

# SEV Nr. 15

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



ASBEST

Klarheit  
für alle,  
die Angst  
haben!

▶ S. 5

Archiv Worzenburg

**EDITO** von Christian Fankhauser

## Grüne Welle. Und was jetzt?

**W**as bedeutet die grüne Welle vom vergangenen Wahlsonntag für die Beschäftigten in der Schweiz? Das wird sich zeigen, sobald das neue Parlament am Werk ist. Lohnschutz und sichere Arbeitsbedingungen werden weiterhin sehr wichtige Anliegen der Angestellten bleiben. Auf politischer Ebene wird vor allem der EU-Rahmenvertrag im Zentrum stehen.

Ein brennendes Thema aus der vorherigen Legislaturperiode ist die Altersvorsorge. Es kann nicht sein, dass immer mehr Pensionierte kaum mehr über die Runden kommen, obwohl sie ihr Leben lang hart gearbeitet haben. Die Reform der Altersvorsorge muss ein würdiges Leben im Alter ermöglichen und solidarisch finanziert sein. Es kommt nicht infrage, dass man als Lösung einfach das Frauenrentenalter erhöht.

Mit dem neuen Parlament kommen viel mehr Frauen in die beiden Räte – wenn auch immer noch zu wenige. Dies dürfte den Diskussionen um die Altersvorsorge einen anderen Dreh geben, trotz der weiterhin bürgerlichen Mehrheit im Nationalrat. Das neue Parlament kann die feministische Mobilisierung vom 14. Juni nicht einfach unter den Tisch kehren. Eine blosser Steigerung des Frauenanteils im Parlament reicht nicht aus, um dem Wahlerfolg der Frauen gerecht zu werden.

Als grösste Gewerkschaft im Bereich des öffentlichen Verkehrs werden wir auch die Entwicklungen im Verkehrsbereich kritisch verfolgen. Die grüne Welle, die uns am Sonntag überrollt hat, bestärkt die Forderungen der Klimaaktivist/innen, die in den letzten Monaten immer wieder auf die Strasse gingen: Nicht zuletzt für das Klima ist es enorm

wichtig, dass der öffentliche Verkehr weiter gefördert wird. Beim Personen- und beim Güterverkehr bleibt noch viel zu tun. Die grüne Welle beeinflusst natürlich auch die Energiepolitik, was sich auf die Beschäftigten in der Schweiz ebenfalls auswirkt. Die Energiewende darf nicht auf dem Rücken der Wenigverdienenden geschehen!

Aufgrund der stark veränderten Sitzverteilung im Nationalrat müssen wir unsere Lobbying-Strategie anpassen, um die Interessen unserer Mitglieder in der Verkehrs-, Sozial- und Wirtschaftspolitik optimal zu vertreten. Mit der Wiederwahl unser Gewerkschaftssekretärin Edith Graf-Litscher und mit SGB-Präsident Pierre-Yves Maillard sind wir bereits sehr gut aufgestellt. Weiterhin werden wir uns aber nicht nur über das Parlament Gehör verschaffen, sondern auch auf der Strasse.

### «Beschluss 25»

Nach dem Schiedsverfahren sucht der SEV weiterhin eine Lösung für alle Lokführer.

2

### SBB und BLS

Beiden Unternehmen fehlt viel Lok- und weiteres Personal. Die Lage ist ernst.

3 und 7

### Digitalisierung

Bis 2030 werden 1 bis 1,2 Mio. Jobs in der Schweiz wegdigitalisiert bzw. verrobotert.

4

## Flexa-Modell angepasst

Seit 2015 können GAV-Unterstellte bei SBB und SBB Cargo dank dem Lebensarbeitszeitmodell Flexa freiwillig auf einem individuellen Konto Zeit ansparen, um sie später für einen bezahlten Urlaub von 4–12 Wochen oder eine Arbeitszeitreduktion von mindestens 3 Monaten zu verwenden. Weil das BAV eine Reduktion der Zeitanparmöglichkeiten verlangt hat, damit Art. 4 AZG («Die tägliche Arbeitszeit beträgt im Jahresdurchschnitt höchstens 7 h») nicht verwässert werde, haben die Sozialpartner per 1. 1.2020 vor allem diese Änderungen ausgehandelt:

- Neu können Ende Kalenderjahr nur noch max. 41 h (bisher 100) aus der Jahresarbeitszeit angespart werden, wobei zwingend 41 h (bisher 25) auf dem Jahresarbeitszeitkonto bleiben müssen.
- Die Kombination der einzelnen Anspar-Elemente darf grundsätzlich den Richtwert von 150 h pro Jahr nicht überschreiten.
- Von den Treueprämien darf nichts mehr angespart werden. Zudem können u. a. übergesetzliche Ferienguthaben im Umfang einer Woche angespart werden.

## Neuer GAV bei TransN

Am 27. September hat nun auch der Verwaltungsrat der Neuenburger Verkehrsbetriebe TransN den weiterentwickelten GAV akzeptiert, den die Generalversammlung der SEV-Sektionen TPCV–TN–TRNrail bereits am 24. April einstimmig genehmigt hatte. Unterzeichnet werden soll der GAV in den nächsten Tagen. Er gilt ab 1. Januar 2020 und bringt einige wichtige Präzisierungen:

- Dienstschiicht: 90 % der Touren dürfen max. 9 Std. dauern.
- Nacharbeit: Wird weniger als 36 Stunden vorher der Wegfall angekündigt, muss die geplante Zeit samt Zulagen trotzdem angerechnet werden.
- Teilzeitverträge müssen Pensum und Umsetzung (z. B. über ganze freie Tage oder kürzere Tage) im Einvernehmen mit den Betroffenen klar regeln.
- Mitarbeitende dürfen nicht zu einem Gespräch über eine Dienstpflichtverletzung zitiert werden, ohne zu wissen, worum es geht – damit sie sich vorbereiten und eine Begleitung organisieren können.
- Verliert jemand in der Freizeit den Führerausweis und kann daher nicht mehr für das Unternehmen fahren, darf sein Arbeitszeitsaldo mehrere Wochen negativ sein, ohne dass der Lohn gekürzt wird. Der Zeitsaldo ist innert zweier Jahre wieder auszugleichen.



Unendliche Baustelle: Nach 6 Jahren Schiedsverfahren zum «Beschluss 25» sucht der SEV weiterhin eine Lösung für alle Triebfahrzeugführenden B 100.

### LOKFÜHRERLÖHNE SBB

# SEV will Gleichbehandlung für alle – aufgrund objektiver Anforderungen

Interviewfragen: Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Die SEV-Sektion BAU Ticino forderte im Juli von der SBB mittels einer Petition mit über 1000 Unterschriften einen angemessenen Lohn für die Triebfahrzeugführenden B100. Die Forderung war nicht neu, denn schon seit der Einführung der «Lokführerkurve» 2011 verlangen die Gewerkschaften die Gleichbehandlung jener Triebfahrzeugführenden, die davon nicht profitieren. Seit 2013 lief ein Schiedsverfahren dazu, das nun mit einer Teillösung beigelegt wird: Rund 300 Triebfahrzeugführenden der Instandhaltung Infrastruktur erhalten seit 1. Oktober 2019 jährlich eine Marktzulage von 3000 Franken, aber viele Berufskolleg/innen bleiben benachteiligt. SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger erklärt, warum der SEV dieses Resultat akzeptierte, obwohl es insgesamt nicht befriedigt.**

**SEV-Zeitung: Wie ist es dazu gekommen, dass die SBB einen Teil ihrer Triebfahrzeugführenden hinsichtlich des Lohns besser behandelt als andere?**

**Barbara Spalinger:** Bei der Aushandlung des Lohnsystems ToCo im Jahr 2011 kam es zur sogenannten Lokführerkurve – also einer Lohnsystematik für Lokpersonal, welche einen schnelleren Aufstieg als den von ToCo vorgesehenen beinhaltete. Bei der Schlussverhandlung meldeten die Vertreter der SEV-Unterverbände RPV und Bau, bei denen auch Lokpersonal organisiert ist, den Anspruch an, ebenfalls in die Lokführerkurve aufgenommen zu werden. Da die Zeit drängte, kam es zum sogenannten Beschluss 25 des GAV-Protokolls: Die Parteien verpflichteten sich, gemeinsame Kriterien für weitere Mitarbeitengruppen zu suchen, aufgrund derer sie der Lokführerkurve zugeordnet würden. Nach der Annahme und Inkraftsetzung des GAV per 1. Juli 2011 trat man dazu in Verhandlungen mit der SBB, die aber offensichtlich keine Lust hatte, sich mit dem SEV auf Kriterien zu einigen, und alle Vorschläge mehrfach zurückwies. Daraufhin rief der SEV im Juni 2013 das Schiedsgericht an, das unter dem Vorsitz von Franz Steinegger tätig wurde. Es folgten mehrere Sitzungen, und schliesslich wurde die SBB verpflichtet, mit dem SEV nach beiderseits akzeptablen Kriterien

zu suchen. SEV-Vizepräsident Manuel Avalone und SBB-Personalchef Markus Jordi trafen sich immer wieder, aber es kam zu keiner Einigung. Deshalb erfolgte 2015 ein Schiedsspruch.

**Was hat das Schiedsgericht 2015 verfügt?**

Es hat die Parteien dazu verpflichtet, in einem partnerschaftlichen Verfahren bis Ende 2015 Kriterien für eine Zuordnung weiterer Triebfahrzeugführer/innen zur Lokführerkurve zu entwickeln. Und es hielt fest, dass dabei die Punkte Produktivitätssteigerungen und Kompensation von Sonderregelungen bedeutend seien. Bereits vorher hatte das Schiedsgericht verschiedene Vorgaben für die Kriterienarbeit gemacht – darunter auch diejenige, dass die Zahl der Personen, die möglicherweise der Lokführerkurve zugeordnet werden könnten, keine «Vielzahl» sein dürfe, da dies sonst die Grundregeln von ToCo verletze. Damit war die Absicht des SEV vom Tisch, alle Personen mit einem B100-Ausweis in die Lokführerkurve zu bringen. Es gelang in der Folge erneut nicht, sich auf gemeinsam anerkannte Kriterien zu einigen. 2017 schlug Franz Steinegger vor, die Frage anlässlich der GAV-Verhandlungen zu bereinigen, was die SBB sehr begrüßte, der SEV aber kategorisch ablehnte.

**Somit war Franz Steinegger erneut gefordert: Was tat er?**

Mit einem langen Schreiben stellte der Präsident des Schiedsgerichts 2018 fest, dass nun das Schiedsgericht den Schiedsspruch von 2015 vollziehen müsse. Die Parteien sollten ca. 100 Mitarbeitende/Stellen nennen, die der Lokführerkurve zugeordnet werden könnten. Sollten sie sich nicht einigen, müsse das Schiedsgericht selber eine Auswahl treffen. In diesem Rahmen hat die SBB ein kleines Entgegenkommen signalisiert, auf welches der SEV einging. Nicht zuletzt, weil davon nicht nur 100 Mitarbeitende profitierten, wie das Schiedsgericht vorschrieb,

sondern rund 300 Triebfahrzeugführende B100 der Instandhaltung von SBB Infrastruktur. Damit konnte das Schiedsverfahren abgeschlossen werden.

**Wie bewertet der SEV dieses Resultat?**

Die erste und wichtigste Feststellung, die wir dazu machen müssen, ist die Folgende: Bei diesem Ergebnis handelt es sich NICHT um ein Verhandlungsergebnis. Es handelt sich um eine minimale Einigung im vorgegebenen Rahmen der



«Das Schiedsgericht schloss aus, aufgrund des Beschlusses 25 eine «Vielzahl» von Personen der Lokführerkurve zuzuordnen. Damit war die Absicht des SEV vom Tisch, alle Personen mit einem B100-Ausweis in die Lokführerkurve zu bringen.»

BARBARA SPALINGER  
Vizepräsidentin SEV

Umsetzung eines Schiedsspruchs. Klar ist auch: Wäre der SEV nicht auf den Vorschlag der SBB eingegangen, so hätte das Schiedsgericht selber 100 Personen bestimmt, welche in die Lokführerkurve gekommen wären respektive eine Marktzulage erhalten hätten.

Möglicherweise wären dann nicht genau dieselben Personen begünstigt worden, die jetzt etwas erhalten haben, aber ganz sicher nicht mehr als diese. Alle anderen wären, wie dies auch jetzt der Fall ist, leer ausgegangen. Immerhin bekommen jetzt statt 100 Personen rund 300 Personen die Marktzulage. Die Logik, die wir ursprünglich eingeklagt hatten, nämlich eine Gleichbehandlung aller

Mitarbeitenden aufgrund objektiver Anforderungen wie z. B. eines BAV-Ausweises, hat das Schiedsgericht bereits 2015 abgelehnt. Somit ging es jetzt nur noch darum, das Schiedsverfahren endlich zu beenden. Und dem SEV ging es auch darum, das Verfahren nicht ohne jedes Resultat zu beenden.

**Das ist für all jene, die gegenüber den Kolleg/innen mit der Lokführerkurve benachteiligt sind, ein schwacher Trost ...**

Mit diesem Resultat sind wir nicht zufrieden. Das passiert nach Gerichtsverfahren öfters mal. Wir werden die oben genannte Logik, die uns in diesem Verfahren verwehrt blieb, im Rahmen der anstehenden Verhandlungen zur Überarbeitung des Lohnsystems ganz sicher wieder einbringen.

BARBARA SPALINGER antwortet

# ToCo-Garantien dauerhaft gesichert

**Bei den letztjährigen Verhandlungen zum GAV SBB / SBB Cargo wurde eine Vereinbarung über die ToCo-Lothgarantien abgeschlossen. War es nicht möglich, diese weiterzuführen?**

Vor zwei Wochen haben Mitarbeitende, die von einer Lothgarantie von 2011 (ToCo) profitieren, von der SBB einen Brief erhalten. Die Vereinbarung aus dem letzten Jahr hat im Mai 2020 erstmals Auswirkungen: Dann erfolgt die erste Hälfte der Kürzung, die zweite Hälfte erfolgt am 1. Januar 2022. Wichtig ist, daran zu erinnern, dass diese Lothgarantien Teil eines Abkommens waren, das an die Laufdauer des GAV geknüpft war und das die SBB nicht weiterführen wollte. Ein Ende des Abkommens hätte sofortige massive Kürzungen für alle bedeutet. Die 2018 vereinbarte Lösung für die 3700 Betroffenen ist nicht mehr an die GAV-Laufdauer geknüpft, sondern gilt darüber hinaus weiter. Damit können diese Garantien bei Verhandlungen nicht mehr als Druckmittel eingesetzt werden, insbesondere wenn es um das neue Lothsystem geht.

Die ToCo-Lothgarantien von 2011 gelten nun ad personam. Garantien unter 5000 Franken werden nicht angetastet. Das gilt für über 3000 Personen. Bei rund 700 Betroffenen gibt es hingegen eine Reduktion in zwei Schrit-

ten. Die Reduktion entspricht höchstens 5 % des Maximallohns des entsprechenden Anforderungsniveaus. Wenn also jemand 6000 Franken Garantie aus ToCo hat und im Anforderungsniveau A ist, könnte er bis 2902 Franken einbüßen; dies sind 5 % des Maximums im Anforderungsniveau, das aktuell bei 58 037 Franken liegt. Tatsächlich wird die ToCo-Garantie jedoch nur um 1000 Franken gekürzt und nicht um 2902, da die Garantie nicht unter die besagten 5000 Franken fallen kann. Die Kürzung erfolgt in zwei Tranchen zu 500 Franken. Achtung: Die im Brief an die Betroffenen erwähnten Beträge sind provisorisch und basieren auf dem Jahreslohn per 1.5.2020.

Die GAV-Konferenz SBB / SBB Cargo genehmigte diese Vereinbarung nach einer heftigen Diskussion, in welcher die Vor- und Nachteile gegeneinander abgewogen worden waren. Wir haben es vor einem Jahr gesagt und sagen es jetzt wieder: Der SEV steht allen Mitgliedern zur Verfügung, die von der Reduktion der ToCo-Garantien betroffen sind. Ganz besonders achtet der SEV darauf, dass die vereinbarten Abmachungen eingehalten werden.

Barbara Spalinger ist Vizepräsidentin SEV und seit September für die SBB zuständig. Maile deine Fragen an [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch)

SBB

## Es braucht mehr Zugpersonal



SEV mit Keystone-SDA

**Der Personalbestand der Zugbegleiter/-innen hat bei der SBB in den vergangenen Jahren trotz einer stetig zunehmenden Zahl von Zugreisenden abgenommen. Der SEV fordert wieder mehr Zugpersonal und die Rückkehr zur Doppelbegleitung.**

Die Zahl der Vollzeitstellen im Sektor Zugbegleitung ist zwischen 2014 und 2018 um 154 (=7%) gesunken. Letztes Jahr belief sich der Stellenetat in diesem Bereich noch auf 1977 Vollzeitstellen. 2014 waren es mit 2131 deutlich mehr gewesen.

Die geringere Zahl an Zugbegleiter/-innen steht einem immer stärker wachsenden Passagierplus gegenüber. Gemäss SBB-Zahlen stieg das Passagieraufkommen in den Jahren 2014 bis 2018 um über 25 Mio. auf 455,85 Mio. Reisende. Zudem gab die SBB mit dem Fahrplanwechsel vom 9. Dezember 2018 das Prinzip der Doppelbesetzung auf allen Fernverkehrszügen auf. Dort kontrollierten bisher zwei Zugbegleiter die Billette und gaben Auskünfte zum Bahnbetrieb.

«Heute kommt z. B. auf der Intercity-2-Strecke zwischen Zürich Hauptbahnhof und Lugano lediglich ein einziger Zugbegleiter auf die 400 Passagiere», erklärt SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini. Sein Kollege Jürg Hurni ergänzt: «Es braucht dringend ein Umdenken und mehr Personal, damit die Züge wieder pünktlich und sicher geführt werden können.»

Karin Blättler, Präsidentin von Pro Bahn Schweiz, schlägt in die selbe Kerbe: «Die letzten

Jahre waren geprägt von Sparprogrammen und damit von Personalabbau an der Front.» Darunter leide das Sicherheitsgefühl der Passagiere, vor allem im Störfall: «Der Zugbegleiter kann die Reisenden informieren und steht als direkte Ansprechperson zur Verfügung.»

Die SBB verweist auf das neue Berufsbild der Zugbegleiter: «Es hat sich nicht zuletzt durch die Digitalisierung stark verändert. Sie sind heute als Kundenbegleiter unterwegs und werden gezielt dort eingesetzt, wo der höchste Kundennutzen erzielt werden kann.» Zum Beispiel auch an Bahnhöfen oder auf den Perrons. Zur Doppelbesetzung will die SBB aber nicht zurückkehren:

«Wir sind überzeugt von unserem neuen flexiblen Einsatzkonzept», sagt ein SBB-Sprecher zur Kritik des SEV. Die frühere Doppelbesetzung sei sehr starr gewesen und habe dem Kundenbedürfnis nicht entsprochen. Unabhängig davon werde der Personalbestand bis Ende 2022 wieder auf rund 2000 Vollzeitstellen wachsen.

Mit diesen Erklärungen ist SEV-Sekretär Hurni nicht einverstanden: «Die Doppelbesetzung hat sehr wohl einem Kundenbedürfnis entsprochen.» Die SBB habe an den Bahnhöfen und auf den Perrons ebenfalls Personal abgebaut. «Nun muss sie dafür die Zugbegleiter einsetzen, die dann auf den Zügen fehlen.»

### Überfüllte Züge am Gotthard: Das Personal hat genug

Immer wieder sorgen überfüllte Züge auf der Gotthardachse für Schlagzeilen in den Medien. Einen Sitzplatz zu finden ist zu gewissen Zeiten schwierig, wenn nicht unmöglich, und das nicht nur an Wochenenden. «Darunter leiden nicht nur die Reisenden, sondern auch die Kundenbegleiter/-innen, welche die schwierigen Situationen, die sich daraus ergeben, irgendwie handhaben müssen», erklärt SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini. Und dies bei sinkendem Personalbestand. Das Personal ist dann oft der Blitzableiter für Reisende, die sich ärgern, weil sie keinen Platz finden, obwohl sie für die Fahrt bezahlt haben. Neben den vielen legitimen Beschwerden der Kundschaft hat die SBB-Leitung auch vom Personal schon unzählige Meldungen über die unerträgliche Situation erhalten.

Die SEV-ZPV-Sektion Ticino diskutierte am 10. Oktober in Luzern mit SBB-Vertretern über die überfüllten Züge und betriebliche Lösungen. Das Personal forderte, dass zusätzliche Züge geplant werden, wenn mit grossem Verkehrsaufkommen zu rechnen ist. Doch schon am folgenden Wochenende waren wieder Züge überfüllt, und die Erklärungen der Medienstelle SBB brachten das Zugpersonal zusätzlich auf die Palme. «Weder das Wetter noch der Ferienanfang in der Deutschschweiz und am allerwenigsten die verpasste Planung von Zusatzzügen sind akzeptable Gründe dafür, dass auf der Nord-Süd-Achse die Züge stets überfüllt sind», sagt Angelo Stroppini. Die SBB muss ein zuverlässiges Verkehrsunternehmen bleiben. Hohe Verkehrsaufkommen sind absolut vorhersehbar. *frg/Fi*



Eine breite Front hat sich gegen längere Arbeitszeiten formiert, darunter auch der Schweizerische Gewerkschaftsbund und mit ihm der SEV. Mobilisiert wird gegen die parlamentarische Initiative des CVP-Ständerats Konrad Graber. «Die Gummibegriffe «Leitende Arbeitnehmerin» und «Fachspezialist» würden dem Missbrauch Tür und Tor öffnen», schreibt der SGB. «Denn möglichst viele Arbeitnehmende sollen unter diese Kategorien fallen, um so vom Arbeitgeber bei Mehrarbeit ganz nach Gusto eingesetzt werden zu können: eben bis zu 67 Stunden pro Woche, Sonntage inklusive!» Die Allianz gegen Stress und Gratisarbeit stellt sich klar dagegen – wenn es sein muss, mit einem Referendum.

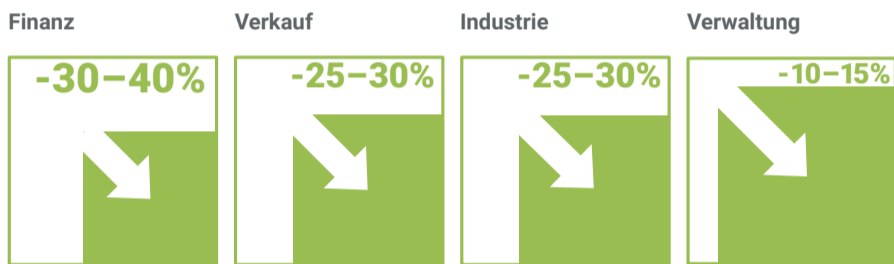
Unterakkordanz ist auch bei rechten Politikern beliebt. So vergeben sie gerne Diplomatenarbeit diskret an private Geschäftsfreunde. Das wurde bekannt im Fall von Bundesrat **Ignacio Cassis**, als er im Juli die Zusammenarbeit mit Tabakmulti **Philip Morris** bei der Weltausstellung 2020 in Dubai annullieren musste. Weniger bekannt ist, dass die Fondation Geneva Science and Diplomacy Anticipator GSDA Genf als Ort für Treffen zu technischen und gesellschaftlichen Entwicklungen in Medizin, Landwirtschaft, künstlicher Intelligenz, Arbeitswelt, Big Data, Gen- und Nanotechnik ... positionieren soll. Das Departement Cassis bezahlt der Stiftung 3 Mio. Franken und wird darin durch zwei Ehemalige des **Nestlé**-Konzerns vertreten, der nicht immer besonderen Respekt für die Beschäftigten und für Wasser als Allgemeingut gezeigt hat: Peter Brabek und Patrick Aebischer.

## DIGITALISIERUNG

# Arbeiten mit und für Roboter

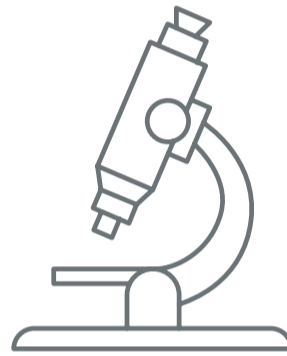
## 1 Million Jobs wegdigitalisiert

In der Schweiz werden, so behauptet der Managementberatungskonzern McKinsey, bis 2030 (also in den nächsten 12 Jahren) zwischen 1 und 1,2 Millionen Arbeitende ihren Job durch Digitalisierung verlieren.



Quelle: McKinsey 2018

Wie viele in neu geschaffenen Berufen und Jobs ihr Brot finden werden, ist ungewiss. Eine stark wachsende Beschäftigung erwarten die Firmenberater in Gesundheitswesen und Wissenschaft.



Syndicom Magazin; Texte Sylvie Fischer und Oliver Fahrni, Bilder: Hélène Tobler

**Die Blechkollegen sind unter uns. In den Fabriken. Sie fahren unsere Postautos. Sie reden für und mit uns. Sie schreiben unsere Artikel. Sie kontrollieren uns und nun sollen sie eine Million Arbeitende ersetzen. Stecker ziehen? Besser: Nutzen wir sie für bessere Arbeit und ein besseres Leben. Digital muss sozial.**

In 16 Jahren übernimmt die Künstliche Intelligenz (KI) das Kommando über die Menschheit. Das behaupten Leute, die an dieser Künstlichen Intelligenz bauen. Oder die davon leben, dies zu behaupten, etwa der MIT-Professor und Firmengründer Ray Kurzweil, der als Technik-Genie gilt.

Dieser Putsch wird, so vermutet er, schlagartig geschehen. Selbstlernende und miteinander kommunizierende Computer und Roboter werden dann angeblich durch eine «Intelligenzexplosion» plötzlich so rasend schlau, dass sie den Menschen nicht mehr benötigen – und der Mensch seinerseits nicht mehr versteht, was die KI da treibt. Immerhin, einen kleinen Trost gibt es: Diese «technische Singularität» hätte eigentlich schon eintreten müssen, sie wurde aber mehrmals abgesagt. Dafür hat die Künstliche Intelligenz jetzt sogar eine eigene Kirche, «Way of the Future», gegründet vom Roboterpionier Anthony Levandowski.

### Sie arbeiten mit uns – und wir für sie

Ob ein Bittgebet an die KI hilft, wenn die Killermaschinen kommen? 1000 Experten aus dem Silicon Valley haben 2015 in einem offenen Brief die Menschheit vor Kampfrobotern gewarnt, die sich selbständig machen könnten, um die Gattung Mensch auszurotten. Irre Vorstellung? Stephen Hawking hatte den Brief unterschrieben, Apple-Mitbegründer Steve Wozniak, weiter der Chef von Tesla, Elon Musk, und etliche Leute wie Demis Hassabis, der «Deep Mind» leitet, das Programm von Google für Künstliche Intelligenz. Das war keine Gang von Technikfeinden. Sie müssten es ja eigentlich wissen.

Ihr Planet der Roboter ist zwar schön gruselig und faszinierend. Doch seit George Orwells Roman «1984» wissen wir, dass negative Utopien dazu dienen, eine Entwicklung, die bereits im Gange ist, dadurch zu verschleiern, dass man sie in die Zukunft wegbefördert. Das

verstellt uns den Blick auf unsere Wirklichkeit.

Roboter sind längst unter uns. Nicht nur nette wie «SpotMini», der Roboterhund, der Türen aufmachen kann, oder die klassischen Produktionsroboter, von denen jedes Jahr fast 400 000 neu zum Einsatz kommen. Wir leben und arbeiten mit Robotern in jeder Form. Mit Sprachmaschinen, Drohnen, Pflegerobotern, Steuerungstools, Social Media Bots etc. Sie arbeiten für und mit uns. Oder, das ist inzwischen häufiger, genau anders rum: Sie arbeiten mit uns (oft ohne unser Wissen) und wir für sie. Denn mit jedem Klick trainieren wir ihre Algorithmen, ihre Künstliche Intelligenz. Wir korrigieren sie ständig und füttern sie mit den Daten, die sie brauchen, um uns zu ersetzen. Wir sind ihre Klickproletarier. Nur wollen wir das oft nicht wahrhaben. Diese KI-Maschinen haben unser Leben in Nullen und Einsen eingeteilt, sie haben uns digitalisiert. Manchmal finden wir das bequem, wenn etwa ein chinesisches Handy in einem französischen Netz nach zwei SMS aus Bern plötzlich schweizerdeutsche Korrekturvorschläge macht. Aber was wissen Huawei und mein Telefonanbieter in Marseille sonst noch über mich?

### «Dieser Job ist wegrationalisierbar»

Intelligente Maschinen entscheiden zunehmend an unserer Stelle. Etwa der Anlageroboter von PostFinance. Er glaubt, mich besser zu kennen als ich mich. Die Roboter kontrollieren uns und es entgeht ihnen wenig, wie die Angestellten in Callcentern am eigenen Leib erfahren. Kein Zögern, keine Verlangsamung des Arbeitseifers, keine emotionale Aufwallung bleibt unbemerkt. Fehler ohnehin nicht. Da geht dann kein Vorgesetzter dazwischen, sondern die KI: sie unterbricht, rügt, weist an. Die Maschine ist der Chef.

Solche Techniken werden in immer mehr Berufsfeldern eingesetzt. Sie erzeugen einen Stress, der in der Arbeitsmedizin für dringenden Handlungsbedarf sorgt. Das eigentliche Ziel dieser Formen von KI besteht darin, so viel Wissen und Know-how aus der menschlichen Tätigkeit und Kommunikation abzusaugen («Hand und Wort»), dass sie den Menschen kontrollieren, vorausberechnen und imitieren können.

Dann soll die Maschine dem Aktio- när melden: Dieser Job ist wegrationalisierbar. Doch der Roboter ist ein Stück Blech oder Silizium, er hat keinen eigenen Willen, keine ausbeuteri-

sche Persönlichkeit. Er ist dafür programmiert. Mit einfachen, ausführenden Programmen. Und – das ist das Besondere an Künstlicher Intelligenz – mit Meta-Befehlen wie: Suche nach Möglichkeiten, den Arbeitsvorgang X effizienter, billiger und menschenfrei zu machen.

Immer sind der Roboter und die Künstliche Intelligenz nur der bewaffnete Arm des Kapitals im Kräfteverhältnis mit der Arbeit. Wetten Aktionäre und ihre Manager mit Milliarden-Innovationsprogrammen auf die Digitalisierung, will es die elementare Logik, dass dies zwei Zielen dient. Erstens wollen sie im Markt mithalten. Und zweitens soll die menschliche Arbeit soweit möglich eliminiert oder zumindest grundlegend neu organisiert werden.

Klar geschieht dies so, als gäbe es nichts Neues unter der Sonne. Es ist zwar beunruhigend, in einem Postauto ohne Chauffeur über Walliser Bergstrassen zu kurven. Doch nein, versichert PostAuto, es geht nicht darum, Streiks abzuwenden, krankheitsbedingte Absenzen zu verringern oder gar Personal abzubauen, wenn der Konzern automatisch fahrende Busse entwickelt. Doch das Projekt wird kräftig vorangetrieben. In Sion lernen die

Fahrzeuge von PostAuto jeden Tag besser, die Schwierigkeiten des führerlosen Betriebs zu bändigen. Der Chauffeur in Graubünden oder im Val d'Anniviers, der sich vorstellt, nur ein Mensch könne einen Bus sicher durch Steinschläge und Kurven am Abgrund bringen, unterschätzt die Möglichkeiten der Künstlichen Intelligenz.

Sein hohes Berufsethos macht ihn zum unwilligen Helfer seiner eigenen Abschaffung, wenn er den Robotern alles beibringt, was ihn lange Jahre im Beruf gelehrt haben. Wie dies etwa die beiden «Begleiter» im «Smart Shuttle» von Sion tun.

Für die begleiteten Lieferroboter der Post in Zürich oder die Paketdrohnen, die nach 3500 Flügen und einigen Zwischenfällen vorerst am Boden bleiben, gilt dasselbe. Niemand denkt, die Post werde irgendwann ihre 138 Millionen Pakete (2018) per Drohne befördern. Es geht dem gelben Konzern darum, Techniken zu testen, Gesetze und Regulierungen auszuloten (und zu lockern) und sich das praktische Logistikkwissen seiner Mitarbeitenden in Form von Künstlicher Intelligenz anzueignen.

Auf diese Weise löschen sich derzeit ganze Berufe in vielen Wirtschaftszweigen aus. Durch die eigene Arbeit wird meine Arbeit abgeschafft. In nur zwölf Jahren, so glauben die Unternehmensberater von McKinsey zu wissen, werden in der Schweiz 1 bis 1,2 Millionen Jobs der Digitalisierung zum Opfer fallen.

### Ist Verweigern eine Lösung?

Doch was tun? Sollen wir uns verweigern? Das ist eine schwierige Option. Besser nutzen wir unsere Organisationsmacht, unsere Verhandlungsmacht und unsere institutionelle Macht, um mit der Digitalisierung bessere Arbeit und ein besseres Leben zu gewinnen. Das beginnt mit dem einfachsten gewerkschaftlichen Prinzip: Ihr wollt, dass wir eure Maschinen trainieren? Das bekommt ihr nur mit Gegenleistung.

Die Produktivität steigt stark an. Bestens. Verkürzen wir die Arbeitszeit. Massiv. So gewinnen wir Lebensqualität und entfalten unsere Kreativität. Ihr sagt, dass unsere Qualifikationen schnell veralten? Nun denn, richten wir das Recht auf finanzierte permanente Aus- und Weiterbildung, Alterslehre etc. ein.

Ihr schafft viele prekäre Plattform- und Klickjobs? Okay, aber prekär geht nicht. Jede Arbeit muss einem universellen Arbeitsvertrag unterstellt sein. Ihr wollt automatisieren? Schön, auch wir finden manche Jobs zum Kotzen. Schafft viele bessere Arbeitsplätze.

Und da wäre noch einiges mehr.

Gelingt es uns, die Digitalisierung für eine bessere Verteilung des Wohlstandes zu nutzen, müssen wir am Ende nicht beim «Mechanischen Türken» anheuern. Diese Plattform von Amazon heisst wirklich so ([www.mturk.com](http://www.mturk.com)) wie der Schach-«Roboter» von 1769, in dem ein leibhaftiger Schachspieler versteckt war. Kein schlechter Name.

Der Amazon-Konzern, der seine Angestellten zu miesen Bedingungen schuftet lässt, bietet hier Auftraggebern die Möglichkeit, Klickproletarier für noch mieseren Lohn zu finden. Es beginnt, so steht es in den Geschäftsbedingungen, mit «0,1 Cent pro Job».

## Was uns alle zu Klickproletariern macht

Blockchains sind gerade der grosse Hype. Sie sollen in der Welt schon wieder alles neu machen. Nicht nur Dinge wie Kryptowährungen. Einer ihrer riesigen Knotenrechner steht in der Mongolei. Eine regelrechte Computerfarm, die so viel Strom verbraucht wie eine Grossstadt. Der Strom kommt aus einem Kohlekraftwerk. So ist das manchmal in der schönen neuen Digitalwelt. Ganz real und dreckig.

Digitalisierung kennen wir schon lange, gerade in den syndicom-Branchen. Roboter waren schon für Da Vinci ein alter Hut. Das Internet wurde gerade 50-jährig. An Künstlicher Intelligenz wird offiziell seit 1965 gearbeitet, tatsächlich schon viel länger. Auf sozialen Netzwerken konnte man schon 1980 flirten. Im Jahr 825 erschien, auf Arabisch, ein Buch über Algorithmen. Es hiess: «Algorismi hat gesagt». Tja.

Der Punkt ist: Heute wird dies alles zusammengefügt. Weltkonzerne wie die «GAFAM» und Tausende von Entwicklungslabors arbeiten unter gigantischem Aufwand daran, selbstlernende Computer mit neuronalen Netzwerkfähigkeiten zu Deep-Learning-Plattformen zusammenzuführen, die mit andern Computern interagieren, um

komplexe Probleme zu lösen, wie etwa die Prozesse der Roboter-Automatisierung.

Und ihre Künstliche Intelligenz auf immer neue Levels zu heben. Mit Menschen kommunizieren sie via Spracherkennung über Chatbots oder Social Bots und via Internet und Soziale Medien.

Damit werden Ziele wie Automatisierung, Roboterisierung, totale Kontrolle (Biometrie, Telematik etc.) und Manipulation menschlichen Verhaltens (etwa im Brain-Project der EU mit Schweizer Unis), künstliche Herstellung von Inhalten in jeder Form und einiges mehr verfolgt.

Die GAFAM bauen sich gerade einen neuen digitalen Kapitalismus, übrigens weitgehend mit fiktivem Kapital, in dem die Masse der Menschen als Crowdworker ohne Vertrag, soziale Sicherheit und ausreichendes Einkommen beschäftigt wird.

Dieser Prozess entfaltet eine ungeheure Wucht. Weil er von einer Handvoll Aktionären entschieden und gemacht wird und nicht von der Technik, können wir auf ihn einwirken.

Voraussetzung aber ist, dass wir unser Bewusstsein für diese neue Ökonomie schärfen. *Oliver Fahrni*

OFFICINE BELLINZONA

# Damoklesschwert Asbest

Françoise Gehring / kt

**Rund 80 Leute kamen am 15. Oktober an den Infoabend zum Asbest in Bellinzona, alle mit der Forderung, dass Verantwortung übernommen wird. Und alle mit einem grossen Hunger nach Klarheit.**

Der öffentliche Anlass wurde organisiert von der Vereinigung «Giù le mani», den Gewerkschaften SEV und Unia sowie der Peko der Officine. Die rege Beteiligung hat gezeigt, dass man sich Klarheit wünscht beim Thema Asbest. Die betroffenen Arbeiter/innen, Pensionierten und Angehörigen forderten Antworten von der SBB und von der Suva, die durch Roberto Dotti, den Leiter der Tessiner Agentur, vertreten war. Er hatte sich in die Höhle des Löwen gewagt, nachdem die Suva durch ihre unglückliche Kommunikation zu den Präventions- und Überwachungsprogrammen in die Kritik geraten war. Wie gross die Verunsicherung ist, zeigten die Fragen der Angestellten und Pensionierten: «Warum wurde ich trotz meiner Arbeit in Produktionsbereichen mit Asbest nie untersucht?» «Warum hat man mich nicht kontaktiert?» Zwei Arbeiter erzählen, wie sie mit Asbest in Kontakt gekommen sind: «Ich zerschneide Wagenwände und die Substanz fiel zu Boden. Doch ich wurde nie medizinisch untersucht.» «Ich arbeite seit sechs Jahren mit diesem Material. Das macht einem Angst.»

## Heimtückische Krankheit

Mit der Angst müssen alle leben, die mit Asbest gearbeitet haben, denn das maligne Mesotheliom, das er auslösen kann, entwickelt sich langsam. Bei Erkrankten überwiegt mal die Hoffnung, mal die Verzweiflung – bis der gnadenlose Todesstoss kommt. Manchmal kommt er sehr schnell wie bei Marco Meroni, der im vergangenen Juni starb und der am Abend von seiner Witwe Donata in Erinnerung gerufen wurde. Die hinterlistige Krankheit hängt wie ein Damoklesschwert über Arbeitern und Pensionierten. Deshalb hat ein französisches Gericht am 5. April entschieden, dass alle (nicht erkrankten) Arbeitnehmenden, die exponiert waren, eine Entschädigung für ihre Angst erhalten sollen. Die hinterlistige Krankheit kann nämlich Jahrzehnte nach dem Kontakt mit Asbest ausbrechen – und die Angst davor lässt sich nie ganz vergessen.

Dies erklärte Claudio Carrer vom Tessiner Unia-Magazin «area», der sich mit der Thematik gut auskennt



Der SEV will Klarheit über die Suva-Präventionsprogramme gegen Asbestkrankheiten, z. B. mit Computer-Tomographie.

und die Prozesse gegen die Verantwortlichen der Eternit-Fabrik im piemontesischen Casale Monferrato verfolgt hat. Er berichtete über die wirtschaftliche Macht zweier mit Asbest in Verbindung stehender Familien: der Schmidheins in der Schweiz und der Emsens/De Cartiers in Belgien. Ihre Firmen betrieben absichtliche und systematische Desinformation über die Schädlichkeit von Asbest. Carrers Ausführungen empörten die Anwesenden. «Es wurden Kommunikationsstrategien und Plattformen entwickelt, um die wissenschaftlichen Beweise zu vertuschen, Wissenschaftler wurden korrumpiert und die Internationale Arbeitsorganisation infiltriert. Das, was ich hier erzähle, sind die Resultate von früheren und aktuellen Strafverfahren in Italien.» Claudio Carrer steht weiterhin in engem Kontakt mit Asbestopfervereinen, vor allem mit Bruno Pesce, einem ehemaligen Gewerkschafter und Koordinator des italienischen Asbest-Komitees. Pesce ist eine wichtige Figur der Gewerkschaften von Casale Monferrato, wo eine Eternit-Fabrik von Stephan Schmidheiny steht und wo über 2000 ehemalige Angestellte an den Folgen von Asbest gestorben sind.

Der Chef von «area» zeigte am Beispiel Eternit auf, «dass es in der

Schweiz sehr schwierig ist, Gerechtigkeit für die Opfer zu erlangen. Es ist praktisch unmöglich, die Verantwortlichen zu definieren.»

## Wichtige Transparenz

Dies bestätigt auch der Anwalt Martin Hablützel vom Verein für Asbestopfer und Angehörige (VAO) Schweiz: «In der Schweiz hinken wir weit hinterher, besonders bei der Entschädigung für psychologische Schäden im Zusammenhang mit Angst. Dieses Konzept kennt man in unserer Rechtsprechung nicht.» Der Zürcher Anwalt zeigte sich beeindruckt vom grossen öffentlichen Interesse an den Asbestfällen in den Officine. «Eine Reaktion wie eure ist wichtig, denn in der Schweiz wird immer wieder versucht, die Asbestproblematik herunterzuspielen. Darum braucht es Klarheit und Transparenz.» Nicht nur seitens der Suva, sondern auch seitens der Arbeitgeber, die verpflichtet sind, für die Sicherheit und Gesundheit ihrer Angestellten zu sorgen.

Das verlangten am Infoabend auch die Personalvertreter. «Schon viele Kollegen haben die Peko auf das Thema angesprochen», sagte Peko-Präsident Ivan Cozzaglio. «Deshalb haben wir die SBB um eine aktualisierte Liste aller Personen gebeten,

die mit Asbest in Berührung gekommen sind.»

## Mea Culpa der Suva

An den Anlass kam auch Roberto Dotti, Leiter der Suva-Stelle im Tessin. «Es war mir wichtig, eure Kritik und Fragen persönlich entgegenzunehmen. Unsere erste Stellungnahme, dass es keine Todesfälle gegeben habe, machte mich wütend. Ich war abwesend und habe es erst später gelesen. Das war ein Fehler, genauso wie die unpersönlichen Briefe, die wir an die Angestellten geschrieben haben. Wir sind uns bewusst, dass man in solchen Schreiben sensibel sein muss. Wir arbeiten daran.» Der erste, der die emotionslosen Briefe voller Zahlen kritisiert hatte, war Gianni Frizzo, der Streikführer von 2008 und selber ein Briefempfänger. In seinem gewohnt klaren Ton hielt er ein kluges, sensibles Plädoyer: «Wir dürfen das Thema Asbest nicht verstummen lassen. Der Sicherheit und dem Gesundheitsschutz der Angestellten muss öffentlich ein hoher Stellenwert eingeräumt werden. Ich verlange, dass alle die volle Verantwortung übernehmen. Nur wer den Mut hat, einen Schritt nach vorne zu machen, kann etwas erreichen. Das wollen wir mit unserer Mobilisierung tun. Die Kom-

munikation der Suva war völlig unsensibel. Das hat uns geärgert, und wir fordern jetzt Antworten. Wir müssen weitere Opfer vermeiden.»

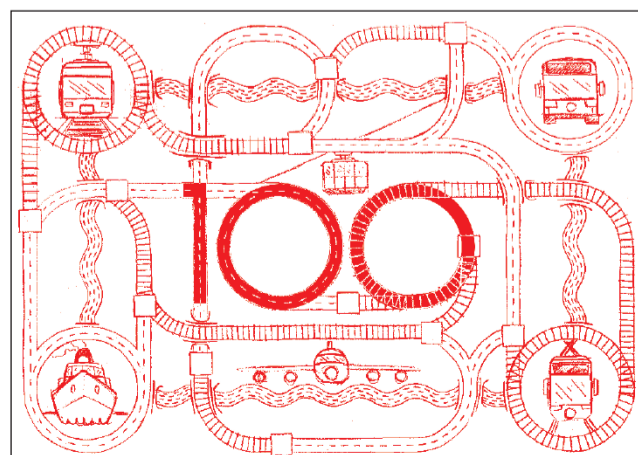
## Treffen mit der Suva

Am Tag vor dem Infoabend traf sich eine Gewerkschaftsdelegation mit der Suva-Leitung in Bellinzona. Die Vertreter/innen der Arbeitnehmenden – Matteo Pronzini und Vincenzo Cicero von der Unia, Pascal Fiscalini und Françoise Gehring vom SEV sowie Gianni Frizzo vom Verein «Giù le mani» – kritisierten bei dem sachlichen Austausch vor allem das Kommunikationsmanagement. Fragen hatten sie auch zur Betreuung von Arbeitnehmenden und zur Kommunikation zwischen SBB und Suva. Obwohl Vertraulichkeit gesetzlich vorgeschrieben ist, ist doch offensichtlich einiges schiefgelaufen. Beim Einbezug der Mitarbeitenden ins Suva-Präventionsprogramm gegen Asbest bleibt aus Sicht der Gewerkschafter/innen weiterhin ein Graubereich zu klären. Warum wird ein Unterschied gemacht zwischen Menschen, die in derselben Abteilung gearbeitet haben? Warum wurden nicht alle Pensionierten und Externen kontaktiert, die mit Asbest in Berührung gekommen sind?

Am Ende des Gesprächs blieben noch viele Fragen offen, doch der Wille zu konstruktiven Gesprächen ist da. Die Gewerkschaften fordern nun dieselbe uneingeschränkte Zusammenarbeit mit der SBB. Sie verlangen vor allem rasch eine aktualisierte Liste aller Angestellten, die möglicherweise mit Asbest in Kontakt gekommen sind. Bisher haben sich bei der Peko und beim Sicherheitsbüro der Officine rund 40 Kollegen gemeldet, die nicht auf der ersten Liste standen. Ferner wurde eine vollständige Liste aller Produkte und Komponenten angefordert, die Asbest enthalten könnten und noch in der Werkstätte verarbeitet werden. Matteo Pronzini befürchtet, dass die Zahl der potenziell Betroffenen «sehr gross» ist. «Nichts darf dem Zufall überlassen werden», betonte Ivan Cozzaglio. «Transparenz und Sicherheit müssen garantiert sein», ergänzte Pascal Fiscalini.

## Die Position der SBB

Die SBB schrieb in einer Medienmitteilung, dass sie in Zusammenarbeit mit der Suva das Asbestproblem erkannt und die nötigen Schutzmassnahmen für ihre Mitarbeitenden getroffen habe. Eine Spezialfirma habe die Officine am 3. September auf Risiken untersucht und keine kritischen Punkte festgestellt. Es gebe im Innern nun regelmässige Messungen.



## Das Jubiläumsfest:

30. November 2019, Bierhübeli Bern

Jetzt anmelden: [www.sev-online.ch/fest](http://www.sev-online.ch/fest)

Anmeldeschluss: 10. November 2019

Neben dem vielseitigen Programm erwarten dich spannende Diskussionsrunden sowie eine Ausstellung zum Thema «Blick in die Zukunft».



ETF

# Tuti und 9 Frauen setzen sich für Bähnlerinnen ein



Neben Giorgio Tuti v.l.n.r.: Marie Poincel (Frankreich), Michaela Nemeckova (Belgien), Plamena Kolev Zhelyazkova (Bulgarien), Maria Cristina Marzola (Italien), Isabell Gwenger (Österreich), Jolanta Skalska (D), Sabine Trier (Belgien), Katarina Mindum (Kroatien), Michelle Rodgers (GB).

Jonas Komposch, Work

**SEV-Chef Giorgio Tuti ist auch oberster Bahngewerkschafter der EU. Mit Kolleginnen zusammen hat er jetzt einen gewielten Gleichstellungsplan ausgeheckt.**

Jetzt geht Giorgio Tuti (55) auf tutti, deshalb ist er nach Brüssel gefahren. Aber nicht alleine. Neun Frauen begleiten den obersten Bähnlergewerkschafter der Schweiz und der EU. Sie alle sind kampferprobte Bahn-Gewerkschafterinnen aus Italien, England, Deutschland, Kroatien, Frankreich, Bulgarien und Österreich. Tuti, der Hahn im Korb? Ja, aber die Gründe für die Frauen-Entourage sind hochpolitisch. Schliesslich sind weibliche Bahnangestellte in ganz Europa eine Seltenheit (siehe Box). Auch bei der SBB: Nur gerade 2,8% ihrer Triebfahrzeugführenden sind Frauen. Das sind keine 100 Lokführerinnen. Nur wenig besser ist die Gesamtzahl der SBB: 17,3% der Belegschaft sind weiblich – Tendenz zwar steigend, aber bloss um magere zwei Promille pro Jahr. Dieses Schnecken-tempo bei der Gleichstellung gibt Tuti schon lange zu denken: «So kann es nicht weitergehen!»

Das findet auch die 700 000 Mitglieder starke Eisenbahnsektion der Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF). Die präsidiert seit zwei Jahren der Schweizer Tuti. Ihm kam daher die Aufgabe zu, eine Verhandlungsdelegation zusammenzustellen. Eines, sagt Tuti, sei «von Anfang an glasklar» gewesen: «Für diese Verhandlungen nehme ich nur Direktbetroffene mit, also ausschliesslich Frauen.» Gesagt, getan: Jetzt wollen die Frauen und der Quotenmann die Männerbastion Bahn auf den Kopf stellen. Mit viel Power: Das Gruppenfoto jedenfalls fährt 1. Klasse.

## Ein deutscher Ausraster

Die Mission von Tutis Delegation: Dem Verband der europäischen Bahnunternehmen (CER) einen bindenden Vertrag abringen. Das wäre ein Durchbruch, denn auf einen solchen Vertrag hat sich CER vor 15 Jahren zum letzten Mal eingelassen. Und mit einem Abkommen würden sich die Eisenbahnkonzerne verpflichten. Etwa zu konkreten Massnahmen zur Frauenförderung, zur Lohngleichheit oder zu Geschlechterquoten. Das sei eigentlich schon lange überfällig, meint Tuti. Die bisherigen Diskussionen mit den Unternehmen hätten aber bloss zu unverbindlichen Empfehlungen und zu einem Haufen statistischem Material geführt. Tuti ist überzeugt: «Das alleine bringt nicht eine Frau mehr in den öV.» An einem dieser runden Tische mit den Konzernen habe es einem deutschen Kol-

legen den Hut gelupft. «Er schlug plötzlich mit der Faust auf den Tisch», erzählt Tuti, «und sagte: «Die deprimierenden Zahlen kennen wir langsam. Jetzt muss es konkret werden!» Das wirkte. Die Bahnunternehmen stimmten der Schaffung einer Taskforce zu und delegierten fünf Chefs und drei Chefinnen in die Verhandlungsdelegation. Ihnen steht nun die Frauendelegation Tuti gegenüber. Und die hat einen Trumpf im Ärmel.

## Akuter Personalmangel

Ein Problem teilen nämlich sämtliche Bahnen Europas: Die Babyboom-Generation geht in Rente, die Digitalisierung ruft und das erhöhte Umweltbewusstsein wird zu mehr Zugverkehr führen. Daher brauchen die Bahnen bald tausendfach neues und gut ausgebildetes Fachpersonal. Zum Beispiel die SBB: Sie müssen in den nächsten 4 bis 6 Jahren rund ein Drittel des Personals ersetzen. Doch Lokführer gibt es nicht einfach so auf dem Arbeitsmarkt. Das musste auch die Deutsche Bahn einsehen. Im vergangenen Jahr wollte sie 19 000 neue Leute rekrutieren – und verfehlte das Ziel bei Weitem. Daher dürfte es langsam auch den Unternehmen dämmern. Tuti sagt: «Jetzt ist unser Moment!» Tatsächlich bleibt den Bahnen kaum eine Wahl. Sie müssen schleunigst attraktiver werden – besonders für Frauen, müssen etwa Teilzeitmodelle anbieten, ein geschlechtergerechtes Klima schaffen und auch weiblichen Angestellten Karrierechancen bieten. Immerhin: Nach einem Beispiel für fortschrittliche Geschlechterpolitik brauchen sich die Bahnchefs nicht lange umzusehen. Eines präsentiert sich ihnen derzeit in Brüssel: Tutis gewerkschaftliche Verhandlungsdelegation. Gewerkschafterin Isabell Gwenger aus Österreich jedenfalls ist optimistisch: «Wir sind motiviert, gut vorbereitet und auf Kurs. Mit Giorgio für mehr Women in Rail!»

## Verhandlungen gestartet

Seit dem 16. Oktober verhandeln die Dachverbände von Arbeitnehmenden (ETF) und Arbeitgebern (CER) der europäischen Bahnen in Brüssel über eine Vereinbarung zur Förderung des Frauenanteils beim Bahnpersonal. Dieser liegt heute europaweit bei 20%, gegenüber 46% im gesamten Arbeitsmarkt. Am weiblichsten sind die Bahnen in der Slowakei, Polen und Bulgarien mit je knapp 30%, am männlichsten in der Türkei mit nur 3,9% Frauen. Die ETF will zudem in einer **Umfrage** unter [www.etf-europe.org/](http://www.etf-europe.org/) von Frauen aller Verkehrsbranchen wissen, welche Verbesserungen sie sich wünschen: Mach mit!

LINK ZUM RECHT

# Wer zahlt den Zahnschaden?



Berufsrechtsschutzteam SEV

Das Berufsrechtsschutzteam SEV erhält Post von Erika. In dem von ihr eingereichten Berufsrechtsschutz-Formular hält sie fest, dass ihr beim Trinken aus der Glasflasche ein Stück eines Schneidezahns abgebrochen sei. Den Unfall habe sie unverzüglich bei der Unfallversicherung gemeldet. Der Entscheid sei allerdings negativ ausgefallen. Nach Ansicht der Unfallversicherung handle es sich nicht um einen Unfall. Erika möchte nun wissen, ob die Unfallversicherung die Kostenübernahme zu Recht verweigert.

Der Unfallversicherer ist nur dann zur Übernahme eines Zahnschadens verpflichtet, wenn er Folge eines Unfallereignisses ist. Der Unfallbegriff ist ein Rechtsbegriff, welcher vom Bundesgesetz definiert wird. Eine Leistungspflicht des Unfallversicherers besteht nur dann, wenn sämtliche Elemente des Unfallbegriffs gegeben sind. Nach dem Gesetzeswortlaut ist ein *«Unfall die plötzliche, nicht beabsichtigte schädigende Einwirkung eines ungewöhnlichen äusseren Faktors auf den menschlichen Körper, die eine Beeinträchtigung der körperlichen, geistigen oder psychischen Gesundheit oder den Tod zur Folge hat.»*

Bei Zahnschäden kommt dem Kriterium der Ungewöhnlichkeit des einwirkenden äusseren Faktors besondere Bedeutung zu. Oft stellt sich dann im Einzelfall die Frage, welche Belastungen als «ungewöhnlich» zu betrachten sind. Denn regelmässig sind Zähne Einwirkungen ausgesetzt, die nicht als ungewöhnlich bezeichnet werden können und die durchaus beabsichtigt sind. Hält ein Zahn derartigen Belastungen nicht stand, liegt kein Unfall im Sinne des Gesetzes vor und die Leistungspflicht des Unfallversicherers entfällt.

Erika meldete der Unfallversicherung, dass beim Trinken aus der Glasflasche ein Teil des Schneidezahns abgebrochen sei. Der

äussere Faktor stellt im vorliegend zu beurteilenden Fall der Trinkvorgang dar. Zu beurteilen gilt es nun, ob dieser Trinkvorgang als ungewöhnlich zu qualifizieren ist. Klar scheint, dass das bloss Ansetzen der Glasflasche an den Mund ein alltäglicher Vorgang ist und nicht als ungewöhnlich bezeichnet werden kann. Wie verhält es sich aber, wenn es dabei zu einem unbeabsichtigten Anschlagen der Glasflasche an den Schneidezahn kommt?

Nach konstanter Rechtsprechung stellt das Anschlagen eines Schneidezahns mit einer Glasflasche beim Trinken nichts Ungewöhnliches dar, dies selbst dann, wenn dies mit einer gewissen Heftigkeit erfolgt. Es handle sich um einen durchaus üblichen und alltäglichen Vorgang. Nach Ansicht der Versicherungsgerichte ist das Anschlagen des Schneidezahns erst dann als ungewöhnlich zu qualifizieren, wenn zum an sich alltäglichen Trinkvorgang eine Programmwidrigkeit (wie etwa Stolpern, Stossen oder Ausrutschen) hinzutritt, welche den üblichen Vorgang beeinträchtigt.

Vor dem Hintergrund dieser Rechtsprechung ist der zu beurteilende Trinkvorgang von Erika, bei welchem sich keine Programmwidrigkeit ereignet hat, als alltäglich bzw. gewöhnlich zu qualifizieren. Dies gilt auch dann, wenn das Anschlagen mit einer gewissen Heftigkeit passierte. Ungewöhnlich war höchstens die Wirkung des Anschlagens. Da sich aber das Merkmal der Ungewöhnlichkeit nur auf den äusseren Faktor selbst, nicht jedoch auf dessen Wirkung auf den menschlichen Körper bezieht, liegt demnach kein Unfall im Sinne des Gesetzes vor und die Leistungspflicht der Unfallversicherung entfällt. Die Unfallversicherung darf also die Kostenübernahme ablehnen.

So viel zur rechtlichen Würdigung des Falles. Ob die vom Gesetz vorgesehene Unterscheidung zwischen gewöhnlichen und ungewöhnlichen äusseren Faktoren gerechtfertigt ist bzw. Sinn macht, kann hier offen bleiben.

GESCHÄFTSPRÜFUNGSKOMMISSION SEV

# GPK-Mitglieder seit dem Kongress 2019



Von links: Bruno Senn (Unterverband TS, bisher); Diana Oertig, GPK-Sekretärin (AS, Neumitglied); Urs Frank, GPK-Präsident (LPV, bisher Ersatzmitglied); René Läubli, GPK-Vizepräsident (PV, bisher Ersatzmitglied) und Richard Schlegel (RPV, Neumitglied). Auf dem Bild fehlen die Ersatzmitglieder Reto Brehm (AS) und Harald Führer (ZPV).

LPV BLS

# Arbeitsbedingungen müssen rasch bessern

LPV BLS / Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

Die Mitgliederversammlung vom 10. Oktober in Thun erteilte dem LPV BLS den Auftrag, zuhänden der Leitung Bahnproduktion einen Forderungskatalog auszuarbeiten. Und sie erwartet von der Leitung Bahnproduktion, dass sie bis Ende Januar einen Massnahmenplan vorlegt, wie sie den Forderungen nachkommen und die ernste Personalsituation verbessern kann.

An der Mitgliederversammlung LPV BLS vom 10. Oktober in Thun nahmen rund 50 Kolleginnen und Kollegen teil. Haupttraktandum war die Information und Diskussion über das Gespräch vom 24. September von LPV-Vertretern mit der Leitung Bahnproduktion zum offenen Brief an Verwaltungsrat und Geschäftsleitung BLS vom Mai. Der Brief war von 475 Lokführer/innen – das heisst rund vier Fünfteln des Lokpersonals – unterzeichnet worden und enthielt folgende zwei Hauptforderungen:

- Verzicht auf eine Verminderung der Linienwechsel je Dienst. Die Dienste sollen abwechslungsreich bleiben. Monotonie und damit einhergehende Sicherheitsrisiken müssen minimiert werden.

- Weiterhin Arbeitsunterbrechungen statt langer Pausen (Pausen möglichst nur während den Hauptmahlzeiten). Denn die Nachteile unregelmässiger Arbeitszeiten werden



Unterbestand beim Lokpersonal: Kriegt die BLS die Kurve?

mit den Vorteilen von Arbeitsunterbrechungen und den daraus resultierenden kürzeren Diensten ausgeglichen. Die Schichten sollen kompakt und damit familienfreundlicher sein. Dabei ist ein Minimum von 60 bis 70 % Arbeitsunterbrechungen erstrebenswert. Dies gibt auch dem Unternehmen mehr Flexibilität bei kurzfristigen Änderungen.

Diese zwei Stossrichtungen wurden von den Versammlungsteilnehmenden in der Diskussion grundsätzlich unterstützt. Angesprochen wurden weitere Probleme wie z. B.:

- Die Personalknappheit ist eine grosse Belastung. Wenn Rasttage nicht bezogen werden können, geht das auf die Dauer an die Substanz

und gefährdet die Gesundheit der Betroffenen.

- Lange Pausen sind neben den regulären Essenszeiten unattraktiv.
- Etliche Wende- und Wegzeiten sind zu kurz geplant und führen zu unnötigem Stress.
- Spätestens nach 2,5 Stunden Lenkzeit muss ein stressloser Toilettengang auf eine saubere Toilette möglich sein.

Generell sollten die Touren so gestaltet sein, dass man sie gerne fährt, fasste ein Kollege zusammen.

## Lösungsvorschläge sollen bis Ende Januar vorliegen

Die Versammlung erteilte dem Vorstand LPV BLS bzw. den Initian-

ten des offenen Briefs das Mandat, zuhänden der Leitung Bahnproduktion einen Forderungskatalog auszuarbeiten. Dieser wird an einem noch zu terminierenden Folgegespräch vorgelegt. Ziel ist, dass die Leitung Bahnproduktion dem LPV BLS bis Ende Januar 2020 Massnahmen zur Erfüllung der Forderungen vorschlägt.

## Prämie für Extratage als Notlösung richtig

An der Versammlung wurde auch die 100-Franken-Prämie für zusätzliche Arbeitstage thematisiert. Grundsätzlich herrschte Einigkeit darüber, dass die BLS eine Entschädigung bezahlen soll, wenn man auf

einen geplanten Rasttag verzichtet oder sonst zusätzlich arbeiten muss. Allerdings fanden mehrere Kollegen, dass die vom Unternehmen einseitig beschlossenen 100 Franken eine zu geringe Entschädigung sind für die sozialen und gesundheitlichen Nachteile, die man mit dem Opfern von Rasttagen in Kauf nimmt, vor allem auf die Dauer. «Wenn sich einer so übernimmt, dankt es ihm niemand», warnte ein Kollege. «Wir verkaufen uns zu billig!» Mehrere Teilnehmende betonten, dass man frei sein müsse zu entscheiden, was einem Freizeit und Gesundheit wert sind und was man persönlich erträgt – sprich: Es darf keine Repressalien geben gegen Mitarbeitende, die das Leisten von Extratagen ablehnen.

«Vor allem aber muss der Unterbestand möglichst rasch wieder ausgeglichen werden, damit wieder normal gearbeitet werden kann», wurde gefordert. Sogar wenn nun hoffentlich endlich mit voller Kraft Lokpersonal rekrutiert wird, nachdem dies offenbar über Jahre «verschlafen» wurde, ist allen klar, dass dies Zeit braucht. «Damit Leute zur BLS kommen, braucht es attraktive Arbeitsbedingungen und Respekt vor unserer Arbeit», wurde unterstrichen.

## Lage ist ernst

Die Stimmung an der Versammlung war aufgeladen. Mehrere Teilnehmende erklärten, dass es «längst zwölf Uhr geschlagen» habe und ihre Geduld am Ende sei. Viele haben genug davon, immer auf die gleichen Missstände hinzuweisen, ohne dass sich etwas bessert. So fühle man sich letztlich nicht ernst genommen und verschaukelt. Dabei sei es das Personal, das den Betrieb mit dem Verzicht auf Rasttage und sonstiger Aufopferung am Laufen hält. «Der Betrieb brähe zusammen, wenn nur Dienst nach Vorschrift geleistet würde», wurde mehrmals gesagt. Es kamen sogar Fälle zur Sprache, die im Bereich der Verletzung des Arbeitszeitgesetzes liegen. «Die Leitung muss den Ernst der Lage endlich begreifen. Vielleicht begreift sie ihn erst, wenn es zu Verspätungen und Zugsausfällen kommt auf Kosten der Kundschaft – was wir nicht wollen. Aber vielleicht braucht es Druck von aussen... Wenn sie es nicht endlich begreifen, dann nehmen wir uns aus der Pflicht raus!»

## UNTERVERBAND RPV

# Präsidentenkonferenz

**Medienstelle RPV** Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger begrüsst am 7. Oktober die Sektionspräsidenten und den Zentralvorstand zur zweitägigen Konferenz in Bönigen. Zu Gast war SEV-Gewerkschaftssekretär Christoph Geissbühler. Er referierte zum Thema «Präsentationskompetenz, Rhetorik, Medien und Auftreten». Das ist die Fähigkeit, Personen und Dinge vor anderen Personen zu präsentieren. Die Bedeutung der nonverbalen Kommunikation wird unterschätzt, gemäss der 55-38-7-Regel erreicht man 55% mit der Körpersprache, 38% mit der Stimmlage und nur 7% mit dem Inhalt eines Vortrags. Unterstützende Medien sind Powerpoint, Flipchart, Tafel, Video, usw.

## Aktuelles aus den Divisionen

Der Zentralpräsident informierte über die aktuellen Themen der Divisionen.

**Konzern:** CEO Andreas Meyer verlässt bis spätestens 2020 die SBB, um sich beruflich neu zu orientieren. Damit der SBB-Badge oder Clip auf dem neuesten technischen Stand bleibt, benötigt dieser ein Update. So wird sichergestellt, dass man weiterhin alle Gebäude betreten kann, in denen man Zutrittsberechtigt ist. Hierfür stehen an verschiedenen Standorten Update-Stationen zur Verfügung.

**Cargo:** Die heutigen Aufgaben der ORS, der Planung RCP der Fabrik, der Einsatzplanung inkl. Einteilung RCP sowie die Einteilung LPC sollen auf Mitte 2020 in der Fläche vereint und in die Teamstandorte migriert werden. Die Prüfungen der Bedienpunkte per September 2019 sind in der Umsetzung, es haben sich einige Änderungen ergeben, u. a. werden 59 Bedienpunkte geschlossen, teilweise konnten stattdessen Ganzzuglösungen oder Ver-

lagerungen der Transporte an andere Bedienpunkte vereinbart werden. Die neue Partnerin von SBB Cargo ist Swiss Combi AG (Details siehe SEV-Zeitung Nr. 12/19, S. 6).

**Personenverkehr:** WEP (Weiterentwicklung Personal) ist in der Umsetzung und es harzt sehr. Mitarbeitende werden mit 80 Franken geködert, an ihren freien Tagen zu arbeiten, damit der Betrieb überhaupt aufrechterhalten werden kann. Die Erschwerniszulage bei den Cleanmitarbeitenden bleibt und wird weiter bezahlt. Zum Beschluss 25 kam per 1. Oktober 2019 ein Abschluss zustande. Die langjährige Geschichte ist mit dem Entschluss, dass die Triebfahrzeugführer B100 in der Infrastruktur Instandhaltung ein Marktausgleich erhalten, erledigt. Peko-Wahlen: In jenen Divisionen, wo sich gleich viele Kandidierende meldeten, wie Sitze zu vergeben waren, wurden die Sitze in stiller Wahl vergeben. Wo sich überzählige Kandidierende gemeldet haben, erfolgen elektronische Kampfwahlen (Details siehe SEV-Zeitung Nr. 12/2019, Seite 5).

## Infos aus dem RPV

Die Rangiertagung 2020 findet am 18. April in Olten statt. Die Präsidenten sprachen sich mehrheitlich

für eine Durchführung im nächsten Jahr aus. In den Sektionen herrscht Unmut über den Unterbestand, der ein Dauerthema ist. Damit werden die Zeitkonten aufgebaut und die Burnout-Gefahr steigt. Umso weniger verstanden wird, dass die Disposition trotzdem Zusatzarbeit annimmt, ohne vorher die Machbarkeit zu prüfen. Am 18. Januar 2020 findet die Cleantagung in Olten statt. Der SEV-Vorstand hat entschieden, dass die Reka-Feriengutscheine aus dem Verkauf des Hotels Brenscino teilweise ins Dienstleistungssortiment und an die Unterverbände gehen. Jedes Mitglied hat Anspruch auf max. zwei Gutscheine pro Jahr. Die SEV-Bustour läuft noch bis Ende November (für Standorte und Daten: sev-online.ch). Melde dich bis 10. November an für das SEV-Jubiläumfest vom 30. November im Bierhübeli in Bern. Die Teilnahme steht allen SEV-Mitgliedern offen (die Platzzahl ist begrenzt).

Am SEV-Kongress unterschrieben die Delegierten ein Transparent mit der Forderung nach einer Gewinnbeteiligung des SBB-Personals. Nun wurde vereinbart, dass das Personal 800 Franken oder zwei Ferientage oder einen Ferientag und 400 Franken erhält. Danke SEV.

## LESER/INNENBRIEF

# Unser Klima



Fritz Schärer,  
Winterthur

Seit Jahrtausenden gibt es Kühe, Schweine und Schafe, die Landwirte sorgen für die Geschöpfe, es gab Nahrung und Wolle, und die Luft war rein. Dann kam die Zeit, als der Mensch das Erdöl entdeckte. Es begannen die Dekaden der Probleme mit unserer Umwelt. Grosses Blabla, CO<sub>2</sub>-Abgaben, Verbot der Ölheizung. Aber über die Hauptsache, die Bequemlichkeiten, die uns das Erdöl beschert, schweigt die Welt. Milliarden von Wärme und Abgas erzeugenden Fahrzeugen auf dem Boden, in der Luft und auf den Meeren sorgen für schlechte, giftige Luft, belasten die Umwelt, beschweren unser Dasein, der Mensch verbleibt in seiner gewohnten Leistungsphase. Es sind die Gedanken eines alten Mannes, auch in Kenntnis der Aussagen von Lukas und Matthäus.

## UNTERVERBAND TS

# Das neue Konzept Zugvorbereitung SBB Cargo

**Medienstelle SEV-TS** Der Zentralvorstand (ZV) traf sich zur zweitägigen Herbstsitzung am 30. September in Hilterfingen. Folgende Schwerpunktthemen wurden behandelt:

## Aus den Regionen

Aus den Regionen erfolgten Rückmeldungen, dass an einigen Standorten nachweislich ein Personalunterbestand besteht oder die Personalressourcen nicht optimal ausgeschöpft werden. Im Geschäftsbereich Fahrzeugunterhalt haben wir nicht umsonst einen Bestand von über 300 Temporärmitarbeitenden. Zugleich herrscht eine angespannte Situation bei den Fahrzeugressourcen. Sollte der FV-Dosto nicht wie vorgesehen auf den Fahrplanwechsel eingesetzt werden, wird die bestehende Fahrzeugflotte weiterhin stark überbeansprucht. Somit wird die Unterhaltsplanung der Flotte nicht einfacher werden. Erfreulicherweise können wir zur Kenntnis nehmen, dass durch die Einführung des neuen Gotthardzugs Giruno am Standort Basel 34 Stellen aufgebaut werden. Aus dem Tessin ist nach der verlorenen Volksabstimmung «Giù le mani dalle Officine» der Frust sehr gross, weil nun der neue Standort

mit einem Stellenverlust für ca. 200 Mitarbeitende Tatsache wird.

## Zugvorbereitung SBB Cargo

Referent Markus Bammatter, Leiter Kompetenz- und Befähigung von SBB Cargo, stellte das neue Konzept der Zugvorbereitung SBB Cargo vor. Gemäss den Schweizerischen Fahrdienstvorschriften muss die technische Zugsuntersuchung an jedem einzelnen Fahrzeug mindestens einmal pro Tag und bei Güterwagen zusätzlich nach Änderung der Beladung durchgeführt werden. Die Wagenübernahme definiert das Vorgehen vor der Rangierfahrt und die technische und betriebliche Zugsuntersuchung fokussiert auf die Betriebssicherheit und Lauffähigkeit des Zuges. In der Vergangenheit haben die jährlichen Audits sowie die Erkenntnisse aus den Betriebskontrollen der Aufsichtsbehörde (BAV) und des Quartalsberichts der Infrastruktur gezeigt, dass SBB Cargo die Zugvorbereitung prozessual und organisatorisch nicht klar abgebildet hat. Im Weiteren haben die Kontrollen gezeigt, dass die Nachweisführung teilweise lückenhaft ist. Unter der Prämisse, dass die Kontrollen dort

durchzuführen sind, wo sie prozessual anfallen, wurde die Überarbeitung des Konzepts Technische Kontrolleur Cargo (TKC) aus dem Jahr 2013 beauftragt.

Die Untersuchungen wurden bisher standortbasiert und neu in Unterscheidung von Rangierbewegung und Zugfahrt durchgeführt. Gemäss den Vorgaben aus den FDV ist vor jeder Rangierbewegung eine Wagenübernahme durch den Rangierleiter vorzunehmen. Vor der Zugfahrt ist eine technische und eine betriebliche Zuguntersuchung gemäss FDV durchzuführen. Dabei konzentriert sich das Konzept der neuen Zugvorbereitung auf die drei Kerntätigkeiten Wagenübernahme, technische Zugsuntersuchung und betriebliche Zugsuntersuchung. Alle drei Kerntätigkeiten fokussieren sich auf das Erkennen von Abweichungen, auf die systematische Nachweisführung der durchgeführten Kontrollen bis hin zur Dokumentation durch ein mobiles Arbeitsmittel.

Das Ausbildungsmodul Zugvorbereitung SBB Cargo fokussiert auf folgende Tätigkeiten: Bremsprobenberechtigung; Gefahrgut SBB Cargo; Wagenübernahme; Betrieblicher Zuguntersucher (ZAG); Prüfer Wagenladung; Technischer Kontrolleur Cargo. Der ZV-TS nimmt mit Genugtuung zur Kenntnis, dass die bereits ausgebildeten Mitarbeitenden mit einer zusätzlichen Prämie entschädigt werden. Sobald die neuen Berufsbilder erarbeitet sind, werden auch die Lohnbänder entsprechend angepasst.

## Peko-Gesamterneuerungswahlen

Im September und Oktober 2019 finden Gesamterneuerungswahlen der Personalkommissionen (Peko) aller Stufen und Divisionen unserer Infrastruktur statt, mit Amtsantritt auf den

1. Januar 2020. Leider müssen wir zur Kenntnis nehmen, dass der Prozess der Gesamterneuerungswahlen sehr unstrukturiert und nicht optimal abgelaufen ist. Vielleicht liegt es auch daran, dass das elektronische Bewerbungstool noch nicht ausgereift ist.

## Gesucht: Vizezentralpräsident TS

Bekanntlich tritt Zentralpräsident Claude Meier per 1. November eine neue Herausforderung als SEV-Gewerkschaftsekretär im Regionalsekretariat St. Gallen an. Aus diesem Grund wählte der ZV Sandro Kälin (Vizezentralpräsident TS) einstimmig als Zentralpräsident SEV-TS a. i. Bedingt durch diese Rochade suchen wir nach möglichen Kandidaten für das Amt als Vizezentralpräsident. Interessierte melden sich bitte beim Zentralausschuss. Wir bedanken uns bei Claude Meier herzlich für seine geleistete Arbeit im Unterverband TS und wünschen ihm viel Freude und Erfolg in seiner neuen Aufgabe. Die gebührende Verabschiedung erfolgt an der Delegiertenversammlung 2020.

## Werbung ist zentral

Der Werbeverantwortliche Sandro Kälin präsentierte dem ZV die Werbebilanz 2019. Insgesamt haben die TS-Regionen 71 Neumitglieder geworben. Somit hat der Unterverband (UV) aktuell einen Bestand von 2229 Mitgliedern. Claude Meier zeigte die demografische Entwicklung des UV auf. In den kommenden zwei Jahren, mit Berücksichtigung der Zukunftsmodelle könnte der UV schlimmstenfalls ca. 300 Mitglieder verlieren. Dies bedeutet, dass in den kommenden zwei Jahren diese altersbedingten Abgänge bei den künftigen Zielen der Mitgliederwerbung berücksichtigt und aufgefangen werden müssen.

## UNTERVERBAND PV

# Zentralsekretär in Kampfwahl gekürt



Zentralsekretär Otto Huser (rechts) und sein Nachfolger Alex Bringolf.

**Otto Huser** Nebst den gewerkschaftlichen Themen waren das neue Geschäftsreglement PV-SEV, die neue Website, das Budget 2020, die Jubiläumsfeier 100 Jahre PV SEV, «Quo vadis PV», die Wahl eines neuen Zentralsekretärs sowie vier Verabschiedungen Schwerpunkte der Zentralvorstandssitzung mit integrierter a. o. Delegiertenversammlung vom 8. und 9. Oktober im «Loewenberg». Zentralpräsident Roland Schwager hatte die Tagung minutiös und perfekt vorbereitet. Alle Delegierten wurden schon sehr früh über die zu handelnden Geschäfte informiert.

Das neue Geschäftsreglement (GR) wurde mit kleinen Anpassungen einstimmig genehmigt. Es tritt am 1. Januar 2020 in Kraft und ersetzt das alte GR aus dem Jahre 2011. Die neue Website konnte termingerecht in Betrieb genommen werden. Albert Brunner, unser bewährter «Mister Homepage» während 17 Jahren, hat bei der Umstel-

lung nochmals tatkräftig mitgeholfen. Er wurde dabei vom Hause SEV unterstützt. Die Delegierten waren einem Präsidentenausflug im Jahr 2020 gütlich gestimmt und bewilligten einen Kredit von 2000 Franken für ein Treffen der geselligen Art. Das Budget wurde nach einigen weiteren Anpassungen einstimmig angenommen. Höhepunkt im zu Ende gehenden Jahr war der Jubiläumsanlass 100-Jahre-PV-SEV auf dem Extraschiff Oberland des Thunersees. Gegen 270 Gäste nahmen am festlichen Anlass teil. In der SEV-Zeitung wurde ausführlich darüber berichtet. Jedes der knapp 13 000 PV-Mitglieder wurde mit einem Schoggitaler und der Broschüre «Wir feiern 100 Jahre PV-SEV 1919–2019» überrascht.

Unter dem Titel «Quo vadis PV» suchten wir in vier Arbeitsgruppen Antworten auf folgende Fragen nach der Zukunft des PV: «Wie könnte sie aussehen und wie müsste sich der PV verändern?», «Wie holen wir die jungen Pensionierten ab und wie binden wir sie ein?», «Erreichen wir damit alle Mitglieder, gerade auch die Jungen?».

Nach acht Jahren Tätigkeit als Zentralsekretär tritt Otto Huser per 31. Dezember 2019 zurück, um jüngeren Kräften Platz zu machen. Der Wahl stellten sich Alex Bringolf (Jahrgang 1958), Neupensionierter, ehemals Mitglied Zentralausschuss AS, und Rolf Deller (Jahrgang 1949), Präsident PV Basel, Mitglied Zentralvorstand PV. Beide Kandidaten stellten sich im Plenum vor. Ebenso konnten die Delegierten

Fragen an die Kandidaten richten. Auf Antrag wurde eine geheime Wahl durchgeführt. Alex Bringolf wurde im ersten Wahlgang mit deutlichem Mehr gewählt und nahm die Wahl sichtlich gerührt an. Er freut sich auf die neue Herausforderung und wird auf den nächstmöglichen Termin zum PV Aargau übertreten. Als Ersatz für Otto Huser, Delegierter bei VASOS wurde Emile Lachat (Präsident PV Jura) einstimmig gewählt. Die langjährigen verdienten Mitglieder sind: Eugen Bammert (4 Jahre GPK PV), Albert Brunner (17 Jahre Betreuung der Website), Frédy Imhof (17 Jahre Simultanübersetzer) sowie Josef Bühler, der von seinem Amt als Präsident der Arbeitsgruppe «Soziale Sicherheit» im Schweizerischen Seniorenrat zurücktritt. Damit endet auch sein 16-jähriges Engagement in verschiedenen Organen des SEV. Ihnen wurde von Roland Schwager mit passenden und ausgewählten Worten ein grosses Dankeschön ausgesprochen. Alle Geehrten durften ein kleines Präsent in Empfang nehmen.

Roland Schwager schloss die Sitzung mit dem Dank an alle. Lebhaftige und aktive Beteiligung zeichneten die interessante Zusammenkunft aus. Egon Minikus wurde für die perfekte Organisation der verdienten Dank ausgesprochen.

Mit diesem Bericht verabschiede ich mich von den Leserinnen und Lesern der Verbandszeitung und sage: Tragt Sorge dem Pensioniertenverband SEV, dem ich treu bleibe. Auf Wiedersehen!



Rolf Deller und die Verabschiedeten Josef Bühler und Frédy Imhof (v.l.).

## SEV JUGEND

# 1000 Meter gewischt

**Anthony Reymond** In der Agenda notiert war, dass der 12. Oktober dem Curling gewidmet sein würde. Das versprach die Entdeckung einer Sportart, welche die Medien weniger thematisieren, obwohl sie technisch und mental anspruchsvoll ist.

Auch körperlich waren die acht Teilnehmenden gefordert, denn in den acht Runden (Ends) eines Matches gilt es bis zu 1000 Meter Bahn zu wischen. Die Vorfreude und guter Humor trugen ebenfalls dazu bei, dass trotz der Kälte in der Eishalle das Eis zwischen den Spieler/innen rasant brach. In einem Aufsehen erregenden Match wurden sie miteinander rasch warm und diskutierten das Resultat bei einem Fondue -

nach der harten Arbeit ein verdienter Hochgenuss. Danach ging es in der Neuenburger Altstadt weiter.

Das war ein denkwürdiger Tag, organisiert von der SEV Jugend. Also - zögere nicht und melde dich sofort an für den nächsten Event.

Weitere Infos unter [sev-young.ch](http://sev-young.ch)



## 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 26.10.2018  
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); Tel. 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), Tel. 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; Tel. 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 7. November 2019.  
Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 31. Oktober 2019, 8 Uhr.  
Inserateschluss: 28. Oktober 2019, 12 Uhr.



## UNTERVERBAND AS, BRANCHE PERSONENVERKEHR

# SEV-Kritik zeigt Wirkung

**Medienstelle Unterverband AS, Branche Personenverkehr** An der Sitzung der Branche Personenverkehr vom 10. Oktober behandelten die Teilnehmenden diverse Themen.

**SEV-Kritik zeigt Wirkung:** Das Bundesamt für Verkehr hat seine Strategie zum öffentlichen Verkehr aus dem Jahr 2014 endlich überarbeitet. Das hat die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV schon lange gefordert. Die hartnäckige Kritik des SEV hat gefruchtet.

**Personaldecke im Traffic Control Center sehr dünn:** Die Personaldecke in den neuen TCC ist aufgrund von Kündigungen sehr dünn. Statt in Zürich und Bern müssen Kolleginnen und Kollegen neu in Olten arbeiten. Das hat zu Kündigungen geführt. Der SEV warnte davor, dass Fachkräfte «davonlaufen» würden. Genau das ist nun geschehen. Nun wird dringend neues Personal gesucht, auch mit ungewohnten Mitteln. Werden neue externe Mitarbeitende durch SBB-Mitarbeitende gewonnen, erhalten diese eine «Gewinnungsprämie» von 2500 CHF.

**SBB bestätigt: «Kundenberatung ist wichtig»:** Im Mai warb ein neues SBB-Plakat für die SBB-App: «Sie müssen nicht bei der SBB arbeiten, um das richtige Billett zu lösen», verkündete App-Botschafterin Yvette Michel. Diese Werbung empfanden viele Kundenberatende als respektlos gegenüber ihrer beruflichen Kompetenz und ihrer Arbeit. Eine SEV-Delegation übergab deshalb

am 24. Juli in Bern dem Leiter Vertrieb Service Vermarktung (VSV) des Personenverkehrs SBB, Alberto Bottini, die Kongressresolution. «Das tut mir leid», sagte Bottini und stellte klar: «Die Kundenberatung ist sehr wichtig. Komplexe Fälle können wir nie mit einer App lösen.»

**Abwertung Berufsbild Kundenberater:** Wie von der AS-Branche P befürchtet, spielen KVÖV-Lernende bei P-VSV-BEV künftig keine Rolle mehr. Die Leitung P-VSV-BEV setzt auf die Detailhandelsausbildung öV. Die Branche P befürchtet, dass dieser Entscheid Auswirkungen auf die Funktionsbewertung haben könnte.

**Kommunikation einmal mehr schiefgelaufen:** Der Verkauf in Lyss geht zur BLS über. Das direkt betroffene Personal der Verkaufsstelle Lyss musste diese Nachricht über die Presse erfahren. Die Branche P vermisst das nötige Einfühlvermögen der Leitung Bedienter Vertrieb und HR für ihr Personal in dieser belastenden Situation.

**Strategiepapier Zukunft Verkauf:** Benoît Gaillard erklärte detailliert das in der SEV-Zeitung Nr. 12/2019 (Seite 2) präsentierte Strategiepapier Zukunft Verkauf. Es ist neu auf Deutsch unter [sev-online.ch/verkauf](http://sev-online.ch/verkauf) zu finden. Die Stossrichtung geht vor allem in Richtung Privatbahnen, aus welcher der Anstoss für das Papier auch kam. Wir werden uns nun Gedanken machen, in welcher Richtung die nächsten Schritte zu machen sind.

## Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr



Starten Sie durch!  
[www.login.org](http://www.login.org)

### Spezialist/in öffentlicher Verkehr EFA

Arbeiten Sie in der Branche öV und möchten Ihre Berufskennnisse anerkennen lassen? Oder suchen Sie nach einer Weiterbildung, um sich auf Fach- und Führungsaufgaben vorzubereiten?

Dann ist die Ausbildung zum/zur Spezialist/in öV mit eidg. Fachausweis genau das Richtige für Sie. Der nächste Lehrgang bei login, dem professionellen Partner für Berufsbildung in der Welt des Verkehrs, startet im September 2020 in Olten.

Alle Informationen zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie unter [www.login.org/spoev](http://www.login.org/spoev)

### PV BIEL

## Warum nicht in die Ajoie?



Die Kapelle St-Imier.

**Robert Drewes** Nach der Abfahrt des TGV-Anschlusszuges nach Delémont-Porrentruy, konnten unsere Wanderleiter Fritz und Emmi Lerch 17 Wanderer/innen im Zug begrüßen. Bevor es mit dem Postauto Richtung Lugnez-Rauracienne weiterging, wurden wir im Bistro des Bahnhof Porrentruy mit Kaffee und Gipfeli überrascht. Bei herrlichem Wetter wanderten wir anschliessend zwei Stunden über Felder und Weiden über St-Imier (Kapelle)-Beurnevésin nach Bonfol. Im Restaurant Grütli gab es am Mittag ein einfaches Tagesmenü. Ein Teil der Teilnehmenden bevorzugte es, ab Bonfol bereits mit dem Zug zurückzufahren. Die grössere Gruppe wanderte nach der Mittagspause weiter durch Wälder und entlang von Weihern bis Vendlincourt. Für die meisten Teilnehmenden war es eine unbekannte Region und die französischen Namen irritierten. Ein herzliches Dankeschön dem Ehepaar Lerch für die perfekte Organisation. Welche Region der Schweiz dürfen wir wohl im nächsten Jahr erkunden?

### PV BERN

## Benedikt Weibel zu Gast

**Andreas Lüthi** Am 10. Oktober konnte Präsident Max Krieg in Bümpliz 70 Personen zur Herbstversammlung begrüßen. Vorgängig wurden die langjährigen Mitglieder bei einem kleinen Apéro mit einer Urkunde geehrt. 33 von 120 eingeladenen Jubilaren nahmen teil, die übrigen erhalten die Urkunde per Post.

Das vorgeschlagene Budget 2020 rechnet sehr pessimistisch mit einem Ausgabenüberschuss von rund 17000 Franken. Wie in den vergangenen Jahren werden die Mittel bei verschiedenen Sektionsanlässen gezielt zugunsten der Mitglieder eingesetzt. Nebst kleineren Änderungen wurde im Geschäftsreglement PV Bern die Möglichkeit verankert, neu auch Partner/innen von Mitgliedern als Lokalmitglieder mit Stimm- und Wahlrecht in Sektionsangelegenheiten aufzunehmen.

PV-Zentralpräsident Roland Schwager bat alle, an den Eidgenössischen Wahlen ihr Wahlrecht unbedingt auszuüben, denn als Gewerkschafter/innen seien wir eine gewisse Macht, wenn alle wählen würden. Damit könnte auch verschiedenen Entwicklungen, wie der Flexibilisierung unserer Renten, entgegen gewirkt werden. Er erwähnte auch die neue öV-Strategie des BAV, die jetzt beim SEV wesentlich besser ankomme. Der Direktor des Bundesamtes für Verkehr sei wahrscheinlich noch nicht so davon überzeugt –

aber die Zukunft werde es weisen. Zum Schluss lobte und dankte er für die 100-Jahr-Feiern des SEV und des Unterverbandes PV.

Zum Schluss beleuchtete Benedikt Weibel in einem fulminanten Vortrag die Entwicklungsgeschichte der Mobilität und der Eisenbahn bis heute. Nach einem goldenen Zeitalter von 1945–1970 mit Schwergewicht auf dem Güterverkehr (ca. zwei Drittel der Gesamteinnahmen der SBB) befänden wir uns heute wieder in einem aussergewöhnlichen Erfolgsschub der Eisenbahnen. Ein weltweit wichtiges Element sei aber 1955 der Entscheid Japans für die Hochgeschwindigkeit im Hinblick auf die Olympiade 1964 gewesen. In der Schweiz sei es das Gesamtverkehrskonzept der Eidgenössischen Räte mit der nachfolgenden Einsicht gewesen, dass sich Hochgeschwindigkeit für die Schweiz nicht eigne. Darüber hinaus seien vorab die Einführungen des 100-Franken-Halbtaxabonnements und des Taktfahrplans mit Fahrplanspinnen Meilensteine gewesen. Heute belege die Entwicklung in China, dass die Zukunft dem Eisenbahnverkehr gehöre. Dort wurde das Schienennetz in den letzten Jahrzehnten von rund 33000 auf heute 131000 km ausgebaut. In der Schweiz müsse das bestehende Netz eine Renaissance mit punktuellen Ausbauten und Ergänzungen erleben. Für die SBB und die Bahnen im Allgemeinen sei es wichtig, über robustes, zuverlässiges und möglichst einheitliches Rollmaterial zu verfügen, das sehr hohe Betriebsbereitschaft und damit hohe Pünktlichkeit gewährleiste. In der kommenden Zeit sei aber auch die Digitalisierung für die Organisation der Betriebsabläufe zu nutzen (jedoch nicht für führerlose Triebfahrzeuge). Von Eisenbahner zu Eisenbahner/innen dankte er für den unermüden vorzüglichen gemeinsamen Einsatz zugunsten des Bahnverkehrs. Vor und nach der anschließenden Fragerunde bedankten sich die Teilnehmenden mit herzlichem Applaus.

### PV BERN

## Wanderung im Wallis



**Andreas Lüthi** Bei herrlichem Wetter konnte Wanderleiter Klaus Gasser am 1. Oktober 13 Personen zur letzten Wanderung im 2019 willkommen heissen. Er hatte dazu den Weg entlang der Grand Bisse de Lens ausgewählt.

Nach einem Kaffeehalt im Bahnhof Sion ging's mit dem Car Richtung Crans-Montana. Auf der Fahrt mit zahlreichen Kurven konnte immer wieder die Aussicht auf die Kantons-hauptstadt und auf die Gegend von Anzère genossen werden. Unmittelbar bei der Haltestelle Icogne Les Vernasses erfolgte dann der Einstieg in die Wanderstrecke. Entlang der Suone führte zuerst ein schattiger und angenehmer Weg Richtung Süden. Je weiter hinaus wir um die Erhebung von Lens kamen,

umso steiler und gefährlicher wurde der Weg. An den heikelsten Stellen konnte man sich an einem in der Wand befestigten Drahtseil halten. Schliesslich war aber dieser Streckenabschnitt überwunden und das Wandern wurde wieder zum Vergnügen. Nach ungefähr zwei Stunden genossen wir alle das Essen und Trinken aus dem Rucksack. Noch waren wir aber nicht am Ziel. Eine weitere Stunde Wanderzeit entlang der ordentlich Wasser führenden Suone stand bevor. Mit einer herrlichen Aussicht auf die Gegend von Sierre erreichten wir schliesslich den Ort Chermignon-d'en Bas, wo wir im Restaurant den Durst stillten.

Vielen Dank dem Organisator für diesen empfehlenswerten Ausflug.

## SEV / Unterverbände

### 6.11. Unterverband ZPV

**ZPV-Regionalversammlung Ost**  
Zentralpräsident Andreas Menet informiert über News und Wichtiges. Ab 10.15 Uhr Workshops (drei können besucht werden): Movendo / Bildungsinstitut Gewerkschaften; Peko / ZPV Zusammenarbeit / Wer macht was?; Office 365 / Apps; Selbstverteidigung – wie kann und darf ich mich wehren?; Karten basteln für spezielle Anlässe. Danach Apéro und Mittagessen. Alle interessierten ZPV-Mitglieder, Azubis und Pensionierten sind eingeladen. Anmeldung mittels Eintrag in die ausgehängte Liste deiner Sektion. Pensionierte bitte anmelden bis 31. Oktober bei [urs.wenger1961@gmx.ch](mailto:urs.wenger1961@gmx.ch), 079 479 12 01.

9.30 Uhr (ab 9 Uhr Kaffee / Gipfeli), Rest. Rössli, Flawil

### 21.11. Unterverband ZPV

**ZPV-Regionalversammlung West**  
Alle interessierten Mitglieder des ZPV, Azubis sowie Pensionierten sind herzlich eingeladen. Für das anschließende Mittagessen schreibt euch bitte in die angeschlagenen Listen in den Personalzimmern ein. Weitere Infos siehe Website.

[zpv-interlaken.ch](http://zpv-interlaken.ch)

10.15 Uhr (ab 9.30 Uhr Kaffee / Gipfeli), ABZ Spiez – Ausbildungszentrum für Schweizer Fleischwirtschaft, Spiez

## Sektionen

### 25.10. ZPV Luzern

**Herbstversammlung** Alle Mitglieder und Interessierten sind herzlich eingeladen. Hier erfahrt ihr aktuelle Neuigkeiten, habt Gelegenheit zum Mitdiskutieren und Mitentscheiden. Als Gast begrüssen wir Yasmin Furrer, Jugend- und Werbevertreterin des ZPV. Der Vorstand freut sich über viele Teilnehmende. Im Anschluss an die Versammlung bietet sich Gelegenheit zum Austausch beim offerierten Apéro.

[zpv-luzern.ch](http://zpv-luzern.ch)

17 Uhr, Rest. Rossmoos, Emmen

### 1.11. LPV Nordostschweiz

**Wildessen** Alle Mitglieder und Pensionierten unserer Sektion sind mit Partner/in zum traditionellen Wildessen eingeladen. Anmeldung mit Angabe des Menüs bitte bis spätestens 29. Oktober an [juermeyer@gmx.ch](mailto:juermeyer@gmx.ch). Ab 18 Uhr, Gasthaus Adler, Schaffhausen

### 2.11. RPV Zürich

**Herbstversammlung** SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni informiert zum Thema « Bahnproduktion Stand SEV seit 1. April 2019 ». Zudem gibt es Infos der Sektion. Ab ca. 18.15 Uhr sind alle Mitglieder zum Nachtessen eingeladen, offeriert aus der Sektionskasse. Anmeldung erforderlich an Giuditta Purtschert, 079 127 21 95 oder [tschudi08@gmail.com](mailto:tschudi08@gmail.com).

15.45 Uhr, Rest. Enjoy, Schlieren

### 9.11. RPV-Sektionen Thurtal, Südostschweiz, Winterthur-Schaffhausen

**Gemeinsame Herbstversammlung**  
Anmeldungen bitte direkt an [lokpower@gmx.ch](mailto:lokpower@gmx.ch).

15 Uhr, Rest. Eggä 12, Wil

### 9.11. RPV Zentralschweiz

**Herbstversammlung** Alle Mitglieder sind eingeladen.

15 Uhr, Rest. Tribtschen, Luzern

### 16.11. AS Ost

**Herbstversammlung** Ablauf Event: 13.15 Uhr, kurze Einführung, danach selbständige Besichtigung von Smilestones, 14.45 Uhr Transfer zum Restaurant Kronenhof in Schaffhausen, 15.30 Uhr Herbstversammlung, 17 Uhr Apéro, 17.30 Uhr Nachtessen. [as-online.ch](http://as-online.ch)

13.10 Uhr, Smilestones – Miniaturwelt (Eingang), Neuhausen

## Sektionen VPT

### 5.11. VPT Forch

**Herbstversammlung** Der Vorstand hofft, dass möglichst viele dienstfreie Kolleg/innen teilnehmen. Mitglieder, die ein Jubiläum zu feiern haben, erhalten eine spezielle Einladung vom Präsidenten. Anmelden bei Alex Hösli.

19 Uhr, Rest. Grütli, Hinteregg

### 8.11. VPT BLS, Gruppe Pensionierte

**Herbstausflug Domodossola mit Partner/innen** Mittagessen «Tutto compreso –5 Gänge» im Ristorante Fontana (5 Minuten vom Bahnhof); 35 Euro, bitte passend bereithalten. ID oder Pass. Bern ab 9.34 Uhr, Domo an 11.12 Uhr. Rückfahrt 16.48 Uhr, Bern an 18.54 Uhr. Hin- und Rückfahrt reservierte Plätze 2. Klasse (Tipp: Rückfahrt auch 14.50 Uhr Postbus via Simplon nach Brig). Durchführung bei jedem Wetter. Anmeldung bis 30. Oktober per A-Post (Talon) oder E-Mail an Oscar Siegenthaler, 033 222 28 58 oder 079 364 92 80, [oscar.siegenthaler@gmx.ch](mailto:oscar.siegenthaler@gmx.ch).

### 12.11. VPT BLT

**Bowling-Plausch** Zeit und Ort werden am Anschlagbrett bekannt gegeben.

### 14.11. VPT RhB, Pensionierte

**Gruppenversammlung** Statutarische Traktanden mit Ehrungen und Wahlen (Ersatz für Georg Demont, neu nur noch fünf Vorstandsmitglieder, restli-

chen Vorstand bestätigen: Hanspeter Trepp, Rolf Dietenheim, Felix Murk, Max Schmitz). Vorstellung des neuen SEV-Gewerkschaftssekretärs Markus Cadosch, der über Neues aus dem SEV informiert.

14 Uhr, Rest. zur alten Brauerei, Thusis

## Pensionierte

### 24.10. PV Uri

**Herbstversammlung 2019** Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Der Präsident hält Rückblick auf die Feierlichkeiten 100 Jahre SEV und SEV-PV, die Sektionsreise 2019 und die Tätigkeiten im PV Uri. 2. Teil: Pro Senectute Uri stellt sich vor. Voranzeige: Am 21. November hält der Ausstellungsbus 100 Jahre SEV in Erstfeld. [sev-pv.ch/de/sektionen/uri](http://sev-pv.ch/de/sektionen/uri)

14 Uhr, Betagtenheim Spannort, Erstfeld

### 5.11. Pensioniertes Zugpersonal Basel

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

14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

### 6.11. PV Luzern

**PV-Jass** Wir treffen uns zum PV-Jass. Anmeldung bitte bis 2. November an René Wolf, 041 320 62 79 oder [rene.wolf@bluewin.ch](mailto:rene.wolf@bluewin.ch).

[sev-pv.ch/de/sektionen/luzern](http://sev-pv.ch/de/sektionen/luzern)

10.30 Uhr, Rest. Kegelsporthalle, Allmend Luzern

### 6.11. PV Zürich

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

[sev-pv.ch/de/sektionen/zuerich](http://sev-pv.ch/de/sektionen/zuerich)

10 Uhr, Rest. Rheinfelder Bierhalle, Zürich

### 7.11. 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, Rest. Bundesbahn, Basel

### 7.11. Pensioniertes Zugpersonal Olten

**Stammtisch** Gemütliches Beisammensein. Auch Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

14 Uhr, Rest. Bahnhof Gleis 13, Olten

### 7.11. PV Wallis

**Herbstversammlung 2019** 10.15 bis 11.30 Uhr: Versammlung, danach

Apéro in der Modelleisenbahnanlage, 12.30 Uhr, Mittagessen (Vorspeise, Hauptgang, Dessert, Wein, Mineral, Kaffee), CHF 35, inkl. Apéro. Es ist unsere letzte Herbstversammlung, der Vorstand rechnet mit reger Teilnahme. Anmeldungen bis 4. November an Walti Schmid, [w.schmid@bluewin.ch](mailto:w.schmid@bluewin.ch), 079 872 38 37. Details siehe Website.

[sev-pv.ch/de/sektionen/wallis-valais](http://sev-pv.ch/de/sektionen/wallis-valais)

10.15 Uhr, Hotel Riverside, Brig

### 14.11. PV Luzern

**Schlusswanderung mit Diaschau**  
Leichte Wanderung von Stans nach Dallenwil. Gemeinsames Mittagessen im Restaurant Schlüssel in Dallenwil. Anschliessend Diaschau. Anmeldung mit Angaben A oder B, wenn Vegi bis 9. November an René Wolf, 041 320 62 79, [rene.wolf@bluewin.ch](mailto:rene.wolf@bluewin.ch).

[sev-pv.ch/de/sektionen/luzern](http://sev-pv.ch/de/sektionen/luzern)

Luzern ab 8.40 Uhr (Wanderer) bzw. 10.51 Uhr (Nichtwanderer)

### 20.11. PV Fribourg

**Herbstversammlung** Statutarische Traktanden, Ehrungen, Fonds BCF und Website. SEV-Präsident Giorgio Tuti berichtet über einige Aktualitäten und die Aufgaben der Gewerkschaft in Bezug auf die Pensionierten. 12.15 Uhr, Mittagessen (Essen, Mineral, Kaffee offeriert aus der Sektionskasse, Wein und andere Getränke sind selber zu bezahlen. Melde dich und deine Begleitung an bis 10. November, 12 Uhr, bei Sekretär Jean-Louis Scherz, [jlischerz@bluewin.ch](mailto:jlischerz@bluewin.ch), 079 252 02 51 (Telefon / SMS).

10.15 Uhr, Auberge de la Gare, Grolley

## Bustour

### 25.10. Landquart

**SEV-Jubiläumsbus in Landquart**  
Rahmenprogramm: Ausstellung 100 Jahre SEV im Jubiläumsbus, Speis und Trank, Musik, Kinderecke, ab 13.30 Uhr Ansprachen der Ehrengäste. Das OK freut sich auf deinen Besuch.

10 bis 16 Uhr, Roter Platz (Bahnhofplatz), Landquart

### 26.10. Chur

**SEV-Jubiläumsbus in Chur** Besucht unseren Ausstellungsbus, wir freuen uns auf euren Besuch und viele spannende Gespräche!

10 bis 16 Uhr, Alexanderplatz, Chur

### 28.10. Rapperswil

**SEV-Jubiläumsbus in Rapperswil**  
Kleine Festwirtschaft mit Grillwürsten und Getränken. Der Anlass ist für alle, auch für die Nichtorganisierten, damit sie einen Einblick in den SEV erhalten. Nimm also auch deine Kolleg/innen mit.

10 bis 19 Uhr, Dienstgebäude (WC public) beim Bahnhof, Rapperswil

## PV LUZERN

# Wanderung entlang der Änziwigger

**René Wolf** 27 Wanderer versammelten sich am 16. Oktober um 8 Uhr im Bahnhof Luzern und fuhrten mit der BLS nach Willisau. Mit dem Postauto ging es weiter nach Hergiswil am Napf. Nach dem Kaffeehalt ging es bei schönstem Herbstwetter der Änziwigger entlang nach Willisau ins Restaurant Sternen, wo bereits 14 Nichtwanderer warteten. Nach dem feinen Mittagessen mit Dessert (Kürbissuppe, Schweinshalsbraten Brunoisejeu, Knöpfli, Gemüse garnitur Willisauer-Ringliparfait) ging es via Hirschkamp zurück zum Bahnhof und wieder zurück nach Luzern. Herzlichen Dank dem Organisator Werner Brunner.

## UNSERE VERSTORBENEN

**Aggeler Alfred Senior;** JG 1927; Frick. PV Aargau.

**Baumgartner Adeline;** JG 1927; Witwe des Hans, Spiez. VPT BLS.

**Bergmaier Walburga;** JG 1928; Witwe des Gustav, Aarwangen. VPT Deutsche Bahn.

**Beutler Rosmarie;** JG 1932; Witwe des Pierre, Bern. PV Bern.

**Blanc Elisabeth;** JG 1933; Witwe des Albert, Lyss. PV Biel.

**Chuard Pierre;** JG 1935; Gleismoniteur, Cousset. PV Fribourg.

**Fäs Hugo;** JG 1940; Sekretär, Aefligen. PV Bern.

**Fauz Fritz;** JG 1930; Kondukteur, Lauterbrunnen. VPT Jungfraubahnen.

**Gerber Daniel;** JG 1958; Fahrdienstangestellter, Thun. VPT STI.

**Gisler-Verkkoojen Alois;** JG 1927; Gruppenchef, Ennetbürgen. PV Luzern.

**Höhener Traugott;** JG 1957; Spezialmonteur, Ennetbaden. PV Aargau.

**Hostettler Hans;** JG 1923; Spezialvisiteur, Bönigen bei Interlaken. VPT BLS.

**Imboden Walter;** JG 1930; Betriebsangestellter, Nebikon. PV Luzern.

**Jutzi Hanspeter;** JG 1942; Betriebsbeamter, Toffen. PV Bern.

**Lang Kurt;** JG 1947; Reiseverkäufer, Kreuzlingen. PV Thurgau.

**Magnin Marie-Rose;** JG 1931; Witwe des Roger, St-Maurice. PV Wallis.

**Nyffeler Katharina;** JG 1927; Witwe des Friedrich, Reinach BL. PV Basel.

**Peter Ernst;** JG 1925; Zugführer, Horgen. VPT BLS.

**Pfenninger Walter;** JG 1948; Sachbearbeiter, Horgen. PV Zürich.

**Piazzini Hedwig;** JG 1933; Witwe des Giulio, Burgdorf. VPT BLS.

**Seiler Hans-Rudolf;** JG 1925; Technischer Beamter, Spiez. VPT BLS.

**Staub Charles;** JG 1926; Angestellter BSG, Nidau. VPT Seeland.

**Stäuble Armin;** JG 1927; Stationsvorstand, Dielsdorf. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Von Büren Hans;** JG 1950; Lokomotivführer, Biel. PV Biel.

**Wilhelmi Friedy;** JG 1915; Witwe des Kurt, St. Gallen. PV Zürich.

# Agenda 15/19

DAS GESCHÄFT MIT GEFÄLSCHTEN PFLANZENSCHUTZMITTELN

# Aussen Glanz, innen Gift



von Angelo Mastrandrea,  
Übersetzung: Jörg Matter

Wenn der Frucht- und Gemüsemarkt in Fondi, Provinz Latium im südlichen Lazio, morgens um 5 Uhr 30 seine Tore öffnet, stehen die TIR-Lastwagen und Camions bereits Schlange, um ihre Waren abzuladen, die sie vom Land hergebracht haben. Ebenso jene, die diese Waren in die Supermärkte halb Europas transportieren sollen. Der Mercato Ortofrutticolo di Fondi (Mof) ist das grösste Verteilzentrum für landwirtschaftliche Produkte in Italien und funktioniert wie eine Warenbörse: Je früher man kommt, desto besser der Preis, den man erzielt. Im Falle von Frühgemüse und -obst kann das der doppelte bis dreifache Preis sein. Zudem müssen Gemüse und Früchte gleich aussehen, auf Hochglanz poliert sein und eine vordefinierte Grösse haben. Ohne Pestizide, Wachstumshilfen und andere – oft verbotene oder gefälschte – Chemikalien kann man da kaum mithalten.

Auf die Geschichte aufmerksam gemacht wurde ich durch B., einen Italiener, der bei einer der 6000 landwirtschaftlichen Betriebe des Agro Pontino (Ebene im Süden der Region Lazio) angestellt ist. Um mich von der Wahrhaftigkeit seiner Anschuldigungen zu überzeugen, lässt er mich bei einer «Behandlung» – so nennen sie

das im Jargon – assistieren und zeigt mir einige Fläschchen. Das erste enthält Afalon, ein Herbizid, dessen Zulassung vom Gesundheitsministerium am 3. Juni 2017 widerrufen wurde. In einem anderen befindet sich Cycocel, ein Wachstumsregulator für Weizen, Roggen, Hafer und Gerste. In der Gebrauchsanweisung dazu steht, das Mittel «bewirkt eine kompaktere Entwicklung der Halme und Triebe und begünstigt die Bildung von Pflanzen, die gegenüber Umwelteinflüssen und Parasiten widerstandsfähiger sind». Das BASF-Produkt wurde in Italien 2012 verboten. Das dritte Fläschchen enthält ein legales Stärkungsmittel für Frucht- und Gemüsesamen. Auf dem letzten Fläschchen steht «Adrop». Das ist ein pulverförmiger Wachstumsregler, der bewirkt, dass die Blüte- und Reifezeiten von Früchten vorverlegt werden, bspw. von Äpfeln, Birnen, Pfirsichen, Erdbeeren, Oliven, Tomaten, Zucchini, Peperoni, Auberginen und Zierpflanzen. Adrop ist bereits seit 2009 verboten. Die Herstellerfirma Gobbi lässt wissen, dass das Produkt seit damals nicht mehr im Handel ist und es sich um eine Fälschung handelt.

«Wir finden hier alles, von in Italien nicht bewilligten bzw. vom Markt genommenen Pestiziden über Fälschungen bis zu natürlichen Mitteln, denen verbotene Substanzen beigelegt wurden», erzählt mir Hauptmann Felice Egidio, der die Sektion Agro

Pontino der Sondereinheit gegen Lebensmittelverfälschung der Carabinieri leitet. Das am weitesten verbreitete Phänomen sei «der illegale Import chemischer Substanzen aus China, wie etwa Forchlorfenuron und Wasserstoff-Cyanamid, die in den Häfen von Neapel und Gioia Tauro unter Bezeichnungen von nicht verbotenen Produkten angeliefert werden». Ersteres ist der Hauptwirkstoff von Sitofex, einem bewilligten Wachstumsregler, der die Fruchtgrösse und -qualität verbessert und uniformiert, vor allem von Kiwis und Tafeltrauben. AlzChem, die deutsche Herstellerin von Sitofex, hat bei der Staatsanwaltschaft der Region Latina Anzeige gegen Fälscher erstattet, die in geheimen Labors der Gegend Sitofex mit dem ungeprüften chinesischen Wirkstoff herstellen. Wie die Ermittler herausfanden, als sie ein geheimes Labor aushoben, wurde die Fälschung für sieben Euro pro Liter verkauft, während das Original elf Euro kostet.

Wasserstoff-Cyanamid ist der Hauptwirkstoff von Dormex, einem Mittel für das Pflanzenwachstum, das aufgrund seiner kanzerogenen Wirkung in ganz Europa seit 2008 verboten ist. Auch in diesem Fall hat AlzChem den Vertrieb von Fälschungen angezeigt. Und schliesslich gibt es noch das illegal importierte Imazalil, ein Fungizid, das vor allem für Zitrusfrüchte verwendet wird und deren Schale schön glänzend macht.

Es ist in Italien nur für Importfrüchte zugelassen, vorausgesetzt, sie sind als «mit Schale nicht essbar» gekennzeichnet.

Das private italienische Politikforschungsinstitut Eurispes hat in einem Bericht zur Agro-Mafia festgehalten, dass das Fälschen von Pestiziden eines der zehn profitabelsten Unternehmen der organisierten Kriminalität ist. 2018 haben die diesbezüglichen Straftaten um 58 % zugenommen und gemäss OECD ist weltweit jedes vierte Pestizid eine Fälschung. «Der Hauptgrund für die Verbreitung ist, dass die gefälschten Pestizide viel weniger kosten als die Originale, und bei grossen Mengen sind die Preise noch einmal tiefer», erklärt Egidio. Ausserdem haben die Fälschungen oft einen grösseren Anteil des Wirkstoffes als das jeweilige Original, was dessen Wirkung vergrössert – auch punkto Umwelt- und Gesundheitsschäden. «Sie liefern die Schmuggelware aus der Gegend von Neapel und Caserta nachts an. Der Chef kauft es schwarz, führt die «Behandlung» durch und verbrennt die Kanister heimlich noch am selben Abend zusammen mit anderem Plastik, falls es etwas Nebel hat, sonst am frühen Morgen», sagt B. Laut Behörden der Provinz Latina wurden 2018 12631 Packungen mit illegalen Produkten beschlagnahmt. In den ersten sechs Monaten 2019 sind es 2095 Packungen. Dabei handle es sich ledig-

lich um die Spitze des Eisberges, das Untergrund-Business ist wesentlich grösser.

Jeden Morgen entnimmt eine Gruppe von Forschern des Mof-Analyselabors Obst- und Gemüseproben und analysiert sie. Wenn die chemischen Rückstände die vorgeschriebenen Limiten überschreiten, wird der Direktion und den Gesundheitsbehörden mitgeteilt, dass die Früchte «nicht konform» sind. Die Ware wird dann aussortiert und auf Kosten der Produzenten zerstört. Nach drei positiven Kontrollen wird dem Produzenten die Verkaufsbewilligung entzogen. Aber über den Markt von Fondi werden jährlich eine Million Tonnen Früchte und Gemüse verschoben. Unmöglich, das alles zu kontrollieren. Oft wird auch ein Gemisch von zugelassenen Stoffen versprüht, von denen keiner den jeweiligen Grenzwert überschreitet. Auf diese Weise werden keine Normen missachtet und das Obst und Gemüse wird legal vergiftet.

Pünktlich um die Mittagszeit fahren die TIR-Lastwagen los, die schon seit Tagesanbruch Schlange stehen. Sie haben die am weitesten entfernten Ziele wie Frankreich, Deutschland und die Schweiz, aber auch Sardinien. Danach kommen jene Richtung Norditalien und am Nachmittag die direkten Lieferungen nach Rom. Das Ziel ist immer das gleiche: Die Ware muss am folgenden Morgen in den Regalen der Supermärkte liegen.



## VIELE WEGE

Omar Cartulano

Viele Wege führen zum Ziel, und keiner davon ist besser als die anderen. Immer wieder führen uns widersprüchliche Anweisungen in die Irre, wir finden uns in dunklen Gassen und ungemütlichen Winkeln wieder. Im

Nebel ist ein Lachen manchmal die beste Lösung. Omar Cartulano ist ein Tessiner Fotograf mit einer Leidenschaft für Reisen, Geschichte und Sozialanthropologie. [www.ocartu.ch](http://www.ocartu.ch) – Instagram: ocartu

?

## QUIZ

## Weisst du Bescheid?

- 1. Wann werden die Feierlichkeiten zum 100. Geburtstag des SEV mit einem grossen bunten Abend beendet?**
  - a. Am 30. November
  - b. Am 10. November
  - c. Am 23. November
- 2. Wie viele Arbeitsplätze werden gemäss McKinsey in der Schweiz durch die Digitalisierung bis 2030 verschwinden?**
  - a. 500 000 bis 600 000
  - b. 700 000 bis 800 000
  - c. 1 bis 1,2 Millionen
- 3. Wie viele Unterschriften hat die SEV-Sektion BAU Ticino für einen angemessenen Lohn für die Triebfahrzeugführenden B100 gesammelt?**
  - a. Über 500
  - b. Über 800
  - c. Über 1000
- 4. Seit wann arbeitet unser Kollege Vincent Hennin bei den Jurabahnen CJ?**
  - a. Seit 1991
  - b. Seit 1981
  - c. Seit 1980
- 5. Wie viele Personen nahmen an der Infoveranstaltung zum Asbest in den Officine Bellinzona teil?**
  - a. 60
  - b. 70
  - c. Rund 80

So nimmst du teil: Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis **Mittwoch, 30. 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 14:**  
b/a/c/a.

Die Reka-Checks im Wert von 40 Franken gewonnen hat:  
**Pascal Piccand, Bulle,**  
**Mitglied VPT tpf.**

## AUF DEN SPUREN VON ... VINCENT HENNIN

# Zugverkehrsleiter, Gewerkschafter, Politiker



Vincent Hennin setzt sich für die Angestellten und die Arbeitsbedingungen bei den CJ ein.

**Vivian Bologna / Übersetzung: kt**  
[vivian.bologna@sev-online.ch](mailto:vivian.bologna@sev-online.ch)

**Vincent Hennin ist ein ruhiger Typ, doch die Ausschreibung der Buslinien im Jura hat ihn an die Front katapultiert. Er setzt sich gewerkschaftlich und politisch gegen Dumping ein und bietet «seinem Minister» die Stirn.**

Am Tag unseres Besuchs am Bahnhof Saignelégier der Chemins de fer du Jura (CJ) herrschen schon fast winterliche Temperaturen und der Regen hat selbst die mutigsten Touristen, welche die CJ dringend bräuchte, vertrieben. Vincent Hennin kommt sofort zur Sache: «Die Busausschreibung im Jura dauert noch bis am 28. November. Wenn die CJ oder Postauto die Linien verlieren, müssen 180 Chauffeure um ihren Job fürchten. Selbst wenn sie von einem neuen Betreiber der Linien übernommen würden, behielten sie ihre aktuellen Arbeitsbedingungen nur noch für ein Jahr. Nach Ablauf dieser Frist kann das Unternehmen neue Verträge aufsetzen und die Löhne um bis zu 30% senken. Der Jura hat sich für Sozial- und Lohndumping entschieden (siehe SEV-Zeitung Nr. 14 vom 10. Oktober). Die Bewerber offerieren zu möglichst tiefem Preis, da die Angebote zu 45% anhand des Preises bewertet werden. Der Bus ist in voller Fahrt und wir wissen noch nicht, gegen welche Mauer er krachen wird», sinniert Vincent Hennin.

Bei diesem Thema stellt sich Hennin gegen den jurassischen Verkehrsminister David Eray, obwohl dieser in seiner eigenen Partei ist, der christlich-sozialen PCSI. Dabei war es David Eray, der Hennin vor ein paar Jahren dazu motiviert hat, bei den kantonalen Wahlen zu kandidieren. «Zuerst wollte ich mich nicht engagieren. Doch ich habe meine Meinung geändert und bin nun seit vier Jahren im Parlament. Damals habe ich David Eray klargemacht, dass meine gewerkschaftlichen Werte den Vorrang haben, selbst wenn es dadurch zu Konflikten in der Partei kommt. Meine Kollegen und mein Unternehmen haben oberste Priorität. Ich wusste, dass meine gewerkschaftlichen und linken Werte in der PCSI nicht allen gefallen, aber ich habe die Gewerkschaft im Blut.» Trotz seiner ruhigen Natur macht ihn das Klischee von den Gewerkschaften, die immer nur jammern und Nein sagen, rasend. «Ich bin ein Freund der Sozialpartnerschaft. Ich verteidige die Interessen meiner Kollegen in Verhandlungen und Diskussionen.»

Vincent ist nicht zufällig bei der Bahn gelandet. «Mein Grossvater hat auch bei den CJ gearbeitet und sogar mein Urgrossvater ist Eisenbahner gewesen. Am Wochenende durfte

ich meinen Grossvater oft im Führerstand oder in die Werkstätte begleiten. Die Atmosphäre in Werkstatt und Führerstand hat mich begeistert. Am Anfang schwankte ich noch zwischen Post und Bahn. Ich bestand beide Eintrittstests und bin dann mit 16 Jahren zur SBB gegangen. Der Umzug in die Broye-Region war für mich eine furchtbare Entwurzelung, da ich in meinem Dorf Fontenais in der Ajoie in vielen Vereinen aktiv war. Schliesslich brach ich meine Lehre ab, bewarb mich bei den CJ und konnte dort die Lehre als Betriebsbeamter – heute Zugverkehrsleiter – machen. 2021 werde ich mein 40-jähriges Jubiläum feiern.»

Am Anfang seiner Karriere bei den CJ ist er auch dem SEV beigetreten. «Damals war das normal, mein Urgrossvater hätte nichts anderes von mir erwartet!» Aktiv engagiert er sich im VPT Jura aber erst seit 10 Jahren. «Ich wollte mich politisch und gewerkschaftlich nicht zu stark exponieren, solange meine zwei Töchter noch klein waren. Einerseits aus Zeitgründen, aber auch, weil ich nicht wollte, dass sie dafür bezahlen müssen.» Dass er heute da ist, wo er ist, verdankt er auch seiner Frau, die ihn immer unterstützt hat.

Seine Arbeiterwerte hat Vincent Hennin von seiner Eisenbahnerfamilie, aber auch von seinem Vater, der in der Uhrenindustrie arbeitete. «Er war Werkstattchef und damit zwischen Hammer und Amboss. Wir haben zu Hause oft darüber geredet.» In den Vorstand des VPT Jura trat Vincent Hennin ein, um die Interessen der Zugverkehrsleiter zu vertreten. «Jammern hilft nichts. Wenn man etwas erreichen will, muss man sich engagieren. Unsere Berufe verändern sich, und wir müssen unsere Interessen verteidigen. Die Schliessung des Bahnhofs Le Noirmont war für uns ein Schock. Die Betriebszentrale in Saignelégier, wo ich momentan arbeite, soll in Tramelan zentralisiert werden. Unter welchen Bedingungen? Bei solchen Themen müssen wir aufmerksam sein.» Er hat aber auch immer ein offenes Ohr für Mitarbeitende anderer Berufe. «Das Zugpersonal oder die Gleisbauer kommen zu mir, wenn es zum Beispiel Probleme bei der Arbeitszeit gibt. Sie wollen wissen, welche Rechte sie haben oder wie die Verhandlungen gelaufen sind. Die Kollegen wissen, dass sie mich fragen oder ihre Anliegen bei mir deponieren können. Wenn ich keine Antwort habe, mache ich mich schlau. Darin sehe ich meine Aufgabe.»

Für Vincent ist die Mitgliedschaft in der Gewerkschaft essenziell. «Der Druck auf die Arbeitsbedingungen und die Löhne wird weiter steigen.»

## PERSONAL FOR FUTURE

Tiemo Wydler

