

# SEV Nr. 17

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



## KAUFKRAFT

# 13. AHV-Rente, FVP – es geht ums Gleiche

Edito von Giorgio Tuti, Präsident SEV

▶ S. 5, 6

**S**eit je kämpft die Gewerkschaftsbewegung entschieden für die Verbesserung der Kaufkraft der arbeitenden Bevölkerung und der Rentnerinnen und Rentner.

Deshalb hat der Gewerkschaftsbund nun beschlossen, eine Volksinitiative für eine 13. AHV-Rente zu lancieren. Ziel ist, dem absehbaren weiteren Rückgang der Renten der beruflichen Vorsorge entgegenzuwirken. Was die Finanzierung der 13. AHV-Rente betrifft, schlägt der SGB vor, insbesondere auf die Gewinne der Schweizerischen Nationalbank zurückzugreifen, die 170 Milliarden Franken an Reserven angehäuft hat.

Die 13. AHV-Rente ist eine von zehn Massnahmen zur Stärkung der Kaufkraft, die der SGB vergangene Woche präsentiert hat. Zu den weiteren Massnahmen gehören das Bremsen des ständigen Anstiegs der

Krankenkassenprämien und die Unterstützung der Volksinitiative, welche die Belastung der Haushalte durch die Krankenkassenprämien auf 10 % des verfügbaren Einkommens beschränken will.

Weiter fordert der SGB eine substantielle Erhöhung der Löhne, insbesondere der Frauenlöhne, die im Schnitt immer noch rund 20 % tiefer sind als die Männerlöhne. Erhöhen will der SGB auch die Familienzulagen vor allem in jenen Kantonen, die hier Nachholbedarf haben, während andere schon mit gutem Beispiel vorausgegangen sind.

Weiter will der SGB, dass alle Arbeitnehmenden den 13. Monatslohn erhalten – also auch die 10 %, die heute noch darauf verzichten müssen, da ein gesetzliches Obligatorium fehlt.

Für die Kaufkraft sind auch die Fahrvergünstigungen des Personals (FVP) wichtig. Am letzten Wochen-

ende hat die Sonntagspresse publik gemacht, dass das Bundesamt für Verkehr die FVP für einen Teil des Personals des öffentlichen Verkehrs und für die Pensionierten senken oder ganz streichen will.

Unsere Mitglieder reagierten sofort, und das mit gutem Grund. Die FVP sind weder ein Geschenk noch ein Privileg, sondern ein integraler Lohnbestandteil und für die Pensionierten eine wohlverworbene Recht. Heute, wo Umweltprobleme dringender sind als je zuvor, liegt dieser BAV-Vorschlag völlig quer in der Landschaft. Die FVP sind in einer Vereinbarung zwischen dem Verband öffentlicher Verkehr und den Gewerkschaften geregelt. Der VöV scheint sich vom BAV nicht unter Druck setzen zu lassen, und das ist gut so. Und der SEV und seine Mitglieder werden sicher keine weitere FVP-Verschlechterung akzeptieren, das ist klar.

## SBB in der Krise

SEV fordert Reorganisationsstopp, mehr Personal und mehr Gehör fürs Personal.

2 und 3

## SBB Cargo

Bringt der Einstieg privater Strassentransporteure den erhofften Schub?

4

## Nachtzüge

Für neue Verbindungen ist die Unterstützung der Politik unverzichtbar.

6

## Forderungen zum Kundenbegleitungsdepot Erstfeld

Dass das Kundenbegleitungsdepot Erstfeld geschlossen werden soll, ohne Alternativen zu prüfen, ist für die Mitarbeitenden unverständlich. Sie wandten sich deshalb an den SEV und zeigten ihm viele Arbeiten auf, die weiter ab Erstfeld ausgeführt werden könnten. Somit wäre ein gemeinsamer Leistungspool von SBB und SOB, wie er beim Lokpersonal problemlos funktioniert, auch beim Zugpersonal möglich. Der SEV fordert deshalb die SBB auf, mit der SOB über einen Leistungspool zu verhandeln. Und er unterstützt weitere Personalforderungen. So soll, wer innerhalb der SBB an einen andern Standort wechseln muss, diesen Ort wählen, die aktuelle Funktion behalten und mit dem ÖV zur Arbeit fahren können. Und der Abbau im Depot Erstfeld hat über natürliche Fluktuation zu erfolgen.

## LPV BLS hat Forderungen eingereicht

Die Mitgliederversammlung vom 10. Oktober in Thun erteilte dem LPV BLS den Auftrag, zuhanden der Leitung Bahnproduktion einen Forderungskatalog auszuarbeiten (siehe SEV-Zeitung 15/2019). Die Leitung Bahnproduktion hat die Forderungen Anfang letzter Woche erhalten mit der Aufforderung, bis Ende Januar 2020 konkrete Massnahmen zu ihrer Erfüllung vorzuschlagen. Bei diesen Forderungen geht es vor allem darum, die Belastungen des Lokpersonals der BLS wieder auf ein erträgliches Mass zu bringen.

## Europa mit dem Zug

Welches ist die einfachste und schnellste Zugverbindung nach Lissabon? Was muss ich bei der Reise im Zug beachten? Und wo buche ich mein internationales Zugticket am bequemsten? Antworten rund ums Reisen mit dem Zug in Europa liefert eine neue Onlineplattform des VCS. Die Webseite zeigt zum Beispiel auf einer Karte die bestehenden Nachtzugverbindungen sowie die einfachsten Reiserouten für Ziele in ganz Europa – insbesondere auch für komplexere Destinationen wie Dublin, Mallorca oder Kiew. Zahlreiche Reiseberichte liefern Inspiration für Kurztrips oder die nächsten längeren Ferien in Europa für Umweltbewusste. Zur Webseite: [www.europamitdemzug.ch](http://www.europamitdemzug.ch)

## LOKPERSONALMANGEL

# «Aus weniger mehr machen» ist gefährlich

Yves Sancey / Übersetzung: Karin Taglang  
yves.sancey@sev-online.ch

**Züge werden durch Busse ersetzt, andere fallen einfach aus, manche haben Verspätung und Lokführer/innen leisten Überstunden bis zum Umfallen: Der Lokpersonalmangel schadet den Reisenden und der Gesundheit der Mitarbeitenden. Ursache der Misere ist nebst groben Fehlern bei der Personalplanung hauptsächlich der Sparwahn auf allen Ebenen.**

Für die Reisenden sind die Unannehmlichkeiten längst Alltag geworden: Verspätungen, defekte Türen, geschlossene Toiletten, überfüllte Wagen, Ersatzbusse, Zugsausfälle... Für das Zugpersonal, das fast allein als Blitzableiter für den Kundenfrust herhalten muss, ist das sehr belastend. Das Lokpersonal, das laufend Überstunden machen und an geplanten freien Tagen für eine Sonderzulage von 80 Franken (SBB) bzw. 100 Franken (BLS) einspringen muss, steht erst recht unter Druck, der auch der Gesundheit und der Sicherheit schadet. Eine Besserung der Situation ist nicht in Sicht.

### Dramatische Fehlplanung

Bis 2024 werden bei der SBB rund tausend Lokführer/innen in Pension gehen. Diese gilt es zu ersetzen. Dumm nur, «dass Lokführer nicht einfach aus dem 3D-Drucker hüpfen», wie SEV-Gewerkschaftssekretär René Zürcher es sagt. Ihre Ausbildung dauert 14 bis 16 Monate. Die SBB wirbt zurzeit mit Fahrsimulatoren in den Bahnhöfen und will mit einer Kampagne über 40-jährige Quereinsteiger sowie Frauen für den Beruf gewinnen. Das ist gut, kommt aber spät. Laut SBB werden 240 Lokführer/innen 2020 in Ausbildung sein, und 195 im Jahr darauf. Ab 2022 seien pro Jahr 140 Auszubildende vorgesehen, wobei die Zahl je nach Verkehrsentwicklung noch angepasst werde. In der Zwischenzeit bleibt die Situation für das Lokpersonal angespannt, da es «noch einige Monate stark gefordert» sein wird, so die SBB. Im Durchschnitt fehlen bei der SBB bereits heute 65 Lokführer/innen pro Tag, bei der BLS sind es drei bis fünf. In den Medien wird vor allem die Situation bei der SBB thematisiert, doch bei der BLS sieht es nicht besser aus.

Auch bei der RhB kennt man das Problem, «doch es ist nicht so schlimm wie bei der SBB», sagt Markus Cadosch, SEV-Gewerkschaftssekretär in Chur. «Es können zwar alle Züge fahren, doch das Lokpersonal muss seit Jahren Überstunden leisten. Man hat die Nachfrage unterschätzt. Die Kantone wollen mehr Leistungen, erhöhen ihr Budget jedoch nicht, und die Unternehmen wollen sparen», ärgert er sich. Vom Lokpersonalmangel scheinbar verschont



LPV-Zentralpräsident Hans-Ruedi Schürch (rechts) fordert höhere Löhne.

geblieben sind bisher die Appenzeller Bahnen und die Südostbahn: Gemäss Sprechern der beiden Unternehmen haben sie genügend Personal.

### Was sind die Gründe?

Lokführer/in ist schon lange kein Traumberuf mehr. «Tiefe Löhne, unregelmässige Arbeitszeiten, die das soziale und das Familienleben stören, wenig Entwicklungsmöglichkeiten: Was einst ein Bubentraum war, ist für Neueinsteiger nicht mehr attraktiv», erklärt Hans-Ruedi Schürch, Zentralpräsident des Unterverbands des Lokomotivpersonals (LPV). Und SBB-Chef Andreas Meyer spricht immer wieder von führerlosen Zügen. «Solche Aussagen verschrecken potenzielle Kandidaten.»

Auch Lokführerin Hanny Weissmüller ist unzufrieden: «Momentan ist es üblich, dass man 24 Stunden vorher noch nicht weiss, welche Tour man fahren wird. Da ist es praktisch unmöglich, das Privatleben zu planen. Die fehleranfällige Planungssoftware Sopre und der Personalmangel machen die Planung nicht leichter. Bei Zwischenfällen wie zum Beispiel einem Personennunfall blockiert das System sofort. Es fehlt wirklich überall an Personal.» Auch Schürch ist kein Fan von Sopre: «Das Programm hat keinen Gesamtüberblick und ist unfähig, verfügbares Personal zu finden.»

An einer Pressekonferenz am 28. Oktober gab Andreas Meyer zu, dass «grobe Planungsfehler» den aktuellen Lokpersonalmangel mitverursacht hätten. Frédéric Revaz, ein Sprecher der SBB, sagte, dass die Rekrutierung neuer Lokführer/innen in den letzten Jahren «zu defensiv geplant worden» sei. «Wegen zahlreichen Baustellen und der erhöhten Zahl an Zusatztagenzeitung» zeigte am 3. November auf, dass die SBB in den letzten Jahren ständig zu wenig Auszubildende geplant hatte. Diesen Fehler hat

man intern bereits 2014 erkannt und ihn doch Jahr für Jahr wiederholt. Somit ist es kein Fehler mehr, sondern ein bewusster politischer Entscheid.

### Gefährlicher Sparwahn

«Die Sparmassnahmen (...), besonders in der Administration, aber auch auf den Zügen sowie in den Betriebszentralen, haben Priorität», sagte Andreas Meyer am 22. September 2016 bei der Präsentation des Programms Railfit 20/30, das den Abbau von 1400 Stellen vorsah. «Die Kundschaft soll davon nichts merken, ausser im Portemonnaie», so Meyer weiter. Bei der Präsentation der Strategie 2020 im Februar 2017 wiederholte er: «Wir müssen mit weniger Ressourcen mehr leisten.» Dieses Vorhaben ist gescheitert. Durch die ständigen Reorganisationsen (siehe Seite 3) wurden Stellen abgebaut, doch dabei ging wichtiges Know-how unwiderruflich verloren. Die desaströsen Auswirkungen von Meyers Strategie «mehr mit weniger» machen sich langsam aber sicher bemerkbar. Überall sind Lücken zu stopfen und die fehlenden Reserven werden deutlich sichtbar.

Nachdem die SBB ihre groben Planungsfehler zugegeben hat, ist man sich bewusst geworden, welchen Schaden man angerichtet hat: «Was ich brauche, sind zwei Dinge: Rollmaterial und Personal», sagte kürzlich Toni Häne, Leiter von SBB Personenverkehr. Beides ist rar geworden, weil am falschen Ort gespart wurde.

### Gibt es Lösungen?

Ein Moratorium für Reorganisationsen, mehr Personal und ein offenes Ohr der Leitung fordert die GAV-Konferenz des SEV (Seite 3). Hans-Ruedi Schürchs Hauptanliegen sind: «Es braucht höhere Löhne! Und die Arbeitszeiten müssen attraktiver gestaltet werden und dürfen nicht dauernd kurzfristig geändert werden. So kann man die Lebensqualität erhöhen und wieder mehr Lokpersonal gewinnen.» Hanny Weissmüller ergänzt: «Das bestehende Personal muss wertgeschätzt werden. Wir wollen wieder stolz sein können auf unseren Beruf. Und anstatt Fehler nur gegen aussen zuzugeben, muss sich die Leitung auch gegen innen entschuldigen. Auf die Leute zukommen, ihnen ein offenes Ohr schenken. Die Arbeit muss für alle attraktiv sein. Das geht nur mit besseren Löhnen, um die unregelmässigen Arbeitszeiten zu würdigen.» Markus Cadosch unterstreicht: «Es braucht bessere Arbeitszeitmodelle, besonders im Teilzeitbereich, um mehr Freizeit zu ermöglichen. Oder einen Wechsel zwischen Führerstand und Büro. Vor allem aber muss man vorausschauend planen, auch weil die Jungen heute nicht mehr ein Leben lang im selben Beruf bleiben.» Die Angestellten und die Gewerkschaft bekommen die Probleme tagtäglich zu spüren und können sich von der Situation ein genaues Bild machen. Die SBB-Leitung sollte ihre Ideen ernst nehmen.



Lokführerin Hanny Weissmüller: «Das bestehende Personal muss wertgeschätzt werden.»

AROLDO CAMBI antwortet

## 2. Säule: zu tiefer Zins

**Der Bundesrat hat entschieden, den Mindestzins in der obligatorischen beruflichen Vorsorge nicht unter den heute geltenden Zins von einem Prozent zu senken – wie es die Versicherungen und Arbeitgeber forderten. Dies bewertet der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) zwar als positiv, aber es reiche nicht. Warum?**

Der Mindestzinssatz ist von hoher Wichtigkeit für die Arbeitnehmenden, da die Pensionskassen ihren Versicherungen in der Regel nur den vorgeschriebenen Mindestzinssatz gutschreiben. Je tiefer der Satz, desto weniger wachsen die Guthaben der aktiven Versicherten.

Die meisten Pensionskassen haben heute einen Deckungsgrad von deutlich über 100 Prozent und befinden sich damit in einer guten Lage. Man kann behaupten, dass bei einem Deckungsgrad von über 100 Prozent eigentlich alles über diesen 100 Prozent den Versicherten gehört.

Zu dieser komfortablen Situation der Pensionskassen kommt jetzt noch ein extrem gutes Börsenjahr: Stand heute rechnet man mit Renditen von 7 bis 8 Prozent – und zwar unabhängig von der

Anlagestrategie, zumal alle wesentlichen Anlagekategorien Wertsteigerungen erfahren haben.

Das Altersguthaben der aktiven Versicherten wird aufgrund des tiefen Zinsniveaus bereits seit rund zehn Jahren sehr tief verzinst. In der gleichen Periode haben wir aber weltweit satte Kapitalgewinne bei den Aktien verzeichnet. Diese Tatsache wird in Bezug auf die Verzinsung der Altersguthaben der Aktiven nahezu ignoriert.

Daher wäre es angebracht, gerade in einem Jahr wie diesem mit rekordhohen Renditen, beim Zins über das Minimum zu gehen: Für das Jahr 2020 hätte man auch das Potenzial für Zinsen von 1.25 Prozent und mehr gehabt. Denn mit der aktuellen tiefen Mindestverzinsung bleibt der Zinseszins-Effekt für die Altersguthaben der aktiven Versicherten aus und die Leistungsfähigkeit der 2. Säule wird infrage gestellt. Das in der Bundesverfassung festgelegte Leistungsziel der Altersvorsorge rückt so in weite Ferne.

Willst auch du Aroldo Cambi oder einem anderen Mitglied der SEV-Geschäftsleitung eine Frage stellen? Schreib an [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch).



Die bernische Regierung hatte im Frühling vorgeschlagen, dass Läden samstags bis 18 Uhr offen sein dürfen (heute bis 17 Uhr) und im Advent an zwei zusätzlichen Sonntagen. Doch die Vernehmlassung fiel zwiespältig aus. Daher verzichtet die Regierung nun auf die Gesetzesänderung und überlässt den Entscheid dem Grossen Rat, der in der Wintersession darüber beraten wird. Gespräche der Unia mit Mitarbeitenden der Branche zeigten, dass diese klar dagegen sind.



Obwohl das Prinzip eines Vaterschaftsurlaubs im August in einer Umfrage von 85 % der Befragten gutgeheissen wurde, hat vor zehn Tagen ein bürgerliches Komitee **gegen den zweiwöchigen Vaterschaftsurlaub**, wie vom Parlament beschlossen, das Referendum ergriffen. Sie kritisieren, dies seien «Ferien für wenige bezahlt von allen». Die Kritik kommt vor allem von Deutschschweizer SVP-lern mit Christoph Blocher, Jungfreisinnigen und ehemaligen CVP-Parlamentariern.



### GAV-KONFERENZ SBB / SBB CARGO

# Die SBB muss zum Kerngeschäft zurückkehren!

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

**Am 7. November fand die GAV-Konferenz SBB/SBB Cargo in Bern statt. Sie verlangt ein Moratorium für die betriebsstörenden Reorganisationen, mehr Personal und ein echtes Zuhören der Geschäftsleitung. Zudem hat sie den Rahmen für die künftigen Verhandlungen zum Lohnsystem geschaffen und das Management von Cargo scharf kritisiert.**

Vor der Abstimmung über die Resolution haben SEV-Präsident Giorgio Tuti und die für die SBB-Dossiers zuständige Vizepräsidentin Barbara Spalinger einen genauen Blick auf die Funktionsweise des Unternehmens geworfen. «Man sieht gut, dass die Situation bei der SBB seit August und dem tragischen Tod unseres Kundenbegleiter-Kollegen völlig anders ist. Vor dieser Tragödie, als wir wegen der Verschlechterungen der Leistungen, als Folge des Personalmangels und der ständigen Reorganisationen, die Alarmglocken schlugen, hat man uns

geantwortet: «Das ist auf den Anstieg des Verkehrs zurückzuführen. Ihr müsst uns verstehen.» Aber Verständnis ist nun nicht mehr angebracht. Es ist nicht akzeptabel, dass man bei der Arbeit sein Leben verliert.» Giorgio Tuti betonte die beispielhafte Solidarität, welche die Kolleg/innen am 9. August zum Gedenken an Bruno R. gezeigt haben.

Während die SBB zwei Wochen lang in ihrer katastrophalen Kommunikation gefangen war, «konnten wir uns seriös positionieren und Vorschläge machen, um den Betrieb der SBB zu verbessern», analysierte Giorgio Tuti. «Die SBB muss sich auf ihr Kerngeschäft fokussieren: Qualität und Sicherheit bei den Leistungen, gute Arbeitsbedingungen und Löhne für die Mitarbeitenden und angemessene Preise. Darum geht es beim Service public.» Um das zu erreichen, muss die SBB ihre Reorganisationen stoppen, welche den Bahnbetrieb stören; sie muss genügend Personal einstellen und die interne Kommunikation verbessern – sprich: authentisch kommunizieren. Die Delegierten verlangen auch, dass ihr Arbeitgeber zu-

hört. Dies soll aber keine Alibi-Übung sein: Die SBB muss auch berücksichtigen, was das Personal zu sagen hat. «Wenn die SBB die Bahn wirklich im Griff haben will, ist ein Kulturwandel

### Tiefe Verunsicherung bei SBB Cargo

Kritisch ist auch die Situation bei Cargo. Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn erinnerte daran, dass Cargo 1999 noch 4 000 Mitarbeitende beschäftigte, 2003 noch 3 000 – und das Ziel des Unternehmens sei es, die Belegschaft bis 2023 weiter auf 1 450 Mitarbeitende zu reduzieren. «Cargo kann nicht so weitermachen, während der Markt für Güterverkehr wächst. Cargo verliert Kunden, weil die Dienstleistungen als ungenügend angesehen werden. Es ist daher mehr als notwendig, die permanenten Reorganisationen zu stoppen, die nichts Nachhaltiges gebracht haben, ausser tiefer Verunsicherung.» Mit der Beteiligung von vier Aktionären aus der Privatwirtschaft könnte die Sozialpartnerschaft komplizierter werden. Aber die Forderungen des SEV sind klar. «Der GAV Cargo darf sich nicht verschlech-

unerblicklich», betonte Giorgio Tuti. Er wies darauf hin, dass die SBB schon längst hätte wissen können, dass in den nächsten 4 bis 6 Jahren eine Pensionierungswelle auf sie zukommt. Etwa 10 000 Mitarbeitende müssen dabei ersetzt werden. «Die SBB steht hier vor einer Herausforderung, die vorhersehbar war.»

Barbara Spalinger verwies ihrerseits auf die jüngsten Diskussionen, «wo wir Powerpoint-Präsentationen erhielten. Aber am Ende habe ich den Eindruck, dass das Management sein Unternehmen nicht kennt. Ich habe dort noch nie gearbeitet und es scheint mir, dass ich mich besser auskenne als einige Kader, dank der Informationen, die ihr uns gibt.» Sie fügte eine Anekdote an, die manchen schmunzeln lässt, aber eigentlich nicht lustig ist. «Ich wollte die genaue Liste der aktuellen Reorganisationen beim Personenverkehr erhalten. Ich habe sie noch immer nicht bekommen ...»

Die Vizepräsidentin nutzte auch die Gelegenheit, Manual Avallone zu danken. «Er hat mehrere GAV ver-

handelt. Die letzte Verhandlung dauerte 9 statt 6 Monate. Sie war anspruchsvoll. Er hat es geschafft. Er ist eingetaucht. In ein paar Monaten hat er vielleicht wieder Lust, ins Ambiente der SBB einzutauchen.» Deshalb erhielt Avallone eine Flasche «Dicke Luft von der Hilfikerstrasse». Die Delegierten gaben ihm eine wohlverdiente Standing Ovation.

### Mehr Lohn

Patrick Kummer, zuständig für die SBB-Kernbereiche und Immobilien sowie Mitglied des Lohnteams, präsentierte den Stand der Diskussionen zur Überarbeitung des Lohnsystems. «Wir hatten Ende September eine erste Sitzung, aber die SBB präsentierte bis auf ein paar grundlegende Ansätze nichts Konkretes. Die Verhandlungen werden voraussichtlich im zweiten Quartal 2020 beginnen. Der SEV wird eigene Vorschläge zur Verbesserung des Vergütungssystems ausarbeiten.»

Die GAV-Konferenz brachte klar zum Ausdruck, dass es keine getrennte Lohnkurve zwischen dem Lokpersonal und anderen Mitarbeitenden mehr geben soll. Der Anstieg vom Minimum zum Maximum der Lohnklasse muss schneller sein. Die Berufe müssen wertgeschätzt werden. In gewissen Bereichen – wie etwa dem Verkauf oder der Kundenbegleitung – machen die Entwicklungen den Anschein, man wolle diese Berufe abwerten. Dies wirft Fragen auf: «Der Arbeitgeber scheint zu wissen, dass es mehr Personal braucht und erwägt gleichzeitig, gewisse Berufsgruppen abzuwerten. Das verstehe ich nicht ...» Darüber hinaus muss Überzeugungsarbeit geleistet werden, um die Löhne der Lernenden bei Login zu erhöhen, die seit über 15 Jahren stagnieren. Die Bahnberufe müssen im Hinblick auf den Lohn attraktiver werden.

Über das Lohnsystem hinaus fordern die Delegierten eine generelle Erhöhung der Gehälter, um die Anstiege der Krankenkassenprämien sowie der Mieten auszugleichen.

## ZUKUNFT VON SBB CARGO

# Leise Hoffnung auf ein Ende der Reorganisationen

Peter Moor  
zeitung@sev-online.ch

In einer Podiumsdiskussion zu den Folgen der privaten Beteiligung bei SBB Cargo gaben sich die SBB-Leute zwangsläufig optimistisch, während die SEV-Vertretung noch nicht so recht glauben wollte, dass nun wirklich das Ende der seit 20 Jahren andauernden Reorganisationen gekommen ist.

Der Unterverband AS hatte nach Olten zu einer Diskussion mit dem Titel «SBB Cargo AG – Bahn brechend» eingeladen. Unter der Leitung von Manfred Joss, Chefredaktor von Radio 32, diskutierten von Seiten SBB Cargo Eveline Mürner, Personalchefin, und Markus Streckeisen, Leiter Vertrieb, mit SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger und Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn, verantwortlich für Cargo.

Auslöser für den Anlass war die Beteiligung der Swiss Combi AG an SBB Cargo. Die vier Transportunternehmen Planzer, Swiss Camion, Bertschi und Galliker sind in Zukunft zu 35 Prozent an der SBB-Güterbahn beteiligt. Gleich zu Beginn wies Eveline Mürner darauf

hin, dass der Handel noch bei der Wettbewerbskommission hängig ist, weshalb die Zusammenarbeit noch gar nicht aufgenommen werden konnte.

## «Eine Kapitulation»

Philipp Hadorn, der nicht nur als Gewerkschaftssekretär sondern auch als Nationalrat in den letzten Jahren intensiv mit dem Schienengüterverkehr beschäftigt war, hielt fest, dass er den Schritt in der jetzigen Situation unterstützen würde. Man habe versucht, mit dem Gütertransportgesetz einige Grundlagen für den Güterverkehr auf der Schiene zu verbessern. Er fügte aber sofort an, dass es einer Kapitulation gleich komme, dass sich Cargo innerhalb des SBB-Konzerns nicht etablieren können.

Barbara Spalinger ergänzte: «Es muss sich zeigen, dass dieser Schritt SBB Cargo am Leben erhält und die Stellen bestehen bleiben.» Wobei allen klar war, dass in der zurzeit laufenden Reorganisation nochmals ein Stellenabbau um 800 Personen enthalten ist, auf noch 1600 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Jahr 2023. Markus Streckeisen zeigte sich zuversichtlich: «Wir mussten den Interessenten wirklich jedes



Detail offenlegen, und wenn sie nun bereit sind, beträchtliche Summen zu investieren, zeigt dies auch, dass sie eine positive Zukunft sehen.» Er wies weiter darauf hin, dass die gleichen Transporteure seinerzeit auch Cargo Domizil übernommen und zum Erfolg geführt hatten. «Für uns ergeben sich ganz neue Perspektiven: Bisher war unsere kleinste Einheit der Güterwagen, neu ist es das einzelne Paket.»

## Druck auf Arbeitsbedingungen

Barbara Spalinger warnte davor, dass die privaten Partner trotz Minderheitsbeteiligung in Zukunft das Sagen haben; das habe man schon bei SBB Cargo International erlebt. Hier liegt denn auch ihre Befürchtung fürs Personal: Der SEV musste sich bei den letzten GAV-Verhandlungen verpflichten, nach einer Drittbeteiligung wieder Verhandlungen über die Arbeitsbedingungen bei Cargo aufzunehmen. «Die neuen Aktionäre werden kaum Unterschiede zwischen ihrem eigenen und dem SBB-Personal akzeptieren.»

Markus Streckeisen zeigte sich optimistisch, was das Ende der Reorganisationen angeht. Die Partner seien Familienunternehmen,

die immer schon stark auf Kontinuität ausgerichtet gewesen seien. Sie hätten sich zudem verpflichtet, die aktuelle Strategie von SBB Cargo zu unterstützen, die darauf ausgerichtet ist, dass die Güterbahn ab 2023 ihre Investitionen selbst finanzieren kann. Barbara Spalinger schloss an diese Aussage an: «Meine Hoffnung ist, dass SBB Cargo nun endlich wieder schaut, was an der Basis geschieht, das hat sie jahrelang verschlafen.»

Streckeisen berichtete von ersten Erfolgen: Es sei gelungen, mit gewissen Kunden höhere Preise zu vereinbaren, da diese unbedingt auf der Schiene bleiben wollten. Somit könnten wohl Zustellpunkte beibehalten werden, die zur Schliessung vorgesehen waren.

## Personal will stolz sein können

In der Diskussion zeigte sich, dass im Personal nach wie vor Skepsis herrscht. Mehrere Redner kritisierten, dass mit der andauernden Reorganisation bei SBB Cargo das Vertrauen des Personals ins Unternehmen verloren gegangen sei. Ihre Erwartung ist klar: «Wir wollen eine Perspektive, wir wollen stolz sein und an unser Unternehmen glauben können!»

## JAHRESVERSAMMLUNG VON OUESTRAIL

# Hilft die grüne Welle dem Schienengüterverkehr?

Alberto Cherubini / Übersetzung: pmo  
zeitung@sev-online.ch

Die Vereinigung Oustrail hat ihre Jahresversammlung unter das Motto «Gütertransport, welche Qualität zu welchem Preis?» gestellt. Die Versammlung unter der Leitung des jurassischen Ständerats Claude Hêche fand am 8. November in Yverdon-les-Bains statt. Dabei kam die Hoffnung auf, dass die grüne Welle der eidgenössischen Wahlen Farbe in den Schienengüterverkehr bringen könnte ...

Das Uvek (Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation) geht davon aus, dass der Güterverkehr in den nächsten 20 Jahren um 37% zunehmen wird (in Tonnenkilometern). Das Bevölkerungs- und das

Wirtschaftswachstum sind die beiden Hauptgründe dafür. Gleichzeitig wird gemäss Uvek der Personenverkehr um 25% ansteigen.

Für die Waadtländer Staatsrätin Nuria Gorrite, Vorsteherin des Departements für Infrastruktur und Personalwesen, kann der Schienengüterverkehr vom Zuwachs nur profitieren, wenn das Bahnnetz und die Infrastruktur ausgebaut werden. Andernfalls werden die Strassentransporteure den zusätzlichen Verkehr übernehmen. Dies stehe allerdings nicht im Einklang mit der grünen Welle der eidgenössischen Wahlen, stellte die Staatsratspräsidentin fest.

## Die Bahn ist gut fürs Klima

Andreas Minder ist bei der Schweizer Zucker AG verantwortlich für die Zuckerrübentransporte. An der Versammlung von Oustrail wies er dar-

auf hin, dass «von Oktober bis Dezember rund 700 Ganzzüge mit Zuckerrüben zu den Werken in Aarberg und Frauenfeld fahren. Aber wenn die Verladestellen weiter als 80 Kilometer von den Feldern entfernt sind, ist es für die Bauern finanziell interessanter, ihre Rüben mit Lastwagen zu transportieren.» Mit diesem einfachen Beispiel legte Andreas Minder den Finger auf einen wunden Punkt des Gütertransports: die Aufteilung zwischen Schiene und Strasse.

## «Unsere Nachbarn beneiden uns» ...

Diesen Punkt sprach auch Thierry Gaschen an, Leiter der Logistik bei Ciments Vigier SA: «Unsere Märkte sind dynamisch, wir brauchen Flexibilität, deshalb setzen wir auf den Kombiverkehr von Schiene und Strasse. Auf langen Strecken bevor-

zugen wir den Zug, das verbessert unseren ökologischen Fussabdruck.»

Dass in der Schweiz zwischen 22 Uhr und 5 Uhr sowie am Wochenende keine Lastwagen fahren dürfen, hilft eindeutig der Schiene, stellte Nicolas Baer fest, Geschäftsleitungsmitglied der Planzer Transport AG. «Unser Unternehmen ist an der Swiss Combi AG beteiligt, die seit kurzem 35% der Aktien von SBB Cargo besitzt. Wir sind überzeugt, dass das Schweizer Bahnsystem starke Trümpfe hat, um die uns die Nachbarländer beneiden.»

## ... aber die Randregionen zahlen den Preis

Nicolas Perrin ist seit 2008 CEO von SBB Cargo. Er betonte in seiner Rede, dass die Partnerschaft mit Swiss Combi AG die Position von SBB Cargo auf dem Schweizer Güterverkehrsmarkt stärken werde. Jean-Claude Cochard, langjähriger SEV-Kämpfer, warf dem CEO von SBB Cargo vor, Randregionen wie etwa den Genferseeraum komplett aufzugeben: «Es gibt in unserem Land Regionen, wo der Güterverkehr vollständig abgeschoben wurde, auf Kosten der Umwelt.»

## Eine Lösung im Tunnel?

Ein weiteres SEV-Urgestein, der frühere Vizepräsident Michel Béguelin, stellte in den Raum, ob die beste Lösung für die Überlastung sowohl des Schienen- als auch des Strassennetzes darin liegen könnte, die Hauptachsen des Schienengüterverkehrs in den Untergrund zu verlegen. Michel Béguelin bezog sich dabei natürlich auf das Projekt «Cargo sous

terrain». Pierre-André Meyrat, stellvertretender Direktor des Bundesamts für Verkehr, wies darauf hin, dass eine Vernehmlassung zum geplanten Bundesgesetz über den unterirdischen Gütertransport stattgefunden hat, die am 10. Juli zu Ende ging. Die Resultate werden in wenigen Wochen vorliegen. «Was ich schon sagen kann, ist, dass der Gesetzesentwurf sowohl bei den Kunden als auch der Lobby der Strassentransporteure sehr gut angekommen ist.»

## Massnahmen zur Verkehrsverlagerung

Der Bundesrat will die Verlagerung des alpenquerenden Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene weiter stärken. Das Massnahmenpaket, das unter anderem die Erhöhung sowie Verlängerung der Laufzeit des Zahlungsrahmens für die Förderung des alpenquerenden Schienengüterverkehrs, die Senkung der Trassenpreise sowie die Anpassung der LSVA vorsehen, beurteilt der SEV als zweckmässig. «Entscheidend ist zudem die Intensivierung der Schwerverkehrskontrollen», so Philipp Hadorn. Denn die Erkenntnisse aus bisherigen Kontrollen sind erschreckend, was die Einhaltung von Sicherheitsmassnahmen und Arbeitsbedingungen betrifft. «Im Interesse von Klima, Mensch und Verkehrsfluss gilt es dringend die vorliegenden Beschlüsse des Bundesrats umzusetzen», so Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn. Daneben müssen zwingend und zeitnah ebenfalls Massnahmen für die Verlagerung im Binnenverkehr entwickelt werden.

## SGB-DELEGIERTENVERSAMMLUNG

# Volksinitiative für eine 13. AHV-Rente

Elisa Lanthaler / SGB

**Die Delegierten des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB) haben an ihrer Versammlung vom 15. November wegweisende Beschlüsse gefasst, mit denen die AHV nachhaltig gestärkt und die Gleichstellung von Frauen vorangetrieben werden kann. Zudem haben die rund 100 Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter entschieden, den Klimastreik zu unterstützen sowie sozial ausgewogene Massnahmen gegen den Klimawandel gefordert.**

In einer intensiven Debatte haben die Delegierten über die Volksinitiative für eine 13. AHV-Rente beraten. «Damit machen wir einen konkreten und einfach umsetzbaren Vorschlag, den sinkenden Renten aus der 2. Säule entgegenzuhalten. Und wir fordern nichts anderes als die Annäherung an das Verfassungsziel, dass die AHV den Grundbedarf sicherstellen muss», erklärte SGB-Präsident Pierre-Yves Maillard.

## Resolution für Beteiligung an der Klimabewegung

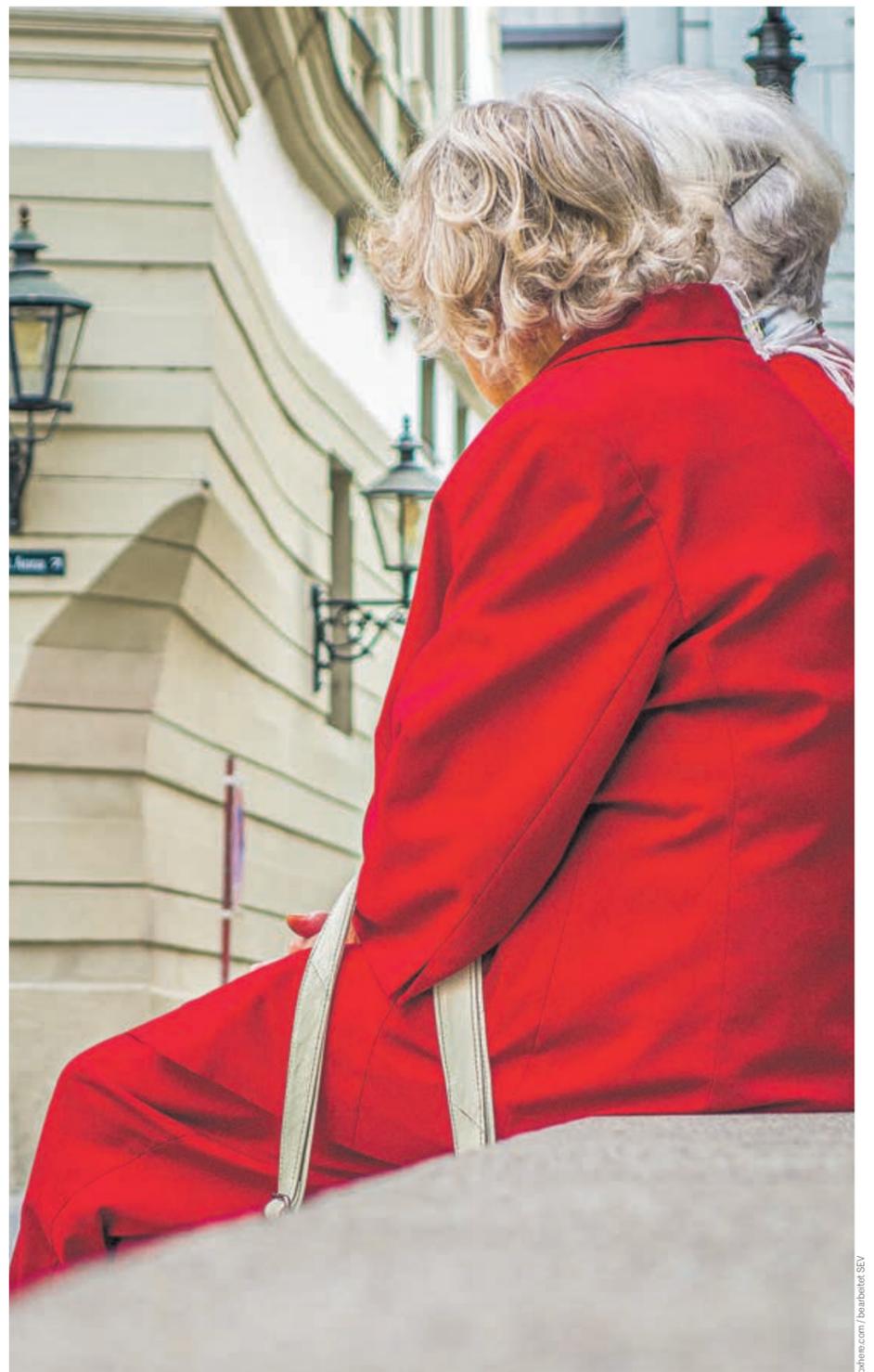
Zum Abschluss ihrer Versammlung berieten die Gewerkschafter/innen über den Klimawandel. «Es ist dringend, und die Klimajugend hat uns allen einen Ruck versetzt», sagte SGB-Zentralsekretärin Dore Heim. In einer Resolution sprachen sich die Delegierten klar für eine gewerkschaftliche Beteiligung an der Klimabewegung aus. Denn die Bevölkerung spürt die Auswirkungen der Klimaveränderungen bereits heute – in besonderem Mass die Erwerbstätigen auf dem Bau, in der Landwirtschaft, im Verkehr oder in der Pflege und Betreuung. Eine klimaneutrale Schweiz ist technologisch und ökonomisch machbar, wenn die öffentliche Hand und die Arbeitgeber bereit sind, die Investitionen zu tätigen. Die Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter betonen, dass sozial verträgliche

Die Initiative ist die Antwort der Gewerkschaften auf das immer deutlicher sichtbar werdende Rentenproblem. Denn die Renten der Pensionskassen sinken seit Jahren, obwohl die Berufstätigen immer höhere Beiträge in die Pensionskassen einzahlen. «Bereits die Hälfte aller, die 2017 in Rente gingen, müssen mit weniger als 3600 Franken pro Monat über die Runden kommen – AHV und PK-Rente zusammengerechnet», führte SGB-Zentralsekretärin Gabriela Medici aus. Dabei ist die Rentensituation der Frauen besonders problematisch: Sofern sie überhaupt eine Pensionskassenrente erhalten, ist diese nur halb so hoch wie jene der Männer. Eine Verbesserung der AHV sei deshalb gerade für die Frauen existenziell, machte SGB-Zentralsekretärin Gabriela Medici in ihrem Votum deutlich: «Die AHV ist die einzige Sozialversicherung, in der auch das Erziehen der Kinder und Pflegen der Angehörigen angerechnet werden.»

Deshalb braucht es eine 13. AHV-Rente, sowie es für viele einen 13. Monatslohn gibt. Die Initiative sei «simpel, aber bestechend»: Sie fordert eine weitere Auszahlung der Altersren-

te, auf die man in der AHV Anspruch hat. Das ist eine monatliche Erhöhung der Renten um 8,33 Prozent. Aufgrund der ausgleichenden Eigenschaft profitieren die tiefen und mittleren Einkommen dabei am meisten, wie Gabriela Medici an einem Beispiel erläutert: «Für eine Familie, sagen wir ein Tramführer und eine in Teilzeit arbeitende Coop-Verkäuferin mit einem Kind, würde die Initiative rund 300 Franken mehr Rente pro Monat bedeuten.»

Die Initiative sieht ausserdem vor, dass auch Bezüger/innen von Ergänzungsleistungen von der 13. Monatsrente profitieren sollen.



Mit der Stärkung der AHV will der SGB das absehbare weitere Sinken der PK-Renten auffangen.

te, auf die man in der AHV Anspruch hat. Das ist eine monatliche Erhöhung der Renten um 8,33 Prozent. Aufgrund der ausgleichenden Eigenschaft profitieren die tiefen und mittleren Einkommen dabei am meisten, wie Gabriela Medici an einem Beispiel erläutert: «Für eine Familie, sagen wir ein Tramführer und eine in Teilzeit arbeitende Coop-Verkäuferin mit einem Kind, würde die Initiative rund 300 Franken mehr Rente pro Monat bedeuten.»

Die Initiative sieht ausserdem vor, dass auch Bezüger/innen von Ergänzungsleistungen von der 13. Monatsrente profitieren sollen.

### Schleichende Privatisierung aufhalten

Werde die 1. Säule nicht gestärkt, führte SGB-Chefökonom Daniel Lampart aus, so würden wir Zeugen einer schleichenden Privatisierung über den Ausbau der 3. Säule und schliesslich einer Entsolidarisierung der Altersvorsorge: «Wer es sich leisten kann, zahlt mehr in die 3. Säule ein. Wer nicht, bleibt auf der Strecke – die Rente wird kleiner und kleiner.» Von einer solchen Privatisierung profitieren am Schluss nur Gutverdienende und die Banken und Versicherungen.

Die Delegierten beschlossen mit grosser Mehrheit, die Initiative wie vom SGB-Vorstand vorgeschlagen im Frühjahr zu lancieren und entschieden sich damit gegen die Variante des VPOD. Dieser wollte eine Erhöhung für die gesamte 1. Säule, also auch der IV. Unabhängig der bevorzugten Variante waren sich die Delegierten in ihren Wortmeldungen einig, dass man den Diskussionen über Rentenaltererhöhung – und damit einem eigentlichen Leistungsabbau – mit der Initiative etwas Konkretes entgegenbringen muss. «Die Diskussion um die Erhöhung des Frauenrentenalters ein paar Tage nach dem Frauen\*streik ist unglaublich, frech und zynisch», empörte sich Unia-Präsidentin Vania Alleva. Sowieso werde die Rentendebatte in den Medien falsch geführt. Denn die Frage sei nicht, wie viel Geld die AHV brauche, sondern welche Rentenleistung die Menschen brauchen. «Mit

der Initiative geben wir uns ein Instrument, endlich darüber zu diskutieren, was es heisst, mit einer zu tiefen Rente leben zu müssen.» VPT-Präsident Gilbert D'Alessandro machte deutlich, wie gross die Sorge um sinkende Renten und unsichere Pensionskassen bei den Mitgliedern sei. «Es ist imperativ, die AHV zu stärken. Jetzt ist der Moment, man hat das Geld – es schläft in den Banken.»

### Finanzierung über Nationalbankgewinne

Die SGB-Delegierten haben des Weiteren beschlossen, dass die Gewinne der Schweizerischen Nationalbank zur Finanzierung der AHV herangezogen werden. Im Parlament soll auf entsprechende Mehrheiten hingearbeitet werden. Sollte der parlamentarische Weg scheitern, wird der SGB die Lancierung einer Initiative zu dieser Frage prüfen.

## Echte Chancengleichheit

Über eine halbe Million Menschen beteiligte sich am 14. Juni am Frauen\*streik. Diese Bewegung gilt es nun zu nutzen und umzusetzen. Mit klarem Votum beschlossen die SGB-Delegierten, ein Handlungsprogramm auszuarbeiten. «Dieses soll im Kern ansetzen: bei der Betreuungs- und Sorgearbeit», führte die zuständige SGB-Zentralsekretärin Regula Bühlmann aus. Denn diese werde noch immer grösstenteils von Frauen übernommen. Im Beschlusspapier steht, dass echte Chancengleichheit in der Arbeitswelt für Frauen nur dann möglich ist, wenn «Betreuungsangebote als Teil des Service public allen kostengünstig und in guter Qualität zur Verfügung stehen» und die Verantwortung für die Betreuung von Kindern und erwachsenen pflegebedürftigen Angehörigen von Männern und Frauen gleichermaßen übernommen wird. Für den SGB ist zudem unabdingbar, dass die Betreuungsarbeit allgemein aufgewertet wird. Es muss unter anderem in den betroffenen Berufen zu Verbesserungen bei Arbeitsbedingungen und Löhnen kommen.

## ZUKUNFT DER NACHTZÜGE

## «Es braucht den Willen der Politik»



Peter Moor

**Ein Bahnunternehmer, eine Umweltschützerin und ein Politiker sind sich einig: Die Nachfrage nach Nachtzügen besteht. Aber damit Nachtzüge auch wirtschaftlich machbar sind, braucht es die Unterstützung der Politik.**

Weltweit sind Nachtzüge unterwegs. Aber ausgerechnet im westlichen Europa, mit seinem gut ausgebauten Bahnnetz, ist das Angebot weitgehend verschwunden. Die Konkurrenz von Billigflügen und Hochgeschwindigkeitszügen tagsüber haben dazu geführt, dass in den letzten Jahren viele Züge gestrichen worden sind, dies vor allem wegen der Deutschen Bahn, die ihre City Night Line eingestellt hat.

An einem Anlass der Bahnjournalisten Schweiz waren sich alle Referentinnen und Referenten einig, dass ein Bedarf nach zusätzlichen Nacht-

zugverbindungen besteht – selbst wenn der Hype wegen der Umweltbewegung wieder abflauen sollte. Allerdings glänzten die wichtigsten Akteure SBB und ÖBB mit Abwesenheit, da sie ihre Geheimnisse noch nicht lüften mochten.

In der Präsentation von Joachim Holstein, einem Mitbegründer der Organisation «Back on Track», wurde klar festgehalten, dass die Nachtzüge der Deutschen Bahn nicht einfach «gestorben» sind, sondern sie wurden regelrecht vernachlässigt oder, mit den Worten des Referenten, «plattgemacht».

Die ÖBB übernahm daraufhin einen Teil des Netzes und der Fahrzeuge, was für die Schweiz bedeutet, dass immerhin die Nachtzüge nach Hamburg und Berlin weiterbestehen, neben jenen nach Österreich und teilweise ostwärts darüber hinaus. Hingegen gibt es keine Nachtzüge mehr nach Nord-, West und Südeuropa.

**Kostenwahrheit herstellen**

Die Firma Stadler hat in den letzten Jahren für die Aserbaidschische Eisenbahn Schlafwagen gebaut und sieht ein gewisses Potenzial. «Es handelt sich um ein Nischenprodukt, aber eines mit Zukunft», hielt Verkaufsleiter Matthias Stöhr fest. Selbst er aber betonte, es brauche den Willen der Politik, um Nachtzüge im Vergleich zum Flugzeug konkurrenzfähig zu machen. Greta Stieger von Umverkehr wurde dazu konkreter: Es brauche eine Flugticketabgabe in der Schweiz; der Ständerat hat bereits zugestimmt, nun ist der Nationalrat am Zug. Weitere Lenkungsmaßnahmen seien aber erforderlich, etwa eine europaweite Kerosinsteuer. «Insgesamt brauchen wir Kostenwahrheit im Flugverkehr und das Verursacherprinzip bei den Umweltbelastungen», hielt Stieger fest.

Im Vergleich zum Flugverkehr ist die Bahn mit Mehrwertsteuer, komplizierten Verfahren der Fahrzeugzu-

lassung und insbesondere den Trassenpreisen stark belastet. Aus Sicht der Bahnbetreiber und Ökonomen hat die Politik beim Trassenpreis den einfachsten Hebel, um Nachtzüge attraktiver zu machen. Zwar waren sich die Fachleute nicht einig, wie hoch der Anteil des Trassenpreises an den Gesamtkosten eines Nachtzugs ist, sicher aber ist: Er ist der zentrale Kostenfaktor und kann politisch beeinflusst werden.

**Aufschwung zeichnet sich ab**

Mehrere Referentinnen und Referenten strichen die Vorteile der Nachtzüge heraus: Sie schliessen die Lücke zwischen letztem und erstem Tageszug, ermöglichen die rechtzeitige Ankunft am Zielort für Tagungen und haben eine grosse Auswahl, was den Komfort angeht. Wenn auch das Hochgeschwindigkeitsnetz mit Nachtzügen genutzt würde, könnte die Reichweite ausgebaut werden, wobei aus Komfortgründen Ge-

schwindigkeiten über 200 km/h als unrealistisch angeschaut werden.

Wie geht es weiter? Die ÖBB hat bereits zusätzliches Rollmaterial bestellt, das in rund zwei Jahren zur Verfügung stehen soll. In mehreren europäischen Ländern gibt es Vorstösse, die den Ausbau der Nachtzüge verlangen, in Schweden und Frankreich sind bereits Beschlüsse zugunsten der Nachtzüge gefallen. Der politische Druck bleibt hoch: So setzt sich beispielsweise die Organisation «Objectif train de nuit» für einen Nachtzug Barcelona–Avignon–Schweiz–Frankfurt ein. Auch Umverkehr wird in der Schweiz weiter aktiv bleiben und sich vor allem dem Ziel widmen, das Umsteigen von Flug auf Zug zu fördern.



Fakten zu Flugverkehr und Klimaschutz: [flugfacts.ch](http://flugfacts.ch)

SGB

## Zehn Massnahmen für mehr Kaufkraft

**SGB** Die Schweiz hat ein Kaufkraftproblem. Die Reallöhne kommen nicht vom Fleck. Die Renten in der 2. Säule sinken, obwohl die Beiträge erhöht werden. Und die Belastung der unteren und mittleren Einkommen durch die Krankenkassenprämien hat vielerorts ein unerträgliches Niveau erreicht. Wegen diesen Kopfprämien wirken die Steuern und Abgaben insgesamt mittlerweile sogar degressiv – trotz Prämienverbilligungen. Immer mehr Haushalte in der Schweiz haben Mühe, ihre Rechnungen zu bezahlen. Klammert man die Gesundheitsausgaben aus, sinkt deshalb mittlerweile der Pro-Kopf-Konsum.

Zur Lösung dieser Probleme hat der SGB letzten Donnerstag an einer Medienkonferenz ein 10-Punkte-Massnahmenpaket für mehr Kaufkraft und eine sozialere Schweiz vorgeschlagen:

- **Substanzielle Lohnerhöhungen:** In den letzten Jahren kamen die Reallöhne kaum mehr vom Fleck. Bei langjährigen, älteren Mitarbeitenden sind sie in gewissen Branchen gar gesunken, obwohl die Wirtschaft besser lief.

- **Rasche Bekämpfung der Frauendiskriminierung** mit Einbezug der Gewerkschaften: Auf Vollzeitstellen hochgerechnet haben die Frauen 18,3 Prozent weniger Lohn. Die im neuen Gleichstellungsgesetz vorgeschriebenen Lohnüberprüfungen müssen konsequent durchgeführt werden.

- **Einen 13. Monatslohn** für alle in den GAV und in den Betrieben (Coiffure, Callcenter u. a.).

- **Wesentliche Verbesserung bei der beruflichen Situation der Frauen** (u. a.

über einen Ausbau der Betreuungsangebote, die als Service public geführt und finanziert werden). Die hohe Beteiligung am Frauenstreik zeigt, wie gross dieses Bedürfnis ist.

- **Mehr Gesamtarbeitsverträge mit guten Mindestlöhnen** und mehr Schutz für Arbeitnehmende: Die hohen gesetzlichen Hürden bei der Allgemeinverbindlich-Erklärung müssen gesenkt werden.

- **Eine Stärkung der AHV** über eine 13. Monatsrente (Entscheid an der SGB-DV vom 15.11.2019): Ohne Ausbau der AHV werden die jüngeren Haushalte vermehrt über die 3. Säule vorsorgen müssen. Das kostet viel zu viel und bringt trotzdem weniger Rente.

- **Ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bei den Pensionskassen** u. a. mit einer Umlagekomponente, wie das im Sozialpartnerkompromiss gedacht ist. Dieser sieht zudem weitere Verbesserungen für Frauen vor (Senkung des Koordinationsabzugs).

- **Beschränkung der Krankenkassen-Prämienbelastung** auf 10 Prozent des verfügbaren Einkommens wie in der Volksinitiative der SP vorgesehen. Zur finanziellen Entlastung der Haushalte mit unteren und mittleren Einkommen sind mehr Krankenkassen-Prämienverbilligungen nötig.

- **Ausschüttung eines Teils der SNB-Gewinne an die AHV:** Das Ertragspotenzial der SNB ist in den letzten Jahren stark gestiegen. Dadurch müssen die AHV-Beiträge weniger stark erhöht werden.

- **Erhöhung der Familienzulagen:** Zahlreiche Kantone haben dies in den letzten zwei Jahren bereits getan. Die übrigen Kantone müssen rasch nachziehen.



Mehr Jobs finden Sie unter [aargauverkehr.ch/jobs](http://aargauverkehr.ch/jobs)

Aargau Verkehr verbindet Regionen und Menschen zwischen Zofingen und Dietikon. Wir sind ein innovatives, kunden- und marktorientiertes Transportunternehmen und befördern mit unseren modernen Vorortsbahnen und attraktiven Busbetrieb jährlich über 22 Millionen Fahrgäste. Steigen Sie ein und werden Sie ein Teil unserer öV-Familie.

Zur Ergänzung unseres Projektteams suchen wir im Raum Aarau und Bremgarten per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

**Projektleiterin / Projektleiter (80-100%)****Ihre Aufgaben**

- Sie leiten herausfordernde Eisenbahn-Infrastrukturprojekte von der Studie bis zur Realisierung
- Sie verantworten die Umsetzung und das Controlling der Projekte mit internen und externen Kräften
- Sie führen Verhandlungen mit Behörden, Grundeigentümern und weiteren Anspruchsgruppen
- Sie übernehmen Sicherheitsleitungen nach R RTE 20100 «Sicherheit bei Arbeiten im Gleisbereich» und R RTE 20600 «Sicherheit bei Arbeiten im Bereich von Bahnstromanlagen»

**Ihr Profil**

- Abschluss als Bauingenieur/in, Dipl. Tiefbautechniker/in HF, Bauleiter/in Bau oder gleichwertig
- Weiterbildung im Bereich Projektmanagement und/oder Projektleitungserfahrung im Bahnbereich von Vorteil
- Einige Jahre Berufserfahrung im Bereich Projektleitung
- Verhandlungssicher, durchsetzungsfähig, teamorientiert, kommunikationsstark, flexibel, belastbar
- Stilsicheres Deutsch
- Bereitschaft für gelegentliche Nachtdiensteinsätze (keine Schichtarbeit)

**Wir bieten**

- Selbständige und abwechslungsreiche Tätigkeit in einem motivierten Team
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen (z.B. fortschrittliche Pensionskassenlösung: Aufteilung Beiträge von 60% Arbeitgeber zu 40% Arbeitnehmer) und attraktive Nebenleistungen (z.B. öV Vergünstigungen)
- Interessante Projekte und flexible Arbeitszeiten

Für Auskünfte steht Ihnen Adrian Lüscher, Bereichsleiter Projekte Infrastruktur, per E-Mail an [adrian.luescher@aargauverkehr.ch](mailto:adrian.luescher@aargauverkehr.ch) oder telefonisch unter 062 832 83 29 gerne zur Verfügung.

Wir freuen uns auf Ihre schriftliche Bewerbung bis zum **8. Januar 2020** an [jobs@aargauverkehr.ch](mailto:jobs@aargauverkehr.ch)

Aargau Verkehr AG (AVA)  
Hintere Bahnhofstrasse 85, 5000 Aarau  
062 832 83 00  
[aargauverkehr.ch](http://aargauverkehr.ch)



RETRAITE DER JUGENDKOMMISSION

# Die SEV-Jugend der Zukunft

**Karin Taglang** 16 junge Frauen und Männer sitzen im grossen Sitzungszimmer des SEV-Zentralsekretariats, zusammen mit der SEV-Jugendverantwortlichen Xenja Widmer. Alle sind gut gelaunt, wenn auch etwas müde – am Abend zuvor gab es ein gemeinsames Raclette.

Am Morgen des zweiten Tages der jährlichen Retraite der SEV-Jugend steht ein grosses Thema an: die Zukunft der SEV-Jugendkommission.

In vier Kleingruppen diskutieren die Jugendvertreter/innen darüber, wie sich die Jugendkommission in Zukunft aufstellen soll. Vertreten sind junge Mitglieder aus allen Unterverbänden, mit Ausnahme vom VPT. Bei der Frage nach einer besseren Vernetzung unter den Unterverbänden wird dies denn auch als Problem erkannt. SBB-Mitarbeitende erhalten für die Gewerkschaftsarbeit – Sitzungen der SEV-Jugend eingeschlossen – bezahlte Urlaubstage, nicht so die Angestellten anderer KTU. Sie müssen gewerkschaftliche Anlässe in ihrer Freizeit besuchen. Xenja Widmer ist sich dem Problem bewusst und sucht derzeit mit dem VPT eine Lösung, um mehr Junge aus dem VPT an die Sitzungen der Juko zu bringen.

Für Jordi D'Alessandro, Präsident ZPV Freiburg und Jugendvertreter im SEV-Vorstand, steht jedoch nicht die Vertretung der einzelnen Unterverbände im



In den Kleingruppen wird fleissig geplant und diskutiert. Im Bild: Elif Yüce.

Vordergrund, sondern die der Jungen im öffentlichen Verkehr allgemein. Dies sieht auch Yasmin Furrer vom ZPV so: «Die wesentliche Frage ist doch: Wie bringen wir die Jungen in den SEV und an unsere Anlässe?» Bei diesem Thema ist die Beteiligung gross, fast alle Teilnehmenden werfen Ideen ein. Die Erfahrung im letzten Jahr hat gezeigt, dass die Kommissionssitzungen eher beliebter sind als die

Fun-Anlässe, wie zum Beispiel das jährlich stattfindende Schlittelweekend.

Unter den Anwesenden herrscht der Anspruch, dass die Jugendkommission ein gewerkschaftlich relevantes Organ sein soll, das den Jungen in der öV-Branche eine Stimme verleiht. «Denn wir wollen unsere eigene Zukunft aktiv mitgestalten», bestätigt Yasmin Furrer.

ANGRIFF AUF DIE FVP

# Das BAV schwimmt gegen den Strom

**Elisa Lanthaler** Das Bundesamt für Verkehr (BAV) greift die Fahrvergünstigungen des Personals (FVP) an und will die Leistungen für einen Teil des öV-Personals sowie für die Pensionierten kürzen. Für den SEV ist dies ein inakzeptabler Vorschlag, denn die FVP sind integraler Bestandteil des Lohns und eine wohlverdiente Anerkennung der Pensionierten.

In einer Zeit, in der Umweltfragen präsenter sind denn je, schwimmt das BAV mit seinem Vorschlag gegen den Strom.

Die Fahrvergünstigungen des Personals sind in einer Vereinbarung zwischen dem Verband öffentlicher Verkehr (VöV) und den Gewerkschaften bzw. Berufsverbänden geregelt. Gespräche mit dem VöV sind angesetzt. Der SEV wird dabei die Interessen der Mitarbeitenden des öffentlichen Verkehrs und der Pensionierten verteidigen und daran erinnern:

- dass die FVP dem Personal auf unkomplizierte Weise Dienstreisen ermöglichen.
- dass ohne FVP der administrative Aufwand zur Abrechnung der Dienstreisen und damit die Lohnsumme erheblich steigen würden.
- dass die FVP kein Geschenk sind, sondern ein Lohnbestandteil, der von den einzelnen Mitarbeitenden sowie den Pensionierten auf ih-

rer Steuererklärung anzugeben und zu versteuern ist. Weil diese Besteuerung einfach möglich ist, wird sie von den Steuerbehörden auch konsequent durchgesetzt – konsequenter als die Besteuerung anderer Vergünstigungen.

• dass die Bedingungen für den Bezug des GA-FVP nicht luxuriös sind, sondern den üblichen Fahrvergünstigungen in mittleren und grossen Betrieben entsprechen.

• dass andere Unternehmen in der Schweiz ihrem Personal Möglichkeiten des privaten Gebrauchs von Dienstwagen und Vergünstigungen bieten zu Konditionen, die jenen für das GA-FVP keineswegs nachstehen und steuerlich günstiger sind.

**öV-Branche lässt sich nicht unter Druck setzen**

«Nicht alles, was das BAV will, ist ein Auftrag zur Umsetzung», sagt Ueli Stückelberger, Direktor des VöV gegenüber der «Sonntagszeitung». In Tarifangelegenheiten entscheide die Branche. «Mit unserem Entscheid kann das BAV einverstanden sein oder nicht. Allenfalls muss es dann halt Rechtsmittel gegen uns einsetzen.» Auf den vom BAV geforderten konkreten Umsetzungsvorschlag bis Ende Jahr werde man nicht eingehen: «Wir lassen uns nicht unter Druck setzen», so Stückelberger.

## 100 JAHRE

1919 **Ce 6/8 II Krokodil** 2019

### Die Jubiläums-Armbanduhr

**EDEL GESTALTETE RÜCKSEITE:**  
Jede Uhr wird auf der Rückseite einzeln nummeriert

**PRÄSENTATIONS-SCHATULLE:**  
Die Armbanduhr wird in einer gediegenen Präsentations-Schatulle und einem nummerierten Echtheits-Zertifikat geliefert

**INTERESSANTE DETAILS**

**DAS EREIGNIS:** 2019 feiert die Ce 6/8 II ihr 100-jähriges Jubiläum.

**DIE LIMITIERUNG:** Die Armbanduhr ist weltweit limitiert und wird einzeln nummeriert.

**WICHTIGE ANGABEN:** Das Uhrehgehäuse wird aus bestem Edelstahl hergestellt. Sie ist mit einer Stoppuhr-Funktion ausgestattet und

das Zifferblatt wurde in Anlehnung an den Führerstand einer Ce 6/8 II entworfen. Ebenso ist die Silhouette der Ce 6/8 II Bestandteil des Zifferblattes.

**Produktpreis: Fr. 199.80 oder 3 Raten à Fr. 66.60** (zzgl. Fr. 11.90 Versand und Service)  
*Produkt-Nr. 578-FAN15.01*

## 100 Jahre Krokodil

### Hommage an die Schweizer Ingenieurskunst

Durchmesser: ca. 4 cm

**Weltweit limitiert**

Die Armbanduhr „Ce 6/8 II Krokodil“ lässt die grosse Zeit dieser Ikone des Gotthards wieder aufleben und wird jeden Eisenbahn-Fan begeistern. Sie zeichnet sich durch ein präzises Quarz-Uhrwerk und ein originelles Zifferblatt, mit Elementen aus dem Führerstand einer Ce 6/8 II aus. Diese Sonder-Edition ist weltweit limitiert. Eine schnelle Reservation lohnt sich deshalb für Sie!

**EXKLUSIV-BESTELLSCHHEIN**  
Einsendeschluss: 31. Dezember 2019

Referenz-Nr.: 62281 / 578-FAN15.01

Ja, ich bestelle die Armbanduhr „Ce 6/8 II Krokodil“

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen  
Ich wünsche  eine Gesamtrechnung  Monatsraten

Vorname/Name Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen \_\_\_\_\_

Strasse/Nummer \_\_\_\_\_

PLZ/Ort \_\_\_\_\_

E-mail \_\_\_\_\_

Unterschrift \_\_\_\_\_ Telefon \_\_\_\_\_

**120-TAGE-RÜCKNAHME-GARANTIE**

**Für Lieferungen vor Weihnachten!**  
Bestellen Sie per Telefon oder im Online-Shop bis **spätestens 13.12.2019!**

**www.bradford.ch**  
fb.com/BradfordExchangeSchweiz

Für Online-Bestellung:  
Referenz-Nr.: 62281

**Datenschutz:** Detaillierte Informationen zum Datenschutz finden Sie unter [www.bradford.ch/datenschutz](http://www.bradford.ch/datenschutz). Wir werden Ihnen **keine** Angebote von The Bradford Exchange per **E-Mail, Telefon oder SMS-Nachricht** zukommen lassen. Sie können Ihre Kontaktpreferenzen jederzeit ändern, indem Sie uns unter nebenstehender Adresse bzw. Telefonnummer kontaktieren. Bitte teilen Sie uns per Telefon, E-Mail oder schriftlich mit, falls Sie keine brieflichen Angebote erhalten möchten.

Bitte einsenden an: **The Bradford Exchange, Ltd.** • Jöchlerweg 2 • 6340 Baar  
Tel. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch

AUGUST FUST

# 16 Tage älter als der SEV

Markus Fischer  
markus.fischer@sev-online.ch

**Am 14. November feierte der Lokführerstamm St. Gallen in der alten Lokremise den 100. Geburtstag von August Fust, SEV-Mitglied seit über 74 Jahren und Lokführer im (unruhigen) Ruhestand seit 1984.**

Wir sprachen mit dem St. Galler in seiner Wohnung an der Haselstrasse, die er vor 45 Jahren mit seiner Frau nagelneu bezog. Diese ist vor elf Jahren gestorben, doch Gust kann dank der Hilfe seiner beiden Kinder und einer Nachbarin bis heute in seinen vier Wänden wohnen. Sein Blick ist voller Schalk und er hat unzählige Anekdoten auf Lager.

Zum Beispiel fuhr er einmal in St. Gallen mit dem «Elefant» vom Ablaufberg hinunter, als die Bremse am Kohlewagen versagte. «Die Rangierer rannten davon, erst knapp vor dem Prellbock blieb die Lok stehen. Am Bremsgestänge fehlte ein Bolzen. Ich fuhr ins Depot, der Bolzen wurde ersetzt und die Bremse funktionierte wieder», erzählt er lachend.

#### Franzosen in die Freiheit geführt

Unvergesslich ist für den Bähnler der Gefangenen austausch vom 1. November 1944. «Ich musste früh am Morgen als Heizer einen Zug mit

deutschen Verwundeten und Kranken nach Konstanz führen. Dort lief Marschmusik wie verrückt. Sie luden die Verwundeten auf Tüchern und Bahnen aus, darunter viele Bein- und Armamputierte, und steckten ihnen Blümchen an.» Unterdessen warteten französische Gefangene in einem anderen Zug darauf, in die Schweiz gebracht zu werden. «Sie wurden von der SS bewacht und waren mäuschenstill.» Den Anstieg nach Kreuzlingen schaffte Gusts Lok wegen schlechter Kohle (Lignit) nur knapp. «In Kreuzlingen gingen die Fester runter und die Franzosen freuten sich wahnsinnig, machten Musik. Sie hatten seit über 24 Stunden kein Essen und Trinken mehr bekommen und wurden von Rotkreuzhelferinnen mit Tee, Schinkenbrötchen und Zigaretten versorgt. Auch die Kreuzlinger Bevölkerung kam und brachte Essen.» Die bewegenden Szenen dauerten eine ganze Weile, sodass Gust mit seinem Zug erst spät abends in Romanshorn eintraf.

#### Drei Rappen Stundenlohn

Gust wuchs als Sohn eines Bäckers in Niederhelfenschwil (SG) auf. Er lernte nicht Bäcker, weil sein Vater einen verwaisten Cousin in die Bäckerei aufgenommen hatte, sondern Maschinenschlosser in Winterthur ab 1935. «Im ersten Jahr verdiente ich 3 Rappen pro Stunde, jedes Jahr kamen 2



Rappen dazu.» Das war auch damals ein Hungerlohn, denn das Essen im Gesellenhaus kostete 3 Franken pro Tag und das Zimmer bei seiner Schlummernmutter 30 Franken im Monat. Daher blieb der Lehrling auf Geld von zu Hause angewiesen. Dorthin fuhr er gewöhnlich am Samstagmittag nach der Arbeit mit dem Velo zurück. «Oft fuhr ich zuerst über das Tösstal nach Bütschwil, wo mein Grossvater wohnte, denn er gab mir immer einen Fünfliber.» Diese Tradition führt der heutige Urgrossvater mit seinen Urenkeln (6 und 4) weiter.

Nach der Lehre arbeitete Gust in der Waffenfabrik in Neuhausen. Darum wurde er 1939 bei der Mobilmachung nach drei Tagen heimgeschickt. «Wir waren in Sarnen über 3000 Soldaten und es gab zuerst nur Essen für 300.» 1941 wechselte er in eine Maschinenfabrik in Menziken (AG) und im Juli 1942 zur SBB als Lokführergehilfe/Heizer in Zürich.

#### Prekäre Heizerjahre

Wegen dem Krieg stagnierte der Personenverkehr. Deshalb mussten viele Heizer jahrelang auf die sichere

Anstellung als Lokführer warten, wurden in die Werkstatt oder in andere Depots versetzt. Der Lohn war tief: «Noch 1947 verdiente ich Fr. 8.11 pro Tag, als Führer dann auch nicht viel mehr. Davon gingen noch die Abzüge für die Kranken-, Pensions- und Arbeitslosenkasse weg.» Die vielen Früh- und Spätdienste, das Kohleschaufeln, der Staub und im Winter die Kälte waren kein Schleck. Einige Heizer wechselten zur Polizei. Der SEV-Obmann in Zürich zeigte angesichts der ständigen Probleme der Heizer wenig Interesse an deren Aufnahme. So wurde Gust mit zwei Kollegen von der christlichen Gewerkschaft GCV geworben. Er wechselte dann am 1. April 1945 in Romanshorn zum SEV, «weil man dort nichts vom GCV wissen wollte.» Er arbeitete auch in Rorschach, Winterthur und St. Gallen, wo er ab August 1947 die Führer-ausbildung machen konnte.

#### Lokführer und Bauer

1948 heiratete der 29-Jährige Josi, eine Bergbauerntochter, die im Bahnhofbuffet St. Gallen servierte. «Ich kannte sie schon vorher, weil ich oft mit dem Velo in die Berge fuhr.» Ihr Bruder war Senn auf der Alp Bollewees (AI). Dort half Gust in der Freizeit aus, auch bei Josi zu Hause und im Winter beim Holzen. «Nach der Pensionierung 1984 war ich vor allem Bauer.» Das liess sich mit seinem zweiten Hobby verbinden: dem Wandern.

Bis letztes Jahr reiste Gust mit der Bahn jede Woche zweimal durchs ganze Land – nicht immer im richtigen Zug, «aber ich bin immer heimgekommen.» Heute, wo er auch mit dem Vergrösserungsglas nicht mehr lesen kann, ist er auf Begleitung angewiesen. Zudem hat er sich im März bei einem Sturz einen Knochenriss zugezogen. Doch er ist nicht der Typ, der den Kopf hängen lässt. Jeden Samstag hat er in einem nahen Restaurant seinen (privaten) Stamm.

## LINK ZUM RECHT

# Verwarnung ohne Ablaufdatum

### § Berufsrechtsschutzteam SEV

Alain kommt aus dem Staunen nicht heraus: Sein Arbeitgeber, ein privates Logistikunternehmen, rügt sein Verhalten per E-Mail. Darin wird ihm eine Verwarnung ausgesprochen. «Sollte es in Zukunft noch einmal zu einer Pflichtverletzung kommen, behält sich der Arbeitgeber das Recht vor, ihn zu kündigen». Alain stört sich am letzten Satz. Ist er nun für die restliche Anstellungsdauer «zum Abschluss freigegeben»? Ist eine Verwarnung ohne Ablaufdatum rechtlich zulässig?

Hält sich ein Mitarbeiter nicht an die Weisungen des Arbeitgebers, kann dieser eine Disziplinar-massnahme aussprechen, worunter auch die Verwarnung fällt. Der Arbeitge-

ber rügt eine Pflichtverletzung des Mitarbeiters möglichst klar und unmissverständlich und droht im Wiederholungsfall arbeitsrechtliche Konsequenzen an, was meistens auf eine Kündigung oder eine Schadenersatzforderung hinausläuft. Bei der Verwarnung muss keine besondere Form eingehalten werden. Insofern kann sie auch – wie in unserem Fall per Mail – ausgesprochen werden. Der Arbeitgeber kann nach einer Verwarnung den Mitarbeiter kündigen – auch dann, wenn Letzterer sich nach der Verwarnung einwandfrei verhält. Liegen jedoch keine neuen oder anderen Gründe vor, als jene in der Verwarnung, muss von einer missbräuchlichen Kündigung abgesehen werden.

Kommt es nach der Verwarnung jedoch zu einem Rückfall oder weiteren Verfehlungen, kann der Arbeitgeber seine angedroht-

ten Massnahmen umsetzen. Hier spielt nun der Zeitfaktor eine Rolle: Je weiter die Verwarnung zeitlich zurückliegt, desto weniger kann sie für die Begründung der Kündigung eine Rolle spielen.

Das gilt auch für alle Entscheidungen in Bezug auf den weiteren Anstellungsverlauf. Denn eine Verwarnung im Personaldossier wird für zukünftige Arbeitszeugnisse, Lohnentwicklungen, eventuelle Beförderungen oder Entwicklungsmassnahmen berücksichtigt werden. Insofern hat eine Verwarnung ohne Ablaufdatum einen schikanösen bzw. willkürlichen Charakter und läuft somit der Fürsorgepflicht des Arbeitgebers zuwider.

Die Frage, wann das Ablaufdatum einer Verwarnung konkret anzusetzen ist, ist letztlich eine Frage, wie lange die Verwarnung im Personaldossier aufbewahrt wird. Gemäss dem Datenschutz im Arbeitsrecht gilt es abzuwägen, ob und inwiefern die Verwarnung für das Anstellungsverhältnis mit zunehmendem Zeitabstand noch relevant ist. Im Konfliktfall wird wohl der Richter, unter Berücksichtigung aller Umstände, entscheiden müssen.

Der eidgenössische Datenschutz- und Öffentlichkeitsbeauftragte empfiehlt eine regelmässige Überprüfung des Personaldossiers in einem Zeitraum von zwei Jahren. Nicht mehr benötigte Daten sollen dann entsprechend gelöscht werden. Sofern in zwei Jahren nach einer Verwarnung kein Rückfall mehr geschieht, sollte Letztere aus dem Personaldossier entfernt werden. Notabene: Dies ist nur eine Empfehlung und keine Vorschrift.

Es liegt aber auf der Hand, dass die Verwarnung ihr Ziel erreicht hat, wenn der Mitarbeiter sein Verhalten bessert. Ab dann gibt es auch keinen Grund für eine weitere Aufbewahrung der Verwarnung, es sei denn der Arbeitgeber benötigt diese quasi als Vorratsmunition, um den Mitarbeiter für alle Eventualitäten «auf Linie» zu bringen. Dies wäre nicht zulässig und Alain ist gut beraten, sich an den SEV Berufsrechtsschutz zu wenden.

## LESER/INNENBRIEF

### Vorbilder

 Sabrina Tessmer,  
ZPV Zürich-Schaffhausen

Jeder Mensch braucht ein Vorbild: jemanden, der Träume hat. Ich habe so eines ausgerechnet durch einen verlorenen Wettbewerb gewonnen. Es war am letzten SEV-Kongress. Die Bank Cler, oder ehemalige Bank Coop bot mir dafür ein Beratungsgespräch an. Ich ging hin, obwohl ich sehr misstrauisch bin, wenn es um mein Geld geht, und die Bank zeigte Herz. Die Beratung war nicht nur sehr persönlich und auf meine Bedürfnisse abgestimmt, sondern auch unglaublich menschlich. In Zeiten wie diesen vermisse ich das oft. Ich durfte wählen, man nahm sich Zeit. Ich fragte nach dem Haken an der Sache, fand aber keinen. Wir Mitglieder haben viele Reduktionen, zahlen z. B. keine Kontoführungsgebühren. Und während andere Banken nur auf den Profit schauen, behält diese Bank die Menschlichkeit im Auge. Das ist sicher ein Risiko für sie, hat aber ein unglaubliches Potenzial. Sie unterstützt Frauen beim Unternehmensaufbau und Events wie den Pink-Ribbon-Lauf für die Brustkrebshilfe. Schon vor einigen Jahren investierte sie Geld in Bruno Manser, die Stimme des Regenwaldes in Malaysia. Sie lud mich zur Vorpremiere des Films über den Basler ein, und jetzt ist er eines meiner grössten Vorbilder geworden. Durch ihn nehme ich mir vor, nachhaltiger zu denken und zu handeln. Sein entschlossener Einsatz für die Menschlichkeit auf dieser Welt ist Teil meiner Vision geworden. Geht den Film schauen, er ist einfach eindrucksvoll, wenn nicht sogar der beste Film, den ich je gesehen habe.

## VPT ZENTRALBAHN

## Herbstausflug: «Zu Wasser, zu Lande und an der Luft»

**Eveline Ackermann** Der Herbstausflug unter dem Motto «Zu Wasser, zu Lande und an der Luft» startete in Sarnen. 18 Mitglieder trafen sich am 25. Oktober pünktlich bei der Hafenterrasse am schönen Sarner See. Nach der Begrüssung durch Präsident Raphael Wäfler hiess es: einsteigen. Die MS Seestern wartete und war schon startklar – die Mitglieder liessen sich nicht zweimal bitten. Kaum hatten alle ihren Sitzplatz bezogen, hiess es auch schon: Leinen los, und dies im doppelten Sinn. Während die Teilnehmenden rund zwei Stunden über den See fuhren, wurde ihnen ein schmackhaftes Mittagessen serviert. In Giswil war dann Endstation und bevor alle von Bord gingen, stand das Gruppenbild auf

dem Tagesprogramm. Anschliessend holte eine Kutsche die Gruppe ab und chauffierte sie durch Giswil zur alten Säge. Hier wurde der Gruppe die alte Schlegelsäge unter kundiger Führung demonstriert. Ebenfalls bewundernswert waren all die antiken Dinge, die der Verein «Heimatkundliche Vereinigung Giswil» beheimatet und mühevoll restauriert. Nach diesen Eindrücken ging es zu Fuss zur Postautohaltestelle und mit dem kleinen Dorfbus zurück zum Bahnhof Giswil, wo der offizielle Teil endete. Für die meisten stand jedoch noch nicht der Heimweg auf dem Programm. Im Restaurant Bahnhofli Giswil liessen sie den Abend bei interessanten Gesprächen ausklingen.



## ZPV LUZERN

## Der neue Abfahrprozess sorgt für Gesprächsstoff

**Nicole Gomes** Die Herbstversammlung fand am 25. Oktober in Emmenbrücke statt. Sie wurde von lediglich 13 Gästen besucht. Es wurde eine Schweigeminute für die verstorbenen Kollegen Roland Greub und Bruno Rindlisbacher abgehalten.

Gastrednerin war Yasmin Furrer, Jugendkommission SEV. Sie stellte die Juko vor, erzählte von ihrer Arbeit und den geplanten Anlässen. Das Highlight ist sicher die Organisation der grossen Jubiläumsfeier im Bierhübeli Bern zum 100. Geburtstag des SEV. Es wird ein tolles Programm geben, unter anderem auch einen Auftritt von Renato Kaiser, dem Ostschweizer Slam Poeten, danach gibt es eine öffentliche 90ies-Party, an der man bis in die Morgenstunden weiterfeiern kann.

Im Weiteren wurde der Antrag für ein neues Geschäftsreglement einstimmig ange-

nommen, da sich das Berufsbild geändert hat, mehr dazu an der Hauptversammlung. Der Antrag für das Amt als Jugendvertreterin wurde ebenfalls angenommen, da das Amt des Regionalverkehrsvertreter entfällt. Wir gratulieren Jana Glaus zur Wahl als Jugendvertreterin.

Der neue Abfahrprozess sorgte für reichlich Gesprächsstoff. Die Zugbegleitung an Grossanlässen soll künftig besser geplant werden, nicht dass da Zugbegleiter alleine unterwegs sind und so die Sicherheit auf gewissen Streckenabschnitten unmöglich gewährleisten können. Die geplante Schliessung des Depots Erstfeld ist nicht leicht. Man sucht nach guten, kreativen Lösungen für die Erstfelder Kolleg/innen.

Die Versammlung endete mit einem feinen Apéro, offeriert vom ZPV Luzern, und bei gemütlichem Beisammensein.

**Roger Tschirky** Nicht nur der SEV darf im Jahr 2019 Jubiläum feiern. Nein, auch der ZPV Samedan lässt Korke knallen! Und wie es sich für so ein Ereignis gehört, planten wir für dieses Jahr einige Anlässe. Im Oktober durften wir einen wunderbaren Abend an unserer Seventies-Party geniessen. Aus allen Ecken Graubündens strömten Freunde des ZPV nach Samedan, um diesen unvergesslichen Anlass zu geniessen. Damit soll aber nicht Schluss sein! Am 4. Dezember führen wir mit unseren Mitgliedern und einigen Ehrengästen einen Galaabend durch, bei dem auch die neuste Ahnentafel enthüllt wird.

Wie ihr seht, steht auch im südöstlichsten Teil der Schweiz die Zeit nicht still! Freundliche Grüsse aus dem Engadin und dem Puschlav – der ZPV Samedan.

## ZPV SAMEDAN

100 Jahre  
ZPV  
Samedan

## 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)

## UNTERVERBAND AS

## Werbe-Event

**Andrea Pace** Am 19. Oktober fand in Spreitenbach AG das 18. Unihockeyturnier statt: der «Sharkcup» von Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern. Der SEV übernahm das Patronat für die Erstplatzierten sowie den Matchball und zeigte sich mit einem Infostand in der Sporthalle. Die Teilnehmenden durften einen Sportriegel in Empfang nehmen und konnten sich über den SEV informieren.

Am Stand waren Verena Gemperli und Andrea Pace (AS Ost). Es konnten viele Kontakte zu Mitgliedern und Interessierten hergestellt und auf sympathische Art und Weise das Netzwerk zwischen Jungen und Jungge-



bliebenen sowie dem SEV ausgebaut werden.

Auf den mit Namen bezeichneten Spielfeldern «Brun Marty Dytan», einer Firma für Kransysteme, sowie «SEV Young» wurden die Wettkämpfe zwischen den Teilnehmenden ausgetragen.

Die Veranstaltung dauerte fast den ganzen Tag, bis die rund 200 Sportlerinnen und Sportler müde aber begeistert nach Hause schlenderten.

## 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); Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58  
**Abonnemente und Adressänderungen:** SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch),

Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

**Inserate:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 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 5. Dezember 2019.**

**Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 28. November 2019, 8 Uhr.**

**Inserateschluss: 25. November 2019, 12 Uhr.**

## SEV / Unter-verbände

**30.11.**  
SEV

**Jubiläumsfeier 100 Jahre SEV** Details siehe Website.

sev-online.ch/fest

15 Uhr, Bierhübeli, Bern

## Sektionen VPT

**28.11.**  
VPT RBS

**Herbstversammlung** Der Vorstand lädt alle Mitglieder zur Herbstversammlung ganz herzlich ein. Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen. 19.30 Uhr, Landgasthof Schönbühl, Urtenen-Schönbühl

**4.12.**  
VPT BLS,  
Pensioniertengruppe

**Traditionelle Weihnachtsversammlung** Statutarische Traktanden; Referat von Bernhard Guillemon, Direktor BLS; Diverse SEV-Infos; Verkauf des SEV Kalenders 2020.

14.15 Uhr, Restaurant Hirschen, Langnau i. E.

**11.12.**  
VPT BLS,  
Gruppe Pensionierte

**«Weihnachtswäg – Ischtimmig uf d'Wiehnacht» – Abend für Alt und Jung** Rundweg in Aeschi bei Spiez (+30/-30m, ca. 2,1km) beleuchtet mit sechs Bildern zur Weihnacht. Dauer ca. 1-1½ Stunden. Einkehren / Verpflegung im «Wiehnachtsbeizli». Eventuell warmes Getränk mitnehmen. Funktionierende Taschen- oder Stirnlampe, angepasste Kleidung und Schuhe. Bern ab 16.04 Uhr, Thun ab 16.23 Uhr, Spiez (Bus L62) ab 16.36 Uhr, Aeschi Wachthubel ab 16.56 Uhr. Rückfahrt um 19.58 Uhr, Spiez ab 20.22 Uhr, Bern ab 20.52 Uhr. Auskunft/Anmeldung bis 6. Dezember bei Oscar Siegenthaler 033 222 28 58, 079 364 92 80, oscar.siegenthaler@gmx.ch.

## Pensionierte

**2.12.**  
PV Glarus-Rapperswil

**Jahresschlussfeier** Die Theatergruppe Silberfuchse Toggenburg spielt «Die letscht Beiz im Lindequartier». Details zum Inhalt siehe Webagenda auf sev-online.ch. Der Vorstand freut sich auf zahlreiche Besucher/innen. sev-pv.ch/de/sektionen/glarus-rapperswil

14 Uhr, Evangelisches Kirchengemeindezentrum, Rapperswil

**3.12.**  
Pensioniertes  
Zugpersonal Basel

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

14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

**3.12.**  
PV Aargau

**Adventsfeier** Begrüssung durch Sektionspräsident Ueli Röthenmund und Vizepräsidentin Helen Isler. Musikalische Einstimmung mit dem Männerchor PV Olten. Besinnliche Worte von Pfarrerin Brigitte Frey Kindlimann. Grussworte von Zentralpräsident Roland Schwager. Imbiss mit Kaffee und Gebäck, offeriert von der Sektion. Anmeldung mit gelber Karte oder an hallo.aarau@sunrise.ch. sev-pv.ch/de/sektionen/aargau

14.30 Uhr, Reformiertes Kirchengemeindehaus, Windisch

**4.12.**  
PV Thurgau

**Adventsfeier** Alle Mitglieder sind eingeladen! Pfarrerin Martina Brendel mit Katechetin Sarah Fakhouy mit Heinz Brunschweiler an der Panflöte führen uns durch den Nachmittag. Ein Imbiss rundet die Veranstaltung ab. Wir brauchen eure Anmeldung mit weissem Talon. Anmeldung bitte an Albert Mazonauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn, 071 463 41 85.

sev-pv.ch/de/sektionen/thurgau

14.15 Uhr, Brüggli, Restaurant Usblick, Romanshorn

**4.12.**  
PV Zürich

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

sev-pv.ch/de/sektionen/zuerich

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Zürich

**5.12.**  
Pensioniertes  
Rangierpersonal Basel

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

Ab 14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

**5.12.**  
Pensioniertes  
Zugpersonal Brugg

**Wanderung und Metzgete** Abfahrt Brugg Zentrum um 14.05 Uhr (Bus 376) nach Kleindöttingen, weiter mit Bus 148 nach Leuggern, an 14.47 Uhr. Eine gut einständige Wanderung führt uns nach Hettenschwil. Treffpunkt im Restaurant Waldheim zwischen 15.45 und 16 Uhr, wo wir eine feine Metzgete geniessen. Wir freuen uns auf eure Anmeldung bis 3. Dezember per E-Mail oder unter 076 342 21 07. Rückfahrt: Stündliche Busverbindung ab Hettenschwil.

**5.12.**  
Pensioniertes  
Zugpersonal Olten

**Ausfall Stammtisch** Der Stammtisch fällt zugunsten der Weihnachtsfeier des PV Olten und Umgebung aus. Der nächste Stammtisch findet am 9. Januar 2020 wie gewohnt statt.

**5.12.**  
PV Biel

**Chlouserfeier** Die «Oldies» aus St. Antoni FR umrahmen die Feier musikalisch. Traditionsgemäss gibt der Männerchor der pensionierten Eisenbahner einige Lieder zum Besten. Nach der Abgabe der Ehrenurkunden an die Mitglieder mit 40, 50, 60, und 70 Jahren SEV-Zugehörigkeit bleibt genügend Zeit zum Gespräch und Gedankenaustausch. Alle Partner/innen sind herzlich eingeladen, werden jedoch um einen Unkostenbeitrag von CHF 20 gebeten. Der Zviersteller wird den PV-SEV-Mitgliedern, Sängern und Musikanten von der Sektion offeriert. Die Getränke sind von den Teilnehmenden zu bezahlen.

www.sev-pv.ch/de/sektionen/biel-bienne

14 Uhr (Saalöffnung 13.30 Uhr), Restaurant Bahnhof, Brügg BE (ab Biel mit Bus Nr. 8 oder S-Bahn)

**5.12.**  
PV Olten und Umgebung

**Weihnachtsfeier** Herzliche Einladung an alle Mitglieder mit Partner/in. Die besinnlichen Worte spricht Pfarrer Rolf Weber aus Lutetbach. Im Anschluss erfreuen uns sanfte Klänge der Zithergruppe Kirchleerau. Unser Männerchor umrahmt die Feier und musikalische Leckerbissen mit Querflöte und Gitarre sorgen für eine vorweihnachtliche Stimmung. Auch das feine «Grättibänzli mit em Ränzli» wird nicht fehlen. Es braucht keine Anmeldung.

sev-pv.ch/de/sektionen/olten

13.45 Uhr, Stadttheater Olten (Konzertsaal), Olten

**5.12.**  
PV Ticino es Moesano

**Weihnachtessen 2019** Alle sind freundlich eingeladen. Wir treffen uns ab 11 Uhr und um 11.30 Uhr wird der Apéro serviert. Danach Festessen mit Vorspeise, Hauptgang und als Abschluss das reichhaltige Dessertbuffet «Al Parco», dazu gibt es einen guten Tessiner Merlot, Mineralwasser, Kaffee und Kleingebäck. Preis inkl. Gratislotterie CHF 60.- pro Person. Gerne nimmt Marco Hefti deine Anmeldung entgegen, 078 846 91 73, heftimarco@gmail.com.

sev-pv.ch/de/sektionen/ticino

11 Uhr, Ristorante al Parco, c/o Residenza al Parco (wenige Minuten vom Bahnhof Locarno), Muralto-Locarno

**10.12.**  
PV Wallis

**Weihnachtsfeier** Programm – 11.30 Uhr: Türöffnung, Tombolalose und Apéro; 12 Uhr: Gemeinsames Mittagessen (Vorspeise, Hauptgang, Dessert; pro 2 Personen ½ Liter Rotwein, Mineralwasser, Kaffee; Am Nachmittag grosse Tombola und Abgabe der Diplome an unsere Jubilar/innen; Ca. 16 Uhr: «Warmer Wii mit Stäcklini»; Ca. 17 Uhr: Ausklang; Kosten CHF 30 pro Person. Alle Vorstandsmitglieder freuen sich, mit euch allen gemütliche und besinnliche Stunden zu verbringen. Anmeldungen bitte bis spätestens 3. Dezember an Walter Schmid, Spitalweg 23, 3902 Glis,

027 923 54 31, 079 872 38 37 oder wal.schmid@bluewin.ch.

sev-pv.ch/de/sektionen/wallis

11.30 Uhr, Hotel Good Night Inn, Glis

**11.12.**  
PV Basel

**Weihnachtsfeier** Alle Mitglieder mit Partner/innen sind zu unserer fröhlichen und besinnlichen Weihnachtsfeier eingeladen. Musik, Gesang und eine Geschichte bereichern das Programm. Dazwischen gibt es die traditionellen «Grättimannen» mit Kaffee. Der Vorstand freut sich auf euch!

sev-pv.ch/de/sektionen/basel

13.30 Uhr, Volkshaus Basel (Unionssaal 1. Stock), Basel

**11.12.**  
PV Bern

**Weihnachts- und Jahresabschlussfeier** Alle Mitglieder mit Partner/innen sind herzlich eingeladen. Zur Unterhaltung spielen die «Oldies» schöne Melodien und Reto Weber, Äpler, erzählt Geschichten unter dem Motto «Das geit doch uf kei Chuehuh». Neben schön gedeckten Tischen und einem Tannenbaum wartet auch ein Zvieri (auf Kosten der Sektionskasse) auf alle Gäste.

sev-pv.ch/de/sektionen/bern

13.30 Uhr, Theatersaal Hotel Sternen, Bümpliz

**11.12.**  
PV Luzern

**Adventsfeier** Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich willkommen. Die Ziach & Zupf-Musik sorgt für festliche Stimmung. Anmeldung bitte bis am 7. Dezember an René Wolf, 041 320 62 79 oder rene.wolf@bluewin.ch. Bitte Teilnehmerzahl angeben.

sev-pv.ch/de/sektionen/luzern

14 Uhr, Armee-Ausbildungszentrum AAL, Luzern Allmend

**12.12.**  
PV St. Gallen

**Adventsfeier** Pfarrerin Elisabeth Weber aus St. Gallen wird uns mit ihren Gedanken auf Advent und Weihnachten einstimmen und die «Hombi Harmonicas» sorgen am Nachmittag für musikalische Unterhaltung. Mittagsimbiss offeriert aus der Sektionskasse. Der Vorstand freut sich auf eine rege Teilnahme.

sev-pv.ch/de/sektionen/st-gallen

11 Uhr, «Adler» St. Georgen, St. Gallen

**12.12.**  
PV Zürich

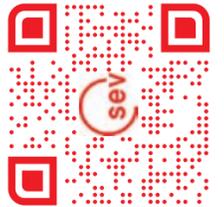
**Weihnachtsfeier** Alle Mitglieder und deren Partner/innen sind herzlich eingeladen. Der Lokführerchor Zürich wird uns auf die Vorweihnacht einstimmen. Anschliessend wird Pfarrer Hannes Kappeler einige besinnliche Worte an uns richten. Den Abschluss wird wieder die Bendlikermusik mit ihrem Konzert machen.

sev-pv.ch/de/sektionen/zuerich

14 Uhr, Kirchengemeindehaus, Limmatstrasse 114, Zürich

Besuch unsere neue Webseite:

**sev-online.ch**



## UNSERE VERSTORBENEN

**Albert Anton;** JG 1930; Zeichner, Kerns. PV Luzern.

**Albus Caecilia;** JG 1926; Witwe des Reinhard, Luzern. PV Luzern.

**Bär Friedrich;** JG 1933; Bezirksmeister, Hausen am Albis. PV Zürich.

**Clerc Marthe;** JG 1930; Witwe des André, Court. PV Jura.

**Eichenberger Anna;** JG 1927; Witwe des Kurt, Lohn-Ammannsegg. PV Olten und Umgebung.

**Feuz Johann;** JG 1928; Fachbeamter, Alchenflüh. VPT BLS.

**Hächler-Wehrli Margrith Rosa;** JG 1917; Witwe des Arnold, Altdorf UR. PV Uri.

**Häcki Josef;** JG 1931; Spezialhandwerker, Horw. PV Luzern.

**Hinterberger Charles;** JG 1942; Fachspezialist, Bern. PV Bern.

**Hirter Armin;** JG 1938; Worb. VPT RBS.

**Hobi Hans;** JG 1929; Werkführer, Zürich. PV Zürich.

**Jäggi Marcel;** JG 1944; Spezialhandwerker, Nidau. PV Biel.

**Jungo Louis;** JG 1930; Hallenchef, Muttenz. PV Basel.

**Keller Rudolf;** JG 1949; Spezialfacharbeiter ICT, Uttigen. PV Bern.

**Lobsiger Hulda;** JG 1926; Witwe des Hans, Grenchen. PV Biel.

**Lüscher Gertrud;** JG 1925; Witwe des Ernst, Seon. PV Aargau.

**Metrailler Hermann;** JG 1931; Salins. PV Wallis.

**Mieschbühler Klara;** JG 1931; Witwe des Josef, Zürich. PV Zürich.

**Mouffet Jean;** JG 1929; Übersetzer, Bern. PV Bern.

**Muff Anton;** JG 1927; Aufseher, Rickenbach LU. PV Luzern.

**Müller Paul;** JG 1931; Lokomotivführer, Luzern. PV Luzern.

**Obi Daniel;** JG 1946; Lokomotivführer, Oberbipp. PV Olten und Umgebung.

**Rüedi Maria;** JG 1927; Witwe des Mauriz, Schwarzenberg LU. PV Luzern.

**Spizzi Antonio;** JG 1961; Spezialhandwerker, Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Thurnheer Ernst;** JG 1932; Schienentraktorführer, Balgach. PV St. Gallen.

**Tobler Werner;** JG 1921; Lokomotivführer, Aeugst am Albis. PV St. Gallen.

**Trüb Walter;** JG 1924; Schaffhausen. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Wild Michel;** JG 1946; Fachspezialist, Wünnewil. PV Bern.

**Zeller Sonja;** JG 1953; Fachspezialistin, Iffwil. PV Bern.

**Zurfluh Karl;** JG 1927; Lokomotivführer, Burgdorf. VPT BLS.

# Agenda 17/19

## UMWELTVERSCHMUTZUNG IM LAND DES FEUERS

## Anwohner geben nicht auf



Angelo Mastrandrea, Reporter  
Übersetzung: Peter Moor

Ich habe Enzo Tosti 2013 kennengelernt, kurz bevor er krank wurde. Er arbeitete als Betreuer bei der Gesellschaft zur Unterstützung Benachteiligter in Afragola, einer Gemeinde am Rand von Neapel, wo er sich um Patienten mit psychischen Problemen kümmerte. Die Freizeit verbrachte er mit der Jagd auf illegale Abfalldeponien. Seit die amerikanische Zeitschrift «Lancet» im August 2004 einen Bericht veröffentlicht hatte, der die Region zwischen Acerra, Marigliano und Nola wegen der Umweltverschmutzung durch illegal entsorgte Industrieabfälle als «Dreieck des Todes» bezeichnete, verging kein Tag, an dem Tosti nicht eine widerrechtliche Müllhalde anzeigte oder einen Brand, den irgendjemand gelegt hatte. Er nahm mich auf eine kurze Rundfahrt zu illegalen Deponien mit, um mir zu erklären, woraus der Müllnotstand bestand, der weltweit Aufsehen erregt hatte, und was sich in den brennenden Müllhaufen versteckte, die sich rund um die Zwei-Millionen-Metropole Neapel ausgebreitet hatten und der Region den Übernamen «terra dei fuochi», Land des Feuers, eingebracht hatten. Da war alles: alte Autoreifen, Plastikblachen alter Gewächshäuser, Eter-

nittafeln, Lederfetzen und andere Überreste aus den Dutzenden von Schuh- und Textilbetrieben, die für die grossen Marken und für die Fälscherindustrie arbeiten. Tosti war zum Schluss gekommen, dass dies alles nichts anderes war als das «Symptom eines kranken Industriesystems». Dann, im Oktober 2015, wurde er krank. Nach einem Bluttest und weiteren Untersuchungen wurde bei ihm ein Non-Hodgkin-Lymphom diagnostiziert; ein eigentlich seltener Krebs, nicht aber in den 52 Gemeinden des neapolitanischen Hinterlandes, wo durch Untersuchungen bestätigt ist, dass die Camorra jahrelang illegal Industrieabfälle entsorgt hat. Eine Studie der Fachhochschule für Gesundheit hat ergeben, dass dieser Krebs dort um 50 % häufiger ist als im nationalen Durchschnitt, besonders bei Männern. Bei andern Krankheiten liegt die Häufung noch höher. Bei ihm schreitet die Krankheit zurzeit nicht fort, aber er weiss, dass er eine Bombe im Körper hat, die jeden Moment explodieren kann.

Für Tosti war klar, dass seine Krankheit einen Zusammenhang mit der Umweltverschmutzung hat, weshalb er mit toxikologischen Tests abklären liess, was alles in seinem Blut ist. Er hat sie aus der eigenen Tasche bezahlt: 800 Euro fürs Labor Lg-Inca in Oderzo, im Veneto, spezialisiert auf die Untersuchung auf Schwermetalle und andere Gifte, insbesondere Polychlorierte Biphenyle (PCB), die in Ita-

lien von der Firma Caffaro in Brescia produziert und für Isolationen und Lösungsmittel verwendet wurden; seit 1983 sind sie verboten. Die Analysen haben «kritische Werte» bei den Hexachlorbiphenylen 153, 138, 187 und 170 ergeben, vor allem aber bei Hexachlorbenzol, das die wissenschaftliche Literatur mit der Gefahr von lymphatischer Leukämie in Verbindung bringt. «Ich habe mich sofort gefragt, wie diese Stoffe in meinen Körper gelangt sein können», erzählt Tosti. Er konnte es sich nur damit erklären, dass es sich um Gifte handelte, die illegal entsorgt wurden, dadurch in die Brunnen der Bewässerungsanlagen gelangten und so schliesslich in den Lebensmittelkreislauf.

Es ist nachgewiesen, dass tonnenweise giftige Abfälle im Land des Feuers entsorgt wurden. Die Umweltorganisation Legambiente hat seit 1991 82 Strafuntersuchungen zum Umgang mit Abfällen aufgelistet, legale und illegale Entsorgungen aus den Regionen Neapel und Caserta, mit 915 Haftbefehlen, 1806 Anzeigen und 443 betroffenen Betrieben. Die jüngste Aktion der Justiz erfolgte Ende August, nachdem Drohnen der Armee eine wilde Deponie von Altöl entdeckten und diese beschlagnahmt wurde. Hingegen hat keine Untersuchung je den Zusammenhang zwischen dem Blutkrebs und den Umweltgiften in den Böden und in der Luft nachgewiesen. Deshalb entwickelten Tosti und seine Frau Gerardina Caruso die Idee, die

Analysen auf alle Erkrankten auszuweiten. Sie präsentierten diese Idee einigen lokalen Vereinigungen, und vor allem ist es ihnen gelungen, Antonio Giordano ins Boot zu holen, ein Onkologe, der das Sbarro Institute for Cancer Research der Universität Philadelphia, USA, leitet. Dank der Unterstützung mehrerer Stiftungen und einer Spendenaktion brachten sie 150 000 Euro zusammen, sodass das Projekt unter dem Namen «Veritas» starten konnte. Es wurden 100 Betroffene ausgewählt. Die Testresultate waren unzweideutig: In sämtlichen Proben wurden grosse Mengen von Schwermetallen, Dioxinen und PCB gefunden. Die Resultate wurden vom Team um Professor Giordano ausgewertet und werden nun im Journal of Cellular Physiology publiziert.

Die Schlussfolgerungen sind noch streng vertraulich, aber die Hypothese lautet, dass die Gifte aufs Immunsystem einwirken, das danach statt den Organismus zu schützen selbst zu einem Krankheitserreger wird. Die Projektverantwortlichen verlangen deshalb vom Staat Italien, allen Bewohnerinnen und Bewohnern der vergifteten Zonen die Möglichkeit zu bieten, die toxikologischen Untersuchungen kostenlos durchführen zu lassen und eine Entgiftungskur zu machen. Enzo Tosti stellte sich als Versuchskaninchen zur Verfügung, und das Gift in seinem Blut ist drastisch zurückgegangen.



## NEW YORK SUBWAY

Bertrand Reuge

Auf Reisen ist der öffentliche Verkehr für mich eine Möglichkeit, in die lokale Kultur und Gewohnheiten einzutauchen. Dies ist in New York besonders der Fall. Eine extravagante Stadt, in der es aber leider nicht jeder ist. Soziales

Elend prallt hier auf Schizophrenie und die Angestellten der Wall Street. Eine bereichernde Erfahrung, die auch für einen Fotografen bildlich werden kann.  
www.reuge-photo.ch

?

PHOTOMYSTÈRE

Wo ist das?



**So nimmst du teil:** Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis **Mittwoch, 27. November 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 16:**  
c/b/b/a/a.

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

**Fernand Progin, Biel.**  
**Mitglied PV Biel-Bienne.**

AUF DEN SPUREN VON ...

## Damiano Laloli, nicht nur Lokführer



Damiano Laloli ist ein Optimist. Er glaubt an die Macht des Dialoges.

*Françoise Gehring / Übersetzung: Peter Moor  
francoise.gehring@sev-online.ch*

**Lokomotivführer und Zugchef. Damiano Laloli arbeitet bei der Fart und kennt die Centovallina in- und auswendig, die lebenswerte Linie zwischen der Schweiz und Italien. Als Präsident der Personalkommission hat er klare Vorstellungen.**

Bunte Herbstfarben ziehen den Blick auf sich, und man kann alle vier Jahreszeiten erahnen. Das sind die Bilder, die man als Lokführer oder Zugchef der Centovalli-Bahn erlebt. Im blauen Schmalspurzug, der langsam zwischen Bergen und Tälern von Locarno nach Domodossola fährt, lässt das Spektakel niemanden kalt. Die Linie windet sich durch eine Landschaft, die in jeder Jahreszeit ein prachtvolles Naturschauspiel von Licht und Farben bietet. Damiano Laloli arbeitet seit 27 Jahren bei der Fart, aber er ist eher zufällig in die öV-Branche gekommen. Auf Arbeitssuche landete er bei der Fart, und sein Berufsleben nahm eine neue Wendung.

«So hat mein Abenteuer bei dieser Firma begonnen, bei der ich mich sehr wohl fühle», erzählt Damiano Laloli. «Damals war es eine echte Herausforderung, heute, mit der langjährigen Erfahrung, bin ich es, der die Neuen eng begleitet.» Hat es in den vielen Jahren Veränderungen gegeben? «Sicher, aber es gibt auch Sachen, die bleiben: Mein Beruf verlangt Aufmerksamkeit, Präzision und Pünktlichkeit. Und auch viel Wohlwollen. Der touristische Ruf der Centovallina bedingt, dass man auskunftsfreudig ist. Aber arbeiten mit einem Lächeln auf den Lippen macht vieles einfacher, auch wenn man auf Probleme stösst.»

Damiano Laloli ist dem SEV 2008 beigetreten. Und noch bevor er erklärt, weshalb er sich dafür entschieden hat, betont er: «Ich schätze Angelo Stroppini sehr. Wir haben nicht nur dieselben Ideen, sondern wir reden viel miteinander und begegnen uns mit Offenheit und Respekt.» Als er vor zehn Jahren die Hilfe der Gewerkschaft brauchte, weil es einiges zu regeln gab, wandte sich Damiano Laloli an Angelo Stroppini. In ihm hat er einen wertvollen und aufmerksamen Gesprächspartner gefunden. «In den zehn Jahren Mitgliedschaft habe ich die Gewerkschaft mit ihrer klaren Struktur schätzen gelernt, sie ist in der Welt des öffentlichen Verkehrs auf allen Ebenen kompetent. Die Zusammenarbeit war immer ausgezeichnet, auch weil die Beziehung von grossem Respekt geprägt ist», ergänzt der Lokführer. «Wir haben Angelo immer vertraut und sind dafür reichlich

belohnt worden.» Damiano Laloli, der in Bern auch die Arbeit des Zentralsekretariats kennengelernt hat, ist von der Notwendigkeit der Gewerkschaft überzeugt. «Die Gewerkschaft ist ein wichtiger Dreh- und Angelpunkt und eine Hilfe für Arbeitnehmende», hält Laloli fest. «Es gibt viele Probleme, die nicht der Personalkommission übergeben werden können. Diese muss sich mehr um die Detailfragen kümmern.» Als Präsident der Personalkommission weiss er genau, wovon er spricht. In dieser Funktion hat er auch an den Verhandlungen zur Einführung eines Gesamtarbeitsvertrags teilgenommen. Dieser tritt auf Anfang 2020 in Kraft (siehe SEV-Zeitung Nr. 16). «Für mich war es eine intensive und sehr lehrreiche Erfahrung. Ich bin der Gewerkschaft wie auch der Direktion dankbar für diese Gelegenheit.»

Damiano Laloli erinnert sich: «In den langen Monaten der Verhandlungen haben wir hart gearbeitet, geprägt durch gegenseitiges Zuhören, Offenheit und Respekt. Es geht nicht darum, wer gewinnt und wer verliert, sondern immer den Blick aufs Resultat auszurichten, das zwischen den Forderungen der Gewerkschaft und des Unternehmens ausgewogen sein muss, im Gleichgewicht aller Interessen. Dank dieser Erfahrung kann ich heute meinen Kollegen die grosse Arbeit beschreiben, die in solchen Verhandlungen steckt. Viele denken, man müsse nur mit den Fingern schnippen, um ein Problem zu lösen, aber so ist es nicht. Dafür braucht es die Gewerkschaft: Ein Haus baut man Stein um Stein, mit Geduld und Hartnäckigkeit, um ein stabiles Resultat zu bekommen. Ich erachte meinen monatlichen Beitrag an die Gewerkschaft als Investition, die mir im Gegenzug gute Arbeitsbedingungen bringt.»

Sicher gibt es innerhalb des Betriebs Diskussionen und Auseinandersetzungen. Aber dank der Gewerkschaft ist auch eine Gruppe mit Zusammenhalt entstanden, beobachtet der Peko-Präsident. Als er von der Gruppe spricht, blinken Emotionen in Damianos Augen auf. «Ich muss es sagen: Mir fehlt Andrea Sabetti. Am Anfang wollte er nichts von Gewerkschaften hören. Schliesslich wurde er zu einem richtigen Anführer und hat viel zur Gründung der SEV-Sektion beigetragen. Mir fehlt seine fröhliche Schlagfertigkeit.» Kurz darauf weicht die Melancholie wieder einem Lächeln. Damiano, der auch Familienvater ist, lädt seine Batterien in den Bergen auf. Dort kann er sich wiederfinden. Sachlich und pragmatisch begegnet er den Herausforderungen Schritt für Schritt. Denn so kommt er sicher ans Ziel, welches auch immer es sei.

## ÜBERFÜLLTE ZÜGE

Bénédicte

