

# SEV Nr. 13

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



## SBB Den Worten müssen Taten folgen

Edito von Giorgio Tuti, Präsident SEV

▶ S. 3

**W**ozu braucht es Gewerkschaften? Lohnt es sich, SEV-Mitglied zu sein? Das SEV-Jubiläumjahr liefert genügend Beispiele, um jene zu überzeugen, die sich diese Fragen stellen.

Ausländische Beispiele sind die Sozialbewegungen bei General Motors und beim Cockpitpersonal von British Airways: Die Gewerkschaften unterstützen die Forderungen der Angestellten, die für Verbesserungen der Arbeitsbedingungen und Löhne mobilisieren. Aber auch der SEV konnte im Jubiläumjahr schon einige Erfolge verbuchen.

Besonders stolz bin ich auf die Resultate, die wir im letzten halben Jahr bei der SBB erzielen konnten. Dass wir für das GAV-unterstellte Personal eine Beteiligung an den guten Finanzergebnissen des Unternehmens herausholen konnten, ist unserem hartnäckigen Engagement zum Wohl der Mitarbeitenden zu verdanken.

Diesen Frühling verteidigten wir erfolgreich die sogenannte Schmutzzulage von 1 Franken 45 pro Stunde, welche die SBB-Führung ausgerechnet einer Berufskategorie wegnehmen wollte, die schon bescheidene Löhne hat.

Dazu kommt nun noch die Änderung des Zugabfertigungsprozesses, wie vom SEV nach dem tragischen Unfall eines Zugbegleiters in Baden gefordert. Aber auch ein jährlicher Marktausgleich von 3000 Franken für Triebfahrzeugführende B100 bei SBB Instandhaltung, womit das Schiedsverfahren zum Protokolleintrag 25 zum GAV 2011 endlich beigelegt wird. Einige dieser Erfolge stimmen zuversichtlich, dass auch für andere Berufskategorien und die Pensionierten Verbesserungen erreichbar sind.

Solche Erfolge sind für die Mitarbeitenden direkt spürbar. Es ist auch daran zu erinnern, was wir bei den letzten GAV-Verhandlungen

verteidigen konnten. Dazu gehören die Ferienwoche für Über-60-Jährige oder der Schutz vor Kündigung aus betrieblichen oder wirtschaftlichen Gründen.

Gefreut hat mich auch das Interview des Personalchefs der SBB, das letzte Woche an die Mitarbeitenden vermailt wurde: Darin schlägt er neue Töne an, um das Vertrauen des Personals zurückzugewinnen.

Im Interview kommt der Wille zum Ausdruck, sich wieder auf das Wesentliche zu konzentrieren, in weitgehender Übereinstimmung mit den Forderungen des SEV. Ich habe den Eindruck, dass wir gehört worden sind. Doch muss die Zukunft zeigen, ob es sich nur um eine Charme-Offensive handelt oder um ein erstes fassbares Zeichen eines Kulturwandels, wie wir ihn uns wünschen.

Wie auch immer – jetzt ist der Zeitpunkt ideal, um dafür zu sorgen, dass die SEV-Familie weiter wächst.

### Mobilität

Die Schweizer/innen müssen den öV auch in der Freizeit vermehrt nutzen.

2

### Strukturwandel

Was bringen Digitalisierung und Automatisierung den Arbeitnehmenden?

6 und 7

### Thomas Piketty

Der Ökonom analysiert die Geschichte der Ungleichheit und zeigt Lösungen auf.

11

## Chaffeure unterstützen

Petition auf dem Web

Der Kanton Jura schreibt seine konzessionierten Buslinien aus. So hofft er rund 1 Million Franken pro Jahr einzusparen. Diese Situation birgt für die betroffenen Busfahrer/innen grosse Risiken, weil die dabei angewandten Weisungen und Rechtsgrundlagen ihre Löhne, Arbeitsbedingungen und Arbeitsplätze nur ungenügend schützen. Sie fühlen sich von der jurassischen Regierung im Stich gelassen. Darum machen sie jetzt mit dem SEV und der Gewerkschaft Syndicom die Bevölkerung darauf aufmerksam, dass sie eine Verschlechterung ihrer Anstellungsbedingungen bekämpfen werden. Hilf mit, ein klares Zeichen zu setzen, und unterschreib die Petition auf unserer Webseite!

Petition unter [sev-online.ch/solidaritaet](http://sev-online.ch/solidaritaet)

## Peko-Wahlen: Mach mit!

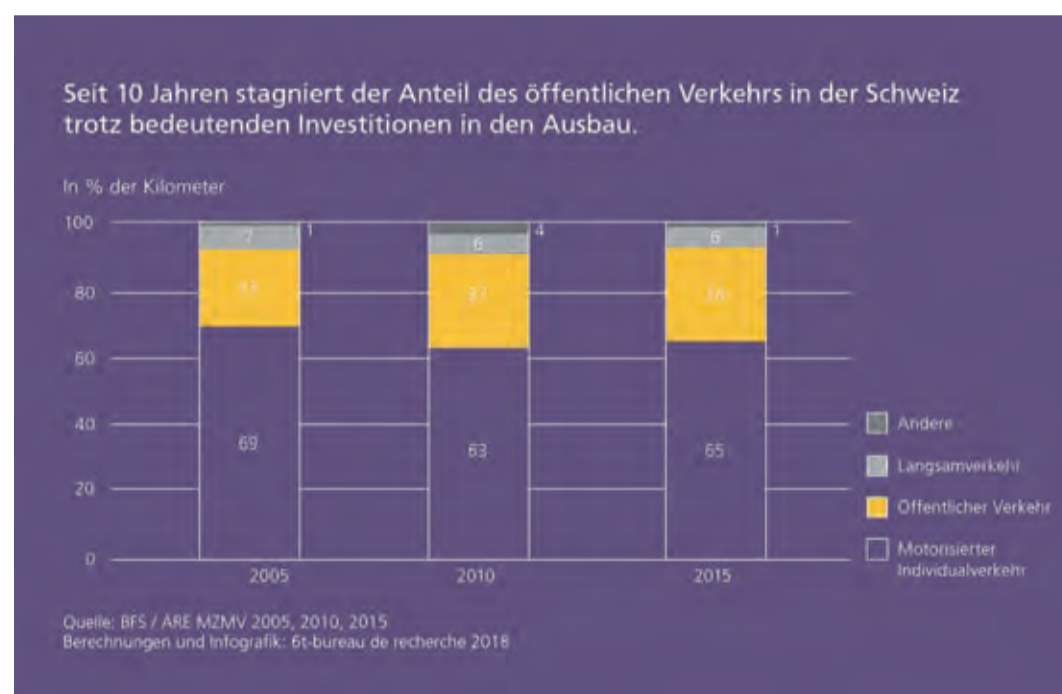
Beim Personenverkehr SBB läuft noch bis 20. Oktober das E-Voting in 20 Wahlkreisen von 9 Personal-Kommissionen Fläche und der Peko Division. Die Liste der Kandidierenden, die vom SEV unterstützt werden, hat gegenüber der Fassung in der SEV-Zeitung Nr. 12 vom 12. September noch geändert: Es fehlten Karsten Englisch und Fiorentino Marrone, die im Wahlkreis Oberwinterthur/RICO für die Peko Fläche Operations-UHR-Serviceanlagen kandidieren. Und im Wahlkreis Tessin der Peko Fläche-VSV/VGB haben Antonella Gerosa und Aris Lombardi ihre Kandidaturen zurückgezogen zugunsten von Vanni Nembrini. Dieser ist somit still gewählt, und es gibt in diesem Wahlkreis keine Wahlen mehr. Die korrigierte SEV-Wahlempfehlungsliste findest du unter [www.sev-online.ch/peko](http://www.sev-online.ch/peko).

## Buch «Schweizer Bahnen»

Dr. Hans-Peter Bärtschi, Historiker und Architekt, hat zahlreiche Zeugen der Schweizer Industriekultur vor der Verschrottung bewahrt. In seinem Buch «Schweizer Bahnen» erzählt Bärtschi die Geschichte der Schweizer Bahnen vor allem unter dem Blickwinkel ihrer gesellschafts-, handels- und wirtschaftspolitischen Bedeutung. Unter dem folgenden Link erhalten SEV-Mitglieder 25 % Rabatt: [www.ofv.ch/aktion/vsPeTb3A8x](http://www.ofv.ch/aktion/vsPeTb3A8x)

## DER MODALSPLIT DES PERSONENVERKEHRS IN DER SCHWEIZ

# «Wir müssen die Verkehrsmittel gegeneinander abwägen»



Die Entwicklung der Personenkilometer zwischen Langsamverkehr, öffentlichem Verkehr und motorisiertem Individualverkehr seit 2005.

Alberto Cherubini / Übersetzung: Peter Moor

Die Schweiz gibt viel Geld für den öffentlichen Verkehr aus, dennoch gewinnt dieser kaum Marktanteile. Die Studie unter der Leitung von Sébastien Munafò, Doktor der Naturwissenschaften und Geograf beim Forschungsbüro «6-t», zeigt die Grenzen unseres offenen multimodalen Systems und schlägt Möglichkeiten für eine Verlagerung vor.

Die Zahlen sind deutlich. 2010 legten die Schweizerinnen und Schweizer 12 % ihrer Wege mit dem öffentlichen Verkehr zurück. Fünf Jahre später, 2015, war der Anteil des öffentlichen Verkehrs gestiegen, auf ... 13 %. Ein einziges Prozent Zunahme also innert fünf Jahren, in denen die öffentliche Hand immer mehr Geld für die Förderung des Kollektivverkehrs ausgegeben hat. Ein Tatbestand, der sowohl die LI-TRA, den VöV als auch das Bundesamt für

Raumentwicklung beunruhigt, die gemeinsam diese Studie in Auftrag gegeben haben, die von Sébastien Munafò und seinem Mitarbeiter Guillaume Blatti durchgeführt wurde.

Herr Munafò, Ihre Studie zeigt einen Gegensatz auf: Die öffentliche Hand investiert viel Geld in den öffentlichen Verkehr, aber der Zuwachs beim Marktanteil ist minimal. Können Sie das erklären?

Weltweit gesehen ist die Schweiz eine Musterschülerin des öffentlichen Personenverkehrs. Aber das birgt auch die Gefahr, dass wir uns auf den Lorbeeren ausruhen. In erster Linie interessiert man sich hierzulande für die mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegten Kilometer pro Person. Wir hingegen haben in unserer Studie auf die Zahl der Wegstrecken, die die Personen mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, geschaut. Und dort hapert es.

### Das heisst?

Mobilität ist eine Handlung; sich fortzubewegen, entspricht einer Handlung. Und in der Schweiz steigt die Zahl der Bewegungen mit öffentlichen Verkehrsmitteln nur sehr langsam, trotz der riesigen Investitionen in den öV. Die Verlagerung ist extrem klein.

### Weshalb?

Weil das Auto für Freizeit und Einkäufe die eindeutige Nummer eins bleibt. Und da die Zahl der Fahrten für Freizeit und Einkäufe deutlich über den Fahrten zur Arbeit liegt, gibt es keine Verschiebung. Im Berufsverkehr hingegen nehmen die Fahrten im öffentlichen Verkehr zu, und sie werden länger.

### Welche Lösungen schlagen Sie vor?

In der Schweiz hängt man noch sehr stark am offenen multimodalen System, das alle Verkehrsarten unterstützt. Man fährt mit dem Zug zur Arbeit und hat damit sein Gewissen beruhigt, und den ganzen Rest fährt man mit dem Auto. Wir müssen uns auf die wichtigen Marktanteile bei Freizeit und Einkauf ausrichten. In unserer Studie schlagen wir vor, gleichzeitig in drei Bereichen zu arbeiten: Raum, Angebot und Nachfrage (siehe Box), um einen ganzheitlichen Ansatz für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu erreichen.

Wir erleben gerade eine Protestwelle gegen den Klimawandel, der unter anderem durch den Privatverkehr verursacht wird. Fördert das die Nutzung des öffentlichen Verkehrs?

Die Studie ist abrufbar unter: <https://litra.ch/de/oev-fakten/der-modalsplit-im-schweizer-personenverkehr/>

Dieses Umweltbewusstsein sollte logischerweise zu einer häufigeren Nutzung des öffentlichen Verkehrs führen. Ich glaube daran, weil den Schweizerinnen und Schweizern der Umweltschutz am Herz liegt.

Könnte die Entmenschlichung des öffentlichen Verkehrs eine der Ursachen für die schwache Verlagerung sein?

Diesen Aspekt muss man sicher beachten. Die Reisenden des öffentlichen Verkehrs fühlen sich sicherer, wenn es Personal auf den Bahnhöfen und in den Zügen hat. Wichtig sind vor allem schnelle Informationen, beispielsweise wenn es Verspätungen wegen einer Störung oder Bauarbeiten gibt. Die Reisenden wollen schnell über die Ursache und die allfälligen Auswirkungen informiert werden, und zwar von Menschen aus Fleisch und Blut und nicht mit automatisierten Durchsagen.

Sind Sie bezüglich der Verlagerung eher Optimist oder Pessimist?

Ich bin eher zuversichtlich, denn es gibt eine allgemeine Tendenz der Behörden zur Förderung der kollektiven Verkehrsmittel. Aber man sollte sich nichts vormachen. Früher oder später müssen wir vom offenen multimodalen System wegkommen, das ermöglicht, dass man zwar mit dem Zug zur Arbeit fährt, aber sonst immer das Auto nimmt. Wir müssen beginnen, die Verkehrsmittel gegeneinander abzuwägen.

## BIO



**Sébastien Munafò**, 35-jährig, ist in Tramelan (BE) aufgewachsen. «Die Züge der Chemins de fer du Jura führen vor unseren Fenstern vorbei. Da ist mein Interesse am Verkehr erwacht.» Nach einem Lizentiat in Geografie an der Universität Neuenburg arbeitet er 18 Monate in Berlin bei BMW an einer Mobilitätsplattform. Zurück in der Schweiz landet er bei der Mobilitätsforschung der Universität Genf, damals unter der Leitung von Professor Giuseppe Pini. 2015 doktoriert er an der ETH Lausanne bei Vincent Kaufmann mit der Dissertation: «Lebenswelten, Lebensformen und Freizeitmobilität: Die Stärken der kompakten Stadt in Gefahr?» Sébastien Munafò leitet in Genf den Schweizer Sitz des Studien- und Forschungsbüros «6-t», das auf Mobilität und Lebensformen spezialisiert ist.

## Wie lassen sich Marktanteile gewinnen?

Wenn man die Benutzung der öffentlichen Verkehrsmittel erfolgreich fördern will und vor allem, wenn man Marktanteile gegenüber dem motorisierten Individualverkehr gewinnen will, empfiehlt die Studie von Sébastien Munafò, sich gleichzeitig drei grossen Komplexen zu widmen: Raum, Angebot und Nachfrage. Die Entwicklung muss für jeden der drei Komplexe auf zwei Arten erfolgen: einerseits braucht es Massnahmen, um die Nutzung des öffentlichen Verkehrs zu fördern, andererseits solche, die die Nutzung des Privatautos erschweren oder zumindest weniger attraktiv machen. Beim Raum geht es beispielsweise darum, Vorrang für den öffentlichen Verkehr zu schaffen und an gewissen Orten die Zufahrten mit Autos einzuschränken. Beim Angebot gilt es, die Reisegeschwindigkeit zu steigern und die Treibstoffpreise zu erhöhen. Zugunsten der Nachfrage wäre es nützlich, die Abopreise zu subventionieren und das Parkplatzangebot an Einkaufs- und Freizeitorten einzuschränken.

**BARBARA SPALINGER** antwortet

## Wo bleibt die Gleichberechtigung?

**Beim SEV geniessen Familienmitglieder des gleichen Haushalts (Ehepartner/in) gemäss Website leider keinen Berufsrechtsschutz. Im Coop-Multirechtsschutz des Kaderverbands öffentlicher Verkehr (KVÖV) werden diese beim Arbeits- und Sozialversicherungsrecht explizit erwähnt. Ist der Ausschluss von Ehepartner/innen beim Berufsrechtsschutz heute noch zeitgemäss, da beide Partner meistens berufstätig sind?**

Es ist richtig, dass wir für Partnerinnen und Partner unserer Mitglieder keinen Berufsrechtsschutz gewähren. Dies nicht weil wir annehmen, diese Personen seien mehrheitlich Hausfrauen (oder -männer), sondern weil wir der Auffassung sind, dass Personen, die arbeitstätig sind, selbstständig Gewerkschaften beitreten sollten.

Würden wir den Frauen und Männern unseren Mitgliedern Berufsrechtsschutz gewähren, so hätten diese wenig Grund, selber einer Gewerkschaft beizutreten, und wir einen grossen zusätzlichen Aufwand. Da der Berufsrechtsschutz beim SEV im Mitgliederbeitrag inbegriffen ist (und übrigens auch einen grossen Posten in unserer Jahresrechnung verursacht), wäre es auch eine gewisse Ungleichbehandlung gegenüber unseren alleinstehenden

Mitgliedern, die diesen nur für sich beanspruchen können. Überdies ginge es ja dann auch nicht nur um Partnerinnen und Partner, sondern allgemein um im gleichen Haushalt lebende Personen, also Konkubinatspartner/innen und Kinder, analog zur Multirechtsschutzversicherung. Da wir dann auch bei jedem Gesuch eines Nichtmitglieds noch prüfen müssten, ob es mit einem unserer Mitglieder zusammenlebt, wäre dies auch ein beträchtlicher administrativer Zusatzaufwand.

Was den KVÖV angeht, so leistet er im Berufsrechtsschutz selber lediglich Beratung, alles andere wird über die Coop Rechtsschutz abgewickelt. Der SEV hat ein eigenes Rechtsschutzteam, das die Fälle von A bis Z bearbeitet, sowie ein Netz von Vertrauensanwälten, die alle arbeits- und sozialversicherungsrechtlichen Fälle für das Mitglied kostenlos bearbeiten.

Auch wir bieten die Multi-Rechtsschutzversicherung der Coop an, die im selben Haushalt lebende Personen einschliesst, mit Ausnahme des Arbeits- und Sozialversicherungsrechts. Dafür ist die Prämie mit 78 Franken pro Jahr merklich tiefer als jene des KVÖV.

Willst auch du Barbara Spalinger oder einem anderen Geschäftsleitungsmitglied des SEV eine Frage stellen? Schreib uns an [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch)

FÜR DIE SICHERHEIT DES PERSONALS UND DER REISENDEN

## SEV erreicht Anpassung des Zugabfertigungsprozesses

**Elisa Lanthaler**  
[elisa.lanthaler@sev-online.ch](mailto:elisa.lanthaler@sev-online.ch)

**Um die Sicherheit der Kundenbegleiter/innen zu gewährleisten, forderte der SEV eine Änderung beim Prozess der Zugsabfertigung. «Wir sind erleichtert, dass die SBB unseren Vorschlag nun umsetzt», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni.**

Bereits im August, als erste Erkenntnisse zum tödlichen Arbeitsunfall des Kundenbegleiters in Baden bekannt wurden, forderte der SEV, den Prozess bei der Zugsabfertigung zu überprüfen. Als Sofortmassnahme verlangte der SEV, den Prozess wie bei gestörter Türsteuerung 18-poliger Betrieb anzuwenden. Zusätzlich forderte der SEV, dass die Abfahrerlaubnis per SMS erst *nach* dem Einsteigen und Schliessen der eigenen Türe gegeben wird.

Die SBB hat in den letzten Wochen eine Expertengruppe beauftragt, mögliche Anpassungen des Abfahrtsprozesses zu prüfen, darunter auch die Vorschläge des SEV. «An intensiven Gesprächen mit der SBB-Leitung konnten wir die Problematik des Kundenbegleitpersonals aufzeigen», so Jürg Hurni. Die Gespräche haben gefruchtet: «Erleichtert nehmen wir zur Kenntnis, dass der Prozess nun wie von uns vorgeschlagen übernommen wurde, mit einer Ergänzung bei ortsfester Abfertigung.» Beim angepassten Prozess beobachten die Kundenbegleiter/innen die Türschliessung von ausserhalb des Zuges und erteilen die Abfahrerlaubnis per SMS, nachdem sie selbst eingestiegen sind und die eigene Türe geschlossen ist. Dies hat den Vorteil, dass nötigenfalls eingegriffen werden kann, sollte ein Gegenstand oder eine Person beim Schliessvorgang eingeklemmt worden sein. Wenn ortsfeste Signale (oranger Kasten auf dem Perron) vorhanden sind, müssen diese für die Abfahrerlaubnis verwendet werden, da dies per SMS hier nicht möglich ist.

«Die Sicherheit des Personal steht für den SEV an erster Stelle, auch wenn dadurch gewisse Verspätungen entstehen können», betont Jürg Hurni. Die SBB hat das Zugpersonal am Montag in einem Schreiben über den mit dem SEV vereinbarten Prozess informiert. Dieser ist ab 30. September gültig und wird bei Re 460-Pendelzügen und allen von Lokomotiven gezogenen Kompositionen mit 18- und 13-poliger Türschliessung angewendet.



### Erfolg für Triebfahrzeugführende B 100 Instandhaltung

Im Juli übergab eine Delegation der SEV-Sektion BAU Ticino der SBB die Petition «Sie bewegen die SBB auch!» Mit über 1000 Unterschriften forderten die Petitionär/innen einen angemessenen Lohn für die Triebfahrzeugführenden B 100, der den Anforderungen und der Wichtigkeit ihrer beruflichen Funktion entspricht. «Bereits seit längerer Zeit thematisierte der SEV die vielen Abgänge und Vakanzen von Triebfahrzeugführenden B 100 bei Infrastruktur SBB Instandhaltung, und forderte unter anderem Verbesserungen bei den Anstellungsbedingungen», so Gewerkschaftssekretär Urs Huber. Die Petition habe weiteren Druck gemacht und geholfen, mit der SBB zu einer Einigung zu gelangen. SBB und SEV stimmen überein,

dass den Triebfahrzeugführenden B 100 in der Instandhaltung bei den Bau- und Unterhaltsarbeiten eine zentrale Bedeutung zukommt. Es gibt auf dem Arbeitsmarkt seit einiger Zeit nicht genügend qualifizierte Triebfahrzeugführende B 100. Dies führt zu einer verschärften Konkurrenzsituation in der Bahnbranche. Deshalb erhalten die Triebfahrzeugführenden B 100 in der Instandhaltung ab Oktober 2019 einen jährlichen Marktausgleich von 3000 Franken. Die Vereinbarung hält eine vorläufige Befristung des Marktausgleichs bis zum Abschluss der Weiterentwicklung des Lohnsystems fest. Das seit 2013 hängige Schiedsverfahren zwischen dem SEV und der SBB zum Beschluss 25 wird mit dieser Vereinbarung ebenfalls beigelegt.



Der VPOD zieht das Bundesgerichtsurteil zum Streik von 2012/2013 am Privatspital La Providence in Neuenburg an den Europäischen Gerichtshof für Menschenrechte weiter, um das Streikrecht in der Schweiz zu verteidigen. Gemäss Bundesgericht waren die Forderungen der Streikenden des Privatspitals La Providence «unverhältnismässig». «Doch die Streikenden verteidigten den bestehenden kantonalen GAV und kämpften gegen die Verschlechterungen, welche die privaten Investoren durchsetzen wollten», schreibt der VPOD. «Das Bundesgericht mass sich an, die Verteidigung von bestehenden Bedingungen als «unverhältnismässig» und damit den Streik als illegal einzustufen – damit würde das in der Bundesverfassung garantierte Streikrecht faktisch abgeschafft.» Die Privatspitalgruppe Genolier kündigte 2012 den GAV, um die Löhne und Zulagen zu senken und die Arbeitszeit zu verlängern. Nach langem Seilziehen stellte Genolier schliesslich die letzten Streikenden einfach auf die Strasse.

Zugbegleiter/innen beklagen sich über die neuen Fernverkehrs-Doppelstockzüge von Bombardier. Diese schütteln bekanntlich die Passagiere immer wieder übermässig durch. Davon betroffen ist auch das Zugpersonal. Kolleginnen und Kollegen beklagen sich über Schmerzen in den Beinen, vor allem in den Knien, und im Rücken als Folge der Stösse. Diese sind zudem unvorhersehbar.



Der Politologe Daniel Kübler.

## DIE WAHLEN AUS DER SICHT DES POLITOLOGEN

# «Nicht so wie von rechts erhofft und von links befürchtet»

SEV-Zeitung, Peter Moor

Der Politikwissenschaftler Daniel Kübler beurteilt die zu Ende gehende Vier-Jahres-Periode der Schweizer Politik als «normal»: Die neuen Mehrheitsverhältnisse hätten zwar gespielt, aber das Volk habe gebremst, wenn es nötig geworden sei. Und: Trotz Klimawahl werden in den nächsten vier Jahren auch andere Themen eine Hauptrolle spielen.

**SEV-Zeitung: Man hört sowohl von links als von rechts, die letzten vier Jahre seien eine verlorene Legislatur gewesen. Wie sehen Sie das?**

Prof. Dr. Daniel Kübler: Aus der Sicht der Parlamentarier stimmt das schon. Es ist tatsächlich so, dass der Rechtsrutsch aus den letzten Wahlen nicht so zum Tragen gekommen ist, wie man es sich auf Seiten von FDP und SVP wohl erhofft hat. Aber das liegt weniger am Parlament als an den Volksabstimmungen: Dort ist bei

wichtigen Vorhaben nicht mehr viel von dieser rechten Mehrheit übriggeblieben. Die bürgerlichen Parteien finden also vielleicht, es sei eine verlorene Legislatur, aber insgesamt war es eigentlich eine Legislatur wie jede andere.

**Ein Kommentar zur Legislatur fasste es knapp zusammen mit «Alles für die Bauern, nix für die Papis». Was wäre Ihre Kurzfassung?**

Bei den Vätern läuft ja noch einiges, das kann noch werden. Und dass die Bauern viel bekommen, ist nichts Neues, das passt ebenfalls zu den vorhergehenden Perioden. Ich würde sagen: Nichts Neues unter der Sonne!

**Sie würden sagen, trotz leicht verschobenen Mehrheiten ...**

(Unterbricht) Es war natürlich eine klare Mehrheit der bürgerlichen Parteien! Aber aufgrund der verschiedenen Bremsen der direkten Demokratie und damit dem Zwang zum Kompromiss hat sie sich nicht so

ausgewirkt, wie man es sich von rechter Seite erhofft hatte und von links befürchten musste.

**Die SVP-FDP-Mehrheit hat also versucht, ihre Macht auszuspielen, aber sie konnte die bremsenden Elemente nicht überwinden?**

So ist es!

**Hat der Ständerat seine Rolle wie üblich gespielt oder hat er sich verändert?**

Den Ständerat habe ich in der letzten Legislatur nicht als aussergewöhnlich wahrgenommen.

**Hat er nicht mit dem AHV-Steuer-Deal ein wesentliches Geschäft erfolgreich aufgegleist?**

Doch. Da hat er tatsächlich seine Rolle als «Chambre de réflexion» gespielt und einen tragbaren Kompromiss auf Erfolgskurs gebracht.

**Von links und rechts waren also Erwartungen vorhanden, die sich nicht erfüllt haben. Wie wirkt sich**

**diese Situation auf die bevorstehenden Wahlen aus?**

Überhaupt nicht. Wenn wir auf die Wahlprognosen schauen, finde ich überraschend, dass die Linke nichts verlieren wird. Gerade in der Europapolitik ist viel Feuer im Dach, was aber anscheinend niemand kümmert, wobei das auch an der Strategie der SP liegt, die das Thema Rahmenabkommen vermeiden will. Wie aus den kantonalen Wahlen abzusehen ist, wird sich die Mobilisierung von Wählerinnen und Wählern fortsetzen, die Klimaangelegenheiten wichtig finden. Es wird also sehr wahrscheinlich eine Zunahme bei Grünen und Grünliberalen geben.

**Wäre es dazu ohnehin gekommen, weil es ein allgemeines Klimabewusstsein gibt, oder ist das die Folge der Bewegung, die in Schweden begonnen hat?**

Es ist beides. Diese Bewegung kommt ja nicht aus dem Nichts. Sie steht vor dem Hintergrund von Ereignissen, die mit dem Klimawandel im Zusammenhang stehen, oder die man im Zusammenhang mit dem Klimawandel sieht, extreme Hitzewellen und Trockenheit im Sommer 2018, Stürme im Pazifik und im Atlantik, die den Eindruck hinterlassen, dass der Klimawandel nichts Abstraktes mehr ist, sondern spürbar wird. Es liegt ja nicht allein an Greta Thunberg, dass so viele Leute auf die Strasse gehen. Es sind Anliegen, die real sind und deshalb Einfluss auf die Wahlen haben. In der Schweiz besonders vor dem Hintergrund einer notorisch tiefen Wahlbeteiligung. Da wirkt es sich ziemlich stark aus, wenn man zusätzliche Leute an die Urnen bringt, die dann vor allem Grün und Grünliberal wählen. Wegen der tiefen Wahlbeteiligung haben solche Mobilisierungen über konkrete Themen einen grossen Einfluss auf das Resultat.

**Bei den Europawahlen und gerade erst in den ostdeutschen Bundesländern hat die Wahlbeteiligung massiv zugenommen. Ist das ein allgemeiner Trend oder je nach Situation verschieden?**

Es ist kein Trend. Die Wahlbeteiligung nimmt im Trend eigentlich ab. Aber es ist tatsächlich so, dass der Aufstieg neuer Parteien und neuer Themen zusätzliche Wähler an die Urnen bringt, gleichzeitig aber auch die Gegner mobilisiert. Generell gilt: je heftiger der politische Konflikt ist, umso heftiger ist die Mobilisierung und damit auch die Wahlbeteiligung.

**Das würde also bedeuten, Grün und Grünliberal legen zu. Was bewirkt das in der Politik der nächsten Jahre?**

Das wird man sehen. Gerade jetzt in der Herbstsession gab es ein Beispiel: Die FDP versucht sich ja des Themas anzunehmen; Frau Gössi und Herr Walti an der Parteispitze verkünden öffentlich, die FDP sei jetzt für Klimaschutz. Aber im Parlament sieht man das Gegenteil: Im Nationalrat hat die FDP gegen die Verschärfung von Klimaschutzregeln gestimmt. Ich finde es interessant, dass bei den bürgerlichen Parteien wenig Auswirkungen sichtbar sind – was wohl im Hinblick auf die Wahlen nicht besonders intelligent ist.

**Wenn sich ein Thema so vor-drängt, bedeutet dies, dass die anderen weniger Bedeutung haben? Sind dieses Mal soziale, gesellschaftliche oder Verkehrsthemen weniger wichtig?**

Im Wahlkampf wahrscheinlich schon, aber nachher in der Legislatur nicht. Das Parlament wird sich trotz des stark auf Klimaschutz ausgerichteten Wahlkampfes in der nächsten Legislatur mit wichtigen Fragen beschäftigen, die jetzt bei den Wahlen

nicht besonders im Vordergrund gestanden sind; etwa die Europafrage, die während der Legislatur stark zu reden geben wird. Man wird dann sehen, wie sich die Wahlen auswirken. Die Grünliberalen haben ja von Anfang an gesagt, dass sie die einzigen sind, die ein 100-prozentiges Bekenntnis für gute Beziehungen mit der EU abgeben. Das geht im Moment völlig unter, aber wenn sie im Parlament wegen der Klimafrage zulegen, dann wird das auch Auswirkungen in der Aussenpolitik haben.

**CVP und SP haben beide als Wahlkampfvehikel jeweils eine Initiative zu den Gesundheitskosten lanciert. Haben sie einfach aufs falsche Ross gesetzt?**

Es sieht so aus! Vor allem weil Bundesrat Berset jetzt noch angekündigt hat, dass erstmals seit langem Prämien sinken, die Kostensenkungsmassnahmen also zu greifen scheinen. Das Problem ist immer noch gross, aber man könnte auf die Idee kommen, es sei nicht mehr so gross und deswegen als Wählerin, Wähler nicht SP und CVP wählen.

**Was fällt Ihnen im Wahlkampf auf?**

Dieses Wurmplakat der SVP scheint keinen mehr zu beeindrucken. Das alte Muster war: Man macht ein möglichst schlimmes Plakat, alle regen sich auf, und die SVP hat die Aufmerksamkeit. Das scheint nicht mehr zu funktionieren. Irgendwie hat sich das totgelaufen, und das finde ich eine interessante Entwicklung.

**Unter anderem in Ungarn, der USA und eben erst Grossbritannien kamen Politiker demokratisch an die Macht, die sich danach eher antidemokratisch verhalten haben. Sehen Sie Auswirkungen dieser Entwicklung auf die Schweiz?**

Eigentlich nicht. Erstens muss man sagen, dass in der Schweiz die Werthaltungen zur Demokratie relativ stabil sind, andererseits haben wir in der Schweiz schon lange Erfahrung mit Politikern, die sich gegenüber den demokratischen Prinzipien zweifelhaft verhalten und sich antidemokratisch äussern – siehe SVP-Wahlplakat. Die Konsensdemokratie in der Schweiz und dann eben auch die verschiedenen Institutionen, die zur Machtteilung beitragen, führen dazu, dass solche Kräfte gebremst werden. So sind die Durchsetzungsinitiative und ähnliche abgelehnt worden. Es gibt also Hinweise darauf, dass das Demokratiemuster, das wir in der Schweiz haben, resistenter ist gegen solche Angriffe als es beispielsweise im Mehrheitssystem von Grossbritannien der Fall ist.

**Dieses Interview erscheint gut drei Wochen vor den Wahlen. Was kann sich in dieser Zeit noch ändern, was kann eine Partei in dieser Zeit noch richtig oder falsch machen?**

Man kann immer etwas falsch machen! Irgendein Skandal wäre sicher schlecht. Es kann alles passieren, von daher sind Wahlprognosen immer schwierig, besonders wenn die Wahlen in der Zukunft liegen ...

## Zur Person

Prof. Dr. Daniel Kübler (50) hat in Zürich die Matur gemacht, in Lausanne in politischen Wissenschaften doktoriert und an der Uni Zürich habilitiert. Er ist Professor für Demokratieforschung und Public Governance am Institut für Politikwissenschaft der Universität Zürich sowie Leiter der Abteilung für Allgemeine Demokratieforschung am Zentrum für Demokratie Aarau. Er ist Vater von drei Kindern und Karatesportler.

## LINK ZUM RECHT

# Sicher ist sicher



Rechtsschutzteam SEV

Sicherheit ist uns wichtig. Wir kaufen keine Geräte, von denen wir wissen, dass sie nicht sicher funktionieren. Beim Auto nehmen wir lieber eines, das uns mehr Sicherheit im Strassenverkehr gibt, und wenn wir ganz sicher gehen wollen, dann suchen wir uns auch eine entsprechende Versicherung. Bei der Arbeit scheint es aber irgendwie doch etwas anders.

Es ist unglaublich mühsam, dass die Brandschutztüre immer zugeht, kaum ist man durch. Also lässt Marta sie offen. Dann brennt es. Der Handschutz an der Maschine muss man jedes Mal hochklappen, um die Maschine bedienen zu können. Also arretiert man das Ding. Und leider fehlen Max jetzt zwei Finger.

Brandschutzbestimmungen sollen helfen, das Gebäude bzw. den Betrieb im Brandfall vor einem noch grösseren Schaden zu bewahren. Eine offene Brandschutztüre ist somit ein Verstoss, der im Falle eines Brandes durchaus strafrechtlich untersucht werden kann. Marta hat die Brandschutztüre offen gelassen, aber von Seiten Arbeitgeber hat keiner darauf reagiert. Das Arbeitsgesetz definiert die Pflichten der beiden Seiten. Arbeitnehmende haben sich an die geltenden Bestimmungen zu halten und der Arbeitgeber hat für die Einhaltung zu sorgen. Aber auch dafür, dass die ent-

sprechenden Schutzeinrichtungen, Schutzkleider und weitere Schutzmaterialien vorhanden sind. Die Brandschutzvorschriften regeln unter anderem auch den Standort und die Beschaffenheit von Brandschutztüren, sowie deren Benützung.

Mechanische oder technische Schutzvorrichtungen an Maschinen dienen dem sicheren Betrieb. Wird bei einem Unfall festgestellt, dass Schutzvorrichtungen manipuliert worden sind, führt dies bis hin zur vollständigen Leistungseinstellung. Die Suva gibt zum Thema Arbeitssicherheit in vielen Bereichen entsprechende Informationsmaterialien heraus. Das Produkteblatt bzw. die technischen Handbücher enthalten Hinweise und Bestimmungen für den sichereren Betrieb.

Arbeitgeber und Arbeitnehmer, aber auch Produzenten sind nicht nur in der Pflicht, sondern von Gesetzes wegen verpflichtet, die Sicherheit ernst zu nehmen. Arbeitgeber müssen dafür sorgen, dass die Sicherheitseinrichtungen vorhanden sind und auch eingesetzt werden. Arbeitnehmende müssen diese benützen und einhalten bzw. dürfen sie nicht überbrücken, und Produzenten müssen für sichere Produkte sorgen. Je nach Branche, Produkt und Markt sind andere Regelwerke zu beachten.

Etwas ist nicht einfach sicher, weil nichts passiert ist. Sicherheit geht alle an, und deshalb gibt es auch so viele Vorschriften dazu. Bei der Sicherheit dürfen wir keine Kompromisse machen. Wir wissen warum.

ANZEIGE



**Die Schweizerische Südostbahn AG ist ein eigenständiges, in der Ost- und Zentralschweiz verankertes Bahnunternehmen, das jährlich rund 13 Millionen Fahrgäste bewegt. Über 620 Mitarbeitende engagieren sich täglich für eine optimale Betreuung unserer Kundinnen und Kunden. Mit Blick nach vorne setzen wir auf moderne Führungsgrundsätze und Arbeitsmodelle, eine wertschätzende und offene Kultur sowie faire Anstellungsbedingungen.**

Aufgrund der anstehenden Pensionierung des heutigen Stelleninhabers suchen wir in Herisau per 1. Januar 2020 oder nach Vereinbarung einen

## Leiter Lokpersonal (w/m)

Es erwartet Sie eine sehr vielseitige, anspruchsvolle Herausforderung mit viel Platz für Eigeninitiative, Innovation und Selbstverantwortung in einem sich stark verändernden Umfeld.

Weitere Informationen finden Sie unter [www.sob.ch/stellen](http://www.sob.ch/stellen).

**Schweizerische Südostbahn AG**  
**Personal & Organisation | Simone Joos**  
**Bahnhofplatz 1a | 9001 St. Gallen**  
**+41 58 580 70 70 | [www.sob.ch](http://www.sob.ch)**

ANZEIGE

**GRÜNE**  
GRUENE.CH

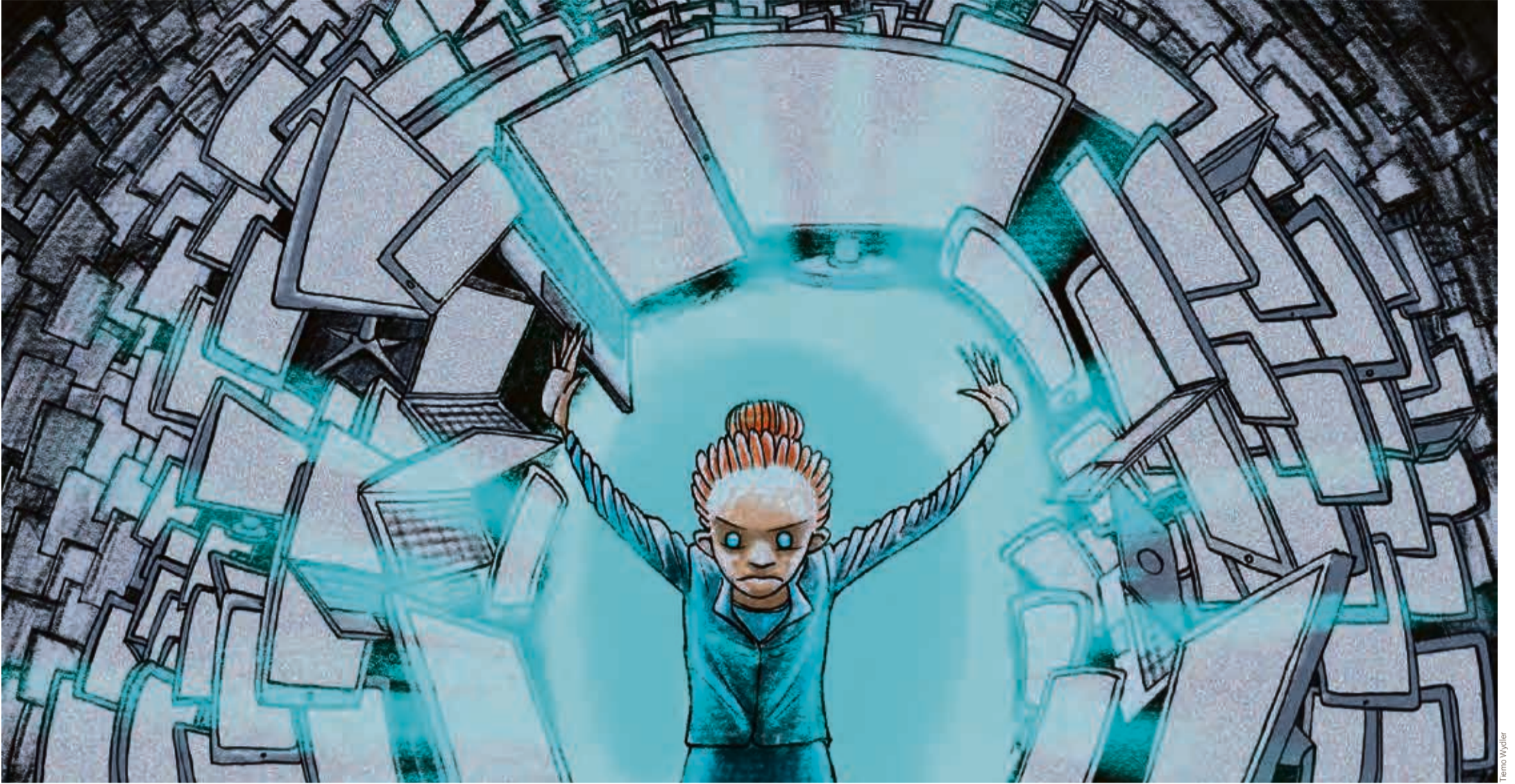
**UNSER KLIMA  
DEINE WAHL**  
GRÜNE. JETZT.

ANZEIGE

**MARTIN BRÜGGER**  
in den Nationalrat

Liste 2  
Nationalratswahlen Kanton Aargau  
20. Oktober 2019

**SP**



Was tun, um von der Digitalisierung nicht erdrückt zu werden?

## DIGITALISIERUNG, REORGANISATIONEN UND STRESS

# Ist das noch gesund?

Fragen: Chantal Fischer  
chantal.fischer@sev-online.ch

Die Arbeitswelt von gestern wird morgen eine andere sein – der digitale Wandel ist allgegenwärtig. Bisherige Berufsbilder werden durch neue ersetzt, Mitarbeitende können direkt davon betroffen sein. Die Digitalisierung stellt Unternehmen und Mitarbeitende gleichermaßen vor grosse Herausforderungen. Gleichzeitig wird der dringende Ruf nach mehr Vereinbarkeit von Familie, Freizeit, Beruf und Weiterbildung stetig lauter. Die SEV-Zeitung sprach darüber mit SEV-Gewerkschaftssekretär Patrick Kummer.

Patrick Kummer



SEV-Gewerkschaftssekretär Patrick Kummer ist Ansprechperson für Fragen zum digitalen Strukturwandel beim SEV und steht für weitere Auskünfte zur Verfügung: 076 324 89 55 oder patrick.kummer@sev-online.ch.

**SEV-Zeitung: Welche Auswirkungen haben der digitale Wandel und die damit verbundenen steten Reorganisationen in den Unternehmen auf das Personal?**

**Patrick Kummer:** Die Erfahrungen, die uns von betroffenen Mitarbeitenden geschildert werden, decken sich mit den Resultaten der Schweizerischen Gesundheitsbefragung (siehe Grafik). Gemäss dieser Befragung litten 2017 bereits 21 Prozent der Erwerbstätigen an ihrem Arbeitsplatz meistens oder immer unter Stress. Im Jahr 2012 waren es erst 18 Prozent. 20 Prozent der Erwerbstätigen gaben an, sich emotional erschöpft zu fühlen. Und sogar 50 Prozent der Erwerbstätigen waren an ihrem Arbeitsplatz von mindestens drei Typen psychosozialer Risiken betroffen. Die beiden häufigsten Risiken sind hohe Arbeitsanforderungen und hoher Zeitdruck. Wenn Arbeit krank macht, müssen wir gesellschaftlich reagieren.

**Und wie soll diese Reaktion ausfallen?**

Die Digitalisierung beinhaltet zusätzliche Herausforderungen für Unternehmen und für Mitarbeitende sowie neue Reorganisationen. Das ist unterdessen bekannt. Diese Herausforderungen müssen gemeinsam und sozialpartnerschaftlich gestaltet werden. Das muss ebenfalls bekannt sein. Eine einseitige Herangehensweise seitens Unternehmensleitung wäre falsch. Ebenfalls falsch ist der Ausbau von Kontrolle und Überwachung von Mitarbeitenden, für die durch die Digitalisierung neue Mittel zur Verfügung stehen.

**Was wäre denn richtig?**

Im digitalen Strukturwandel müssen zwar die Mitarbeitenden im Fokus stehen, jedoch deren Entwicklung, nicht deren Kontrolle. Die Digitalisierung lässt sich nur erfolgreich angehen, wenn die Mitarbeitenden dafür gerüstet und befähigt sind und vom Unternehmen respek-

tiert werden. So lässt sich gemeinsam am selben Strick ziehen. Ein zentraler Baustein dafür ist die frühzeitige Potenzialanalyse und daraus gemeinsam abgeleitete Entwicklungsmassnahmen. Bisheriges Know-how binden und neue Kompetenzen entwickeln – das sollte der Leitgedanke für jedes Unternehmen sein, das die digitale Transformation meistern will.

**Wie schafft das ein Unternehmen?**

Dazu müssen tatsächliche Entwicklungsgespräche mit den Mitarbeitenden geführt werden, unter Einbezug anstehender Veränderungen und Reorganisationen, damit die Mitarbeitenden ihre eigene Entwicklung im digitalen

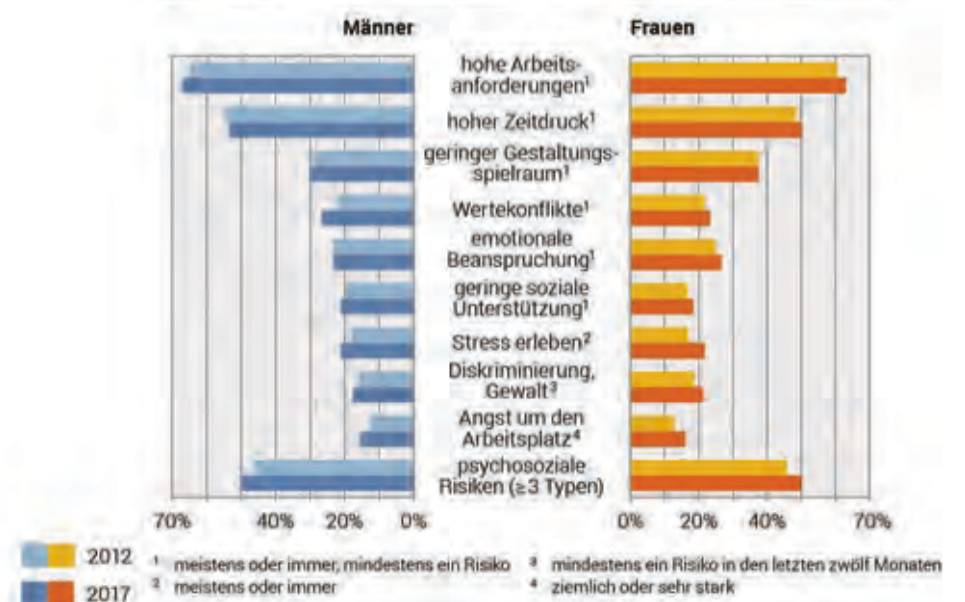
Strukturwandel beeinflussen können. Davon profitieren auch die Unternehmen. Denn mit fehlender Wertschätzung und Sparprogrammen, die an kurzfristigem Managementdenken orientiert sind, wird die Verbundenheit der Mitarbeiter mit einem Unternehmen allmählich zerstört.

**Soweit so gut – wo liegt dann das Problem?**

Entwicklungsmassnahmen und Weiterbildungen sind wichtig für den erfolgreichen Umgang mit der Digitalisierung. Für solche Massnahmen benötigen Mitarbeitende jedoch Zeit und Energie. Wenn nebst Arbeit, laufender Reorganisation und Familie auch noch ei-

### Psychosoziale Risiken bei der Arbeit

Erwerbstätige von 15 bis 64 Jahren



Schweizerische Gesundheitsbefragung, BFS 2019

SBB CARGO

# Die Automation kommt



**Die Loks erhielten eine «Hybridkupplung», bestehend aus automatischer und Schraubekupplung: Wenn erstere per Elektroseilwinde hochgezogen wird, kann letztere verwendet werden.**

**Markus Fischer**  
markus.fischer@sev-online.ch

**SBB Cargo testet seit Mitte Mai automatische Kupplungen. Auch die Bremsproben und Wagenkontrollen will die Bahn automatisieren und ein «Kollisionswarnsystem» einführen, um die Arbeiten am Zug zu beschleunigen und weitgehend im Ein-Personen-Betrieb zu erledigen. So hofft sie effizienter und für die Kunden attraktiver zu werden. Sie will mit der Automation Personal einsparen, auch im Hinblick auf die vielen Pensionierungen. Doch sie möchte damit auch die körperliche Belastung des Personals reduzieren und die Berufsbilder attraktiver machen.**

Der Praxisversuch mit der automatischen Kupplung betrifft rund 100 Güterwagen und 25 Lokomotiven, die im inländischen kombinierten Verkehr zwischen den Terminals in Dietikon, Oensingen, Renens, Cadenazzo und Lugano-Veduggio sowie Biasca und Mendrisio pendeln. Sie kommen jede Nacht im Hub Dottikon (AG) zusammen und werden dort nach ihrem Zielort neu gruppiert.

Zum Kuppeln werden die Wagen einfach

## Neue Güterwagen

Um gegenüber der Strasse konkurrenzfähiger zu werden, will SBB Cargo das Rollmaterial generell weiterentwickeln – in Kooperation mit anderen Bahnen, Wagenhaltern, Verladern, Waggonbauern und Bahntechnologieherstellern. Dafür hat SBB Cargo mit solchen Akteuren den Technischen Innovationskreis Schienengüterverkehr (TIS) gegründet. Dieser bemüht sich auch um die Definition europäischer Standards, z. B. für Kupplungen und Sensoren.

Der TIS hat 2012 in einem Weissbuch fünf Anforderungen an den Güterwagen der Zukunft formuliert: Er soll leise, leicht, laufstark, logistikfähig und life-cycle-kostenorientiert sein (5 L). An der Logistikkmesse 2017 in München präsentierte SBB Cargo den «5L-Demonstrator-Zug» aus 16 Containerwagen mit diversen Innovationen. Diese Wagen werden nun vier Jahre lang im Betrieb getestet. An der Logistikkmesse 2019 stellte SBB Cargo den «5L next»-Wagen mit leichterem Chassis vor: «Die Kombination von geringerem Gewicht, radial einstellbaren Radsätzen an den Drehgestellen und aerodynamischer Optimierung senkt den Energieverbrauch und macht den Wagen umweltschonender», schrieb SBB Cargo. «Durch die neuartigen Komponenten braucht er zudem weniger Wartung. Dies senkt die Unterhaltskosten und erhöht die Verfügbarkeit der Wagen im Betrieb.»

langsam zusammengesoben. Dabei werden auch die Druckluftleitungen der Bremsen automatisch verbunden. Zum Entkuppeln genügt das (manuelle) Ziehen an einem Kabelzug. Beides geht viel schneller als mit der traditionellen Schraubekupplung, ist für das Personal weniger beschwerlich und sicherer, wie im «Cargo Magazin» von Mitte August zu lesen ist. Kollegen bemängelten aber den Platz zwischen Lok und Wagen bei der Hybridkupplung als eng und unbequem.

### Automatische Bremsprobe und Kollisionswarnsystem

Zudem testet SBB Cargo seit 2017 ein System für automatische Bremsproben. Diese dauern heute bei einem 500 Meter langen Zug bis zu 40 Minuten, weil ein technischer Kontrolleur dabei zweimal den Zug ablaufen muss, um zu prüfen, ob sich die Bremsen ordnungsgemäss anlegen und lösen. Demgegenüber übermittelt das neue automatische System mittels Sensoren an den Wagen den Zustand der Bremsen (durch Messung des Drucks in Zylindern und Gestänge) per Funk an den Tablet-Computer des Lokführers. So dauert die Bremsprobe am 500-Meter-Zug noch rund 10 Minuten.

Drittens plant SBB Cargo diesen Herbst funktionale Tests mit einem «Kollisionswarnsystem». Dieses ist eine Weiterentwicklung der Funkfernsteuerung. Es überwacht mit Videokameras, optischen Sensoren und Radar den Fahrweg auf jener Seite der Lok, wo der Lokführer (der auch neben dem Zug stehen kann) nicht hinsieht. Er sieht die Bilder auf einem Display, das auf die Funkfernsteuerung aufgesetzt wird. Kombiniert mit der Automation der Kupplungen und Bremskontrolle soll dieses System den Ein-Personen-Betrieb bei der Zugvorbereitung ermög-

## Automation: SEV verlangt flankierende Massnahmen

**Philipp Hadorn\*** Zu Unrecht wird den Gewerkschaften oft vorgeworfen, sie würden verstaubte Ansichten und Althergebrachtes verteidigen und Entwicklungen hemmen. Ganz im Gegenteil! Innovation und Verbesserung sind ein Leitmotiv des gewerkschaftlichen Engagements. Produktionssteigerungen und eine neue Welle der Automation sind nicht prinzipiell problematisch. Körperbelastende Arbeiten sollen technisch unterstützt werden, ermüdende und repetitive Arbeit darf standardisiert werden. Und technische Unterstützung darf auch gefördert werden.

Diese Fortschritte müssen aber den Mitarbeitenden zugute kommen. Die Anpassung der Berufsbilder braucht Schulung und Ge-

lichen. Heute braucht es dafür meistens zwei Mitarbeitende: Einer verantwortet den Rangierbetrieb, der andere fährt die Lok. Die «Schweizer Eisenbahn-Revue» 7/2019 bezweifelt allerdings, dass diese drei Automationsprojekte schon den Ein-Personen-Betrieb ermöglichen, da weiterhin ein Mitarbeiter dem Zug entlanggehen und den Zustand der Wagen und der Ladung überprüfen müsse: «Diese technische Kontrolle ist zumindest vorerst ebenso wenig automatisierbar wie das Erstellen der Bremsrechnung.» Zudem seien die Bremsen an den Wagen weiterhin manuell auf G (reagiert langsam) oder P (reagiert schnell) zu stellen.

### Automatische Wagenkontrolle

Doch das «Cargo Magazin» präsentiert als vierten Automationsschritt eine «neue Prüflogik»: «Streckenseitig installierte Anlagen wie Sensoren und Kameras (Wayside Intelligence) sowie intelligente Elemente an den Güterwagen selber (Asset Intelligence) sollen den aktuellen Wagenzustand so umfassend darstellen, dass eine systematische manuelle Prüfung vor jeder Abfahrt des Zuges nicht mehr notwendig ist. Allfällige Schäden können dann bequem vom Computer aus überprüft und dokumentiert werden.»

### Vorerst nur im Binnenverkehr

Was soll die Automation bringen? «Zweierlei treibt uns an», erklärt Nicolas Perrin, CEO von SBB Cargo, im «Cargo Magazin»: «In den nächsten Jahren gehen 400 langjährige Mitarbeiter in Pension, die nicht leicht zu ersetzen sind. Zudem wollen wir unsere Wettbewerbsfähigkeit steigern. Mit neuen Technologien können wir Logistikketten beschleunigen und so neue Märkte gewinnen. (...) Eine halbe Stunde Zeitersparnis fällt in der kleinen Schweiz ins Gewicht. Immer mehr Kunden fordern von uns raschere Abläufe, zum Beispiel für Paket-, Stückgut- oder Lebensmitteltransporte.» Perrin will die Automation vorerst im Binnenverkehr anwenden, im Nachtzug und mit einzelnen Kunden. Doch er will damit auch «eine europäische Entwicklung anstossen».

### Bund unterstützt Automation

Die Automationsversuche von SBB Cargo werden vom Bund unterstützt: Er übernimmt von den 15 Mio. Franken, die die Umrüstung des Rollmaterials kostet, rund 9 Mio. «Der Gesetzgeber sieht ausdrücklich vor, Innovationen zu fördern», sagt dazu Peter Füglistaller, Direktor des Bundesamts für Verkehr (BAV) im «Cargo Magazin». «Das Automatisierungsprojekt ist ein Weckruf: Bahn und Bund investieren in die Zukunft des Binnen-güterverkehrs auf der Schiene.»

### Gesundheitsschutz und neue Berufsbilder

«Die Mitarbeitenden sind natürlich teilweise noch unsicher, doch ich spüre in der Fläche immer wieder, dass sie sich auch auf die neue Technik freuen. Denn ein Faktor ist besonders wichtig: Mit der Automation entfällt ein grosser Teil der körperlichen Belastung im Rangierberuf», sagte die Leiterin Automation von SBB Cargo, Anja-Maria Sonntag, am 6. Juni in einer Expertendiskussion organisiert von SBB Cargo an der Logistikkmesse in München.

«Man darf nicht vergessen, dass die Automation auch neue Berufsbilder schaffen wird», sagte in jener Diskussion Martin Joch, Geschäftsführer und Gründer PJ Messtechnik. «Jemand muss die Systeme unterhalten. Dies bedeutet, dass auch vermehrt Leute im Hintergrund für die Montage und Elektronik arbeiten werden.»

ne Weiterbildung dazu kommt, ist die täglich vorhandene Zeit rasch aufgebraucht und der Energielevel schnell bei null angelangt. 21 Prozent der Erwerbstätigen litten 2017 gemäss Schweizerischer Gesundheitsbefragung bereits meistens oder immer unter Stress.

Wir benötigen Lösungen, die eine Entwicklung ermöglichen, gleichzeitig aber nicht zu noch mehr Stress führen. Dieser Spagat wird für Mitarbeitende sonst zur Zerreissprobe.

### Wie kann einem Unternehmen dieser Spagat zwischen Arbeit, Reorganisation, persönlicher Weiterentwicklung und Gesundheit gelingen?

Der SEV hat sich dazu natürlich Gedanken gemacht und folgende Forderungen aufgestellt:

- Massnahmen zur Vereinbarkeit von Familie, Beruf und Weiterbildung müssen gefördert werden.
  - Es braucht frühzeitige Potenzialanalysen und Entwicklungsmassnahmen, die sich an den zukünftigen Herausforderungen orientieren, für alle Mitarbeitenden, unabhängig von Alter und Geschlecht.
  - Der Gesundheitsschutz, der Datenschutz, die Privatsphäre und die Arbeitsplatzsicherheit müssen gewährleistet sein.
- Der SEV setzt sich auf allen Ebenen dafür ein, dass die Mitarbeitenden im digitalen Strukturwandel geschützt bleiben und vom Wandel profitieren.

### Hast du dazu ein konkretes Beispiel?

Klar! Der SBB GAV beinhaltet neu das Recht auf Nichterreichbarkeit, ein erster wichtiger Schritt zur Sicherstellung von Gesundheit und Ruhezeit im digitalen Zeitalter. Der SEV wird den digitalen Strukturwandel weiter sehr eng begleiten. Die Balance zwischen Flexibilität der Arbeitsverhältnisse und Arbeitsplatzsicherheit darf sich nicht einseitig zu Gunsten der Flexibilität verändern. Sicherheit ist ein Grundbedürfnis und beeinflusst die psychosoziale Gesundheit. Nur gesunde Mitarbeitende können einen Beitrag zum digitalen Strukturwandel leisten. Somit liegt es auf der Hand, dass die Arbeitsplatzsicherheit sowie die Vereinbarkeit von Familie, Beruf und Weiterbildung Priorität haben und gewährleistet sein müssen. Dann wird auch der digitale Strukturwandel zum Erfolg.

## Reorganisationen – so macht man es nicht

Ein aktuelles Beispiel – und sinnbildlich für alle Reorganisationen, bei denen nicht der Mensch im Fokus steht – ist die «Weiterentwicklung Operating Model Finance» bei der SBB. Betroffen sind Mitarbeitende aus den Divisionen Personenverkehr, Infrastruktur und den Konzernbereichen. Es handelt sich nicht um eine kleine Veränderung, sondern um eine weitreichende Reorganisation. Es geht darum, die SBB Finanzen für die Zukunft auszurichten und zu organisieren, um Performance Management, Operational Excellence, Business Partnering und Value Creation. Viele schöne Worte. Doch wie verändert sich der Arbeitsalltag für Betroffene? Die erhaltenen Rückmeldungen sind für den SEV beunruhigend: Mitarbeitende leiden unter Schlafstörungen, bedingt durch Stress und zu hohe Arbeitsbelastung. Sie wachen nachts auf und können nicht mehr aufhören, an den kommenden Arbeitstag zu denken. Durch die hohe Arbeitsbelastung steigt der Zeitdruck, die Deadlines werden nicht flexibel dem Arbeitsvolumen angepasst. Zudem steigt die Unsicherheit: Mitarbeitende mussten sich auf neue Stellen intern bewerben und haben Angst um ihren Arbeitsplatz oder befürchten funktionale Rückstufungen, was verständlicherweise zu Ängsten führt. Ein Instrument, um drohende Arbeitsplatzverluste zu verhindern, wäre die Personalentwicklung. Mitarbeitende sollen frühzeitig auf neue Herausforderungen vorbereitet werden, um nach einer Reorganisation neue Funktionen zu übernehmen (siehe Interview). Durch Entwicklungsmassnahmen liessen sich zudem Unsicherheiten abbauen. Die Erfahrung zeigt aber leider auch hier: Entwicklungsmassnahmen werden nicht oder nur ungenügend besprochen und vorbereitet.

duld. Der Mehrwert darf nicht blind in steile Produktionsanstiege münden, sondern soll den Mitarbeitenden Momente der Ruhe, des gewissenhaften Arbeitens mit passendem Zeitspielraum und dem erforderlichen Austausch ermöglichen.

Eine effektive Produktion braucht Stabilität, Sicherheit und Vertrauen. Ja, aus den Veränderungsprozessen ist endlich Tempo und Druck zu nehmen, damit die Arbeit Freude macht! So kann die automatische Kupplung zum Symbol des sozialen Fortschrittes werden.

\* Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn leitet das SEV Team Cargo. Er ist als Nationalrat auch Mitglied der Verkehrgs- und Finanzkommissionen.

## EINIGUNG SBB-BLS IM FERNVERKEHR

## Das Lokpersonal ist besorgt

**Vivian Bologna / Übers. Fi** Die Einigung von SBB und BLS hinsichtlich der Fernverkehrskonzession bereitet dem Lokpersonal in Biel und Neuenburg Sorgen, vor allem, was den Abbau von je 11 Stellen in ihren Depots betrifft. Auch in Olten werden 11 Stellen gestrichen, sowie in Bern und La Chaux-de-Fonds je 5 – also 43 Stellen insgesamt. Für die Betroffenen bringt dies Veränderungen, ja möglicherweise einen Dienstortwechsel. «Die Besorgnis in den Depots ist verständlich», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni, der für die betroffenen LPV-Sektionen zuständig ist. «Die Linienübernahmen durch die BLS führen übrigens auch zu Veränderungen für das Zug-, Reinigungs- und Verkaufspersonal. Die SBB ist verpflichtet, den Betroffenen eine annehmbare andere Stelle anzubieten. Der SEV kann die betroffenen Kolleg/innen dabei unterstützen, einen Forderungskatalog aufzustellen, falls sie dies wünschen. Wir verfolgen diese Angelegenheit sehr aufmerksam und verlangen von der SBB zusätzliche Informationen. Ein Treffen ist Anfang Oktober geplant.»

Trotz der Besorgnis über die jetzige Situation ist sich das Lokpersonal bewusst, dass eine eigentliche Aufteilung der Fernverkehrskonzession mittelfristig schmerzlichere Auswirkungen hätte, falls z.B. die SNCF oder die Deutsche Bahn die Linien übernehmen würde. «Diese Einigung ist insofern eine gute Sache, weil sie in den nächsten zehn



Lokführer gegeneinander ausspielen? Dieses Spiel macht der SEV nicht mit.

Jahren eine komplette Öffnung des Fernverkehrs für den Wettbewerb verhindert, was für das Personal verhängnisvoll wäre», sagen die Lokführer Sélim Taboubi und Patrick Humair. «Doch die aktuelle Situation zeigt, dass es auch ohne einen solchen totalen Wettbewerb schon einen Wettbewerb zwischen Schweizer Bahnen gibt, der für das Personal negative Folgen hat. Müsstest wir deshalb nicht auf jeder Ebene – auch auf nationaler – den Wettbewerb bekämpfen, wenn dieser für das Personal zu Verunsicherung und schlechteren Arbeitsbedingungen führt? Diesen wilden Wettbewerb, der uns dazu treibt, Kollegen niederzutrameln, um selbst zu überleben.»

«Das sehen wir im SEV schon seit vielen Jahren so», sagt Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik beim SEV. «Deshalb haben wir uns gegen den Wettbewerb im Regionalverkehr immer ebenso gewehrt wie beim Fernverkehr.»

In den Regionen arbeiten SBB und KTU oft zusammen. Wenn sich die SBB zurückzieht, kann davon eine KTU profitieren, deren Personal auch einen guten GAV hat. «Doch es besteht das Risiko, dass Mitarbeitende von Unternehmen gegeneinander ausgespielt werden», sagt Jürg Hurni. «Dieses Spiel machen wir nicht mit. Unser Hauptziel sind sichere Arbeitsplätze und gute Arbeitsbedingungen. Der SEV steht den Mitarbeitenden zur Seite.»

## 3. SÄULE

## Selber fürs Alter sparen

**Helvetia Beratungsteam und SEV**

## Wir möchten privat fürs Alter vorsorgen. Sollen wir in der Säule 3a oder 3b sparen?

Zunächst einmal ist es sehr begrüssenswert, eine private Altersvorsorge aufzubauen. Zur Existenzsicherung sollten die Rentenleistungen aus der ersten und dem obligatorischen Teil der zweiten Säule rund 60 Prozent des bisherigen Einkommens ausmachen. Wegen Beitragslücken, beispielsweise nach längeren Auslandsaufenthalten oder bei Einkommen ab etwa 100 000 Franken wird jedoch nicht einmal mehr diese Schwelle erreicht. Um aber den gewohnten Lebensstandard nach der Pensionierung fortführen zu können, sind sogar 80 Prozent oder mehr nötig.

Diese Lücke können Sie mit der privaten Vorsorge in der 3. Säule schliessen. Dazu stehen Ihnen die Säule 3a und die Säule 3b offen. Die Säule 3a ist steuerbegünstigt. Sie dürfen die Sparbeiträge vom steuerbaren Einkommen abziehen. Die Auszahlung des Guthabens wird zu einem reduzierten Satz besteuert. Allerdings ist das Steuergeschenk

mit verschiedenen Auflagen verbundenen. Das Guthaben ist bis 60 gebunden und darf nur unter bestimmten Bedingungen vorzeitig bezogen werden. Zudem ist gesetzlich vorgegeben, wer das Guthaben im Todesfall erbt. Die Sparbeiträge sind limitiert, für Erwerbstätige mit Pensionskasse auf 6826 Franken pro Jahr. Erwerbstätige ohne Pensionskasse können 20 Prozent ihres Nettoeinkommens ansparen, bis maximal 34 128 Franken. Trotz dieser Auflagen ist die Säule 3a sehr lohnenswert. Selbst bei einer sehr tiefen Verzinsung von einem Prozent pro Jahr resultiert über zehn Jahre dank der Steuerbegünstigung eine Rendite von über zwei Prozent netto. Über 60 Prozent der erwerbstätigen Bevölkerung nutzt darum bereits die Möglichkeit zur privaten Altersvorsorge in der Säule 3a.

Mit der Säule 3b wird die freie Vorsorge umschrieben. Die Form des Sparens ist frei wählbar und die Höhe nicht begrenzt. Die Beiträge können nicht vom steuerbaren Einkommen abgezogen werden und das Guthaben unterliegt der Vermögenssteuer. Allerdings ist der Zeitpunkt zum Bezug des Gut-

habens frei wählbar und die Auszahlung ist meist steuerfrei.

Während bei einer Banklösung das jeweils verfügbare Guthaben zur Verfügung steht, bietet eine Versicherungslösung verschiedene Garantien und Absicherungen. Bei beiden Varianten lässt sich in der Säule 3a und 3b auch in Fonds und andere Anlageprodukte investieren, die höhere Renditen abwerfen aber auch höhere Wertschwankungen mit sich bringen können.

Neben einem Guthaben für Notfälle im Rahmen der freien Vorsorge 3b ist der Aufbau der privaten Vorsorge für das Alter in der Säule 3a sicher sehr empfehlenswert. Für die optimale Planung raten wir Ihnen unverbindlich und kostenlos eine kompetente Vorsorgeberatung durch die spezialisierten Kundenberater für SEV-Mitglieder in Anspruch zu nehmen. Ihr Helvetia Beratungsteam

Weitere Informationen erhalten Sie unter: [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev)

In Partnerschaft mit  
**helvetia**  
Ihre Schweizer Versicherung

## LESER/INNENBRIEF

SBB-BLS:  
eine unschöne  
Auseinandersetzung

**Walter Holderegger,**  
pensionierter BLS-Lokführer, Spiez

Der über vier Spalten überlange und äusserst polemisch verfasste Leserbrief von Peter Merz in der SEV-Zeitung vom 12. September zur Aufteilung des Fernverkehrs SBB-BLS erstaunte und ärgerte mich sehr. Den wirklich unschönen Machtkampf zwischen den beiden Bahnunternehmen, nicht zuletzt mitinszeniert vom BAV, vermischt Peter Merz mit dem leider aus anderen strategischen Gründen zurückgebaute SBB-Lokpersonalstandort Bern. Dazu mischt er politisch gewollte Konkurrenz unter den öV-Anbietern SBB, SOB und BLS allgemein, Tarifverbund- und Cargo-Probleme, föderale öV-Angebotspolitik etc. geballt zu einem Rundumschlag zu einfach nicht vergleichbaren Bereichen. Die SBB haben neben dem unsäglichen Machtkampf um Regio- und Fernverkehr nun wirklich andere, äusserst schmerzende und dringliche «Baustellen» bei Infrastruktur- und Rollmaterialunterhalt, Personalfriedenheit, dazu zunehmende Verspätungsprobleme und schweizweit eindeutig zu wenig Lokführer. Liberalisierung und Digitalisierung bringen in unglaublichem Tempo einschneidende Veränderungen, Umstrukturierungen – gekoppelt mit nicht aufhörenden

Sparübungen – und scheinbar eben auch Machtkämpfe unter Dienstleistungsanbietern in diesem angespannten verkehrspolitischen Umfeld.

Die SBB sind ein geachtetes und gewichtiges Verkehrsunternehmen, aber wenn die BLS oder die SOB auf dem schmalen, marktwirtschaftlich möglichen Freiraum etwas gleich oder sogar besser machen als die SBB, so ist das auf jeden Fall beachtenswert. Genau da können SOB und BLS nicht nur eigennützige, sondern Pionierarbeit vorweisen.

Übrigens, der Platz Bern ist auch ein BLS-Lokpersonalstandort – notabene mit zahlreichen Lokführern mit SEV-Mitgliederausweis sowie weiteren Personalbereichen mit SEV-Mitgliedern. Das Streiten um Züge und Personalstellen der Unternehmen darf nicht zu Spannungen unter SEV-Mitgliedern führen. Mit polemischen Leserbriefen in der Gewerkschaftszeitung für alle Mitglieder werden die wirklich anstehenden Probleme beim öV nun wirklich nicht gelöst.

Ich hoffe auf ein Aufwachen der politischen Instanzen bei Bund (inkl. BAV) und Kantonen nach den breit in den Medien aufgezeigten Fragen und äusserst schwerwiegenden Problemen beim öffentlichen Verkehr rund um die Rücktrittsabsichten von Herrn Meyer als noch SBB-CEO.

## LESER/INNENBRIEF

Die SBB muss  
die Angstkultur  
überwinden

**Heinrich Schneebeli,**  
pens. Mechanikermeister,  
Affoltern am Albis

Die Probleme mit den Türen sind nicht neu und natürlich nicht allein Andreas Meyers Schuld: Der oberste Chef kann nicht alles überwachen.

Es ist leider so, dass viele «kleine» Chefs ihren Einfluss geltend machen. Sie reizen ihre Macht kompromisslos aus, so wie es einige Politiker in der Welt tun. Nur ihnen genehme Mitarbeiter werden befördert, andere haben keine Chance und werden mit Schikanen abgefertigt und auf Abstellgleise befördert. Oft ist Angst der Auslöser, um fähige Mitarbeiter zum Schweigen zu bringen. Sie könnten ja die Unfähigkeit ihres Vorgesetzten aufde-

cken. Ich will mich hier nicht auf die eigenen Erfahrungen einlassen.

Auf vielen Stufen ist eine Überprüfung des menschlichen Verhaltens und entsprechende Schulung notwendig, wenn die Personalfriedenheit besser werden soll. Ein Beispiel, wie man es nicht machen sollte: Vor einigen Jahren arbeitete bei der Infrastruktur ein Vorgesetzter, der sich bei jeder Gelegenheit im Vordergrund sah, doch «seine» Leute schwiegen aus Angst, den Job zu verlieren. Eine Aussprache gruppenintern mit ihm, geleitet von einem Psychologen, hätte eine Wende bringen sollen. Ein Jahr später war über sein Verhalten in der SBB-Zeitung zu lesen, er habe keine Unzufriedenheit bei den ihm untergeordneten Personen festgestellt...



## ZPV BASEL Sommer- nachts- plausch

**Pia Schneider** Zwei gutgelaunte Mannschaften, Lokführer und Kundenbegleiter, trafen sich am 9. Au-



gust bei sommerlich heissen Temperaturen zu einem Plauschmatch auf dem Sportplatz St. Jakob. Nach kurzem Aufwärmen wurden 3 x 20 Minuten gespielt. Die Hitze erforderte ein häufiges Spielereinwechseln und grosse Trinkwasserreserven. Die Croupies fieberten derweil am Spielfeldrand mit, im kaum kühlenden Schatten. Der Match war ein Beispiel an Fairplay und Spass, wobei nicht jedes Goal genau wie gewünscht erzielt wurde, was aber der guten Laune keineswegs einen Abbruch tat. Gratulation zum 3:3!

Das anschliessende Grillfest mit Kolleginnen, Kollegen und Familie brachte viele kulinarische Köstlichkeiten auf den Tisch. Das gespendete Salatbuffet liess sich genau so sehen, wie das feine Dessertbuffet. Alle brachten das Grillgut selber mit und garten es nach eigenem Geschmack.

## PV LUZERN Rundwanderung

**Josef Merz** Ein Traumtag begrüsst 25 erwartungsfrohe Wander/innen in Sursee beim einsteigen ins Postautos nach Geuensee. Den Startcafé konnten auf der Terrasse des Gasthauses St. Niklaus geniessen. Dann machte sich die Wanderschar unter der Leitung von Sepp Merz und Walter Lerch auf den Weg nach dem Mittagsziel in Tann ob Schenkon. Anfänglich führte der Weg nur leicht ansteigend an zahlreichen schmucken Einfamilienhäusern entlang. Vorbei an den Bauernhöfen Hegi und Hauacher ging es mit gegen 100 m Steigung hinauf nach Zopfenberg. Eine tolle Aussicht auf den Sempachersee, Sursee, St. Erhard und Knutwil entschädigte für die Mühen. Ab Zopfenberg waren es dann nur noch 30 Minuten zum Mittagsziel «Kollerhuus», das bei Insidern als Rosenparadies bekannt ist. Im Ro-

sengarten hiessen uns die 8 Nichtwanderer herzlich willkommen. Zum Apéro mit eigenem Süssmost und anderer Trankame bewunderten wir die blühende Rosenpracht und freuten uns dann auf das Mittagessen, das wir an mit grossen Rosensträussen geschmückten Tischen geniessen durften.

Obwohl genügend Zeit eingeplant war, verfloss die Zeit im Nu. Während sich die Nichtwanderer mit dem Postauto via Sursee auf den Heimweg begaben, bestritt die Wanderschar bei viel Sonnenschein den 2. Teil der Wanderung via Grüt und Oberlehn nach Bäch, wo uns das Postauto erwartete und nach Sempach-Station brachte. Nochmals konnten wir die Grösse des Sempachersees erkennen und in der Ferne grüssten die Pilatuskette und der Titlis.

## 66. INTERNATIONALES ZUGBEGLEITERTREFFEN

### «Freundeskreisler» am Bungeeseil



Das überaus gelungene und abwechslungsreiche Programm des mehrtägigen Zugbegleitertreffens im Tessin liess keine Wünsche offen. Einige der 97 Teilnehmenden verschiedener Nationalitäten (Holländer, Portugiesen, Spanier, Deutsche, Franzosen und Schweizer) stürzten sich bei der Verzasca-Staumauer sogar todesmutig am Bungee-Seil in die Tiefe.



Gewerkschaft des Verkehrspersonals  
Syndicat du personnel des transports  
Sindacato del personale del trasporto

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals (SEV) mit rund 40 000 Mitgliedern sucht per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

### Stv. Leiter/in IT – Applikatorische/r Datenbank-Administrator/in 60 – 100 % im Zentralsekretariat Bern

In dieser spannenden und vielseitigen Funktion sind Sie für den Unterhalt der IT-Systeme im Zentral- sowie in den Regionalsekretariaten zuständig. Die IT-Infrastruktur ist ausgelagert und wird von einer Partnerfirma betreut. Sie sind die direkte Kontaktperson und Anlaufstelle für sämtliche IT-Anliegen.

Sie projektieren sinnvolle Anpassungen in unserer betrieblichen CRM-Software, schulen und supporten dabei auch die Mitarbeitenden. Das Bearbeiten und Erstellen von massgeschneiderten und aussagekräftigen Reports (Crystal Reports), die in der CRM-Software implementiert sind, runden das Anforderungsprofil ab. Zusätzlich sind Sie verantwortlich für die Umsetzung und Einführung neuer IT Projekte, betreuen die Schnittstellen rund um die CRM-Software und überwachen die Datenintegrität.

Sie bringen eine Ausbildung im IT-Bereich oder vergleichbare Berufserfahrung mit. Idealerweise haben Sie Erfahrung in der Datenbankadministration und Kenntnisse in MySQL und SQL.

Sie arbeiten initiativ, denken analytisch und sind es gewohnt selbstständig zu arbeiten. Ihre Muttersprache ist Deutsch mit guten mündlichen Französischkenntnissen. Verfügen Sie zudem über eine hohe Sozialkompetenz und Leistungsbereitschaft? Dann bewerben Sie sich noch heute.

Wir bieten Ihnen eine vielseitige und selbständige Tätigkeit in einem spannenden Arbeitsumfeld mit kollegialem Arbeitsklima und fortschrittlichen Arbeitsbedingungen.

Fachliche Auskünfte erteilt Ihnen gerne Daniel Aemmer, Stv. Leiter IT und Mitgliederdienste oder Stephan Schütz, Leiter IT und Mitgliederdienst, Tel. 031 357 57 57.

Sind Sie interessiert? Angela Meili (angela.meili@sev-online.ch), Personalleiterin, nimmt gerne Ihre vollständige elektronische Bewerbung entgegen.

Mehr über den SEV erfahren Sie unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## PV THURGAU

### Wo bleiben die Mitglieder an den Versammlungen?



**Toni Arnold** Zur Herbstversammlung durfte Präsident Albert Mazenauer 35 Mitglieder und einen Gast begrüßen. Entschuldigt haben sich 3, aber wo sind die andern Mitglieder, vor allem die Neupensionierten, die nicht erscheinen?

Zum Auftakt hörten wir einige Lieder des Sängerbunds Romanshorn, der sein 100-Jahr-Jubiläum feiert. Die Jubiläumslieder begeisterten uns. Mit Applaus wurden die Sänger verabschiedet. Die Traktanden wurden zügig in Angriff ge-

nommen. Die Sektionsreise 2020 vom 10. Juni führt ins Ausland nach Unteruhldingen mit dem Schiff und Bus ins sehenswerte «Auto & Traktor Museum» bei Uhldingen. Bei den Wahlen im Oktober sollten doch jene Parteien berücksichtigt werden, die vom SEV vorgeschlagen werden. Vier Jahre bürgerliche Mehrheit ist genug.

Nach den Geschäften referierte Herr M. Hertzog über Die Vielfalt der heimischen Schmetterlinge. Von 226 Tagfaltern sind 78 bereits

auf der roten Liste. Der natürliche Lebensraum damit die Insekten überleben können, ist nicht mehr vorhanden. Natürliche Blumenwiesen fehlen und Pestizide, Überdüngung und Monokulturen sind zum grossen Teil schuld an diesem Zustand. Wunderbare Bilder, die der Referent selbst geknipst hat, konnten bestaunt werden. Der Referent wurde mit Applaus verabschiedet.

Nach einem guten Kaffee und Kuchen wurde die Versammlung beendet.

## IMPRESSUM

**SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals** erscheint alle zwei bzw. drei Wochen.  
**ISSN** 2624-7801  
**Auflage:** 26 145 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 39 774 Ex.), WEMF-beglaubigt am 20.10.2018  
**Herausgeber:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)  
**Redaktion:** Vivian Bologna (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pascal Fiscalini, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Tiemo Wydler

**Redaktionsadresse:** SEV-Zeitung, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch); Telefon 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58  
**Abonnemente und Adressänderungen:** SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch); Telefon 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58.  
Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.  
**Inserate:** Fachmedien, Zürichsee

Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Fax 044 928 56 00; [SEVzeitung@fachmedien.ch](mailto:SEVzeitung@fachmedien.ch); [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch)

**Produktion:** AZ Verlagsservice AG, Aarau; [www.chmedia.ch](http://www.chmedia.ch)  
**Druck:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, [www.mittellandzeitungsdruck.ch](http://www.mittellandzeitungsdruck.ch)

**Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 10. Oktober 2019.**

**Redaktionsschluss für den Sektions- teil: 3. Oktober 2019, 8 Uhr.**

**Inserateschluss: 30. September 2019, 12 Uhr.**

## Sektionen

### 1.10. LPV Bern

**Herbstversammlung** Alle aktiven Mitglieder und Pensionierten sind eingeladen. Die Themen sind der Traktandenliste zu entnehmen. Diese wird allen Mitgliedern in den Standorten Bern, Fribourg, Thun und Interlaken per E-Mail zugestellt. Ein Gastreferent, eine Gastreferentin sind zur Zeit noch nicht bekannt. Der Vorstand freut sich auf engagierte und zahlreiche Teilnahme. 14.30 Uhr, Restaurant Beaulieu, Bern

### 4.10. ZPV Rheintal-Chur

**Herbstversammlung** Alle aktiven und pensionierten Mitglieder sind eingeladen. Gastreferentin Janine Truttman informiert über ihre Tätigkeit als Vertreterin der Frauenkommission. Selbstverständlich erfahren wir auch Neues von den aktuellen ZPV-Geschäften. 18.15 Uhr, Buchserhof, Buchs/SG

### 5.10. Bau Nordwestschweiz

**Herbstversammlung** Besichtigung der SBB Betriebszentrale in Olten (Treffpunkt um 9.30 Uhr vor dem Eingang). Nach der Besichtigung um ca. 11 Uhr gehen wir ins Restaurant La Carbonara, wo wir euch vor dem gemeinsamen Mittagessen über Neues und Aktuelles aus dem SEV informieren. Anmeldung bis 26. September an thomas.sev@bluewin.ch.

9.30 Uhr, Betriebszentrale SBB, Olten

### 10.10. LPV BLS

**Mitgliederversammlung** Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen. 14.15 Uhr, Hotel Freienhof, Thun

### 11.10. LPV Basel

**Herbstversammlung** Alle Mitglieder sind eingeladen. Um 14.15 Uhr Referat von SEV-Gewerkschaftssekretär Wossen Aregay, Rechtsdienst SEV. Die

Traktandenliste wird ausgehängt und per E-Mail versandt. An-/Abmeldungen bitte an damian.vogel@posteo.de.

14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

### 12.10. Bau Zürich

**Herbstversammlung** Wir treffen uns im Bahnhof Effretikon. Anschliessend gehen wir nach Bisikon zum Armbrustschützenverein. Mittagessen im Restaurant Casa Rustica in Effretikon. Anmeldungen an den Präsidenten, nitecki@gmx.ch oder an Markus, markus.haas@sbb.ch.

9 Uhr, Bahnhof, Effretikon

### 14.10. ZPV Säntis-Bodensee

**Herbstversammlung** Als Gast erwarten wir den neuen SEV-Gewerkschaftssekretär Claude Meier.

16 Uhr, Restaurant Gartenhaus, St. Gallen

### 30.10. ZPV Bern

**Herbstversammlung** Beginn: 15 Uhr, danach Apéro, offeriert vom ZPV Bern. Nach der Versammlung gemütlicher Raclette-Plausch mit Tischgrill. Wir freuen uns auf euren Besuch.

15 Uhr, Freizeithaus Meilen, Zollikofen

## Sektionen VPT

### 2.10. VPT BLS, Pensionierte

**Wanderung** Kühlewil-Lisiberg-Niedermühlern-Bütschelegg-Oberbütschel (nur bei schönem Wetter); 3½ Stunden; +411/-280 m. Stöcke empfohlen, Rucksackverpflegung. Abfahrt: Spiez 9.25 Uhr; Thun 9.36 Uhr; Burgdorf 9.38 Uhr;

Bern 10.02 Uhr; Kehrsatz (Bus) ab 10.19 Uhr; Kühlewil, Heim an 10:25 Uhr. Rückfahrt ab Oberbütschel XX.40 Uhr. Anmeldung bitte bis 30. September an Samuel Hug, 062 962 18 02 oder samuel.hug@quickline.ch.

### 25.10. VPT Zentralbahn

**Ausflug zu Lande, zu Wasser und an der Luft** Ein gemütlicher Ausflug für alle von der Sektion VPT Zentralbahn. Die Einladung erfolgt persönlich.

## Pensionierte

### 1.10. Pensioniertes Zugpersonal Basel

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

14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

### 1.10. PV Bern

**Wanderung Grand Bisse de Lens** Wanderung entlang einer Suone nach Chermignon-d'en-bas, teilweise entlang von Felswänden –Schwindelfreiheit von Vorteil; ca. drei Stunden. Bern (Gleis 5) ab 8.06 Uhr, Visp ab 9.06, Sion (Bus 353) ab 10.00 Uhr nach Icoigne, Richtung Crans. Rückreise nach Sierre um 14.02, 15.03 oder 16.27 Uhr. Rucksackverpflegung oder evtl. im Restaurant in Chermignon. Anmeldung an Klaus Gasser, 033 437 35 10, klausxgasser@bluewin.ch

sev-pv.ch/de/sektionen/bern

8.06 Uhr ab Bahnhof Bern

### 2.10. PV Zürich

**Stamm** Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/de/sektionen/zuersch

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

### 3.10. Pensioniertes Rangierpersonal Basel

**Höck** Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat zu einem Höck. Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

### 3.10. Pensioniertes Zugpersonal Olten

**Stammtisch** Gemütliches Beisammensein. Kollegen von auswärtigen Depots sind herzlich willkommen.

14 Uhr, Restaurant Bahnhof Gleis 13, Olten

### 3.10. PV Biel

**Herbstwanderung in die Ajoie.** Biel ab 8.19 Uhr. Kaffeehalt in Porrentruy. Wanderung von Lugnez nach Bonfol; ca. 2 Stunden. Mittagessen im Restaurant Grütli, CHF 16.50. Nachmittags wandern wir 1¼ Stunden nach Vendlincourt. Wer möchte, kann schon ab Bonfol zurückreisen. Rückfahrt ab Vendlincourt 14.56/15.26 Uhr. Billette selber besorgen. Anmeldung: bis 1. Oktober an Fritz Lerch, Bielstrasse 80, 2555 Brügg, 032 373 16 73, fritzemmi@lerchs.org. sev-pv.ch/de/sektionen/biel-bienne

8.10 Uhr, Bahnhof, Bahnhofhalle, Biel

### 10.10. PV Bern

**Herbstversammlung** Neben den üblichen Traktanden wird abgestimmt über Änderungen im Geschäftsreglement

des Unterverbandes PV und dem Geschäftsreglement des PV Bern. Als Redner konnte Benedikt Weibel gewonnen werden. Vorgesehen ist, dass auch PV-Zentralpräsident Roland Schwager die Versammlung besucht. Vorgängig findet die Veteranenversammlung statt (alle Veteranen erhalten dafür eine Einladung).

sev-pv.ch/de/sektionen/bern

14.30 Uhr, Sternensaal, Bern-Bümpliz (Tram Nr. 7 ab Bern HB bis Bachmätteli)

### 16.10. PV Luzern

**Wanderung entlang der Änzizigger** Gruppe 1 ca. 2½ Stunden, Gruppe 2 ca. 1 Stunde 20 Minuten. Gute Schuhe und Stöcke. Verpflegung im Restaurant Sternen für CHF 25. Anmelden bis 12. Oktober bei René Wolf, 041 320 62 79, rene.wolf@bluewin.ch (Angabe Wandergruppe, NW).

sev-pv.ch/de/sektionen/luzern

Luzern ab 8.16 Uhr (Wanderer) bzw. 10.16 Uhr (NW) nach Willisau

### 23.10. PV Basel

**Herbstversammlung** Mit einem Rückblick auf unsere Fahrt ins Blaue und einem Ausblick in die Zukunft. Traktanden bei Walter Merz erfragen, 077 438 03 54, siehe auch Website. Wir freuen uns auf eure zahlreiche Teilnahme. Anreise: Tram 15/16 «Heiliggeist-Kirche», Tram 10/11 «Münchensteinerstrasse» Bus 36 «Thiersteiner-schule/Zwinglihaus».

sev-pv.ch/de/sektionen/basel

14.30 Uhr, Restaurant L'Esprit (Saal), Basel

## Bustour

### 16.10. Zug

**Bustour Zug** Veranstalterin: VPT-Sektion Zug; Öffnungszeiten Bus und Grill: 9 bis 18.30 Uhr, An der Aa 6 (Zugang von General Guisan Strasse). Es sind keine Parkplätze für Besucher vorhanden.

9 Uhr, Holzhalle Zugerland Verkehrsbetriebe ZVB, Zug

## UNSERE VERSTORBENEN

**Abetel Roger**, 1930, Vernayaz. PV Wallis.

**Ammann Ernst**, 1931, Fachbeamter, Bern. PV Bern.

**Baumgartner Delfine**, 1930, Witwe des Roman, Frauenfeld. PV Thurgau.

**Blum René**, 1935, Lokomotivführer, Luzern. PV Luzern.

**Bossard Elisabeth**, 1918, Witwe des Emil, Allschwil. PV Olten und Umgebung.

**Brunold Anton**, 1932, Betriebsbeamter, Wangs. PV Buchs-Chur.

**Bucheli Joseph**, 1926, Betriebssekretär, Basel. PV Basel.

**Eggenberger Stefan**, 1929, Betriebsbeamter, Landquart. PV Buchs-Chur.

**Eggler Therese**, 1948, Brienz BE. VPT Bahndienstleistungen.

**Fischer Robert**, 1930, Lokomotivführer, Horw. PV Luzern.

**Geissberger Martha**, 1928, Witwe des Ernst, Hohenrain. PV Luzern.

**Grosjean Verene**, 1927, Witwe des David, Cortébert. PV Biel.

**Hasler Hans**, 1921, Spezialmonteur, Pfäffikon SZ. PV Glarus-Rapperswil.

**Kaufmann Frieda**, 1920, Witwe des Walter, Hochdorf. PV Luzern.

**Leibundgut Fritz**, 1933, Fahrdienstleiter, Zuchwil. PV Olten und Umgebung.

**Lüscher Kurt**, 1935, Lokomotivführer, Brügg BE. PV Biel.

**Messerli Erna**, 1927, Witwe des Franz, Bern. PV Bern.

**Müller Martha**, 1925, Witwe des Max, Zürich. PV Zürich.

**Nagel Rolf**, 1948, Lokomotivführer, Wagenführer, Menziken. VPT AVA.

**Rudin Ruth**, 1931, Witwe des Max, Lausen. PV Basel.

**Salvisberg Ernst**, 1929, Dienstchef, Münchenbuchsee. VPT BLS.

**Schmid Leo**, 1931, Handwerkmeister, Aarau. PV Aargau.

**Schürch Adolf**, 1935, Lokomotivführer, Spiez. VPT BLS.

**Schweiger Marc**, 1960, Spezialist RCP, Wittenheim. PV Basel.

**Soller Katharina**, 1933, Witwe des Paul, Romanshorn. PV Thurgau.

**Spitz Laura**, 1933, Witwe des Josef, Ried-Brig. PV Wallis.

**Stocker Karl**, 1926, Fahrdienstleiter, Baar. PV Luzern.

**Von Wartburg Marie**, 1923, Witwe des Kurt, Malters. PV Luzern.

**Währen Karl**, 1926, Bürochef Betrieb, Naters. PV Wallis.

**Weder Marica**, 1948, Witwe des Ernst, Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.

# Agenda 13/19



## KAPITAL UND IDEOLOGIE

# Den Kapitalismus überwinden

Olivier Pascal-Moussellar,  
«Télérama» Nr. 3635,  
11.9.2019.



**Rigoros und klar untersucht Thomas Piketty in seinem meisterhaften Essay «Kapital und Ideologie» die Mechanismen, die die Ungleichheiten im Lauf der Zeit legitimiert haben. Und er befürwortet eine radikale Umverteilung der Karten.**

Alle Menschen sind in Bezug auf den Reichtum ungleich geboren, und diese Ungleichheit zwischen den Einwohner/innen eines jeden Landes oder zwischen den Völkern aller Länder sämtlicher Kontinente hat zu Armut, Gewalt, Fremdenfeindlichkeit und verschiedentlich auch zu Krieg geführt.

Wenn wir die 1232 überwältigenden, profunden und mitreissenden Seiten des jüngsten Buches «Kapital und Ideologie» von Thomas Piketty zusammenfassen müssten, sollten wir vielleicht von einer Umkehr der Erklärung der Menschen- und Bürgerrechte ausgehen. Aber man könnte

auch von der Schöpfung ausgehen: am Anfang war die Ungleichheit des Besitzes. Von Ordnungsgemeinschaften (Klerus, Adel und Stände) über versklavte Gesellschaften oder die koloniale Welt, Kastengesellschaften in Indien bis zur Klassentrennung in der «Belle Epoque» oder von Roosevelts «New Deal» bis zum chinesischen Modell wurde diese Ungleichheit nach demselben Prinzip aufgebaut: die Rechtfertigung dieser Ungleichheit durch eine «Ideologie». «Jedes unausgewogene Regime basiert im Grunde auf einer Theorie der Gerechtigkeit», schreibt Piketty. Ungleichheiten müssen gerechtfertigt sein und auf einer glaubhaften, logischen Vision der idealen und politischen Organisation beruhen. In allen Gesellschaften geht es darum, eine Reihe von konzeptionellen und praktischen Fragen nach den Grenzen der Gemeinschaft, nach der Organisation der Besitzverhältnisse sowie nach dem Zugang zu Bildung und zur Aufteilung der Steuern zu regeln. «Diese 360-Grad-Analyse, wie es die Reichsten geschafft haben, die Verteilung von Gütern «natürlich» oder sogar «offensichtlich» zu machen,

ist reich an Lehren», so der Autor: «Die eingebrachten Antworten der vergangenen Gesellschaften hatten ihre Schwächen. Sie haben grösstenteils der Zeit nicht standgehalten und wurden durch andere ersetzt. Es wäre falsch sich vorzustellen, dass die Ideologien der Gegenwart, die Verherrlichung der finanziellen Undurchschaubarkeit und das verdiente Vermögen weniger wahnsinnig oder nachhaltiger sind.»

Wir erinnern uns, dass Thomas Piketty in seinem früheren Essay-Band «Das Kapital im 21. Jahrhundert» ein Bild der Unterschiede im Verlauf der Jahrhunderte gestaltet hat. Dieses Mal zögerte er nicht, über sein Fachgebiet, die Ökonomie, hinauszugehen, um den grenzenlosen Einfallsreichtum mächtiger Menschen zu beschreiben, die versuchten, ihre Finanz- und Immobilienposition zu rechtfertigen. Geschichte, Politikwissenschaften, Soziologie, Literatur, all diese Fachbereiche sind in diesem Gemälde sorgfältig und aufsehenerregend vereint, flüssig (trotz des Ausmasses) und unerbittlich in seiner Darstellung. Einige Schlussfolgerungen sind so er-

schütternd, als Mahnmal, Mithilfe von Statistiken, dass die schwindelerregenden Ungleichheiten, die die französische Gesellschaft während der «Belle Epoque» kennzeichneten, trotz der lyrischen (und heuchlerischen) Glaubensbekenntnisse der siegreichen Dritten Republik, die noch stärker waren als das Ancien Régime kurz vor der Revolution... «Seit der Revolution von 1789 liebte es Frankreich, sich der Welt als Land der Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit zu präsentieren», schreibt Piketty. «Das Nachlassarchiv hat uns gezeigt, dass Frankreich im 19. und zu Beginn des 20. Jahrhunderts ungeheuer ungleich war.» Faszinierend sind auch die detaillierten Erläuterungen, wie die französischen und amerikanischen Eliten, als sie endlich die Abschaffung der Sklaverei beschlossen, ihr ganzes Talent in die Berechnung der zu gewährenden Entschädigungszahlungen investierten... an Besitzer, die plötzlich ihrer Gratisarbeiter beraubt wurden, ohne darüber nachzudenken, ob die Sklaven selbst eine Entschädigung erhalten sollten. Es ist nicht die Geschichte, die grausam ist, es sind die Menschen.

Meisterhaft sind die ersten beiden Teile des Buches, über ungleiche Regimes und Sklaven- sowie Kolonialgesellschaften. Sie führen uns in die Grenzgebiete von Indien, China und Japan. Der dritte Teil – über den grossen Wandel im 20. Jahrhundert, der zuerst durch einen Rückfluss der Ungleichheiten gekennzeichnet ist, dann durch ihre Vertiefung aus den 1980er Jahren gekennzeichnet ist – führt uns in ein bekannteres Gebiet, weil es bereits durch Thomas Piketty und andere untersucht worden ist. Aber auf den vierten und letzten Teil, «Die Dimension des politischen Konflikts überdenken», war man eindeutig gespannt auf den Ökonomen. Und das neue «wie weiter» begeistert durch

seine Klarheit und Radikalität: «Auf der Grundlage der in diesem Buch analysierten Erfahrungen bin ich überzeugt, dass es möglich ist, über den Kapitalismus und das Privateigentum hinauszugehen und eine gerechte Gesellschaft auf der Grundlage von partizipativem Sozialismus und Sozialföderalismus aufzubauen», betont Piketty. «Partizipativer Sozialismus», «sozialer Föderalismus»? Ersterer zielt auf eine bessere Machtverteilung in den Unternehmungen ab, insbesondere auf die Umsetzung des «befristeten Eigentums» am Kapital: eine hochprogressive Einkommens- und Vermögenssteuer – bei der Wohlhabendste beispielsweise bis zu 80 Prozent Erbschaftssteuer bezahlen – würde es ermöglichen, die Karten in Echtzeit und zwischen den Generationen umzuverteilen. Was den «sozialen Föderalismus» betrifft, so besteht er darin, den Kampf gegen die Ungleichheit als einen internationalen Kampf zu betrachten, mit dem Ziel einer einheitlichen Steuerreform zwischen mehreren Ländern.

Man könnte über das manchmal übertriebene Vertrauen, das Thomas Piketty in die «Transparenz» zu haben scheint, diskutieren: Diese ist zwar zweifelsohne notwendig, um das wahre Vermögen der Reichsten zu erkennen, doch kommt sie in «Kapital und Ideologie» als Absolutwert daher, ohne dass die Gefahren, die den Beitritt zu diesem neuen Mantra begleiten, wirklich infrage gestellt werden. Es bleibt das immense Verdienst dieses Meisterwerks, dass es das Drama der Ungleichheit mit grossartiger Sorgfalt als das analysiert, was es ist: eine Katastrophe. Im wirtschaftlichen und sozialen Bereich zeigt Thomas Piketty auf, dass es brennt. Und wir können nicht mehr wegschauen.

Thomas Piketty, *Capital et idéologie*, Editions du Seuil, 1232 S., 2019. 25 €. Übersetzungen sollten folgen.



## IM LIMMATBOOT ZUM ZÜRICHHORN

Urs Fankhauser

Auf der einstündigen Rundfahrt ab Landesmuseum erleben die Passagiere «Zürich by night» von der schönsten Seite. Fast lautlos gleitet das Boot die Limmat hoch zum Bürkliplatz am See. Auf der Weiterfahrt zum Zürihorn wird

es plötzlich sehr still im Schiff. Nur das Klicken vieler Handys ist zu hören. Die Sonne geht unter, ihre letzten Strahlen verzaubern den Himmel. Diesen atemberaubenden Moment wollen alle festhalten und mit nach Hause nehmen.

?

## PHOTOMYSTÈRE Was ist das?



**So nimmst du teil:** Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis **Mittwoch, 2. Oktober 2019.**

**Per E-Mail:** [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

**Im Internet:** [www.sev-online.ch/quiz](http://www.sev-online.ch/quiz)

**Per Postkarte:** SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **Büchergutscheine im Wert von 40 Franken.** Wer gewonnen hat und die richtige Lösung publizieren wir in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

**Lösung des Quiz in der Ausgabe 12:**  
b/a/c/c/b.

Die Reka-Checks im Wert von 40 Franken gewonnen hat:

**Janet Meixner, Uitikon Waldegg,  
Mitglied ZPV Zürich-Schaffhausen.**

AUF DEN SPUREN DES ZUKÜNFTIGEN ...

# Kapitän Mathias Gay-Crosier



Mathias Gay-Crosier trägt zwei Hüte: Als künftiger Kapitän, aber auch als Sektionspräsident.

**Yves Sancey / Übersetzung: Peter Moor**

**Als Kind raste er die Skipisten hinab. Heute pflügt er am Steuer der wunderbaren CGN-Schiffe durch die Fluten des Genfersees. Porträt eines Seefahrers mit grossem Herz.**

Aus der Ferne nähert sich, von Thonon-les-Bains kommend, das Motorschiff Ville-de-Geneve. Die Sonne zeigt sich erst zögerlich und färbt zwischen den Schattenrissen der Alpen einzelne Wolken rosa. Der Kapitäns-Anwärter Mathias Gay-Crosier steuert zum Hafen. Aus der Höhe der Kommandobrücke gibt er seiner Besatzung letzte Befehle fürs Anlegen und die Platzierung des Stegs. Es ist 7 Uhr 20, und über 300 Grenzgänger verlassen das Schiff, um in Lausanne und Umgebung zur Arbeit zu gehen. In wenigen Minuten wird es Richtung Thonon weiterfahren. Mathias begrüsst mich herzlich und führt mich ins Ruderhaus hinauf. Nachdem er aus dem Hafen hinausgesteuert hat, widmen wir uns seiner beruflichen und gewerkschaftlichen Laufbahn.

### Von den Bergen ans Meer

Als Kind der Berge verbringt er viel Zeit auf den Skiern; sein Vater ist für mehrere Bergbahnen in Crans-Montana zuständig. Als Sportbessener spielt er Fussball und betreibt Skiakrobatik. Nichts weist auf eine Karriere von Mathias auf den blauen Gewässern des Genfersees hin.

Nach einer unauffälligen Schulzeit beginnt er eine Schreinerlehre, aber es geht nicht gut. Danach arbeitet er einige Jahre als Sportartikelverkäufer in Crans-Montana, danach in Verbier. Zurück von einem Sprachaufenthalt in England, «mit 5 Franken in der Tasche», bleibt Mathias in Genf, wo er eine Stelle als Abteilungsleiter in einem Sportgeschäft findet. Und er findet auch eine neue Begeisterung: das Segelboot. Also heuert er auf einem Schiff an. Daraus werden drei Jahre auf See; er reist viel und lernt als Skipper auf einer Kreuzfahrt in Kroatien seine Frau kennen. Als er auf eine Anzeige für eine Sommerstelle als Matrose bei der «Compagnie générale de navigation» (CGN) stösst, bewirbt er sich. Mit der Idee im Hinterkopf: «Eines Tages Kapitän auf einem Schiff aus der Belle Epoque sein.»

### Vereidigung 2020

Schliesslich brauchte es mehr als 13 Jahre Geduld, um Kapitän zu werden. Der Weg führte vom Matrosen über den Kontrolleur, den Hilfs-Steuermann, Steuermann und den Schiffsführer. Viel Theorie und Praxis. Der Kapitäns-Anwärter wird am 2. April 2020 in einer zeremoniellen

Vereidigung zum «Kapitän II». Er sagt: «Kapitän sein ist eine Leidenschaft. Man muss Lust am Seefahren haben und gerne Verantwortung übernehmen. Die Wochen auf den Belle-Epoque-Schiffen machen den Reiz des Berufs aus. Zudem ist der See nie gleich. Die Arbeit ist sehr vielfältig, und ich schätze den Kontakt mit der Kundschaft.»

Die Sonne ist inzwischen über den Bergen hervorgekommen und bringt den See tausendfach zum Leuchten. Gegen 8 Uhr kann die Besatzung endlich frühstücken. Mathias ist an diesem Morgen um 3 Uhr 30 früh aufgestanden, um 4 Uhr 45 hat sein Dienst begonnen. Zeit also für einen guten Kaffee. Sein Arbeitsplatz ist mitten in diesem traumhaften Dekor, aber er spricht auch von den unregelmässigen Diensten, der Arbeit am Wochenende und der Organisation, die für die Familie nicht immer einfach ist. Im Winter arbeitet er in der Werft der CGN in der Schreinerei. Aber auch dort ist die Arbeit viel strenger und weniger flexibel als früher.

### Im Unternehmen mitwirken

Auch wenn die Gewerkschaft anfänglich nicht seine Berufung war: In einem Unternehmen zu arbeiten, wo 95% des fahrenden Personals beim SEV organisiert sind, ändert sich die Perspektive. Nun ist er nicht einfach Mitglied, sondern er ist Präsident der Sektion VPT-Lac Léman, «aus Interesse und aus dem Bedürfnis, im Unternehmen aktiv mitzuwirken». Die Herausforderungen für die Gewerkschaft sind gross. Das Unternehmen ist im Wachstum, zwei neue Schiffe werden zur Flotte hinzukommen. Die Werft wird umfangreich renoviert. Die Dienstpläne und die Situation der Kassierer machen ihm Sorgen. Der ganz grosse Brocken ist aber die Erneuerung des GAV. Das Sektionspräsidium verlangt viel von ihm: «Die Zeit geht vom Privatleben ab. Auch die verschiedenen Vorstände und Kommissionen brauchen Zeit. Hinzu kommen die Treffen mit der Direktion. Es geht um ganz verschiedene Themen, und das macht die Gewerkschaftsarbeit interessant.»

Er hat aber zum Glück auch noch ein Leben neben der Arbeit und der Gewerkschaft. Eher per Zufall, vor allem weil seine beiden Kinder beim BBC Nyon Basketball spielen, trainiert Mathias dort die U9, also die bis 9-jährigen. «Das bringt mich auf andere Gedanken. Während den 1½ Stunden beim Basketball denke ich an nichts anderes. Da kann ich Dampf ablassen, das tut mir gut.» Als Hobby treibt er nach wie vor viel Sport: «Im Sommer gehe ich gerne wandern und segeln. Im Winter fahre ich Ski.» Auch ausserhalb der Arbeit sind die Berge nie weit weg vom See.

## FLOPS

Micha Dalcol

