwischen der Strasse und der Schiene statt. Die Arbeits- und Sicherheitsvorschriften auf der Strasse sind viel zu wenig streng. Deshalb braucht es eine weitgehende Anpassung der Vorschriften auf der Strasse an diejenigen der Schiene.



■ Gibt es weitere Punkte, die der SEV zusätzlich zu den Anliegen der Koalition Pro Cargo in seiner Vernehmlassung aufführt?

Neben den teils unmenschlichen Arbeitsbedingungen für Lastwagenfahrerinnen und Lastwagenfahrer besteht auch im Bereich der Kontrollen ein Missverhältnis zwischen Schiene und Strasse. Der SEV strebt deshalb eine hundertprozentige Kontrolldichte für technische Parameter, wie zum Beispiel Gewicht und Fahrzeugzustand, auf der Strasse an. Auf der Schiene wird dies zunehmend umgesetzt.

■ Die Vernehmlassungsantwort streicht stark die Mängel heraus. Gibt es auch positive Punkte in der Vorlage des Bundesrats?

Der SEV begrüsst es, dass die Rahmenbedingungen des Strassengüterverkehrs weiterhin unverändert gelten sollen. Insbesondere geht es um das Nacht- und Sonntagsfahrverbot, die 40-Tonnen-Limite (inkl. 44-Tonnen-Limite im Vor- und Nachlauf des kombinierten Verkehrs), die Höhe der LSVA und das Kabotageverbot. Zudem begrüssen wir die vorgeschlagenen Netznutzungskonzepte und Netznutzungspläne. **Fragen: pmo**

KOALITION PRO CARGO

Der SEV hat die Koalition 2012 ins Leben gerufen. Sie besteht aus 12 Organisationen:

SEV, VCS, Alpeninitiative, SP Schweiz, Grüne Partei Schweiz, Junge Grüne Schweiz, Jungsozialisten Schweiz, Pro Bahn Schweiz, WWF Schweiz, Ärzte und Ärztinnen für den Umweltschutz, SGB, IGöV

insgesamt, dass der Bund zum Service public steht. Alf Arnold, Geschäftsführer der Alpen-Initiative hält fest: «Die Zukunft des Güterverkehrs darf nicht nur nach wirtschaftlichen Kriterien geplant werden. Ebenso entscheidend sind Ökologie, Betrachtungen des Gesamtsystems, der Sicherheit sowie die Bedürfnisse der Randregionen. Auch ausserhalb der Ballungszentren muss der Service public in Form des

Zugangs zum Güterverkehrsnetz der Bahn gewährleistet sein.»

Die Koalition Pro Cargo erwartet, dass dank einer Ergänzung der Vorlage im Parlament zwei gleichwertige Ausrichtungen für den zukünftigen Güterverkehr – wirtschaftliche Ausrichtung bzw. Verlagerungsauftrag – miteinander verglichen werden können. Nur so ist eine faire und ausgewogene Auseinandersetzung möglich. **pmo**



Global Travel Services (GTS) ist eine Division der Kuoni Travel Gruppe und umfasst die Geschäftstätigkeiten für Individualreisende (Fully Independent Travellers, FIT) sowie Gruppen/MICE. GTS bietet seinen B2B-Geschäftspartnern ein umfangreiches, weltweites Portfolio von touristischen Dienstleistungen an. Zusätzlich arbeitet GTS mit Unternehmen, Organisationen und Institutionen zusammen, um

Reise-Programme für Kongresse, Konferenzen und Events zu erstellen. Insgesamt arbeiten in dieser Division 3000 Mitarbeitende in 53 Städten weltweit.

Für unser junges und aufgestelltes Bahn-Team in Zürich, das jährlich über 100 000 Plätze in Schweizer und europäischen Zügen reserviert, suchen wir eine motivierte Persönlichkeit als

Reise-Profi/Rail Specialist

Zu Ihren Aufgaben gehören die Reservierung von Tourismus- und Bahnleistungen in der Schweiz und Europa und die Ausstellung von Tickets und Packages anhand von verschiedenen Verkaufssystemen und Online-Applikationen. Zudem unterstützen und beraten Sie unsere Verkaufsbüros in Übersee und internen Abteilungen, um unseren Kunden einen optimalen Service zu gewährleisten. Starke saisonale Schwankungen sorgen für eine abwechslungsreiche, aber auch sehr anspruchsvolle Tätigkeit.

Sie haben die Ausbildung KV Reisebüro oder KV Öffentlicher Verkehr/ Bahnbetriebsdisponent absolviert und erste Berufserfahrungen im Verkauf/Marketing eines Schweizer Touristik- oder Bahnunternehmens gesammelt. Von Vorteil sind Sie mit Buchungssystemen wie Railticketing und Galileo/Railmaster vertraut und Sie verfügen über fundierte MS-Office-Kenntnisse. Sie fühlen sich in einem multikulturellen Arbeitsumfeld wohl und Sie identifizieren sich mit einem strukturierten, sorgfältigen und flexiblen Arbeitsstil. Deutsch sowie sehr gute Englischkenntnisse in Wort und Schrift runden Ihr Profil ab.

Wir bieten Ihnen ein angenehmes Arbeitsklima, attraktive Reisevergünstigungen sowie die Möglichkeit, in einem international agierenden Umfeld den nächsten Karriereschritt zu wagen.

Fühlen Sie sich angesprochen? Dann freuen wir uns über Ihre vollständigen elektronischen Bewerbungsunterlagen bis spätestens 13. September 2013 via unsere Rekrutierungsplattform: www.kuoniglobaltravelservices.com/en/careers/vacancies.

Kuoni Global Travel Services

Yvonne Brügger, HR Business Partner, Überlandstrasse 360, 8051 Zürich

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



Der Anlass wird organisiert und finanziert durch:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato

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:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon:

E-Mail:

Unterschrift:

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.



Geworben durch:

Name/Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon:

Kontonummer/IBAN:

Datum:

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

■ LPV Sargans-Chur-Buchs

100 Jahre Gewerkschaftsarbeit – was gibt es da zu feiern?

Auch nach 100 Jahren Gewerkschaftsarbeit in der Region muss leider zur Kenntnis genommen werden, dass dem SEV die Arbeit nicht ausgeht. Zähl wird weiterhin um Arbeitsplätze und Arbeitsbedingungen gerungen – mit offenem Ausgang.



Mit der Jubiläumsveranstaltung «100 Jahre LPV Sargans-Chur-Buchs» rückten die düsteren Wolken und Sorgen um bedrohte Arbeitsplätze für einmal etwas in den Hintergrund. Bei schönsten äusseren Bedingungen konnte Präsident Daniel Gschwend die Festlichkeiten im Weingut Gonzen in Sargans eröffnen. Während des Apéros hielten die Gäste – von SEV, SBB und aus der Politik – kurze Reden und überbrachten Grussbotschaften ihrer Organisationen.

Die Räumlichkeiten im Weingut und das Essen des Partyservices bildeten einen würdigen Rahmen und liessen keine Wünsche offen. Entsprechend ungezwungen war die Stimmung unter den Teilnehmenden. Eine kundige Führung durch die Reben und die Kellerei des Weingutes rundeten den Tag ab. Weinbauingenieur Stefan Hörner brachte den Zuhörer/innen seine Produkte näher. Angefangen mit interessanten Ausführungen am

Rebstock bis hin zur Degustation im Weinkeller. Ein grosser Dank gebührt dem OK-Koordinator Reto Jegen für seinen immensen Einsatz, die Planung und die reibungslose Durchführung des Anlasses. Den Teilnehmern wird die Feier in guter Erinnerung bleiben. Hoffentlich trägt sie dazu bei, dass die Kameradschaft, der Zusammenhalt und das Bewusstsein, nur gemeinsam etwas erreichen zu können, gestärkt werden.

Walter Beusch

■ PV Biel

Zukünftige Reisen mit öV oder Bus organisieren?



«Wo befindet sich diese Haltestelle?», fragten sich die Reiseteilnehmenden des Ausfluges vom 14. August ins Appenzlerland. Die Fahrt mit der Firma Marti AG führte via Rothrist, Sihlbrugg, über den Hirzel und Rickenpass nach der Schwägalp. Die gesuchte Haltestelle befindet sich beim Bergrestaurant «Schwägalp» (Talstation der Luftseilbahn zum Säntis). Leider hatte sich der Säntis in den Wolken versteckt. Ein Höhepunkt war das Mittagessen. Am Nachmittag besuchten die Reisenden den Ort Appenzell. Präsident Rudolf Flückiger machte unterwegs auf aktuelle Gewerkschaftsthemen aufmerksam. An der Demo vom 21. September in Bern sollten möglichst

viele Pensionierte aus Solidaritätsgründen teilnehmen. Eisenbahner/innen reisen in der Regel mit dem öffentlichen Verkehr. Auf der Rückreise über Gossau, Zürich, Solothurn war Stau angesagt. Nach geduldig ertragenem Warten erreichten die 84 Teilnehmenden um 20 Uhr Biel. Danke den Organisatoren und Chauffeuren der Marti AG. Soll der Ausflug im nächsten Jahr mit dem öV oder wiederum mit dem Bus organisiert werden? Rückmeldungen an den Vorstand sind erwünscht – auch von Mitgliedern, die auf dieser Fahrt nicht dabei waren.

Robert Drewes



www.sev-online.ch

■ PV Basel

«D' Sorge blybe dehai, im Däschli nur Läbesluscht, Freud und gueti Witz ...»

Reiseorganisator Alfred Lüthi (Glöggli) hatte die Reiselustigen «gluschtig» gemacht mit Attributen wie «D' Sorge blybe hüt dehai... – wunderbari Landschaft – fein büscheleti Täller – isch's Moräne oder Kakadu? – vor de Sächse isch dr Johrgang 2013 usdrunke». 158 Mitglieder liessen sich davon inspirieren, und trafen sich am 7. August pünktlich zur Fahrt ins Blaue in der Schalterhalle Basel. Bei angenehmer Temperatur – 10 Grad weniger als am Vortag – erreichten sie Luzern und besetzten für die Weiterfahrt in Richtung Entlebuch von drei BLS-Modulen das Mittlere. Keine weiteren Reisenden sassen drin. Wer will schon den Apéro mit

«Fremden» teilen – feiner Weisswein, ein Glas Orangensaft oder Mineralwasser und als Sahnehäubchen ein feines Speckbrötli aus der Küche von Brigitte Pavan. Zwei «Hilfspolizisten» regelten den Verkehr, damit alle sicher vom Bahnhof Langnau zum Hotel Hirschen gelangten. Und dort – was für ein Empfang im Saal: Das Schwyzerörgeli-Quartett vom Feuerwehrchörli Langnau spielte auf. Kaum angekommen, bewegten sich die ersten Tanzpaare übers Parkett, noch bevor zum Mittagessen gerufen wurde! Nach der Vorspeise begrüsst Präsident Rolf Deller die illustre Schar und wünschte einen interessanten Tag. Nach einigen mu-

sikalischen Einlagen des Quartetts wurde die Geschichte der «Langnauerli» erzählt, und mit zwei «Original-Langnauerli» ein authentisches Hörerlebnis geboten. Erstaunlich, was mit so wenigen Melodie- und drei Bassknöpfen alles gespielt werden kann. Ein vorzügliches Mittagessen wurde aufgetischt und auch ein guter Wein trug zur Stimmung bei. Die tapferen Sänger boten drei «Ohrwürmer», die mit grossem Applaus verdankt wurden. Als tolle Überraschung folgte noch der gesangliche Auftritt von «unserem Schacher-Seppli». Bravo! Nur zu schnell ging die Zeit vorbei und ein «Mitarbeiter» von Kambly-Biscuits verteilte zusammen mit den Vorstands-

frauen allen noch eine «Wegzehrung». Auf der Heimreise im Zug sah man nur strahlende Gesichter. Das OK um Alfred Lüthi hat auch diese Reise wiederum mit viel Engagement und Freude organisiert. Ein herzliches Dankeschön geht

daher an «Glöggli» und seine Helfer/innen, aber auch ans «Schwyzerörgeli-Quartett vom Führerchörli aus Langnau» mit Kurt Tillmann, Lokführer aus Langnau (ex. Basel), der auch die echten Langnauerli besorgt hatte.

Rolf Deller



Präsident Rolf Deller und Lokführer Kurt Tillmann spielen mit zwei Original-Langnauerli (beide Örgeli sind mindestens 80 Jahre alt).



Die Matterhorn Gotthard Bahn ist Teil der an der Schweizer Börse kotierten BVZ Holding AG zu der auch die internationalen Top Brands «Glacier Express» und «Gornergrat Bahn» gehören. Einer initiativen Persönlichkeit bieten wir in unserem Unternehmensbereich Marketing und Vertrieb in Brig eine interessante Kaderstelle an als

Leiter/in Vertriebsmanagement



Ihr Aufgabengebiet

- Unterstützung bei der Erarbeitung und Weiterentwicklung der Vertriebsstrategie und der Vertriebssysteme
- Umsetzung der Vertriebsprozesse gemäss der Strategie
- Mitwirkung in Arbeitsgruppen im Verbund mit dem öffentlichen Verkehr
- Leitung Projekte neue Vertriebssysteme / E-Commerce
- Applikationsverantwortliche der Kontroll- und Vertriebssysteme der Matterhorn Gotthard Bahn und der Gornergrat Bahn
- Führung des Rail Center und des Vertriebssupports

Unsere Anforderungen

- Abgeschlossenes Studium in Betriebswirtschaft und Weiterbildung in Marketing und Vertrieb
- Kenntnisse der Vertriebssysteme des öffentlichen Verkehrs (öV)
- Umfassende Erfahrung im Projektmanagement
- Eigenverantwortliches und zielorientiertes Handeln

Für nähere Auskünfte steht Ihnen Marco Tacchella, Leiter Marketing und Vertrieb, 027 927 71 02, marco.tacchella@mgbahn.ch, gerne zur Verfügung.

Ihre Bewerbung senden Sie bitte elektronisch oder schriftlich an die untenstehende Adresse.

Matterhorn Gotthard Bahn

Personal
Bahnhofplatz 7
3900 Brig

personal@mgbahn.ch | www.mgbahn.ch

Voranzeige – Informationsanlass für SBB-Kader: «Kader – im Spannungsfeld zwischen Fach- und Personalführung»

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

Mittwoch, 6. November 2013, 16.30 bis 18.30 Uhr
Konferenzzentrum Allresto, Effingerstrasse 20, Bern

- Referat (deutsch) von Griselda Naumann, Coach und Beraterin
- Diskussion mit dem Referenten (deutsch-französisch)
- Stehlunch

Anmeldung bis 26. Oktober 2013 auf kader@sev-online.ch

Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen.

SEV, VPV, SBV

■ PV Luzern

Auf Wetterkunde im Muotathal

Das Muotathal war Mitte August Ziel der Luzerner Wandervögel. Hinter der Talstation der Standseilbahn zum Stoos öffnete sich das langgezogene Bergtal mit üppigen Blumenwiesen und schroffen Karrenfelsen. Nach der obligaten Kaffeepause begab sich die Gruppe auf den Wetterfrosch-Wanderweg. Erfinder dieses Erlebnispfades sind die Inner-schweizer «Wetterschmöcker». Sie leiten ihre Wetterprognosen aus der intensiven Betrachtung von Pflanzen und Tieren ab. Ein Sextett dieser Hobby-meteorologen aus dem Muotathal sorgt mit ihren Vorhersagen immer wieder für

Schlagzeilen über die Landesgrenzen hinaus. Der Weg führte zuerst der rauschenden Muota entlang und nachher auf die Anhöhe des Klosters St. Josef. Auf mehreren Stationen zeigen Tafeln an, wie Wetterregeln aus Zeichen der Natur entstehen. Die Erkenntnisse entstammen teilweise alten Bauernregeln. Jedenfalls bot die Wanderung gute Unterhaltung beim Geniessen der Natur. Mit einem schönen Erlebnis reicher verliess die Wanderschar das beschauliche Tal. Besten Dank an Emil Knöpfel und Ernst Lieb für das gelungene Organisieren und Leiten der Tour. **Otto Fuchs**

Unsere Verstorbenen

Baumeyer Mechtild, Witwe des Marcel, Payerne; gestorben im 83. Altersjahr. PV Fribourg.

Betschart Eduard, pensionierter Stellwerkbeamter, Winterthur; gestorben im 75. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Bütikofer Eva, Witwe des Otto, Bettlach; gestorben im 87. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Carmine Carmen, Witwe des Giacomo, Goldau; gestorben im 90. Altersjahr. PV Luzern.

Daschinger Ernst, pensionierter Adjunkt, Sigriswil; gestorben im 85. Altersjahr. PV Bern.

Felix Anna, Witwe des Florian, Haldenstein; gestorben im 89. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Fischer René, pensionierter Gruppenchef, Lenzburg; gestorben im 84. Altersjahr. PV Aargau.

Gebauer Otto, pensionierter Handwerkermeister, Romanshorn; gestorben im 78. Altersjahr. PV Thurgau.

Hobi Ida, Witwe des Josef, Walenstadt; gestorben im 87. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Küpfer Josef, Einteiler, Basel; gestorben im 56. Altersjahr. RPV Basel.

Mani Daniel, Sekretär, Thun; gestorben im 56. Altersjahr. VPV Bern.

Müller Ferdinand, pensionierter Meister, Erstfeld; gestorben im 84. Altersjahr. PV Uri.

Rihs Karl, pensionierter Spezialhandwerker, Safnern; gestorben im 90. Altersjahr. PV Biel.

Salzmann Heidi, Witwe des Ernst, Ostermündigen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Bern.

Siegenthaler Emil, pensionierter Betriebssekretär, Biel; gestorben im 83. Altersjahr. PV Biel.

Steck Margrit, Emmenmatt; gestorben im 90. Altersjahr. PV Bern.

Von Känel Marie, Witwe des Eduard, Thalwil; gestorben im 100. Altersjahr. PV Zürich.

Von Känel Ottilia, Olten; gestorben im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Willemin Rolande, Witwe des Joseph, Bassecourt; gestorben im 81. Altersjahr. PV Jura.

Winzenried Paulette, Witwe des Hans, Biel; gestorben im 82. Altersjahr. PV Biel.

Zeltner Erna, Witwe des Adam, MuttENZ; gestorben im 90. Altersjahr. PV Basel.

Sektionen

5. September ■ **VPV Zürich**
16.30 Uhr, Zürich
Hauptbahnhof, Herbstversammlung
bei den Gleisen
51–54

Dies ist die letzte Versammlung des VPV Zürich vor der Fusion mit dem SBV per 1. Januar 2014. Programm gemäss persönlicher Einladung. Anmeldung bitte an André Mathez, Memo U116359 oder andre.mathez@sbb.ch.

Sektionen VPT

4. September ■ **VPT BLS, Pensionierte BLS und Emmental**
9.50 Uhr,
Langenthal,
vor dem Bahn- Herbstwanderung
hofkiosk im Oberaargau

Ab Melchnau Oberdorf–Ruine Grünenberg–Babelplatz–Gondiswil–Huttwilberg–Huttwil. Wanderzeit 3½ Stunden. Interlaken Ost ab 8.00 Uhr, Spiez 8.22 Uhr, Bern 9.07 Uhr, Burgdorf 9.20 Uhr, Langenthal an 9.39 Uhr, ab 10.06 Uhr (Bus) nach Melchnau. Rückfahrt ab Huttwil XX.16 oder XX.46 Uhr mit Anschluss in Langenthal. Anmeldung bitte bis 3. September an Samuel Hug 062 962 18 02, samuel.hug@bluewin.ch.

4. September ■ **VPT RBS, Pensionierte**
Verschiebedatum:
11. September Jurawanderung

Schöner Höhenweg vom Passwang ins Schwarzbubenland nach Bretzwil, häufig wechselnder Ausblick ins Baselbiet bis zum Schwarzwald. Etwas steiler Aufstieg (+150m) und Abstieg (300m). Rucksackverpflegung. Wanderstöcke empfehlenswert. Wanderzeit 3 Stunden. Bern ab 8.35 Uhr, Solothurn ASM ab 9.16 Uhr; Rückfahrt ab Bretzwil 15.41 Uhr via Basel. Anmeldung bis 3. September mittags an Hans Bütikofer, 032 677 17 75.

13. September ■ **VPT BLT**
20 Uhr, Ettingen,
Restaurant Hock
Rebstock

Ungezwungenes Beisammensein zum Gedankenaustausch unter Arbeitskolleginnen und -kollegen.

19. September ■ **VPT STI**
19.30 Uhr,
Allmendingen,
Restaurant Kreuz Herbstversammlung

Der Vorstand freut sich auf eine engagierte Versammlung. Aus Anlass des 100-jährigen Sektionsjahres findet vorher ab 19.30 Uhr ein Imbiss statt. Eingeladen sind alle Sektionsmitglieder und die STI-Mitarbeitenden, die im VPOD Nahverkehr Sektion Thunersee organisiert sind. Erweisen wir unserem Gast, SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger, die Ehre mit zahlreichem Aufmarsch!

26. September ■ **VPT Appenzellerland**
18.15 Uhr,
St. Gallen, Res- Herbstversammlung
taurant Dufour

Die Traktandenliste hängt an den üblichen Orten aus. Anträge sind bis 17. September dem Vorstand einzureichen.

4. Oktober ■ **VPT BLT**
18.30 Uhr,
Witterswil,
Restaurant Sektionsversammlung
Le Cordonbleu

Alle Mitglieder erhalten eine persönliche Einladung.

Pensionierte SBB

29. August ■ **Pensioniertes Zugpersonal Luzern**
Ab 14 Uhr, Luzern,
Bocciastübli Pro
Ticino (VBL Halte- Wöchentlicher Treff
stelle Eichhof

Wir treffen uns jeden Donnerstagnachmittag (ausser Feiertage) im Bocciastübli Pro Ticino. Bocciaspiele/innen, Jasser/innen und Kolleg/innen anderer Kategorien sind herzlich willkommen.

3. September ■ **Pensioniertes Zugpersonal Basel**
Basel,
Restaurant Stammtisch
Bundesbahn

Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen

3. September ■ **PV Ticino**
11.30 Uhr,
Tenero, Azienda Sommertreffen
agricola al
Saliciclo

11.30 Uhr Apéro; 12.30 Uhr kaltes Büffet. Kosten: 50 Franken, inklusive Getränke. Weitere Auskünfte und Anmeldungen bitte bis 23. August bei Biagino Gioli, 091 825 85 83 oder biagino_gioli@hotmail.com.

3. September ■ **PV Bern**

Wanderung im Wallis:
Bisse Vieux

Fahrt via Lötschberg–Sion nach Haute-Nendaz. Start der Wanderung oberhalb der Gondelbahnstation der Suone entlang nach Planchoyet, zirka 2½ Stunden. Mittagessen im Café-Restaurant de Planchoyet. Wanderstöcke mitnehmen. Bern ab 8.07 Uhr, Visp ab 9.40 Uhr, Haute-Nendaz an 10.15 Uhr. Planchoyet ab 15.59 Uhr, Bern an 18.54 Uhr. Anmeldung bitte bis 31. August an Wanderleiter Klaus Gasser, 033 437 35 10 oder klausxgasser@bluewin.ch.

5. September ■ **Pensioniertes Rangierpersonal Basel**
14.30 Uhr, Basel,
Restaurant Stammtisch
Bundesbahn

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auch Kollegen anderer Kategorien sind freundlich eingeladen.

5. September ■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**
Olten, Restau-
rant Bahnhof Stammtisch
(Gleis 13)

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind herzlich willkommen.

11. September ■ **PV Glarus-Rapperswil**
8.32 Uhr,
Rapperswil,
Bahnhof Wanderung Zugerberg

Wanderung Zugerberg–Neuägeri, zirka 1½ Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack (Grillplatz). Rapperswil ab 8.32 Uhr, Pfäffikon ab 8.48 Uhr. Wanderleiter René Läubli, 055 284 51 41. Tageskarte gilt auch für Bus und Bergbahn.

11. September ■ **PV Luzern**

Wanderung im
Berner Oberland

Luzern ab 7.55 Uhr (Gleis 12). Fahrt via Brünig–Interlaken nach Lauterbrunnen. Die Gruppe 2 genießt einen Kaffee im Brünigzug-Bistro. In Lauterbrunnen beginnt die Wanderung sofort nach Ankunft. Die Gruppe 1 geht nach Ankunft ins Restaurant Steinbock zum Kaffee, dann um 11.05 Uhr mit dem Bus nach Sandbach. Wanderzeiten: Gruppe 2 zirka 2 Stunden, Gruppe 1 zirka 1¼ Stunden. Gemeinsames Mittagessen zirka um 13 Uhr im Hotel Stachelberg (Schnitzel, Pommes, Gemüse: CHF 18) Rückfahrt ab Stachelberg um 15.05 Uhr, Luzern an 18.04 Uhr. Anmeldung bitte bis 7. September an Emil Knöpfel, emilk@fibermail.ch oder 041 467 15 91.

12. September ■ **PV Jura**
10.15 Uhr,
Porrentruy,
Parkplatz neben
Postautobahnhof Herbstausflug: Chalet des
Chaînions (grossartiger
Aussichtspunkt auf 900 m)

Delémont ab 9.42 Uhr, Porrentruy an 10.06 Uhr. Abfahrt der Autos direkt ins Chalet für die Nichtwanderer um 10.20 Uhr, für die Wanderer in den Park Monvoie um 10.45 Uhr. Einfache Wanderung von rund 45 Minuten. Mittagessen im Chalet des Chaînions (Salate, Schinken, Kartoffelgratin, Gemüse, Dessert und Kaffee). Keine Getränke mitnehmen, alles ist vor Ort verfügbar. Das Essen ist offeriert aus der Sektionskasse, die Getränke sind selber zu bezahlen. Busservice zwischen Bahnhof und Chalet. Anmeldung (erforderlich für die Organisation) bei Präsident Pierre Ackermann, 032 422 48 35, pack@bluewin.ch.

18. September ■ **PV Buchs-Sargans-Chur & RhB**
8.40 Uhr, Murg,
(Zugankunft)

Rundwanderung
Kastanienweg Murg

Chur ab 7.55 Uhr, Buchs ab 8.01 Uhr, Sargans ab 8.16 Uhr, Murg an 8.40 Uhr, Kaffee und Gipfel im «Murg City». Führung um 9.15 Uhr zu den Info tafeln, Kastanienholzfiguren und neuen Kastanienselven. Wir erfahren allerlei über Kastanie, Geologie und besichtigen Wasserversorgung und Hauptzentrale EW der Ortsgemeinde. Rundgang zirka 3 Stunden, Höhendifferenz 190m. Mittagessen im «Murg City» zirka 12.30 Uhr. Anmeldung bis 17. September mittags an Heini Eggenberger, eggenberger-murg@greenmail.ch oder 081 738 16 44.

21. September ■ **PV Luzern**
13.30 Uhr,
Bern, Schützen-
matte

Demo des SEV «Gegen
Rentenabbau und für
guten öV», nachher
Kundebung mit SGB
gegen Lohndumping und
Rentenklaue

Wir wehren uns gegen eine unsichere Zukunft mit Wackelrenten! Mitmachen ist deshalb ein Muss! Bringt Partner/in, Freunde und Bekannte mit! Der SEV liefert Gratistageskarten für alle ohne GA, inklusive Teilnehmende ohne FVP. Gemeinsame Anreise für Mitglieder aus der Region Luzern. Besammlung um 11.45 Uhr, Bahnhof Luzern, Gleis 8. Abfahrt mir IR um 12.00 Uhr. Anmeldung und Bestellung von Tageskarten bitte baldmöglichst, jedoch bis spätestens 14. September bei Walter Lerch, 041 320 88 80 oder Josef Pfister, 041 450 20 22.

21. September ■ **PV St. Gallen**
13.30 Uhr, Bern,
Schützenmatte Gross-Demo

Es verkehrt ein Extragzug ab Rorschach, ab 9.31 Uhr, St. Gallen ab 9.54 Uhr, Gossau ab 10.12 Uhr, Flawil ab 10.17 Uhr, Uzwil ab 10.23 Uhr, Wil ab 10.34 Uhr, Bern an 13.35 Uhr. Bitte *kontakt.sev* beachten. Anmeldung unbedingt bis spätestens 10. September an Andreas Forrer, 071 841 67 89, e-a.forrer@bluewin.ch oder an Rudolf Strupler, rudolf.strupler@bluewin.ch, 071 277 39 86 (wegen Entschädigung, Gratis-tageskarten und Imbiss). Wir erwarten einen Grossaufmarsch unserer Mitglieder!

21. September ■ **PV Thurgau**
9.20 Uhr,
Romanshorn, SEV- und SGB-Demo in Bern
Bahnhof,
Gleis 3

Die Sektion folgt dem Aufruf zur SEV- und SGB-Demo vom 21. September in Bern. Romanshorn ab 9.41 Uhr nach Bern. Wer eine Tageskarte braucht, bitte bis 4. September melden bei Präsident Albert Mazenauer, 071 463 41 85 (TK wird vom SEV übernommen). Teilnehmende bitte auch anmelden bei Albert. Alle Mitglieder der PV-Sektion Thurgau sind dabei – danke.

25. September ■ **PV Fribourg**
9.55 Uhr,
Schwarzsee Leichte Herbstwanderung
Gypsera, Schwarzsee
Bushaltestelle

Wanderung bei jeder Witterung rund um den Schwarzsee und entlang der Sense nach dem Möslü; 2 Stunden. Fribourg (Busbahnhof) ab 9.00 Uhr. Rückfahrt ab Schwarzsee Möslü jede Stunde XX.09 Uhr, Fribourg an XX.59 Uhr. Circa 12.30 Uhr Mittagessen im Restaurant Möslü, CHF 25 (bitte bei der Anmeldung bestellen). Ein Getränk während der Wanderung und der Kaffee nach dem Mittagessen sind von der Sektion offeriert. Fahrausweise selber besorgen. Anmeldungen bitte bis 21. September an Jean-Bernard Michel, 026 470 25 26 oder Maggy Michel, 026 475 17 62.

26. September ■ **PV St. Gallen**
14.15 Uhr,
Rorschach, Herbstversammlung
Stadthof

Referat Pro Senectute: «Achtung Sturzgefahr in Haus und Garten». Voranzeige Adventsfeier: 12. Dezember, ebenfalls im Stadthof Rorschach wegen Umbau des Restaurant Kreuz.

15. Oktober ■ **PV Aargau**
14.30 Uhr,
Wildeg, Herbstversammlung
Hotel Aarehof
(beim Bahnhof)

Ab 13.30 Uhr Verkauf von Agenden und T-Shirts. Statutarische Traktanden. Wahl eines neuen Vizepräsidenten. 1. Teil: «Der aus dem Osten kam», Fritz Abt erzählt seine Lebensgeschichte. 2. Teil: Aktuelles aus der nationalen Verkehrspolitik mit Nationalrätin Edith Graf-Litscher.

13. November ■ **PV Zürich**
14.45 Uhr,
Zürich-Flughafen, Besichtigung Rega-Center
Rega-Center
(Bus 736 ab Zürich-Flughafen bis
Endstation Rega)

Besichtigung von 15 bis 17 Uhr; mit Filmvorführung und Besuch der Einsatzzentrale und der Wartung. Maximal 30 Personen; die Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt. Anmeldung sobald als möglich, bis spätestens Ende September an Hannes Lattmann, Kesslermattstrasse 88, 8965 Berikon, 056 633 46 60, h-s.lattmann@bluewin.ch.

Sport und Kultur

2. September ■ **Eisenbahner
Philatelisten Bern**
18 Uhr, Bern,
Bollwerk,Instruk- Nächstes Sammlertreffen
tionszimmer P245

Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.

5. September ■ **Bergklub Flügelrad Bern**
7.30 Uhr,
Bern, Bahnhof, Neuenburger Jura:
Perronmitte, Mont Racine

Bern ab 7.34 Uhr nach Biel. Billette: Hinfahrt Bern–Biel–La Chaux-de-Fonds–La Sagne; Rückfahrt La Tourne Col–Neuchâtel–Biel–Bern. Wanderzeit zirka 3½ Stunden, +400/–300m. Aufstieg grösstenteils im Wald, Skulpturenweg. Rucksackverpflegung. Anmeldung und Auskunft bis 4. September mittags, bei Gerhard Niklaus, 031 911 39 47.

**6. bis
8. September** ■ **ESC Winterthur**
www.esw.ch
Klettern/Klettersteig
Jägihorn

Ab Saas Grund mit der Luftseilbahn bis zur Mittelstation. Kurzer Hüttenaufstieg. Wir befinden uns inmitten der Weissmiesgruppe mit lohnenden Kletterrouten im 4 bis 5 Grad, einem alpinen Klettersteig vor grosser Kulisse (K3–5) sowie einem Erlebnisweg. Weitere Auskünfte und Anmeldung bis 30. August bei Peter Rothenbühler, 052 213 47 07, peterrothenbuehler@bluewin.ch.

10. September ■ **Touristenclub Biel**
www.touristenclubbiel.ch
Leichte Wanderung zu den
Giessbachfällen

Biel ab 7.22 Uhr; Biel an 18.38 oder 19.38 Uhr. Gemütliche Wanderung von Iseltwald bis Schiffstation Giessbach. Aufstieg zu Fuss oder mit Bahn. Auf halber Strecke grillieren des mitgebrachten Grillguts. Anmeldung an Berti Burri, 032 341 77 85.

13. September ■ **EFW Herisau**
9.30 Uhr, Bern,
Bahnhofhalle, Wanderung Chutzen-
(Treffpunkt) turm–Frienisberg

St.Gallen ab 7.11 Uhr. Ab Bern mit PTT 10.04 Uhr nach Uetligen Post, an 10.20 Uhr. Leichte Wanderung via Meikirch–Chutzen Frienisberg–Lobsigen nach Aarberg in 4½ Stunden (+400/–570m). Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Aarberg um 17.20 Uhr Richtung Lyss–Biel. Anmeldung bis 11. September an Rolf Vogt, 027 346 11 94.

18. September ■ **EFW Herisau**
15 Uhr,
Herisau, Wanderung: In Erinnerung
Bahnhof, der Vereinsgründung am
18. September 1913

Kurze Rundwanderung von 1½ Stunden auf dem Robert-Walser-Weg zum Gründungslokal Restaurant Harmonie, Gossauerstrasse 17. Apéro ab zirka 16.30 Uhr. Anmeldung (Angabe mit/ohne Wanderung) bis 15. September an Walter Schmid, 071 994 13 31, wmschmid@thurweb.ch.

20. September ■ **ESC Winterthur**
www.esw.ch
Wanderung Raten T 1

Winterthur ab 8.28 Uhr, Zürich ab 9.04 Uhr nach Zug, mit Bus 1 ab 9.39 Uhr nach Oberägeri und umsteigen in Bus 10 bis Alosen. Aufstieg zum Restaurant Gottschalkenberg und Mittagessen. Weiter nach Rotenthurm. Wanderzeit 4½ Stunden, +250/–150m. Rückkehr: Zürich 17.22 Uhr, Winterthur 17.58 Uhr. Anmeldung bitte bis 18. September an Toni Wiedmer, 052 383 29 97, unterwegs 079 733 50 92.

**20 und
21. September** ■ **EFW Herisau**
11.18 Uhr,
PTT-Haltestelle, Anno 1943–1953–1963:
Steinfluh, Bergtour leicht/mittel
Nasenlöcher, bzw Kletterei
leicht/mittel Chamthalde

Anreise und leichte Wanderung in 3 Stunden (+680/–350m) via Alter Bahnhof Waldstatt–Nusschalde zur SAC-Chammhaldenhütte. Am 2. Tag Aufstieg in zwei Gruppen via Nasenlöcher und Chamthalde zum Säntis (+1200m in 4–5 Stunden). Abstieg nach Schwägälp via Tierwis oder mit Luftseilbahn. Verpflegung in Chamhaldenhütte wird organisiert, Rest aus Rucksack. Teilnahme auch nur am 1. Tag möglich mit Rückfahrt ab Schwägälp um 17.22 Uhr. Anmeldung bis 16. September an Beat Frei, 071 352 61 67.

19. Oktober ■ **SVSE Badminton**
9.45 Uhr,
Schönbühl, 19. SVSE-Badminton-
Turnhalle VBS, Plauschturnier
(Sand)

Plauschiges Badmintonturnier für Junge und Junggebliebene. Ein spezieller Spielplan sorgt für genügend und spannende Spiele. Jahrestreffen TK Badminton im Anschluss. Infos bei Roger Baumann, 078 743 02 00 oder auf der Website, Rubrik «Badminton».

Bildung

■ **Movendo– das Bildungs-
institut der Gewerk-
schaften**
www.movendo.ch

27. September Power-Point-Bildschirm-
Bern, Syndicom- präsentationen
Bildungszentrum (MS Office 2010)

Dieser Kurs zeigt die Möglichkeiten des MS-Office-Programms Power Point auf und vermittelt Arbeits- und Präsentationstechniken. Inhalt: Aufbau und Bedienung des Programms, exemplarisches Arbeiten mit Folien und Designs mittels Einbau von Objekten, Folienübergängen und Animationen. Referent: Peter Schriber (schriber + partner Informatikberatung).

**24. und
25. Oktober** Einführung ins Arbeitsrecht
Luzern, Hotel Cascada

Die Teilnehmenden erhalten einen erweiterten Überblick über die wichtigsten Gebiete des Arbeitsvertragsrechts. Das Verhältnis von Einzelarbeits- und Gesamtarbeitsvertrag wird behandelt. Die rechtlichen Grundlagen werden vorgestellt und an konkreten Beispielen diskutiert. Inhalt: Einzelarbeitsvertragsrecht, Gesamtarbeitsvertragsrecht, Arbeitszeit, Kündigung, Gleichstellung. Referent: Thomas Gabathuler (Rechtsanwalt)

Beide Kurse (inkl. Verpflegung, bzw. Übernachtung) sind für Gewerkschaftsmitglieder kostenlos. Weitere Infos sowie Anmeldeinfos siehe Website oder bei Movendo, 031 370 00 70, info@movendo.ch.

Link zum Recht

Wie viel ist für mich bei der AHV?

Sehr kompliziert ist es eigentlich gar nicht. Trotzdem seien einige grundsätzliche Fakten zur Altersvorsorge wieder einmal in Erinnerung gerufen.

Das Vermögen in der Pensionskasse bestimmt die Höhe der Rente. Das wissen alle. Wie steht es aber mit der AHV, der ersten Säule? Wie viel Geld habe ich dort? Und hat die Höhe dieses Betrages auch einen Einfluss auf meine Rente?

Die AHV und die Pensionskasse sind ganz unterschiedlich organisiert. Die Pensionskasse funktioniert nach dem **Kapitaldeckungsverfahren**: die Beiträge der Arbeitnehmer/innen (Lohnabzüge, allenfalls Einkäufe) und der Arbeitgeber/innen sowie die Zinsen darauf bilden das Kapital, das beim Eintritt in den Ruhestand zur Verfügung steht. Der Umwandlungssatz bestimmt, welcher Anteil dieses Kapitals jährlich als Rente ausbezahlt wird.

Bei der AHV gilt das **Umlageverfahren**: die Aktiven (und die Arbeitgeber/innen) bezahlen das Geld ein, das den AHV-Rentner/innen als Rente ausbezahlt wird.

Die Höhe der AHV-Rente hängt davon ab, wie lange einbezahlt wurde (Beitragsjahre), und vom jeweiligen Einkommen. Eine Vollrente erhält, wer ab dem 20. Lebensjahr bis zum ordentlichen Rentenalter (gegenwärtig 65 Jahre für Männer, 64 Jahre für Frauen) ohne Unterbruch AHV-Beiträge bezahlt hat. Erwerbstätige sind ab dem 1. Januar nach dem 17. Geburtstag beitragspflichtig, also die 1996 Geborenen ab dem 1. Januar 2014.

Für die Rentenberechnung stützt sich die AHV auf den durchschnittlichen Jahreslohn während der Beitragszeit. Die minimale Vollrente beträgt zurzeit 14 040 Franken, die maximale 28 080 Franken, für Ehepaare das Anderthalbfache.

Für die Betreuung von Kindern oder gebrechlichen Angehörigen werden Betreuungsgutschriften angerechnet. Damit ist die Maximalrente auch in Reichweite für Leute, die deswegen Beitragslücken aufweisen.

Für jedes fehlende Jahr (beispielsweise wegen Auslandsaufenthalt) wird die Rente um 2,3% gekürzt.

Wie wird abgerechnet?

Voraussetzung ist allerdings, dass die erzielten Löhne korrekt bei der AHV-Ausgleichskasse abgerechnet werden. Dafür führt die AHV für jede und jeden Versicherten ein sogenanntes «Individuelles Konto» (IK). Die Versicherten haben das Recht, sich gratis einen Ausdruck des IK zustellen zu lassen – siehe Link am Schluss des Textes.

Dies macht insbesondere dann Sinn, wenn man bei verschiedenen «kleinen» oder unzuverlässigen Arbeitgeber/innen beschäftigt war. Aber auch bei einer «normalen» beruflichen Karriere sollte man sich diesen Auszug periodisch zustellen lassen.

Bei fehlerhaften oder fehlenden Einträgen besteht fünf Jahre lang das Recht auf Berichtigung, so lange müssen die Belege aufbewahrt werden. Nach dieser Frist wird eine Berichtigung nur noch vorgenommen, wenn man nicht nur belegen kann, dass die Beiträge auf dem Lohn abgezogen wurden, sondern auch, dass sie weitergeleitet wurden, dass

also bei der Verbuchung bei der Ausgleichskasse ein Fehler passiert ist. Dieser Nachweis aber ist praktisch unmöglich.

So hat ein Kollege mit Jahrgang 1958, der erst seit 2008 in unserem Organisationsbereich arbeitet, erschreckende Entdeckungen gemacht, als er sich kürzlich seinen IK-Auszug ausstellen liess: Beispielsweise soll im Dezember 1992 sein Arbeitgeber nur gerade für ein Einkommen von 1 (einem!) Franken AHV-Beiträge bezahlt haben.

Noch ärgerlicher ist allerdings, dass für das Jahr 1987 gar keine Einträge auf seinem IK sind. Der Kollege weiss natürlich noch, wo er damals arbeitete. Er weiss auch noch, wie viel – bzw. wie wenig – er damals pro Monat verdiente. Er weiss auch, mit welcher AHV-Kasse der Arbeitgeber abgerechnet hat – aber in deren Akten taucht er erst ein Jahr später auf. Die Lohnabrechnungen von jenem Jahr sind wohl irgendwann beim Zügel den Weg allen Papiers gegangen. Der Arbeitgeber erinnert sich zwar noch an

den Angestellten, aber auch bei ihm sind keine AHV- oder Lohnabrechnungen mehr vorhanden; die Abteilung, bei der er seinerzeit arbeitete, ist längst stillgelegt. Die Ausgleichskasse sagt nur: «Da sind wohl fünf Jahre vorbei, was?» Das heisst, die Frist für eine Berichtigung ist abgelaufen.

So fehlt dem Kollegen ein Jahr seines Erwerbslebens – nicht in der Erinnerung, die ist noch wach, aber AHV-mässig. Tut uns leid, heisst es da von Seiten der Kasse, eine Vollrente ist da natürlich nicht mehr drin.

Auszug kontrollieren!

Deshalb ist es kein schlechter Rat, alle fünf Jahre, mindestens aber bei jedem Wechsel des Arbeitgebers oder der Funktion, einen Auszug des IK anzufordern. Dann kann man fristgerecht reagieren, falls die Ausgleichskasse einen plötzlich nicht mehr finden sollte.

Rechtsschutzteam SEV

Kurz-Link für die offiziellen Infos zur AHV (mit weiterführendem Link für's Bestellen des IK-Auszugs): l.hh.de/ahv

Ein technikgeschichtlicher Rückblick für die Periode 1927 bis 2012

Alles zur Traktion der Zürcher S-Bahn

Die Zürcher S-Bahn ist wohl das erfolgreichste Projekt im schweizerischen Personenverkehr, das Kanton Zürich und SBB je realisiert haben. Der pensionierte Lokführer Werner Nef hat von 1971 bis 2012 bei seiner Arbeit den Betrieb und die Triebfahrzeuge der Zürcher S-Bahn hautnah erlebt. Er liefert uns in einem handlichen Band deren vielseitige und wechselhafte Geschichte.

Die eigentliche Zürcher S-Bahn ging erst 1990 in Betrieb, aber Triebfahrzeuge für den Vorort-

verkehr wurden bereits 1927 angeschafft. Die Geschichte der bis 2012 eingesetzten Triebfahrzeuge ist ausserordentlich vielseitig.

Die alten Triebwagen De 4/4 und BDe 4/4 spielten anfangs eine wichtige Rolle, ohne den Triebwagen RBe 4/4 (RBe 540) wäre die S-Bahn 1990 kaum gefahren. In Erinnerung bleiben auch die RABDe 12/12 (RABDe 510) und die RABDe 8/16. Mit der Re 450 entstand die erste grosse Serie von Umrichterloks der SBB, die sich

heute im harten Verkehr mit Doppelstockwagen zuverlässig bewähren. Die fortschreitende Technik ermöglichte in der Folge Triebzüge RABe 514 von Siemens und RABe 511 von Stadler ohne Lok zu bauen. Und die 30 Re 4/4 II LION entstehen durch das neueste Umbauprogramm, welches von 2010 bis 2016 läuft.

Bericht aus erster Hand

Der Autor schreibt im Vorwort: «Ausser einem Prototyp und den neuen Doppelstockzügen

von Stadler Rail habe ich selber alle hier beschriebenen Triebfahrzeuge unzählige Male als Lokführer durch das S-Bahnnetz geführt und mich so an das neue Eisenbahnzeitalter und die Entwicklung der Triebfahrzeuge gewöhnen können.» Viele von 1971 bis 2012 aufgenommene Bilder lassen die Vergangenheit noch einmal aufleben oder zeigen den heutigen Betrieb.

Die Bilder des vorliegenden Bandes sind sorgfältig ausgewählt, der Umbruch ist klas-

sisch und angenehm gestaltet, und die sehr hohe Druckqualität ist eine Einladung zum Lesen oder Durchstöbern. Dieser Band ist schliesslich ein handliches Referenzwerk, auch für die Berufstätigen im öffentlichen Verkehr. **Roland Kallmann**
Werner Nef: *Triebfahrzeuge auf dem Netz der Zürcher S-Bahn, Loki Spezial 35*. Verlag Lokpress AG, Zürich, 2013. ISBN 978-3-906013-04-6, 132 Seiten, Format 21 x 29,7 cm, broschiert, zahlreiche meist farbige unveröffentlichte Fotos. Preis: 29,90 CHF.

William Porchet, ehemaliger Fahrdienstleiter in Granges-Marnand

«Das war mein Bahnhof!»

38 Jahre lang hat William Porchet den Bahnhof von Granges-Marnand blitzsauber gehalten. Nach der Frontalkollision zweier Züge nur wenige Dutzend Meter von «seinem» Bahnhof entfernt, bei der ein Lokführerkollege umkam, ist er immer noch geschockt, und Erinnerungen aus der Aktivzeit kommen wieder hoch.

«Von meinem Fenster aus sah ich zwischen den Bäumen hindurch, dass dort ein Zug festsass, und ich fragte mich: «Was ist los?» Als dann die Tageschau über den Unfall berichtete, wusste ich, was passiert war, und ging sofort hin. Die beiden ineinander verkeilten Züge boten ein schreckliches Bild. Das war mein Bahnhof!

«Die SBB hat zu viel Personal abgebaut!»

Während ich in Granges-Marnand als Fahrdienstleiter arbeitete, gaben wir den Lokführern den Abfahrbefehl. Heute gibt es dort zwar immer noch einen Fahrdienstler, doch er darf den Abfahrbefehl nicht mehr geben. Nicht einmal Billette oder Abonnements verkaufen darf er. Die Leute müssen den Automaten benutzen. Wir verkauften noch Fahrausweise, reinigten den Bahnhof,

schmierten die Weichen usw. Die SBB hat zu viel Personal abgebaut! ...»

Im kleinen Wohnzimmer seiner Wohnung spricht William Porchet, der im Frühling 90-jährig geworden ist, in hohem Tempo weiter, während seine Frau Edith den Kaffee zubereitet.

«Am Morgen nach dem Unglück um 8 Uhr rief uns unser Sohn Jean, der Lokführer bei der SBB war und heute in Thailand lebt, an, um uns zu sagen, dass er in einer Zeitung gelesen hatte,

dass in meinem Bahnhof ein Unglück passiert war», fährt der ehemalige Fahrdienstleiter von Granges-Marnand fort. «Wegen dem Zeitunterschied berichtete die asiatische Presse vor den Schweizer Zeitungen über das Unglück!»

William Porchet musste sich den SBB-Eintritt mit viel Muskelkraft verdienen. «Ich begann mit 17 Jahren mit Pickel und Schaufel für die SBB zu arbeiten, erhielt den Lohn aber von einer regionalen Gleisbau-firma. Auf dem Gleis gab es damals die Arbeiter privater Fir-

men und die SBB-Arbeiter. Es war nicht einfach, von der SBB eine Anstellung zu bekommen. Nach der Rekrutenschule und dem Aktivdienst wurde ich in Moudon als Bahnhofarbeiter angestellt. Mein Traum von einer SBB-Stelle ging in Erfüllung. Auch mein Vater arbeitete für die SBB, doch sie stellte ihn aus gesundheitlichen Gründen nie an.

1947 bestand ich die Betriebs-beamtenprüfung, und am 1. Januar 1950 wurde ich nach Granges-Marnand gewählt. Ich arbeitete während 38 Jahren als Fahrdienstleiter auf mei-

nem Bahnhof. Sieben Vorstände mussten sich mit mir herumschlagen, und ich bildete ein halbes Dutzend Lehrlinge aus. Zwei davon wurden landesweit bekannt: Jacques Zulauf als SBB-Sprecher und Charly Pasche als SEV-Präsident. Das waren top Lehrlinge!» William Porchet hebt den Daumen, um die Qualitäten der Beiden zu unterstreichen.

Von all den Reisen, die William Porchet von seinem Bahnhof aus organisierte, könnte er ewig erzählen. Beispielsweise testete er alle Ausflüge für das Henniez-Personal, bevor er sie

verkaufte. «Ich bin ein Eisenbahner, da muss man die Dinge recht machen. In Henniez nannten sie mich «Monsieur Chemin de Fer». Hier in Granges-Marnand trug ich bei der Jugend den Spitznamen «Ma Gare». Ich konnte es nicht leiden, wenn auf dem Perron Papier herumlag. Ich denke, dass sie zuletzt absichtlich welches hinwarfen, damit ich reagierte...» Seine Frau Edith blickt zum Himmel auf und sagt uns heimlich: «Ich war froh, als er pensioniert wurde. Um seinen Bahnhof machte er sich allzu viele Sorgen.» Alberto Cherubini/FI



Der ehemalige Fahrdienstleiter William Porchet, 90, wird am 1. Januar auf 70 Jahre SEV-Mitgliedschaft zurückblicken.



Sichern Sie sich ein Stück vom Kuchen!

Jetzt wechseln und von 20% Partnerrabatt profitieren!

Prüfen Sie jetzt Ihre Krankenversicherung. Auf Sie und Ihre Familie warten attraktive Angebote. www.oekk.ch

ÖKK

Neue bereichsspezifische Arbeitszeitregelungen (BAR) fürs Lokpersonal SBB Personenverkehr

Kürzere Pausen und Dienstschichten

Das Lokpersonal wird weniger lang ohne Unterbruch arbeiten, und dank kürzeren Pausen gibt es auch früher Feierabend.

Der SEV-Unterverband des Lokpersonals LPV und die Berufsgewerkschaft VSLF haben von SBB Personenverkehr eine Überarbeitung der bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) gefordert. Zwischen Februar und Juni haben acht Verhandlungsrunden stattgefunden, bis es zu einer Einigung kam.

An den Verhandlungen haben Vertreter der Gewerkschaften SEV/LPV, VSLF und Transfair teilgenommen, auf Seiten der SBB-Mitglieder der Leitung Zugförderung und der Personalabteilung.

In den Verhandlungen wurden drei Ziele definiert:

- Verbesserung der Personalfriedenheit.
- Gleichbehandlung des Lokpersonals bei den Arbeitszeitbestimmungen.
- Einhaltung des Kostenrahmens.

Die Einigung umfasst im Wesentlichen folgende Neuerungen für das Lokpersonal:

- Pausen ab 60 Minuten sind bezahlt.
- Die Wegzeiten für die Pausen werden angerechnet.
- Die durchgehende Arbeitszeit beträgt wieder 4 Stunden 30 Minuten anstatt 5 Stunden.
- Neudefinition des Nachtzeit-

zuschlags: neu 10 Prozent Zuschlag von 24 bis 6 Uhr (bisher 20 Prozent von 24 bis 4 Uhr).

- Der Zeitzuschlag von 20 Minuten für die Pausen zwischen 50 und 59 Minuten wird aufgehoben.
 - Der Geltungsbereich wird auf die Lokführer B100 von ZF ausgedehnt.
- Die Gespräche fanden stets in

einer respektvollen und konstruktiven Form statt, wobei die Verhandlungspartner jedoch durchaus kritisch eingestellt waren.

Gültig ab Dezember

Am 16. August sind die neuen BAR unterzeichnet worden; sie treten mit dem nächsten Fahrplanwechsel am 8. Dezember in Kraft.

pno



Zufriedene Gesichter nach der Unterzeichnung der neuen BAR fürs Lokpersonal im Personenverkehr

Zwei Fragen an Urs Mächler

■ **kontakt.sev: Bist du zufrieden mit dem Verhandlungsergebnis zu den BAR fürs Lokpersonal Personenverkehr?**

Urs Mächler, Zentralpräsident des Lokpersonalverbands: Ja, ich bin mit der Aushandlung der BAR zufrieden. Es gibt einen kleinen Wermutstropfen: Ich hätte gerne einen Dienstantritt nach dem Freitag respektive einen Dienstschluss vor dem Freitag fixiert gehabt!

■ **Was bedeutet das Resultat für die Belastung des Lokpersonals an der Arbeit, die in den letzten Wochen häufig angesprochen wurde?**

Die Kürzung von 5 auf 4,5 Stunden sollte schon eine Entspannung geben. Massgebend ist aber nun vor allem, was die Einteiler mit unseren Vorgaben machen und dann die Kontrollarbeit der Arbeitsplankommission!

Photomystère: «Wo ist das?»



Die Antwort auf die Frage «Wo ist das?» in der letzten Ausgabe von *kontakt.sev* lautete: Bahnhofshalle in Zug.

Ein Bild, das die Lösung erläutert, finden Sie unter www.sev-online.ch.

40 Franken in Reka-Checks gewonnen hat

Hansjürg Oesch, Zugchef National, Romanshorn Mitglied ZPV Romanshorn

Diesmal lautet unsere Frage wiederum: «Wo ist das?» 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, 4. September 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.