



SEV Nr. 18

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



100 JAHRE SEV

Die Jugend an der Front

Edito von Giorgio Tuti, Präsident SEV

► S. 8 und 9

Was für ein Jahr! Die Feierlichkeiten zum 100-jährigen Jubiläum des SEV haben am Samstag in Bern ihr Ende genommen. Ziel des ganzen Jubiläums war es zu zeigen, was der SEV war und was er heute ist, doch wir wollten uns auch die Zeit nehmen für eine Vision des SEV und der Mobilität der Zukunft.

Jetzt, da ich Bilanz ziehe, möchte ich das grosse Engagement aller Beteiligten betonen, die das Jubiläum mit ihrer unermüdlichen Arbeit zu einem Erfolg gemacht haben. Dass der Jubiläumsbus an 60 Orten in der Schweiz Halt machen konnte, um die Mitglieder zu besuchen und dem SEV in der Öffentlichkeit ein Gesicht zu geben, verdanken wir unserer starken Milizstruktur und der Unterstützung durch unsere Profis. Es war eine gewaltige Herausforderung,

doch gemeinsam konnten wir sie bewältigen. Dieses uneingeschränkte Engagement für die Gewerkschaft ist unsere grösste Stärke, ohne wären wir nichts. Die Arbeit der Sektionen ist sehr wertvoll, und ich möchte mich an dieser Stelle herzlich dafür bedanken!

Einen weiteren Grund zur Freude bietet unser Nachwuchs. Mit Blick auf die Zukunft haben wir die Verantwortung für den Abschlussabend der Jugend anvertraut. Die Organisation war perfekt, es war ein dynamisches und fröhliches Fest. Die Jungen sind die Zukunft des SEV, sie wollen Verantwortung übernehmen! Jetzt liegt es am SEV, seinen Unterverbänden und Sektionen, von ihrer grossen Motivation zu profitieren. Wir alle sind mitverantwortlich dafür, dass die Jugend den Platz erhält, der ihr zusteht, um sich weiter für den SEV zu engagieren.

In Zeiten, in denen die Digitalisierung die Arbeitswelt rasant verändern wird, sind die Jungen wichtige Hoffnungsträger. Berufsbilder werden sich verändern, doch die Arbeiterinnen und Arbeiter wollen mitreden – genauso, wie sie auch schon heute gehört werden wollen.

Innerhalb einer Woche demonstrierten die Busfahrer/innen im Jura und die SBB-Angestellten. Das zeigt: Die Arbeiter/innen lassen unternehmerische oder politische Entscheidungen, die ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen gefährden, nicht schweigend über sich ergehen. Diese Fähigkeit, mit erhobenem Kopf dagegenzuhalten, müssen wir stärken. Nur so haben wir die Macht, «Nein» zu sagen zu verschlechterten Arbeits- und Lebensbedingungen. Nur so können wir mehr Arbeiter/innen davon überzeugen, vereint mit uns zu kämpfen.

Stopp NORS

Eine von vielen Reorganisations der SBB ist NORS – der SEV hat sie gebremst.

2 und 3

Stopp Funk Lisa

Die gefährlichen Verbindungsunterbrüche halten an: Die Rangierer haben genug!

4

Stopp Dumping

Im Jura kämpft der SEV weiter dagegen, dass der Kanton beim Buspersonal spart.

5

Zuschlag an Sersa

Die SBB teilt mit, dass ihre erste Ausschreibung von Fahrbahn-Erneuerungsarbeiten gemäss dem im Oktober 2018 vorgestellten Modell für die Kooperation mit Privatfirmen zum Zuschlag an die Rhomburg Sersa Rail Group führte. Nach dem neuen Modell vergibt die SBB «Fahrbahn-Erneuerungsprojekte mit hohem Standardisierungscharakter» in Form von Rahmenwerkverträgen für mehrere Jahre, wobei die Partner deren Ausführung «von A-Z verantworten», erklärt die SBB. Sie erhofft sich davon mehr Effizienz und «Wettbewerb auf dem freien Markt». Der SEV beurteilt schon diese Aussage als Etikettenschwindel. «Diese Ausschreibung war an sich fragwürdig, es war ja wohl vorher schon klar, dass nur Sersa den Zuschlag bekommen würde», sagt Gewerkschaftssekretär Urs Huber. «Wir befürchten eine totale Abhängigkeit von einzelnen Drittfirmen, die dann Preis und Konditionen diktieren können, sowie einen weiteren Know-how-Verlust innerhalb von SBB Infrastruktur. Viele Fragen sind offen und Aussagen gegenüber dem SEV widersprüchlich.» Näheres in der nächsten Zeitung.

Pro Bahn dankt Personal



Martin Stuber (im Bild) Marcel Homberger mit Lokführer

Am 25. November überreichten Pro Bahn-Aktivist/innen auf den Bahnhöfen Zürich, Bern und Luzern dem Zug-, Lok-, Reinigungs- und Schalterpersonal ein Präsent mit einem grossen «Merci» (Bild aus Luzern). «Wir wollten damit zum Ausdruck bringen, dass die Kritik an diversen Schwachstellen bei der SBB nicht gegen das Personal gerichtet ist», erklärt Martin Stuber, Pro Bahn Zentralschweiz.

Sozialpartner einbeziehen!

Der SGB begrüsst, dass sich nach Bund, Kantonen und Gemeinden jetzt auch 34 staatsnahe Unternehmen mit der Unterzeichnung der Charta «Lohngleichheit im öffentlichen Sektor» zur Lohngleichheit bekennen. Neben einer raschen und bestimmten Umsetzung der darin aufgelisteten Massnahmen erwartet er aber auch den konsequenten Einbezug der Gewerkschaften, um die Lohngleichheit nachhaltig zu verankern.

SBB INFRASTRUKTUR INSTANDHALTUNG

Pilotprojekt NORS dank SEV gebremst



Der Weg führt ins Nichts mit NORS, daher setzt der SEV den Prellbock.

SEV-Info / Markus Fischer
urs.huber@sev-online.ch

So geht es nicht weiter mit NORS, dem «Neuen Organisationsmodell der Region Süd» bei SBB Infrastruktur Instandhaltung! Das war und ist die Forderung des SEV. Nachdem der SEV dem Leiter der Division Infrastruktur, Jacques Boschung, direkt aufzeigen konnte, welche riesigen Probleme das Pilotprojekt der Organisation und dem Personal bringt, war auch dem Infrastrukturchef klar: So geht es nicht!

Tägliches Chaos auf den Baustellen und bei der Personaldisposition. Dauernde kurzfristige Änderungen der Personaleinsätze für das Personal. Leerläufe noch und noch. Und es wurde und wird nicht besser. Das sind die Folgen des Pilotprojekts NORS, das am 1. Januar 2019 gestartet wurde, trotz der Vorbehalte des SEV.

Schon im Spätsommer 2018, als die SBB das Projekt NORS ihren Sozialpartnern im Leitfaden-Verfahren vorstellte, hatte sich der SEV extrem skeptisch gezeigt und eine ganze Reihe von Problemen und Fragen aufgelistet, auf die er oft keine überzeugenden Antworten bekam. Seine grossen Bedenken meldete er im September 2018 in einem SEV-Info mit

nesfalls vor 2021 «drankäme». Auch gab es erste Korrekturen. Doch die grosse Frage blieb: Ist NORS überhaupt so zu reparieren, dass das Personal einfach wieder arbeiten kann?

«Nach elf Monaten NORS stellen wir fest: Das Chaos ist quasi Programm», sagt Gewerkschaftssekretär Urs Huber, der beim SEV das Team SBB Infrastruktur leitet und NORS von Beginn an aufmerksam und kritisch verfolgt hat. «In der Disposition und in den Büros sind die Mitarbeitenden dauernd am Anschlag, und draussen verzweifeln oder resignieren die Kollegen und Kolleginnen ab dem Chaos. NORS ist eine offensichtliche Fehlkonstruktion.»

Virus NORS darf übrige Regionen nicht befallen

Mit unzähligen Beispielen ist es dem SEV inzwischen gelungen, der Divisionsleitung darzulegen, dass bei NORS auch aktuell noch viel zu viel schlecht läuft. Ende November fasste ein SEV-Info die Mängel so zusammen:

- Für die Region Süd fordert der SEV massive Korrekturen. Insbesondere müssen die Teams wieder im alten Sinn zusammenfunktionieren!
- Die Disposition und Planung muss stabil und langfristiger werden!
- An entscheidenden Stellen braucht es unbedingt Leute, die die Materie kennen!
- Bei Schlüsselfunktionen aller Bereiche ist der Erhalt bestehender, erfahrener Mitarbeiter/innen vordringlich!

Mitarbeitende bei der Stange halten

«Die Schönfärberei der Verantwortlichen muss endlich aufhören», unterstreicht Urs Huber. «Um aus dem Schlamassel NORS rauskommen zu können, braucht es die richtigen Leute am richtigen Ort. Kümmert euch um die Menschen, statt immer nur um die Prozesse!»

NORS bleibt vorerst ein Versuch

Urs Huber ist sehr froh, dass NORS nun entgegen den Plänen der Verantwortlichen nicht einfach übernommen wird, sondern als Pilot weitergeführt wird. «Das heisst nichts anderes als: NORS kann so nicht ein- und weitergeführt werden. Wir danken ausdrücklich dem Leiter Division Infrastruktur, dass er bereit war, dem SEV und den Kollegen zuzuhören, und dann eingegriffen hat», sagt Urs Huber und ergänzt: «Wir begleiten und beobachten NORS weiter, was mit viel Aufwand verbunden ist. Und wir bleiben sehr skeptisch, ob NORS je funktionieren wird.»

Chaos-Projekt NORS radikal überprüfen!

Urs Huber* Das Projekt NORS bei Instandhaltung Infra SBB ist für alle Betroffenen eine Zumutung. Viele Mitarbeitende aller Ebenen und Bereiche verzweifeln oder resignieren. So kann man nicht arbeiten. Ja, es ist ein Pilot. Aber wenn man es in elf Monaten nicht geschafft hat, wesentliche Fortschritte im Chaos zu machen, sollte man den Pilot landen. Lieber eine unsanfte Landung als ein Totalabsturz. Für den SEV gilt:

- Das Projekt NORS ist ein höchst schädlicher Virus, der die anderen Regionen nicht auch noch befallen darf!
- NORS bleibt ein Pilot. Aber damit ist in der Region Süd noch niemandem geholfen. Für

den SEV ist klar: Feste Teamstrukturen sind ein Muss. Fachkenntnisse vor Tools, denn Tools ohne Fachkenntnisse führen ins Nirvana. Erhalt von Know-how um jeden Preis!

- Und nicht zu vergessen: Es braucht auch eine echte Lösung für die selbstverursachten Probleme einer zweisprachigen Region. Schnelles Handeln ist angesagt. NORS als Projekt ist uns als SEV egal, unser Fokus ist das Wohl und die Zukunft der Mitarbeitenden – und damit auch der Organisation.

* Urs Huber ist Gewerkschaftssekretär SEV und Leiter des SEV-Teams Infrastruktur.

CHRISTIAN FANKHAUSER antwortet

Doppelte Bestrafung dürfte fallen

Der SEV und der VPT haben 4433 Unterschriften gegen die doppelte Bestrafung von Berufsfahrer/innen bei Ausweiszügen eingereicht. Das war im Juli 2017. Wo steht man nun bei diesem Dossier?

Es sieht ganz danach aus, dass das Gesetz bald zugunsten der Berufsfahrer und -fahrerinnen geändert wird, wie vom SEV angestrebt. Am 5. Dezember wird der Ständerat die Motion unserer Gewerkschaftssekretärin und Nationalrätin Edith Graf-Litscher beraten. Die Motion geht in die gleiche Richtung wie die Petition, die der VPT mit fast 4500 Unterschriften dem UVEK übergeben hatte. Die Motion fordert, beim Fahrausweiszug von Berufsfahrer/innen die Sanktionen auf privater und beruflicher Ebene klarer zu differenzieren.

Kritische Stimmen befürchten, dass eine Anpassung des Strassenverkehrsgesetzes zu mildereren Strafen für schwere Vergehen führen könnte. Doch das ist nicht das Ziel. Es geht keinesfalls darum, Raser oder Personen, die

alkoholisiert fahren, zu schützen. Sondern es geht vor allem darum, die doppelte Strafe für Busfahrer/innen bei leichten Vergehen zu vermeiden – wenn beispielsweise der Vortritt nicht klar war.

Es steht viel auf dem Spiel, denn wenn Berufsfahrer/innen für ein privates Vergehen mit einem Fahrausweiszug bestraft werden, besteht für sie die reale Gefahr, dass sie dadurch ihre Stelle verlieren. Vor allem in kleinen Unternehmen, welche nicht gross genug sind, um andere Aufgaben anzubieten.

Die Chancen stehen gut, dass die Motion im Ständerat gutgeheissen wird – zumal sie bereits durch den Nationalrat angenommen wurde. Und auch weil die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen des Ständerats dem Plenum rät, die Motion anzunehmen – und zwar deutlich mit 8 zu 3 Stimmen.

Willst du Christian Fankhauser oder einem andern Geschäftsleitungsmitglied SEV eine Frage stellen? Schreib an zeitung@sev-online.ch.

SBB

SEV-Demo am Hauptsitz



Manfred Schaffer sprach der SBB-Konzernleitung ins Gewissen und übergab ihr zusammen mit über 100 Kolleg/innen einen Bremsschuh.

Vivian Bologna und Markus Fischer
vivian.bologna@sev-online.ch

Die laufenden, für den Betrieb schädlichen Reorganisationen bei der SBB müssen gestoppt werden. Das ist die Hauptforderung des SBB-Personals an seine Leitung. Als Symbol dafür haben am Montagnachmittag über 100 Mitarbeitende, die Mitglieder des SEV sind, der Konzernleitung einen Bremsschuh überreicht. Auf ihrem Transparent wurden sie deutlich: «Macht endlich eure Arbeit – und lasst uns die unsere machen!»

Konkret verlangten die Demonstrierenden eine «Denkpause für alle Reorganisationen», «Konzentration auf die Stabilisierung des Betriebs und auf die notwendigen Personalrekrutierungen» sowie «eine offene, ehrliche interne Kommunikation der Konzernleitung mit den Mitarbeitenden. Dazu gehört in erster Linie Zuhören und Ernstnehmen des Gehörten.» So steht es in der Resolution, welche die GAV-Konferenz des SEV am 7. November verabschiedet hat. Sie wurde von den Demonstrierenden an CEO Andreas Meyer übergeben.

Die soeben veröffentlichten Zahlen der neusten «Personalmotivationsumfrage» bestätigen: Die Leitung der SBB muss das Vertrauen des Personals zurückgewinnen. Das

Vertrauen in die Führung ist seit 2014 kontinuierlich gesunken, auch dieses Jahr wieder um einen Punkt auf 46 (2014: 52 Punkte).

«Das SBB-Personal steht hinter seinem Unternehmen und will von der Führung ernst genommen werden», stellt Barbara Spalinger, Vizepräsidentin des SEV, fest. Das Personal kenne die Bahn in- und auswendig, es wolle angehört und einbezogen werden, um die Leistungen der SBB wieder auf ein hohes Qualitätsniveau zu bringen. Und um dafür zu sorgen, dass die Betriebssicherheit in einer Art garantiert ist, die einem Service public gerecht wird, der diesen Namen auch verdient. «Tatsächlich hat als Folge der unzähligen Sparprogramme die Leistungsqualität in den letzten Jahren abgenommen. Die Kundenzufriedenheit ist am Sinken. Um die Qualität wieder zu steigern, muss die SBB in allen Bereichen zusätzliches Personal einstellen», betont Barbara Spalinger.

Vor dem SBB-Hauptsitz ergriffen Kollegen das Wort. Jordi D'Alessandro, Präsident ZPV Fribourg, sagte: «Wenn die SBB für das Zugpersonal und die übrigen Bahnberufe Nachwuchs finden will, muss sie gegenüber unseren Berufen mehr Wertschätzung zeigen. Als Kundenbegleiter habe ich unregelmässige Arbeitszeiten wie viele weitere Kolleg/innen bei der Bahn. Das bedeutet Weihnachtstage ohne Familie und Samstag ohne Freunde. Da geht

es nicht, dass uns der Arbeitgeber nicht unterstützt! Wir Kundenbegleiter/innen fordern die Zweierbegleitung im Fernverkehr, doch die Leitung hört nicht auf uns. Wir geben für dieses Unternehmen unser Bestes. Wir kennen die Praxis. Die Bedürfnisse der Reisenden sehen wir jeden Tag und kennen sie. Wenn ihr die Bahn reformieren wollt, dann tut es mit uns und nicht ohne uns! Wenn ihr vermeiden wollt, dass es schief läuft, dann gebt der Basis eine Stimme und hört auf sie!»

Zu den ständigen Reorganisationen erklärte Hans Ulrich Keller vom Unterverband BAU: «Es ist schade, dass wir nie auf etwas aufbauen, das wir schon haben. Wir versuchen immer gleich die Drehrichtung der Welt zu verändern.» «Speziell stösst uns auf, dass die eine Reorganisation die andere jagt und manchmal gar überholt», ergänzte Manfred Schaffer, Präsident AS Bern, bevor er Andreas Meyer den Hemmschuh übergab. Meyer antwortete, die Konzernleitung wolle, dass Veränderungen auf allen Ebenen mit mehr Zurückhaltung angegangen werden, zusammen mit dem Personal. Auf dieses wolle man hören. Diesen Worten müssen Taten folgen!

Fotos und Video auf Facebook und auf unserer Webseite sev-online.ch



Die Resultate der Umfrage zur Motivation des SBB-Personals sind nicht ganz eindeutig. Grund zur Freude gibt die Teilnahmequote, die um 2 % auf insgesamt 72 % gestiegen ist. Und vor allem ist die **Motivation des Personals**, die zu den neun Zielen des Unternehmens gehört, mit 73 Punkten stabil geblieben. Darin enthalten sind Treue und Engagement dem Unternehmen gegenüber sowie die Zufriedenheit am Arbeitsplatz und der persönliche Beitrag zur Erreichung der Unternehmensziele.

Die Personalfriedenheit lag dieses Jahr bei 66 Punkten, wie schon 2018. Besonders hoch bewertet wurden das persönliche Engagement (82 Punkte, unverändert), die Zufriedenheit bei der Arbeit (76 Punkte, +1) und die Mitarbeit an den Unternehmenszielen (78 Punkte, unverändert).

Auf der anderen Seite zeigt die SBB-Personalumfrage einmal mehr, dass das Vertrauen in die Unternehmensleitung weiterhin tief ist (46 Punkte). Seit der letzten Umfrage ist das Vertrauen sogar um einen Punkt gesunken. Vor fünf Jahren hatte es noch 52 Punkte betragen, was schon damals kein Spitzenwert war. Hier ist etwas faul im Staate Dänemark, würde Shakespeare sagen ...

PROBLEME MIT FUNK LISA

Rangierer sagen Stopp

Medienstelle RPV / Fi
markus.fischer@sev-online.ch

Der Zentralausschuss des SEV-Unterverbands des Rangierpersonals (RPV) fordert die SBB-Leitung auf, den Einsatz vom Funk Lisa sofort zu stoppen, weil Mängel des Geräts die Sicherheit gefährden. Die Verantwortlichen zeigten Verständnis für die Forderung, wollten Lisa aber bis Redaktionsschluss nicht sofort aus dem Verkehr ziehen.

Schon seit mehreren Jahren ist Lisa bei der SBB in der Testphase bzw. seit 2015 im Einsatz. Lisa steht für «Light and Integrated Shunting Accessory» (to shunt = rangieren). Es handelt sich um ein mobiles Endgerät für die digitale Rangierkommunikation, das die bisherigen analogen Funkgeräte SE-160 ablösen soll.

Mit Lisa kann man Fahrstrassen auch ohne mündliche Kommunikation anfordern oder Weichen drahtlos ansteuern. Lisa ist (angeblich) stossfest, wasserdicht und auch mit Handschuhen bedienbar. Jedoch kommt es bis heute zu Verbindungsunterbrüchen, die zu Un-

regelmässigkeiten, Beinahe-Unfällen und Unfällen führen. Dass diese bisher keine Schwerverletzten oder gar Todesopfer gefordert haben, ist ein glücklicher Zufall. So ist es im Oktober im Bahnhof Buchs (SG) wegen einem Verbindungsunterbruch zu einer Flankenfahrt mit grossem Sachschaden gekommen. Ursache war offenbar ein automatisches Update an einem Gerät.

Deshalb hat der Zentralausschuss des Unterverbands RPV am 18. November beschlossen, zuhänden der Verantwortlichen der SBB klar und öffentlich Stopp zu sagen: «Wir verlangen, dass das Arbeiten mit dem Funk Lisa sofort eingestellt wird, bis es keine Sicherheitsrisiken mehr in sich birgt», fasst RPV-Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger zusammen. Die Forderung des RPV wird vom Unterverband TS, bei dem ebenfalls Rangierer organisiert sind, und von der SEV-Leitung unterstützt.

Die Cargo-Leitung hatte bereits am 30. Oktober 2017 nach einem Vorfall in Rümlang ein generelles Einsatzverbot für den Funk Lisa verhängt, dieses aber am 1. Februar 2018 wieder aufgehoben. Nach dem neusten Vorfall ist klar,



Sorgenkind Lisa: Bis heute führen Verbindungsunterbrüche zu gefährlichen Situationen.

dass die Probleme weiterbestehen, weshalb es für das Personal unzumutbar ist, mit Lisa weiterzuarbeiten.

Verantwortung nicht auf Rangierleiter/Lokführer abschieben!

Fakt ist: Es gibt Funkunterbrüche. Die Anweisung der Verantwortlichen, bei einem Funkunterbruch nach den Fahrdienstvorschriften (FDV) vorzugehen, ist ein Abschieben der Verantwortung allein auf den Rangierleiter bzw. den Lokführer.

«Sollte – was wir alle nicht hoffen – ein Unfall mit Funk Lisa geschehen, der menschliches Leid verursacht, zieht der ZA RPV sämtliche Kollegen, die mit diesem Gerät arbeiten müssen, aus der Verantwortung. Die Verantwortung liegt zu 100% bei der Leitung», stellt der Zentralausschuss RPV in seinem Sitzungsbericht klar. Und er warnt alle betroffenen Mitarbeitenden:

Aufruf zur Vorsicht

«Kolleginnen und Kollegen, seid bei eurer täglichen Arbeit einfach sehr vorsichtig, es

könnte ja sein, dass der Funk ausfällt. Ihr, die täglich mit diesem Gerät arbeitet, das euch die Unternehmung zur Verfügung stellt – im Bewusstsein, dass dieses Gerät nicht der Sicherheitsnorm entspricht.»

Nehmen die Verantwortlichen weiterhin Unfälle in Kauf?

In der Tat schrieb die Leitung Produktion von SBB Cargo am 5. November in einem Newsletter zum Funk Lisa: «Wir kennen auch die aktuellen Schwierigkeiten, Beinahe-Unfälle und leider auch Unfälle.» Die Verantwortlichen sind sich also der Probleme bewusst – und trotzdem haben sie bisher das Risiko weiterer Unfälle wegen Lisa in Kauf genommen. Denn dieses Risiko besteht weiterhin, auch wenn eine Taskforce unter der Führung von SBB Infrastruktur «fokussiert an Sofortmassnahmen zur Verbesserung der aktuellen Situation arbeitet», wie es im Newsletter heisst. Und auch wenn darin die Leitung Produktion SBB Cargo schreibt, dass sie «Sofortmassnahmen» prüfe. Darum fordert der SEV-RPV ein sofortiges Einsatzverbot – obwohl Ersatzlösungen nicht einfach zu finden sind.

LÉMAN EXPRESS VOR DEM START

Und das Personal?



Yves Sancey / Übersetzung: Fi Am 15. Dezember geht im Raum Genf das grösste grenzüberschreitende S-Bahn-Netz Europas in Betrieb. Das Projekt hiess zuerst CEVA, nach den Bahnhöfen (Genf) Cornavin – Eaux-Vives – Annemasse (F) der neuen Verbindungslinie. Die ganze S-Bahn heisst heute Léman Express und umfasst sechs Linien von total 230 Kilometern Länge mit 45 Stationen in den Kantonen Genf und Waadt und in den französischen Departementen Haute-Savoie und Ain. Fast 10 Jahre lang wurde am Netz gebaut, für rund 2 Mia. Franken. Es soll täglich 50 000 Personen transportieren und so das Genfer Strassennetz, das zurzeit durch den Pendlerverkehr stark überlastet ist, um 12% entlasten, wie der Kanton hoffnungsvoll prognostiziert. Dazu beitragen sollen auch P+R- und Veloparkings an den Stationen, die neue Tramlinie 17 von Lancy-Pont-Rouge nach Annemasse sowie Velowege.

Streik am ersten Tag?

Doch schon zur Eröffnung droht ein Streik des französischen Bahnpersonals, das in der Haute-Savoie bereits am 23. November einen Warnstreik durchführte. «Man hat uns in den letzten zwei Jahren bei

der Vorbereitung des Léman Express viel abverlangt. Doch weder wurden unsere tiefen Löhne erhöht noch unsere besonderen Anstrengungen mit einer Prämie abgegolten», erklärt Philippe Gauthier, SNCF-Mitarbeiter und Mitglied der Gewerkschaft Sud Rail. «Dabei steigen die Lebenskosten laufend, vor allem das Wohnen ist sehr teuer.» Ob er und seine Kolleginnen und Kollegen wirklich streiken werden, hänge davon ab, ob die SNCF-Direktion ernsthaft auf ihre legitimen Forderungen eingehe, sagt der Gewerkschafter.

Der Arbeitskonflikt rückt jene ins Rampenlicht, die den Léman Express betreiben – dies- und jenseits der Grenze. Weil das Preisniveau und daher auch das Lohnniveau in der Schweiz beträchtlich höher ist als in Frankreich, hat sich von Anfang an die Frage gestellt, wie der S-Bahn-Betrieb organisiert und die Arbeitsbedingungen geregelt werden sollen, damit es nicht zu Dumping kommt, vor allem auf Kosten des Schweizer Personals.

Schutz während 6 bis 10 Jahren

«Bereits im November 2015 hat der SEV mit den französischen Kollegen von Sud Rail und CGT der Projektleitung ein Weissbuch der Arbeitsbedingungen überreicht»,

berichtet SEV-Gewerkschaftssekretärin Valérie Solano. «Damals schlug man vor, für den Betrieb des Léman Express eine 100% private Tochterfirma zu gründen, deren Anstellungs- und Arbeitsbedingungen inakzeptabel gewesen wären.»

Das frühe, starke, gemeinsame Vorgehen der Gewerkschaften beider Länder zwang SBB, SNCF und Behörden zu einer raschen Klärung: Betreiberin der S-Bahn ist vorerst Lémanis, eine gemeinsame AG von SBB (60%) und SNCF (40%) nach Schweizer Recht. Das Lokpersonal hat zwar Lizenzen für beide Länder, fährt aber grundsätzlich nur im eigenen Land und wechselt in Annemasse.

Zudem hielten die Behörden beider Länder am 1. Februar in einer Absichtserklärung fest, dass es während 10 Jahren keine Ausschreibung geben soll, wobei eine Klausel den Ausstieg nach sechs Jahren erlaubt. Das heisst, dass es zwischen 2025 und 2029 eine Ausschreibung geben könnte. Mitbieten könnte etwa der französische Gigant RATP oder – für den Betrieb der Züge in der Schweiz – die RegionAlps SA, die zu 70% der SBB, zu 18% der TMR und zu 12% dem Kanton Wallis gehört. «Sie hat zwar korrekte Löhne, aber tiefere als die SBB», sagt Valérie Solano.

UMKLEIDEN IST ARBEITSZEIT

Swiss zeigt keine Gesprächsbereitschaft

Elisa Lanthaler Am 19. November traf sich eine Delegation von SEV-Gata mit Vertretern der Swiss, um Gespräche über die Anerkennung der Umkleide- und Wegzeiten im Bereich Technik zu führen. Eine Umfrage von SEV-Gata hatte gezeigt, dass die Umkleide- und Wegzeit die Swiss-Mechaniker jeden Tag insgesamt 30 Minuten kostet. Zeit, die laut Staatssekretariat für Wirtschaft Seco eigentlich bezahlt werden müsse (die SEV-Zeitung berichtete). Die Swiss verweigerte beim Termin allerdings jegliche Gesprächsbereitschaft. Sie begründete dies mit einem laufenden Gerichtsverfahren bei Swissport: Bei diesem klagt ein SEV-Gata-Mitglied die Umkleide- und Wegzeit der letzten drei Jahre von seinem Arbeitgeber Swissport ein. Seitens Swiss wird explizit der Ausgang der gerichtlichen Klärung abgewartet.

Zum Thema Umkleidezeit argumentierte die Swiss, dass die Techniker auch in ihren Arbeitskleidern nach Hause gehen können. «Ein Umstand, welcher zum Zeitpunkt des Meetings nachweislich nicht stimmte, da uns ein Uniform-Reglement vorlag, welches den Swiss-Mechanikern ausdrücklich verbietet, die Arbeitskleider auf dem Weg zur oder von der Arbeit zu tragen»,

erklärt SEV-Gewerkschaftssekretär Markus Cadosch. Die Swiss beteuerte jedoch, dieser Passus sei veraltet und man werde ihn entsprechend streichen. Mit diesem Vorgehen ist SEV-Gata nicht einverstanden: «Die Swiss setzt ein sehr fragwürdiges Zeichen, wenn ein Passus eines Reglements einfach gestrichen werden kann, wenn dieser Forderungen gegenüber der Firma auslöst.»

Zudem ist SEV-Gata der Meinung, dass von Mechanikern nicht erwartet werden kann, ihre dreckige Arbeitskleidung auf dem Heimweg zu tragen – eine Meinung, die durch die Rechtsprechung in ähnlichen Fällen bestätigt wird. Hinzu kommt, dass die Mechaniker teilweise mit Stoffen operieren, die als Giftstoff klassifiziert sind. «Kleidung, die mit solchen Stoffen in Berührung kommt, soll unserer Meinung nach nicht ausserhalb des dafür vorgesehenen Bereichs getragen werden», so Markus Cadosch.

SEV-Gata wird weiter für die Anerkennung der Umkleidezeit bei der Swiss kämpfen. «Zudem erwarten wir, dass das erwähnte Gerichtsverfahren bei Swissport weiter Klarheit bringen und unsere Forderungen zumindest teilweise stützen wird.»

VORSTAND SEV

Punkte für Werber/innen

Vivian Bologna / Übersetzung: Fi
vivian.bologna@sev-online.ch

Der SEV will 2020 die Werbung neuer Mitglieder verstärken. Das war das Hauptthema des Vorstands vom 22. November.

Das Prinzip «Mitglied wirbt Mitglied» gilt weiterhin, hauptverantwortlich für die Werbung bleiben die Milizgewerkschafter/innen der Sektionen und Unterverbände. «Was ändert, ist die Aufteilung des Profiapparats in die vier Regionen West, Mitte, Ost und Tessin», erklärte Gewerkschaftssekretär Toni Feuz, neu zuständig für die Werbung in der Region Mitte. «Die Regionalsekretär/innen jeder Region bestimmen eine/n Werbeverantwortlichen und die Werbeaktionen werden regional geplant. Das schliesst nationale Aktionen, wie wir sie letztes Jahr für den GAV SBB durchführten, nicht aus. Den regionalen Werbeverantwortlichen obliegt insbesondere die Koordination der Aktionen mit den betroffenen Sektionen.»

Die Reform ist das Ergebnis von Überlegungen nach den beiden nationalen Werbetagen im Jahr 2019, deren Bilanz im Verhältnis zum Aufwand durchzogen ausfiel. «Ziel bleibt, möglichst viele Neumitglieder zu werben und unsere Mitgliederbasis zu verjüngen», sagte SEV-Präsident Giorgio Tuti. «Regionale Aktionen machen Sinn, da sie gut auf regionale Aktualitäten ausgerichtet werden können.»

Nächstes Jahr wird eine Kampagne lanciert, um Werber/innen von

mehr als einem Mitglied pro Jahr speziell zu danken. 2016 bis 2018 haben 76 Personen mindestens zwei SEV-Mitglieder gewonnen. Ab 2020 sollen es 90 sein. «Um das zu erreichen, vergeben wir für jedes geworbene Mitglied einen Punkt und lassen dann gute Werber/innen je nach Punktezahl ein Geschenk auswählen, z. B. eine SEV-Softshelljacke, eine Smartbox, Reka-Checks oder andere Preise, die noch festzulegen sind», erklärte Gewerkschaftssekretärin Xenja Widmer, die per 1. Januar 2020 die generelle Verantwortung für die Werbung übernimmt. «Die Kampagne soll insgesamt drei Jahre dauern. Im Frühling 2021 werden wir eine erste Zwischenbilanz ziehen und im Frühling 2024 dann die Schlussbilanz.»

Hände weg von den FVP!

Unter den Aktualitäten gab der Angriff des Bundesamts für Verkehr auf die Fahrvergünstigungen des Personals besonders zu reden. Betroffen sind alle Unternehmen samt den Pensionierten. Entsprechend gab es viele konsternierte und wütende Reaktionen. Der SEV kämpft auf verschiedenen Ebenen für den Erhalt der FVP, die weder ein Geschenk noch ein Privileg sind.

Der Vorstand diskutierte auch über den Kompromiss von SGB, Travail.Suisse und Arbeitgeberverband zur 2. Säule, der diverse Massnahmen vorsieht, um die Pensionskassenrenten zu stabilisieren und vor allem auch die tiefsten Renten zu verbessern. Der Ball liegt nun beim Bundesrat, bevor der eigentliche Gesetzgebungsprozess beginnt.

LESER/INNENBRIEF

FVP-Verlust wäre hart



Walter Zimmermann,
Pensionär SBB

«Kein Schnäppchen mehr für SBB-Rentner?» fragte der SRG-Teletext am 17. November sinngemäss. Laut einem Bericht in der «SonntagsZeitung» verlangt das Bundesamt für Verkehr (BAV) von den Transportunternehmungen eine Überprüfung der vergünstigten Abonnemente für Mitarbeitende in Pension. Weder Steuerzahlende noch Kunden sollen diese Rabatte finanzieren. Geprüft werden soll, ob Pensionäre künftig noch Anspruch auf Fahrvergünstigungen haben sollen. Einen Vorschlag für eine neue Regelung fordert das BAV bis Ende Jahr.»

Die Anpassung von Preisen ist Marketing. Nach meinem Dafürhalten sind Entscheide bei diesem Sachgebiet allein Aufgabe der Transportunternehmungen, und es ist nicht Sache des BAV, bei einzelnen Sektoren Einfluss zu nehmen.

Seit Jahren kaufe ich ein verbilligtes FVP-GA. Dieses GA schätze ich sehr, verbessert es doch die Lebensqualität wesentlich. Die Ermässigung muss jedoch als Einkommen bei Bund, Kanton und Gemeinde voll versteuert werden, was den Rabatt stark vermindert.

Was wären die Folgen bei einem Wegfall der Ermässigung?

Es gibt keine diesbezüglichen Steuereinnahmen mehr für das Volk und sicher Mindereinnahmen für die Transportunternehmungen, weil viele Pensionierte den Neupreis für das GA nicht mehr bezahlen könnten. Die letzte Erhöhung der SBB-Pension erfolgte im Jahre 2004, also vor 15 Jahren! Inzwischen ist alles teurer geworden: die Lebenshaltung allgemein, die Wohnungsmiete, die Krankenkasse, die ÖV-Preise usw. Eine erneute Preissteigerung würde uns Pensionierte hart treffen und das Fehlen des GAs die Lebensqualität einschränken. Eine Erhöhung der FVP-GA-Preise wäre somit kontraproduktiv. Sie muss verhindert werden.



CJ-Busfahrer Jean-Charles Froidevaux (in weisser SEV-Weste) mit 150 Kolleg/innen vor dem Parlamentsgebäude.

BUSAUSSCHREIBUNG IM JURA

Stopp Dumping!

Vivian Bologna / Übersetzung: kt
vivian.bologna@sev-online.ch

Rund 150 Chauffeure von CJ und Postauto haben am 27. November gemeinsam mit ihren Familien und Gewerkschaftsaktivist/innen von SEV und Syndicom vor dem jurassischen Parlament demonstriert. Die Ausschreibung der kantonalen Buslinien stösst ihnen sauer auf. Sie wollen nicht für die unnötige und gefährliche Ausschreibung bezahlen müssen.

Es dämmert noch, als sich die Demonstrant/innen am Mittwoch, 27. November, vor dem Kantonsparlament des Juras versammelten, um die Parlamentarier/innen zu dieser wichtigen Sitzung zu empfangen. Unter ihnen ist auch Jean-Charles Froidevaux, Busfahrer der CJ (Chemins de fer du Jura), in seiner weissen SEV-Weste. Am Tag darauf wird die Eingabefrist ablaufen, um Offerten für den Betrieb der lukrativen jurassischen Buslinien einzureichen (20 Millionen pro Jahr während 10 Jahren).

Unsere Gewerkschaftsaktivisten Vincent Hennin (PCSI), der bei den CJ arbeitet, und Nicolas Maître (SP) treten im Parlament ans Rednerpult, um die Interessen der CJ- und Postauto-Angestellten zu vertreten (siehe Box), denn sie haben viel zu verlieren. Mit der Ausschreibung hat der Kanton multinationale Verkehrskonzerne angezogen, darunter das Unternehmen RATP, das kürzlich wegen mangelhaftem Fahrzeugunterhalt und seiner antigewerkschaftlichen Haltung in die Kritik geraten ist.

Draussen stehen die Männer, Frauen und Kinder Spalier für die ankommenden Parlamentarier/innen. «Respekt für die Chauffeure, Nein zum geplanten Dumping!», lautet die Parole. Die Befürchtungen sind begründet: Mit der Ausschreibung, zu der es aufgrund des Vertrauensbruchs mit Postauto gekommen ist, hat die kantonale Regierung die Tür für einen Wettbewerb geöffnet, bei dem die Preise gedrückt werden. Bei den Personalkosten lässt es sich am besten sparen. Bei der Bewertung wird


der Preis zu 45 % gewichtet – die Gefahren für das Personal sind offensichtlich.

«Der Druck auf die aktuellen Arbeitsbedingungen ist gross. Ausserdem laufen die Angestellten von CJ und Postauto Gefahr, ihre Stellen zu verlieren, falls ihr Unternehmen keine Konzession mehr erhält», erklärt SEV-Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique. «Ein neues Unternehmen wäre nicht verpflichtet, das Personal zu übernehmen. Und wenn es dies trotzdem tut, dann zu welchen Bedingungen? Der Kanton hat in der Ausschreibung nicht einmal die GAV von CJ und Postauto als Mindeststandards definiert und hat damit den Willen des Parlaments missachtet, das eine entsprechen-

de Motion angenommen hatte. Auch eine öffentliche Petition mit über 4000 Unterschriften hat die Regierung einfach ignoriert.»

Wenige Monate nach der Konzessionsvergabe im nächsten Herbst stehen kantonale Wahlen an. Diese verliert zu diesem Zeitpunkt niemand aus den Augen.

Doch die Angestellten von CJ und Postauto haben andere Sorgen als die politische Dimension. Wegen der unnützen und schädlichen Ausschreibung müssen sie und ihre Familien um ihre Zukunft fürchten.

 Petition unterschreiben:
sev-online.ch/solidaritaet

Die Versprechen von David Eray

Die Parlamentssitzung war nicht weniger spektakulär als erwartet. Wie ein verletztes Tier griff der Verkehrsminister David Eray die Gewerkschaften an und warf ihnen Desinformation vor. Ausserdem versuchte er die Zuhörenden davon zu überzeugen, dass die Regierung die Unternehmen nicht zwingen könne, GAV zu unterzeichnen, und dass der Wille des Parlaments nicht übergangen worden sei, da die branchenüblichen Bedingungen in der Region erwähnt würden. Die Zweifel an den künftigen Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals konnte er jedoch nicht beseitigen. Er wies lediglich darauf hin, dass es nicht in der Verantwortung des Kantons liege, die Löhne festzulegen.

Auf eine Interpellation von Nicolas Maître (SP) antwortete er, dass «die Löhne der Chauffeure nicht auf 58 300 Franken reduziert» würden. Ihr Einkommen werde nicht sinken, weder bei einer allfälligen Übernahme der Linien durch ein oder zwei neue Unternehmen, noch im Jahr darauf. Eray betont zudem, dass «durch die Ausschreibung die Kosten für die öffentliche Hand gesenkt werden und mehr Transparenz geschaffen wird».

Er versuchte, den Chauffeuren die Angst vor der Zukunft zu nehmen, indem er sogar behauptete, dass durch die Ausschreibung mehr Arbeitsplätze geschaffen würden.

Auch die Gewichtung des Preises bei der Vergabe hat er erwähnt: «Sie beträgt 45 %. Bei manch anderen Bestellern sind es 50 % oder gar 55 %. Wir haben das richtige Mass gewählt», lobte er sich selbst. Das BAV empfiehlt allerdings eine Gewichtung des Preises zu 40 % ...

Vincent Hennin ist zwar Parteikollege des Verkehrsministers (PCSI), aber nicht auf der selben Wellenlänge. Er erinnerte an einen springenden Punkt: «Die Empfehlung, die das BAV dem Bund und den Kantonen für Vergaben zur Verfügung stellt, ist deutlich: Das BAV plädiert für die Berücksichtigung der aktuellen GAV.» Dennoch fanden die GAV von CJ und Postauto in der Ausschreibung keine Erwähnung. «Warum folgt der Kanton den Empfehlungen im Leitfaden nicht?», fragte Hennin. «Ich mache ein Beispiel: Der Lohn eines Chauffeurs der beiden aktuellen Unternehmen könnte in 12 Monaten von 6000 auf 4500 sinken! 2017 versprach die Regierung, dass Sparmassnahmen nicht das Ziel seien. Doch heute ist klar: Es wird gespart, und zwar auf dem Rücken des Personals.»

Eine Motion von Nicolas Maître, die vorletzten Mittwoch eingereicht wurde, verlangt, dass die Gewerkschaften bei der Bewertung der Offerten einbezogen werden. Ob sie angenommen wird, ist noch unklar.



Der Regionalverkehr Bern-Solothurn (RBS) gehört mit jährlich über 26 Millionen Reisenden bei Bahn und Bus zu den bestfrequentierten Unternehmen des öffentlichen Verkehrs der Schweiz.

Zur Verstärkung des Elektrodienstes in Worblausen suchen wir per 01. Januar 2020 oder nach Vereinbarung einen

Stv. des Leiters Elektrodienst (m/w) 80–100 %

Ihr Aufgabenbereich

- Fachliche und personelle Stellvertretung des Leiters Elektrodienst
- Selbständiges Planen und Überwachen von Projekten und Bauarbeiten
- Inspektion, Instandhaltung und Dokumentation aller stationären elektrischen Anlagen
- Überwachen und umsetzen von internen und externen Vorgaben
- Gewähr der hohen Verfügbarkeit unserer Anlagen durch Mitarbeit im Pikettdienst
- Weiterentwickeln der Instandhaltungsaufgaben gemäss Prozessanforderung

Ihr Profil

Sie verfügen über eine Ausbildung als Elektroinstallateur/in, Automatiker/in oder Netzelektriker/in. Idealerweise verfügen Sie über eine Weiterbildung im Bereich Instandhaltung oder sind bereit, diese zu absolvieren. Sie konnten sich bereits nachweisbare Führungserfahrung aneignen und besitzen einen Führerschein der Kategorie B. Zudem verfügen Sie über gute EDV-Kenntnisse. Teamfähigkeit, hohe Selbständigkeit und Flexibilität zeichnen Sie im Weiteren aus.

Wir bieten

Eine spannende Funktion mit dauerhafter Perspektive an zentraler Lage in Worblausen und der Chance, an der Weiterentwicklung eines dynamischen Verkehrsunternehmens mitzuarbeiten. Moderne Arbeitsmittel, attraktive Anstellungsbedingungen sowie interessante Weiterbildungsmöglichkeiten sind für uns eine Selbstverständlichkeit. Für weitere Informationen stehen Ihnen Thomas Lehmann, Leiter Elektrodienst (Tel. 031 925 56 24) oder MarkusENZler, Stv. Leiter Infrastruktur (Tel. 031 925 56 20) gerne zur Verfügung.

Sie sind bereit für eine neue Herausforderung? Dann senden Sie noch heute Ihre vollständige Bewerbungsunterlagen an jobs@rbs.ch

Wir freuen uns, Sie kennenzulernen!

Regionalverkehr Bern-Solothurn – www.rbs.ch



Lehre für
Erwachsene als
Netzelektriker/in
mini-lehr.ch/erwachsene

LINK ZUM RECHT

Vollzugskostenbeitrag


**Berufsrechtsschutzteam
SEV**

Wer keiner Gewerkschaft angehört, bezahlt in aller Regel einen Vollzugskostenbeitrag, wenn sein Arbeitgeber mit dem SEV einen Gesamt- oder einen Firmenarbeitsvertrag abgeschlossen hat, der Vollzugskostenbeiträge vorsieht. Was ist, wenn diese Person einer anderen SGB-Gewerkschaft angeschlossen ist, die keinen Vertrag mit dem Arbeitgeber hat? Oder bei einer Unternehmung arbeitet, die einen

Vertrag mit einer anderen Gewerkschaft hat? Es gibt verschiedene Konstellationen.

Fall 1: Raffaella war lange Jahre Postauto-Chauffeurin und Mitglied bei Syndicom. Sie will die Stelle wechseln und bewirbt sich erfolgreich beim RBS. Nun muss sie plötzlich Vollzugskostenbeiträge zahlen, denn der Firmenarbeitsvertrag beim RBS hat der SEV abgeschlossen und nur dessen Mitglieder sind von der Bezahlung des Vollzugskostenbeitrags befreit – weil sie die höheren Mitgliederbeiträge des SEV bezahlen. Dieser Fall ist unprob-

lematisch: Raffaella wechselt ohne Aufwand, dh. ohne das Einhalten der Kündigungsfrist von Syndicom zum SEV und bezahlt ab diesem Moment auch keinen Vollzugskostenbeitrag mehr, sondern den ordentlichen Mitgliederbeitrag.

Fall 2: Etwas komplizierter ist die Sachlage bei Benoît: Er ist im mittleren Kader bei tl angestellt, tritt dem SEV bei, möchte aber nicht, dass der Arbeitgeber, der den Gewerkschaftsbeitrag vom Lohn abzieht, darüber Bescheid weiss. Also bezahlt er seine Mitgliederbeiträge privat. Klar ist,

dass ihm die Unternehmung Vollzugskostenbeiträge abzieht. Hier hat der SEV mit der Sektion tl abgemacht, dass sie ihm die Vollzugskostenbeiträge zurückerstattet, was wiederum die Sektion von der SEV-Zentrale einmal pro Jahr vergütet bekommt.

Fall 3: Vanessa hat eine neue Stelle bei der SBB. Sie ist bereits SEV-Mitglied, da sie vorher bei der Zentralbahn gearbeitet hat. Und in dieser Sektion möchte sie auch bleiben. Da sie den Vollzugskostenbeitrag bei der SBB nicht bezahlen will, muss sie sich beim Zentralsekretariat SEV melden, die Mitgliederdienste können in einem solchen Fall bei der SBB den Abzug des Vollzugskostenbeitrags stoppen.

Fall 4: Auch Aldo ist SEV-Mitglied und hat nach seiner Stelle bei BLS Cargo im Tessin zu Sersa gewechselt. Sersa untersteht dem GAV-Gleisbau, der mit Unia abgeschlossen ist, und dort gibt es ebenfalls Vollzugskostenbeiträge zu bezahlen. Alle diesem GAV unterste-

henden Mitarbeitenden bezahlen den Vollzugskostenbeitrag, dieser wird durch die Unia seinen Mitgliedern wieder zurückerstattet. Aldo möchte nicht zur Unia wechseln, da er Bauzüge fährt, also Lokführer ist, und ebenfalls in seiner alten Sektion verbleiben möchte. Da der SEV hier den Abzug der Vollzugskosten nicht stoppen kann, muss sich Aldo ebenfalls beim Zentralsekretariat SEV melden, damit die Mitgliederdienste ihm die Vollzugskostenbeiträge zurückerstatten, so wie dies die Unia bei ihren Mitgliedern macht.

Fall 5: Kamil arbeitet seit Jahren als temporärer Mitarbeiter bei der SBB. Sein Arbeitgeber wendet den GAV Swisstaffing an, der mit der Unia abgeschlossen wurde, und zieht Kamil die Vollzugskostenbeiträge ab. Er tritt dem SEV bei. Auch er muss sich beim Zentralsekretariat SEV melden und auch bei ihm sorgen die Mitgliederdienste dafür, dass er einmal jährlich die Vollzugskostenbeiträge zurückerstattet erhält.

BRENNENDER WEIHNACHTSBAUM

Schutz vor heissen Festtagen

Welche Versicherung kommt für die Schäden auf, wenn der Weihnachtsbaum brennt?

Wenn die Tage kürzer werden, kalt und düster, werden Wohnungen und Häuser gerne mit Kerzen und Beleuchtung erhellt. Durch Unachtsamkeit kommt es dabei leider immer wieder zu Bränden. Damit ist der schmerzhafteste Verlust von lieb gewonnenem Hab und Gut verbunden und nicht selten kommt es auch zu Verletzungen oder gar Todesfällen.

Darum ist es wichtig, ein paar Regeln zu befolgen, damit es gar nicht erst zur Katastrophe kommt. So sollten beispielsweise Weihnachtsbäume und Adventskränze möglichst frisch sein und befeuchtet werden. Bäume sollten zudem in einem festen Ständer mit Wasserspeicher stehen. Dürre Tannenbäume entwickeln Gase, welche beim Abbrennen von Kerzen explosionsartige Brände entfachen können. Übrigens ist es noch 10 Zentimeter über der Kerze 400°C heiss. Halten Sie also genügend Abstand zu Zweigen oberhalb und zu Vorhängen oder anderen leicht entflammenden Einrichtungen in der Wohnung. Bei elektrischen Beleuchtungen sollten Sie draussen nur solche installieren, die dafür geeignet sind. Lichterketten sollten nicht gekoppelt werden und die Stromspannung von Steckern nicht überlasten. Viele weitere hilfreiche Tipps finden Sie auf der Homepage der Vereinigung Kantonaler Gebäudeversicherungen: www.vkg.ch/de/brandschutz/beratungsstelle-fuer-brandverhuetzung/

Das bringt uns gleich zur Versicherungsfrage. Bricht trotz aller Vorsicht ein Brand aus, kommt die in den meisten Kantonen obligatorische Gebäudeversicherung für die Schäden an Gebäuden auf. Sie übernimmt auch die

Löschkosten, die Kosten fürs Aufräumen und allenfalls auswärtige Unterbringung der betroffenen Bewohner. Das gilt auch bei Mietwohnungen. Die Gebäudeversicherung kann jedoch die Verursacher zur Rechenschaft ziehen. Diese müssen sich dann an ihre Haftpflichtversicherung wenden. Falls dort kein Zusatz zu Grobfahrlässigkeit eingeschlossen ist, kann diese die Leistung einschränken oder ganz verweigern. Das kann dann richtig teuer werden.

Das zerstörte Hab und Gut wird durch die Hausratversicherung zum Neuwert vergütet – auch die Weihnachtsgeschenke. Hier ist auf eine ausreichende Deckungssumme zu achten, da die Versicherung die Leistung ansonsten kürzt. Mit einer Inventarliste ersparen Sie sich viel Mühe beim Beziffern des Schadens nach einem solchen Unglück. Bei möblierten Wohnungen, beispielsweise Ferienwohnungen, kommt die Fahrhabe-Versicherung des Eigentümers auf. Auch sie kann unter Umständen Regress auf die Brandverursacher nehmen. Eine Assistance-Versicherung leistet Beistand, wenn sich beispielsweise ein Brand in der Ferienwohnung ereignet und die Ferien vorzeitig abgebrochen werden müssen.

Gerne unterstützt Sie Ihr Versicherungsberater bei Helvetia bei der Wahl der optimalen Versicherungsdeckung. SEV-Mitglieder geniessen dabei Vorzugsbedingungen. Weitere Infos unter www.helvetia.ch/sev

Ihr Helvetia Beratungsteam

In Partnerschaft mit

helvetia 
Ihre Schweizer Versicherung

Abos und Adressänderungen: SEV, Mitgliederdienste, Steinerstr. 35, PF, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, 031 357 57 57. Das Jahresabo kostet für Nichtmitglieder CHF 40.

Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; 044 928 56 11, Fax 044 928 56 00; SEVzeitung@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

Produktion: AZ Verlagsservice AG, Aarau; www.chmedia.ch

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstr. 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch

Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 19. Dezember 2019.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 12. Dezember 2019, 8 Uhr.

Inserateschluss: 9. Dezember 2019, 12 Uhr.

BUSBETRIEB AARAU

FAV BBA unterzeichnet



Am 27. November unterzeichnen SEV und Busbetrieb Aarau in Aarau den neuen Firmenarbeitsvertrag (FAV). Von links: Reto Meinhard, Leiter Finanzen; Peter Bärtschiger, Geschäftsführer; Bert Joschko, Buschauffeur; Aeni Wiederkehr, Präsident SEV-VPT BBA; Edith Graf-Litscher, Gewerkschaftssekretärin SEV; Patrick Borter, Leiter Fahrdienst; Peter Forster, VR-Präsident.

THURBO

Peko-Wahlen

Elisa Lanthaler Im Bereich des Lokpersonals kommt es bei den Peko-Wahlen bei Thurbo zu einer Kampfwahl. Gegen die drei bisherigen Peko-Vertreter treten drei neue Kandidaten an: Res Grimm, Stefan Hanselmann und Michael Ströhle stellen sich neu zur Wahl und werden vom SEV unterstützt.

«Wir wollen einen Neuanfang. Wir sind mit der jetzigen Peko-Vertretung überhaupt nicht zufrieden», sagt der 45-jährige Res Grimm deutlich. Die drei Lokführer wollen aber nicht darauf herumreiten, was alles schlecht war – sondern aufzeigen, wie sie es besser machen würden: «Wir wollen regel-

mässig über unsere Tätigkeiten informieren.» Denn nur, wenn die Mitarbeitenden wissen, woran die Peko arbeitet, können sie ihre Anliegen einbringen.

Auch sei es ihnen wichtig, die Kolleginnen und Kollegen miteinzubeziehen. «Wir wollen die Interessen des gesamten Personals vertreten. Deshalb möchten wir in persönlichen Gesprächen und über Umfragen erfahren, was die Meinung zu gewissen Themen ist.»

Ein weiteres Anliegen ist es den Kandidaten, die Zusammenarbeit zwischen Peko und Gewerkschaften wieder aufzunehmen: «Diese fand in den letzten drei Jahren gar nicht mehr statt», erklärt Res Grimm.

Mit dem Trio stellt sich ein ausgewogenes Team zur Wahl: Alle sind in verschiedenen Depots tätig und arbeiten nach unterschiedlichen Modellen (Vollzeit/Teilzeit). Zwei sind auf der Rotation, einer ist Ablöser. Einer kennt die Anliegen der dienstjungen Kolleg/innen, zwei sind schon länger bzw. sehr lange Lokführer. Kurz: «Wir bringen verschiedene Perspektiven in die Peko ein».

Die Peko-Wahlunterlagen haben die Mitarbeitenden bei Thurbo bereits im November erhalten. Einsendeschluss ist der 16. Dezember.



Res Grimm.



Stefan Hanselmann.



Michael Ströhle.

IMPRESSUM

SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrs-personals 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.

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, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; zeitung@sev-online.ch; Tel. 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58.



100 JAHRE SEV

Erstes Stück der Torte für die Jugend

Vivian Bologna, Markus Fischer, kt
zeitung@sev-online.ch

Am Samstag, 30. November 2019, am 100. Jahrestag der SEV-Gründung fand das Jubiläumsjahr seinen krönenden Abschluss. Das Abschlussfest stand im Zeichen der Zukunft und wurde deshalb von der SEV-Jugend organisiert.

Gut 250 Personen hatten sich im Bierhübeli – dem Zentrum des Berner Nachtlebens – versammelt. Die Stimmung war ausgelassen, gemeinsam warf man einen Blick in die Zukunft der Mobilität, aber auch der Gewerkschaften. Zu diesem Thema gab es ein Podiumsgespräch.

Blick in die Zukunft

Unter der Leitung von Kulturjournalistin Gisela Feuz diskutierten Verkehrsingenieur Stefan Karch, selbstständiger Berater für Bahnsysteme und ehemaliger Leiter Flottentechnik Personenverkehr SBB, Leonie Nägler, Sozialwissenschaftlerin und Junge Grüne, sowie Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik SEV, über die Mobilität in 20 Jahren. Und beantworteten Fragen aus dem Publikum.

Sie waren sich einig, dass Digitalisierung, Vernetzung und Automatisierung auf Schiene und Strasse weitergehen. Bis Autos ganz führerlos

verkehren, dürfte es eher 40 als 20 Jahre dauern, schätzte Stefan Karch. «Damit könnte der öV kleinere Gefässe einsetzen.» Für Daniela Lehmann «verschwimmt damit die Grenze zwischen öV und motorisiertem Individualverkehr (MIV). Autos werden wohl vermehrt gemeinschaftlich genutzt, womit der Nutzen des Fahrzeugbesitzes infrage gestellt wird.» Vernetzung bedeute, dass künftig eine Zentrale die Reisenden auf dem ganzen Weg von Tür zu Tür, über alle Verkehrsträger, betreuen kann und bei Pannen Lösungen organisiert, ergänzte Stefan Karch. «Damit braucht man keinen Fahrplan mehr.» Was die Daten und deren Schutz betrifft, «muss man klar zwischen Fahrgast und Verkehrsmittel trennen.»

«Wo hört das Land auf?»

Einig waren sich die Expert/innen auch darin, dass zum Schutz des Klimas der Antrieb der Fahrzeuge von fossilen auf erneuerbare Energieträger umgestellt werden muss (Dekarbonisierung). Dass Schienenfahrzeuge weniger Energie brauchen als Strassenfahrzeuge – und pro Passagier weniger Platz als der MIV. Und dass das Auto in Stadtzentren weitgehend überflüssig wird. «Doch auf dem Land bleibt das Auto unverzichtbar, von den Städten aufs Land zu schliessen geht nicht!», betonte Leonie Nägler.



In Renato Kaisers Pendlerszenen erkannte man sich wieder: Wer hat im Bus nicht schon mal zu früh auf den Knopf gedrückt?



Billettkontrolle am Eingang zum Bierhübeli wie zu alten Zeiten.



Podiumsdiskussion mit Stefan Karch, Leonie Nägler, Daniela Lehmann und Gisela Feuz als Gesprächsleiterin (von links).



Der Erfolg des Fotoautomaten steht ausser Frage, sowohl im Bus als auch im Bierhübeli war er «der Renner».



«Happy Birthday!»

ler. «Wo hört das Land auf?», fragte Stefan Karch. «Wenn man über den MIV diskutiert, wohnen plötzlich alle auf dem Land. An jedem Werktag fahren heute 250 000 PW nach Zürich: Müssen wirklich alle in die Stadt hinein fahren?»

Auf die Frage, ob der öV gratis sein wird, zeigten sich alle skeptisch. «Falls der jährliche Beitrag von 5,8 Mia. Franken der Reisenden an den öV wegfiel, würde dies zu vermehrtem Spardruck führen, gerade für das Personal, dessen Kosten einen grossen Teil der öV-Kosten ausmachen», sagte Daniela Lehmann. «Und ich bin mir nicht sicher, ob der Nulltarif nicht ein falsches Signal wäre, denn eigentlich sollte die Mobilität eingeschränkt werden, um Ressourcen und Umwelt zu schonen.» Auch Leonie Nägler fand: «Eigentlich müssten wir lernen, weniger mobil zu sein, und das geht wohl nicht ohne höhere Preise.» Doch eine nachhaltige Mobilität müsse auch sozial sein und barrierefrei für ältere Menschen und solche mit Behinderung. Darum werde es trotz Digitalisierung weiterhin Personal in Zügen und Bahnhöfen brauchen, «das können wir nicht allein mit der Zentrale regeln», sagte Nägler. «Und es braucht gute Arbeitsbedingungen für alle in der Mobilitätsbranche.»

Das unterstrich auch Daniela Lehmann und nannte als schlechte Bei-

spiele die scheinselfständigen Uber-Fahrer/innen oder «jene, die am Abend die E-Trottinette einsammeln». Auch müssten die Verkehrsunternehmen vorausschauen, wohin sich ihre Berufe entwickeln, und ihre Mitarbeitenden beim Erwerb der nötigen Kompetenzen unterstützen, statt sie zu entlassen und neue Leute zu suchen. «Und für jene, die der Digitalisierung nicht gewachsen sind – das sind hoffentlich nur wenige – braucht es Lösungen im Betrieb.» Kurz: Dem SEV geht die Arbeit nicht aus und er muss schauen, wie er trotz neuer Arbeitsformen wie Homeworking an die Mitarbeitenden herankommt.

Orakel aus der Ostschweiz

Ganz im Zeichen von SEV Young animierte die SEV-Jugendsekretärin Xenja Widmer zusammen mit Mélissa Farine von der Jugendkommission den Abend. Der Slampoet Renato Kaiser legte eine Glanzleistung hin und begeisterte das ganze Publikum – auch auf Französisch. Der Wortakrobat betonte geschickt den schönen Klang der französischen Sprache oder erzählte Geschichten von Zugfahrten. Sein «Auftrag» war, sich die Mobilität im Jahr 2040 vorzustellen. Das Resultat: Er träumt von einer Bahn, bei der es keine Halte auf Verlangen mehr gibt – besonders nicht in Uttwil TG –, sondern die einen stattdessen auto-

matisch in einer Kapsel aus dem Zug befördert. Er möchte, dass es künftig nicht etwa keine Zugbegleiter bzw. Kundenbegleiterinnen mehr gibt, sondern eine/n pro Passagier! Damit hat er das Publikum definitiv im Sack.

Für SEV-Gewerkschaftssekretär Martin Allemann war es der letzte Abend als Präsident des OK, bei dem er sich ausgiebig bedankte. «Ich bin zufrieden, wie dieses Jahr gelaufen ist, das wir ganz unseren Mitgliedern gewidmet haben!» Seit der Taufe der Jubiläumslok am 2. Februar bis zu diesem Abend ist viel passiert. Er hob den Galaabend vom 3. Juni hervor, «organisiert von Daniela Lehmann, der uns in guter Erinnerung bleiben wird». Weiter betonte er die erfolgreiche Bustour und die grossartige Arbeit der Koordinatorin Chantal Fischer. «Doch den Erfolg haben wir auch den Sektionen zu verdanken, sowie Peter Käppler, der die Chauffeure koordiniert hat, und René Schnegg, der für alle Probleme die richtige Lösung gefunden hat.» Zum Schluss bedankte er sich beim Kommunikationssteam für das breite Medienecho.

«Tragt Sorge zum SEV»

Bei Martin Allemann bedankte sich Giorgio Tuti: «Ich bedanke mich herzlich für Martins Einsatz als OK-Präsident. Nach über 30 Jahren beim SEV geht er in Pension, doch sein

Knowhow bleibt uns noch erhalten: Er wird uns in den Dossiers FVP und AZG weiterhin beraten. 30 Jahre als Gewerkschaftssekretär – das ist nicht nichts! Ich kenne ihn schon eine ganze Weile. Eine seiner grössten Stärken ist, dass er keine Verhandlung verlässt, solange kein gutes Resultat vorliegt. Was er weniger gut kann, ist leise sprechen. Man hört ihn durch jede Mauer», witzelte Tuti. «Das hat uns aber in den Verhandlungen geholfen. Martin, danke für deinen Einsatz für unsere Mitglieder und für deine kompetente Leitung des OK!» Abschliessend wiederholte Martin Allemann sein Credo: «Ein Gewerkschaftssekretär ohne Mitglieder kann nichts machen. Daher: Tragt Sorge zum SEV!»

Danach ergriffen zwei Junge das Wort – Laura Furrer und Jordi D'Alessandro: «Wir alle haben mehr oder weniger lang zur 100-jährigen Geschichte des SEV beigetragen. 40 000 Mitglieder, acht Unterverbände, drei Kommissionen, aber nur eine Gewerkschaft. Mit eurer Hilfe halten wir noch weitere 100 Jahre zusammen!», betonte Jordi. «Wir engagieren uns weiter im Sinne der Kameradschaft, der gegenseitigen Hilfe und des sozialen Kampfes.» An seiner Seite erinnerte Laura Furrer daran, dass es zur Geburtsstunde des SEV noch unvorstellbar gewesen wäre, dass eine halbe Million solidarische Frauen und Män-

ner für die Gleichstellung auf die Strasse gehen, wie sie es am 14. Juni 2019 getan haben. «Noch vor 100 Jahren hatten die Frauen in unserem Land kein Stimmrecht. In den Kantonen Waadt und Neuenburg erhielten sie es 40, in Appenzell-Innerrhoden sogar erst 71 Jahre später dank einem Bundesgerichtsentscheid.» Sie lobte die erste Barrierewartin Lina Mühlheim, die 1955 in den SEV-Vorstand gewählt worden war, sowie Hélène Weber, die 1991 die erste Gewerkschaftssekretärin im SEV wurde.

Zum Schluss dankte Giorgio Tuti allen, die sich für das Jubiläum engagiert haben. Standing Ovation! «Natürlich gab es nicht nur gute Momente. Ich möchte noch einmal an den tragischen Tod unseres Kollegen in

▶ Weitere Fotos auf FB (Verkehrsgewerkschaft) und sev-online.ch/100jahre

Baden erinnern und an die Stärke der Zürcher Sektion, welche die Busausstellung trotzdem und mit viel Finger-spitzengefühl organisiert hat.»

Und wie es sich für ein Jubiläum gehört, gab es eine Torte. «Sie anzuschneiden ist nicht an mir», sagte Giorgio Tuti. «Diese Ehre gehört der Jugend, hier habt ihr das Messer!» Und so war es Xenja Widmer, die sich das erste Stück nehmen durfte.



Giorgio Tuti dankt Martin Allemann für sein Wirken als OK-Präsident der 100-Jahr-Feierlichkeiten und seine 30 Jahre als Gewerkschaftssekretär.



Moderiert wurde die Feier von Xenja Widmer (links) und Mélissa Farine.



SEV Jugend – unsere Zukunft!

UNTERVERBAND ZPV

Konstruktive Tagung



Reto Brüllhardt Am 29. Oktober hatte der ZPV zur Tagung «KUBE 2020» einberufen. An der gut besuchten und durchmischten Tagung in Aarburg waren 27 Teilnehmende aus allen Berufsgruppen des Kundenbegleitpersonals dabei. Am Vormittag übernahmen René Furrer und Reto Brüllhardt die Moderation, weil Zentralpräsident Andreas Menet an einer Sitzung mit der Leitung KBC, Reto Liechti, zum Thema «ZK auf Triebzügen für Lehrgänger/innen mit FDV Basismodul» in Bern teilnahm. Ein Thema, das am Nachmittag viel zu reden und diskutieren gab.

Von Gastreferent Beat Schellenberg, Peko Konzern und Spezialist zum Thema Personalbeurteilung (PB), erfuhren wir Neues und Anderes, als wir von unseren Teamleitern wussten. Er informierte, wie und wofür die jährliche PB ist. Bei den nächsten PB wird es zu bereden geben, wie unsere Teamleiter die PB an uns weitergeben und vermitteln. Das war ein sehr interessantes Thema. Danke an Beat Schellenberg, der uns zur korrekten Ausführung der PB etwas die Augen geöffnet hat.

Anschliessend machten sich die Teilnehmenden erste Gedanken zum Thema «KUBE 2020». Alle konnten sich dazu einbringen, was und wie sie die schrittweise Einführung bis anhin erlebt haben und was man anpassen oder verändern kann oder sollte. Nach dem Mittagessen stiessen Andreas Menet und

Thomas Walther zu uns. Die Sitzung am Morgen in Bern habe noch kein befriedigendes Resultat ergeben und man setze sich im November nochmals zusammen.

Folgende Themen beschäftigen die Teilnehmenden und führten zu Diskussionen: Deltaschulung, die 2er-Begleitung den ganzen Tag und Nacht, die Einteilung, bzw. die Fahrten und das Begleiten von Zügen als ZK-Leistungen sowie der Personalbestand. Weiter gaben die Themen «Tagesentschädigung für die Aufsicht P» und die «Dienstorganisation beim Personal ZFQ» zu reden. Die Mitarbeitenden der Aufsicht P erhalten immer noch keine Tagespauschale. Die Dienstorganisation der ZFQ ist unmöglich und muss angepasst werden. Aus fünf Hauptthemen erfolgten Gruppenarbeiten. Deren Ergebnisse wurden zusammengetragen und werden an die Leitung ZPV weitergegeben, um weiter zu diskutieren und zu verhandeln.

Die Teilnehmenden waren einhellig der Meinung, dass die Kundenbegleitung aufgrund der bis heute gemachten Erfahrungen 2020 gescheitert ist. Sie erwarten, dass die Leitung KBC endlich dazu steht und dies auch so kommuniziert und aus den Fehlern lernen wird. Darauf warten wir noch immer. Nach der konstruktiven und informativen Tagung sind wir auf die Resultate der geforderten Anpassungen und Forderungen gespannt.

UNTERVERBAND ZPV

Die Zweierbegleitung wieder einführen

Jürg Zindel Die Regionalversammlung Ost des ZPV fand am 6. November in Flawil statt. Urs Wenger, Präsident der ZPV-Sektion Sänktis-Bodensee, konnte 49 Personen begrüßen. Zum Gedenken an die verstorbenen Kolleg/innen des Zugpersonals erhoben sich die Versammelten zu einer Gedenkminute. Urs Wenger stellte kurz die rund 10 500 Einwohner zählende Gemeinde Flawil mit dem bekannten Chocolarium der Firma Maestrani vor.

Zentralpräsident Andreas Menet informierte über aktuelle ZPV-Geschäfte. Damit der Kundenservice und die Sicherheit gewährleistet werden kann, soll die SBB die Zweierbegleitung wieder einführen. Wie soll ein/e Zugbegleiter/in auf langen Zügen oder zwei ICN dies alles alleine gewährleisten? Die SBB gewährt keine Tagesentschädigung bei Aufsichtstouren. Dieses Geschäft liegt nun beim SEV-Rechtsdienst. Für die Z-Zulagen sollte für die KB ein Konto errichtet werden, da es einige KB-Touren mit Z-Leistungen gibt, die unter dem Durchschnitt liegen, obwohl diese dieselbe Verantwortung tragen. Das Aufbaumodul Andiamo sollte in die Grundausbildung aufgenommen werden, damit Lehrgänger nicht nur auf Triebzügen

ZK-Leistungen fahren können, was auch eine Erleichterung für die Disposition bringen würde. Die neue Aufteilung der Fernverkehrszüge durch die SBB, SOB und BLS wird zu Stellenreduktionen in den Depots Basel, Olten, Luzern, Zürich und Bellinzona führen und zur Schliessung des Depots Erstfeld. Am 25. September startete das Projekt Sicuro, es beinhaltet Themen wie den Abfertigungsprozess, Sonderkontrollen der EW IV, die Modernisierung der Türsysteme usw.

Versuch mit Workshops

Im Anschluss wurden verschiedene Workshops angeboten. Die Teilnehmenden hatten die Möglichkeit, drei davon zu besuchen. Maurizio Maggetti stellte uns seine Arbeit und Kurse der Gewerkschaften vor. Das neue Movendoprogramm für 2020 mit den Weiterbildungskursen des SEV werdet ihr in den nächsten Tagen erhalten. Im Intranet sind die Angebote von Benefit zu finden, welche von Silvana Breu vorgestellt wurden. Angeboten werden Kurse für die Sicherheit in der Freizeit, z. B. Töffkurse, Skitage, E-Bike-Kurse usw. Auch gibt es immer wieder verschiedene andere Aktionen, die zum Kauf angeboten werden, wie z. B. Tintenpatronen etc. Über die Unterschiede und Gemeinsamkeiten der Geschäfte zwischen ZPV und Peko gaben Andreas Menet und René Furrer Auskunft. Bei Caner Varlik konnte man sich übers Office 365 informieren. Ruedi Baumann zeigte, was bei der Selbstverteidigung erlaubt ist und was nicht. Und bei Manu Schläpfer konnte man Karten für Weihnachten oder andere Anlässe basteln.

Die Rückmeldungen der Anwesenden zu den Workshops waren mehrheitlich sehr positiv. Wir denken, der Versuch war es wert, dies könnte man in einer ähnlichen Version wieder machen.



Die Teilnehmenden des Workshops «Unterschiede von ZPV und Peko».

UNTERVERBAND TS

«Die Probleme sind identisch»

Medienstelle TS Die diesjährige Fachtagung Fahrzeuginstandhaltung der vier Länder Österreich, Deutschland, Luxemburg und der Schweiz fand vom 18. bis 20. November in Köln statt. Vom Unterverband TS nahmen Claude Meier und Roger Derungs teil.

Besichtigung ICE-Werk Köln

Das Vierländertreffen begann mit der Besichtigung des neusten ICE-Werkes der Deutschen Bahn (DB) in Köln Nippes (siehe Foto). Für den Neubau des Werkes hat sich die DB Fernverkehr zur Aufgabe gemacht, auf einer Fläche von über 23 Fussballfeldern ein komplett CO₂-neutrales Werk zu errichten. Dabei wurden neue Massstäbe bei der Errichtung eines Werkstandortes gesetzt. Mehr als 30 % der Investitionskosten von 220 Millionen Euro wurden für die nachhaltige Umsetzung und das Thema Umwelt aufgewendet. Der Vorstand der DB Fernverkehr hat das Projekt Köln Nippes daher zum Pilotprojekt erklärt. An diesem Standort, dessen 445 m lange, 50 m breite und viergleisige Werkshalle das Herzstück darstellt, werden bis Ende 2020 440 neue Arbeitsplätze geschaffen. Das Resultat kann sich in der Tat sehen lassen, diese Werkshalle ist gegliedert.

Das Demographieproblem

Da sich der demographische Wandel in ganz Europa gleich bemerkbar macht, werden auch alle europäischen Bahnunternehmen gleichermaßen betroffen sein. Die bevorstehenden Pensionierungswellen werden

die Bahnunternehmen vor grosse Rekrutierungsherausforderungen stellen. Bekanntlich besteht in allen europäischen Ländern ein grosser Facharbeitermangel. Es wird sich weisen, welche Bahnunternehmen diese Rekrutierungswelle am besten meistern werden. Eines ist klar: Die attraktiveren Bahnunternehmen mit den modernsten Schicht- und Teilzeitmodellen (Work-Live-Balance) sowie den besten Sozialleistungen werden auch bei der Rekrutierung erfolgreicher sein.

Diverse Schwerpunktthemen

Weitere Diskussionspunkte waren die Umsetzung «digitale Arbeitszeiteilung» an die Mitarbeitenden und die digitalen Möglichkeiten bei Rückmeldung der abgeschlossenen Reparaturen und modularen Präventivaufträge. Erfreulicherweise zeigt sich, dass die SBB bei der Umstellung von «Papier zu Digital» am fortschrittlichsten ist. Zusätzlich diskutiert wurden die allgemeinen Arbeitsbedingungen, Lohn und Zulagenstruktur, Schichtmodelle und die Personalerhaltung, die beim Rekrutierungsmangel immer mehr an Bedeutung gewinnt. Auch die diversen Digitalisierungsprojekte, die bei den verschiedenen Bahnen als Pilotprojekte angelaufen sind, wurden detailliert vorgestellt.

An dieser Stelle bedanken wir uns bei den deutschen Kollegen für ihre Gastfreundschaft und die sehr gute Organisation. Die nächste Fachtagung findet im September 2020 in Innsbruck statt.



RPV ZÜRICH Herbst- versammlung

Daniel Purtschert Am 2. November fand in Dietikon die Herbstversammlung statt, an der 27 Mitglieder teilnahmen. Leider konnte sie nicht wie vorgesehen im Restaurant Enjoy in Schlieren stattfinden, da dort der Saal doppelt vergeben wurde.

Jürg Hurni, Gewerkschaftssekretär SEV, informierte zum Thema «Bahnproduktion, Stand SEV seit 1. April 2019». Laut SBB sei das Projekt WEP gut vorbereitet gewesen und wurde wie vorgesehen – trotz Kritik des SEV – am 1. April 2019 umgesetzt. Für unsere Mitglieder hatte diese Umstellung mehrere Mängel. Bei der Einteilung war zum Beispiel nicht bekannt, wo und welche Telefonnummer der Einteiler hat. Arbeitspläne wurden von einem Planer statt wie früher von zweien angefertigt. Auch werde auf den 24. November 2019 der Standort Herdern verlassen und in den Flughafen umgezogen, was längere Kommunikationswege ergebe. Die Mitarbeitenden mussten sich neu bewerben. Aufgrund der anstehenden Probleme, welche nun auch die SBB einsieht – Wissens-

verlust, zu wenig Personal, gesundheitliche Konsequenzen – hat sich die SBB eine Denkpause auferlegt. Der SEV begrüsst diesen Schritt und beantragt, dass das gesamte Projekt neu beurteilt wird und die notwendigen Schlüsse daraus gezogen werden.

Die Erschwerniszulage (Schmutzzulage) war ein Thema, das beim Reinigungspersonal auf Unverständnis stösst. Nachdem die SBB diese Zulage Anfang 2019 streichen wollte, hat sich der SEV dagegen zur Wehr gesetzt, da die WC-Reinigung im Stellenbeschrieb aufgeführt ist. Es wurde daraufhin eine Regelung für 2019 gefunden. Nun laufen Verhandlungen über die Auszahlung der Zulage ab dem Jahr 2020. Die Versammlung ist mit einem Einbau in den Lohn nicht einverstanden. Auch eine pauschale Auszahlung der Zulage stösst nicht auf Begeisterung.

Beim Reinigungsmittel, das zum Entfernen von Graffiti benutzt wird, stellt sich die Frage, ob es ökologisch oder hochgiftig ist, weil dies der auf dem Kanister aufgeführten Zusammensetzung nicht zu entnehmen ist.

Folgende Kolleg/innen wurden in die Personalkommission gewählt: Marina Agim, Division Personenverkehr, Daka Kastriot, Rangier und Juan José Colomer, Clean für Peko Rangier – Cleaning Region Ost. Antonio Leis ist für den Unterverband RPV in die Migrationskommission des SEV gewählt worden. Im Vorstand RPV Zürich erfolgen auf die nächste Hauptversammlung zwei Rücktritte: Ludwig Reyer, Beisitzer Clean, und Max Dürr, Cargo Zürich.

Nächste Veranstaltungen sind die Claus-Aktion am 6. Dezember in Zürich HB und die Clean-Tagung am 18. Januar in Olten.

PV AARGAU

Bewegung ist wichtig



Helen Isler Präsident Ueli Röhthmund begrüsst 64 Kolleg/innen zur Herbstversammlung in Wildegg. Speziell freute er sich über den Besuch des Vizepräsidenten PV Zürich, Alex Bringolf, neugewählter Zentralsekretär PV, sowie von Rolf Moos, Präsident AS, und Hannes Lattmann, PV Zürich.

Ueli Röhthmund informierte über Neuigkeiten und die Zukunft des PV. Die Mitgliederwerbung und Betreuung sollte auch in Zukunft ein wichtiger Teil unserer Aktivitäten sein. Neu dürfen auch Lokalmitglieder in Sektionsangelegenheiten abstimmen. Erfreuliches beschert uns die Reka: Ab nächstem Jahr bis 2024 erhalten wir die Reka-Checks vom SEV mit 10% statt wie bisher 7% Rabatt. Der Präsident kündigte diesmal zwei Referate an. Rosmarie Röhthmund stellte das Hilfswerk «Cartons du Coeur» Lebensmittelhilfe Aargau vor. Wenn's wieder nur Brot gibt, dann springt die Lebensmittelhilfe Aargau «Cartons du Coeur» in die Bresche. Rosmarie orientierte über die wenig bekannte Organisation, deren freiwillige Helfer Familien und Einzelpersonen in Notlagen helfen und sie mit

Lebensmitteln unterstützen. «Cartons du Coeur» ist auf Geldspenden und freiwillige Helfer angewiesen, damit auch in Zukunft Notsituationen gelindert werden können.

Der zweite Vortrag «Gesund leben im Alter» von Physiotherapeuten Kurt Marbacher wurde mit Spannung erwartet, denn Gesundheit ist speziell im Alter ein allgegenwärtiges Thema. Kurt Marbacher nahm sich als Schwerpunkt den Rücken vor. Sehr viele ältere Menschen würden an Rückenschmerzen leiden, was sehr hohe Kosten verursache. Jeder einzelne kann mithelfen, sein Leben möglichst gesund und schmerzfrei zu gestalten. Wichtig ist, dass man sich bewegt, und zwar richtig. Nach dem interessanten, lehrreichen und witzig vorgetragenen Referat beantwortete der Referent viele Fragen und sagte, dass jeder für sich selbst viel zu einem guten Wohlbefinden beitragen könne.



Ausführlicher Bericht sowie weitere Fotos: sev-pv.ch/de/sektionen/aargau

PV BUCHS-CHUR

Nichtstun ist keine Option!

August Mettler Zum Auftakt der Herbstversammlung vom 12. November in Chur spielte das «Bündner Ländlermix» volkstümliche Musik. Marco Blaser konnte 63 Mitglieder begrüßen und wünschte allen Kranken gute Besserung und baldige Genesung. Jan Sterma teilte die Mutationen seit der Hauptversammlung mit. Die Anwesenden gedachten in einer stillen Minute den 15 Verstorbenen.

Die Sektion zählt aktuell 379 Mitglieder. Die Versammlung stimmte dem Budget 2020 einstimmig zu. Künftig wird das Budget immer an der Herbstversammlung behandelt. Für die Sektionsreise 2020 werden wir eine Schifffahrt auf dem Zugersee organisieren – dem Vorschlag von Marco Blaser wurde einstimmig zugestimmt. Bruno Tanner hielt kurz Rückschau auf die Herbsttagung und die a. o. Delegiertenversammlung. Marco Blaser stellte das Jahresprogramm 2020 vor. Geehrt wurden Rolf Matter und Heinz Weissenberger für 50 und Erhard Merz für 60 Jahre SEV-Mitgliedschaft.

Stefan Ackermann, Projektleiter RhB, informierte in einem sehr interessanten Referat

über das Flottenkonzept 2030 und die Erneuerung/Umbau des Bahnhofs Landquart. In der Umbauphase A werden folgende Handlungsfelder umgesetzt: Substanzerhaltung der Gleisanlagen, Neubau eines Interventionsstützpunktes, Neubau von Zentrallager / Büro und Ausbau der Werkstätten. Der Doppelspurausbau Landquart – Malans mit Inbetriebnahme am 1. Dezember 2020 gilt dabei als separates Projekt. Mit dem Flottenkonzept 2030 plant die RhB die Ausmusterung alter Fahrzeuge, Komfortsteigerung, das Abfangen der Frequenz- und Effizienzsteigerungen sowie bedarfsgerechte Velotransportmöglichkeiten.

Mit diesen und weiteren Projekten werden in den kommenden Jahren sehr hohe Anforderungen in planerischer, bautechnischer und finanzieller Sicht an die RhB gestellt. Ihre Strategie «Nichtstun ist keine Option» stimmt und spricht für ein fortschrittliches und modernes Unternehmen.

Der Präsident dankte allen für das Erscheinen und wünschte einen guten Appetit beim offerierten Imbiss.

PV LUZERN

Spass beim Herbst-PV-Jass



Siegerehrung v. l.: Walter Jelk (2. Rang), Hanspeter Stücheli (4.), Marianne Müller (1.), Paul Spichtig (5.) und Franz Erni (3.).

René Wolf Am 6. November trafen sich 24 Kolleg/innen zum traditionellen PV-Jass im Restaurant Kegelsporthalle Allmend, Luzern. Dabei waren auch drei Nichtjasser.

Nach kurzer Begrüssung konnte das Spiel beginnen. Angestrebt wurde ein Ehrenplatz bei der Rangierung. Mit stolzen 4511 Punkten erreichte Marianne Müller den 1. Rang und durfte als Tagessiegerin den Wanderpokal entgegennehmen. Herzliche Gratulation.

Besten Dank an Edi Müller für die Organisation und Ernst Lieb für die Unterstützung.



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

Zur Ergänzung unseres Teams in der Betriebszentrale Herisau suchen wir einen

Zugverkehrsleiter (w/m) mit Schichtleitung Teilzeit möglich

Ihre Aufgaben

- Operative und dispositive Leitung des Zug- und Rangierverkehrs auf dem Netz der SOB
- Sicherstellung einer rechtzeitigen und einwandfreien Kundeninformation auf den Bahnhöfen
- Lenkung des Betriebsablaufs im Regel- und Störfall als Schichtleiter
- Einsatz in der Trassenplanung (Kurzfristbereich)
- Selbstständige Erledigung von Tagesgeschäften und Ressortarbeiten
- Entwicklungsmöglichkeiten: Einsatz in verschiedenen Fachgebieten im Unternehmensbereich Betrieb (Arbeitsvorbereitung) und Übernahme von besonderen Aufgaben

Ihr Profil

- Erfahrung im Fahrdienst und dementsprechende Ausbildung (Zugverkehrsleiter/Bahnbetriebsdisponent)
- Gute Fachkenntnisse in den Fahrdienstvorschriften (FDV)
- Gute Informatikkenntnisse
- Teamfähigkeit und ausgeprägte Belastbarkeit
- Durchsetzungsvermögen und vernetztes Denken
- Bereitschaft zu Schicht- und Wochenendarbeit

Weitere Informationen erteilt Ihnen gerne René Megert, Leiter Betriebsführung, Tel. 058 580 76 22.

Arbeitsort

Bahnhofplatz 7, 9100 Herisau

Bei uns erwartet Sie eine abwechslungsreiche und spannende Tätigkeit mit interessanten Entwicklungsmöglichkeiten, als Teil eines dynamischen Teams. Fühlen Sie sich angesprochen? Wir freuen uns auf Ihre Bewerbung.

Schweizerische Südostbahn AG

Personal & Organisation
Corinne Fuster
Bahnhofplatz 1a
9001 St. Gallen
+41 58 580 70 70
www.sob.ch

PV FRIBOURG

Generalversammlung

Jean-Louis Scherz Die Herbstgeneralversammlung fand am 20. November in Grolley statt. 83 Mitglieder nahmen daran teil. Präsident Daniel Trolliet eröffnete die Versammlung, an der 83 Mitglieder teilnahmen und entschuldigte sich bei den deutschsprachigen Mitglieder dafür, dass seit längerer Zeit keine Einladungen und Artikel auf Deutsch in der Zeitung und auf der Website erschienen sind.

Kassier Charles Savary gab die aktuelle Mitgliederzahl bekannt, es sind 304. Er stellte zudem für 2020 ein ausgeglichenes Budget vor, aber ein Rückgang der Mitgliederzahl könnte dieses Gleichgewicht in der Zukunft bedrohen. Vizepräsident Jean-Michel Gendre übergab den Mitgliedern mit runden Geburtstagen oder Mitgliedschaftsjahren Diplome und kleine Geschenke. Der Präsident informierte über die Entschädigungen, die die Vorstandsmitglieder erhalten haben. Die finanziellen Reserven, die bei Swisscanto platziert sind, werden in Zukunft direkt von der BCF verwaltet. Roland Julmy wird als Webmaster den Internetauftritt des Zentralvorstands des PV betreuen.

Die verschiedenen Ausflüge waren ein grosser Erfolg und Jean-Paul Hadorn bedankte sich bei den jeweiligen Organisatoren. Für nächstes Jahr ist eine Zugreise in die

Region Genf in Vorbereitung, ebenso ein Tagesausflug mit einem Besuch des historischen Stellwerks im Bahnhof Kerzers. Der Präsident bedankte sich herzlich bei Thérèse Ribotel, die Krankenbesuche macht – eine wichtige Aufgabe, die sehr geschätzt wird.

Nun war SEV-Präsident Giorgio Tuti an der Reihe, der einen Überblick über die laufenden Aktivitäten der Politik gab, das 100-Jahr-Jubiläum unserer Gewerkschaft ansprach und auf die Lancierung einer Volksinitiative durch den SGB hinwies. Diese verlangt eine 13. AHV-Monatsrente, um die anhaltenden Einbussen bei den Renten auszugleichen. Die Kosten dafür könnten vollumfänglich aus den Riesengewinnen der Nationalbank gedeckt werden. Schliesslich sprach er zur aufgekomenen Frage über die Fahrvergünstigungen fürs Personal (FVP), insbesondere die Generalabonnemente. Es handelt sich um wohlverworbene Rechte des Personals, und die Gewerkschaft setzt sich entschieden für deren Erhalt ein. Der Vorstand wird in diesem Zusammenhang einen Leserbrief an die Liberté und an 24Heures schicken, um die Berechtigung der Vergünstigungen zu erklären.

Der offizielle Teil endete genau richtig, um zu Tisch zu gehen, wo ein feines Essen serviert wurde.

SEV / Unterverbände

2020
SEV Jugend

Anlässe 2020 17. bis 19. Januar – Snow and Fun Challenge der vida-Jugend in Schlading; 21. bis 23. Februar – Schlittelwochenende auf der Rigi; 9. Mai – Besuch Swiss Vapeur Parc (je nach Wetter im Anschluss Besuch eines Kletter- oder Wasserparks); 7. Juni – Schienenvelo; 21. bis 23. August – Sommer-Wochenende; 3. Oktober – Brunch-Schiff und Go-Kart. Genauere Infos zu den Aktivitäten folgen jeweils rund einen Monat vor der Veranstaltung per Newsletter, Facebook und Instagram. Das vollständige Jahresprogramm 2020 (inklusive Sitzungsdaten) findest du auf der Website. Schau rein!

sev-young.ch

18.1. Unterverband PV

Jassen-Generationendialog Alle Mitglieder des SEV sind eingeladen zum 4. Jassturnier für Jung und Alt (Schieberjass zu viert mit zugelosten Partnern). Das Turnier gestaltet sich wie bewährt: Apéro und Begrüssung, danach zwei ausgeloste Doppelrunden Jassen; 14.45 Uhr Erfrischungspause; 15.15 Uhr ausgeloste Doppelrunden drei und vier; ca. 17 Uhr Nachtessen mit Rangverkündigung. Für das Nachtessen und für die Preise wird ein Unkostenbeitrag von 20

Franken eingezogen. Anmelden bis 7. Januar an kurteglhoff@bluewin.ch, 044 371 14 64 (Teilnehmerzahl beschränkt). Organisatoren: Zentralvorstand PV und Sektion PV Zürich.

13 Uhr, Lokal der BEP Baugenossenschaft Eidgenössisches Personal, Heinrichstrasse 143, Zürich

Pensionierte

5.12.
PV Biel

Chlouserfeier Die «Oldies» aus St. Antoni 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 genug 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, den Sängern und Musikanten durch die Sektion offeriert. Die Getränke sind von den Teilnehmenden zu bezahlen. 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)

10.12.
PV Wallis

Weihnachtsfeier 11.30 Uhr: Türöffnung, Tombolalose und Apéro; 12

Uhr: Mittagessen (Vorspeise, Hauptgang, Dessert; pro 2 Personen ½ Liter Rotwein, Mineralwasser, Kaffee. Am Nachmittag grosse Tombola und Abgabe der Diplome an unsere Jubilar/innen, «Warmer Wii mit Stäckli» und um ca. 17 Uhr Ausklang. Kosten CHF 30 pro Person. Der Vorstand freut sich auf gemütliche und besinnliche Stunden mit euch allen. Anmeldungen bis spätestens 3. Dezember an Walter Schmid, Spitalweg 23, 3902 Glis, 027 923 54 31, 079 872 38 37, 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 (Unionsaal 1. Stock), Basel

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, Kirchgemeindehaus, Limmatstrasse 114, Zürich

Agenda 18/19

VPT RHB, PENSIONIERTE

Zum 100. Geburtstag ein neuer Sekretär

Felix Murk Obmann Felix Murk begrüsst zur Generalversammlung in Thuis 33 Mitglieder. Das war seit seiner Amtszeit als Obmann der Gruppe die schlechtest besuchte Versammlung (in der Regel rund 50 Mitglieder). Waren die Traktanden zu wenig spannend? Dieses jährlich Mitte November stattfindende Treffen ist ein wichtiger Teil des Pensioniertenalltags. Gibt es doch immer Themen, über die diskutiert wird, und es ist vor allem der Treffpunkt mit ehemaligen Arbeitskollegen.

Im Vorstand gab es Änderungen wegen des Rücktritts von Beisitzer Georg Demont, der nach 12 Jahren im Vorstand demissionierte. Grazia,

danke Georg! Als Nachfolger wurde einstimmig Fritz Schneider gewählt. Bestätigt und wiedergewählt bzw. neu gewählt sind Obmann Felix Murk, Kassier Rolf Dietenheim, Aktuar Max Schmitz, Beisitzer und Revisor Hanspeter Trepp sowie Beisitzer Fritz Schneider (neu). Im laufenden Vereinsjahr 2018/19 sind 7 Mitglieder verstorben. Die Versammlung legte ihnen zu Ehren eine Gedenkminute ein.

In seinem Jahresbericht streifte der Obmann das vergangene Jahr. Die Branchentagung Pensionierte am 13. März war gleichzeitig der Start der Gruppenaktivitäten 2019 (auch im 2020, am 11. März, voraussichtlich letztmals in Olten). Unter «Ehrungen» waren erneut viele SEV-Diplome abzugeben: Herzliche Gratulation und danke für die Treue zum SEV: 70 Jahre – 1 Mitglied; 60 Jahre – 9 Mitglieder; 50 Jahre – 11 Mitglieder. Alle anwesenden Jubilare wurden persönlich geehrt, die restlichen Diplome werden per Post zugesandt. Auch der Kassenbericht wurde einstimmig angenommen. Das Vermögen geht rauf und runter. Die Sektion «SEV/VPT Pensionierte RHB» zählte am Versammlungstag 240 Mitglieder. Wir sind bestrebt,

so viele Mitglieder wie möglich für die Gruppe zu gewinnen.

Der neue SEV-Gewerkschaftssekretär Markus Cadosch (Nachfolger von Peter Peyer) stellte sich vor und erwähnte wichtige SEV-Themen, die noch heftige Diskussionen auslösten. Vor allem die vom Gewerkschaftsbund lancierte Volksinitiative für eine 13. AHV-Rente. Es gab auch sehr kritische Voten. Im Nachhinein erfolgen viele Diskussionen betreffend Abschaffung des GA FVP. Wir hoffen auf den SEV! Markus Cadosch lobte die SEV-Jubiläumsveranstaltungen in Buchs SG und Landquart, die einen sehr grossen bzw. erfreulichen Publikumsaufmarsch verzeichneten. Die Ansprache von RHB-Direktor Renato Fasciati in Landquart sei gegenüber dem SEV etwas kritisch gewesen. Der Direktor habe den Wunsch geäussert, der SEV solle die Probleme vorab mit ihm besprechen und nicht gleich an die Öffentlichkeit tragen. Ein gewisser Druck ist aber nötig, um die Verhandlungsbereitschaft der RHB zu wecken. SEV-Präsident Giorgio Tuti forderte in seiner Rede, dass lohnmassig endlich wieder einmal etwas gehen sollte. Die Versammlung dankte Markus Cadosch für seine Ausführungen mit langem Applaus. Felix Murk wies darauf hin, dass die Anliegen von uns Pensionierten über den Sekretär angebracht werden können. Markus Cadosch teilt sich das SEV-Regionalsekretariat Chur mit einem Büro in Zürich, daher ist Chur nicht immer besetzt.

Hinweis zur Pensionierung: Meldet euch bei der Gruppe VPT!



Der neue SEV-Gewerkschaftssekretär Markus Cadosch.

PV GLARUS-RAPPERSWIL

Website ist wichtig

Erwin Anneler Präsident René Läubli eröffnete die Herbstversammlung und begrüsst 30 Mitglieder. Der Mitgliederbestand beträgt zurzeit 218 Personen. Mit dem Wort «Communicatio» (Mitteilung), begrüsst Albert Brunner als Webmaster die Teilnehmenden und zeigte auf, wie wichtig die SEV-Website für uns als Mitglieder, die Werbung, die Positionierung gegenüber den Arbeitgebenden, für weitere Interessierte, die Öffentlichkeit, Unternehmen, SBB, Politik und Medien geworden ist. Die Zielgruppe umfasst unsere rund 40 000 Mitglieder, Noch-Nichtmitglieder, 8 Unterverbände, 176 Sektionen, den Kongress und 70 Mitarbeitende. Ziel ist eine rasche und umfassende Information aller interessierten Parteien sowie eine Imagepflege des SEV als starke und zeitgenössische Institution. In Folge der zurückgehenden Mitgliederzahl beim PV wird das Budget jährlich um 3% gekürzt. Das neue Geschäftsreglement wird an der nächsten DV ge-

nehmigt. Der Zentralausschuss wird aufgehoben und organisiert sich neu aus dem Zentralvorstand, der DV, den Sektionspräsidenten, Delegierten und den SEV-Kommissionsmitgliedern. Die Jahresabschlussfeier vom 2. Dezember und die Hauptversammlung vom 10. März sind die wichtigsten kommenden Termine.

Aus der Frauenkommission berichtete Vizepräsidentin Andrea Ursula Leuzinger über den Frauenstreik als «schweizweite Demo», da die Gleichstellung der Frauen immer noch nicht gelebt wird. Diese Demo war auch in den Medien sehr präsent. Das Parlament hat seine Sitzung unterbrochen, damit die eidgenössischen Vertreterinnen an der Veranstaltung auf dem Bundesplatz teilnehmen konnten. In St. Gallen, Rapperswil und Glarus fanden verschiedene Veranstaltungen statt. In Glarus wurde dem Regierungsrat eine Petition des Glarner Frauenstreik-Komitees überreicht. Ein Dank geht an alle, auch an die solidarischen Männer, die in irgendeiner Form mitgeholfen haben, diesen Streik zu tragen. Der SEV war in Bern präsent.

Aus der Versammlung wurde erwähnt, dass SBB Cargo aus der PK SBB austreten will. Durch einen allfälligen Austritt kann der Deckungsgrad bei der PK sinken und was sind dann die Folgen davon? Nach diesen Worten wurde der gemütliche Teil in Angriff genommen.

PV LUZERN

Stans–Dallenwil

René Wolf An der Schlusswanderung Stans–Dallenwil vom 14. November nahmen 36 Kolleg/innen teil und wurden in Stans von Trudi Jutzi empfangen. Als erstes gab es einen Marsch ins Restaurant Allmendhuisli, wo man sich bei Kaffee und «Gipfeli» stärken konnte. Anschliessend wanderten die Teilnehm-

menden unter der Leitung von Trudi Jutzi der Engelbergeraa entlang zum Gasthof Schlüssel in Dallenwil. Dort trafen sie noch auf 14 Kolleg/innen die direkt von Luzern nach Dallenwil gefahren waren. Nach einem feinen Mittagessen kam Emil Knöpfel zum Zuge. Er präsentierte wie gewohnt mit einer eindrücklichen Diashow die diesjährigen Wanderungen sowie die Wanderwoche in Obereggen. Der Präsident bedankte sich anschliessend bei Emil für die schöne Fotopräsentation. Er wies noch auf die anstehende Adventsfeier vom 11. Dezember im AAL hin. Bei seinem Abschluss dankte er Trudi Jutzi für die Leitung der Wanderung und wünschte allen eine gute Heimkehr.

UNSERE VERSTORBENEN

Anderegg Hanna; JG 1950; Witwe des Heinz, Oberbipp. PV Aargau.

Blum Bertha; JG 1933; Witwe des Hans, Bern. PV Bern.

Castioni Giovanni; JG 1933; Betriebsbeamter, Kreuzlingen. PV Thurgau.

Demierre Roland; JG 1941; Collaborateur spécialisé, Biel. PV Biel.

Dubach Otto; JG 1938; Hallenchef, Burg AG. PV Bern.

Geissbühler Fritz; JG 1948; Mitarbeiter Verkauf, Oberdiessbach. VPT BLS.

Gibel Max; JG 1920; Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.

Häner Alfred; JG 1957; Hölstein. VPT Waldenburg.

Hasler Margrit; JG 1929; Witwe des Walter, Herzogenbuchsee. PV Bern.

Ingin Hugo; JG 1950; Bereichsleiter, Zug. PV Luzern.

Kunz Theresia; JG 1932; Witwe des Hansruedi, Lyssach. PV Bern.

Maeder Francis; JG 1942; Bahnhofsvorsteher, Delémont. PV Jura.

Martignier Charlotte; JG 1924; Witwe des Fernand, Moudon. PV Fribourg.

Menzi Fritz; JG 1926; Grüt (Gossau ZH). VPT VZO.

Ming Franz; JG 1929; Rangiermeister, Basel. PV Basel.

Neuner Peter; JG 1944; Fahrdienstleiter, Rorschacherberg. PV St. Gallen.

Rappaz Roger; JG 1950; Teamleiter, Monthey. PV Wallis.

Rossi Senta; JG 1929; Erstfeld. PV Uri.

Rouge Huguette; JG 1936; Witwe des Maurice, Bex. PV Wallis.

Schatt Anna; JG 1919; Brunnen. PV Luzern.

Scheidegger Erna; JG 1943; Witwe des Franz, Goldau. PV Luzern.

Schurter Peter; JG 1951; Sachbearbeiter, Hagneck. VPT Seeland.

Schwab Paul; JG 1924; Wagenkontrollbeamter, Basel. PV Basel.

Soller Ernst; JG 1933; Aufseher, Frauenfeld. PV Thurgau.

Thoma Lioba; JG 1932; Witwe des Alois, Zürich. PV Zürich.

Weibel Lilly; JG 1927; Witwe des Hans, Engi. PV Zürich.

Zingg Hans-Ulrich; JG 1960; Spezialfachbearbeiter, Moosseedorf. PV Bern.

Zutter Ernst; JG 1922; Stellwerkbeamter, Egg bei Zürich. VPT Forch.



«REBIRTH»

Marta Panzeri

Fruchtbarkeit, Weiblichkeit, Ursprung der Welt, Wiedergeburt. Die Symbolik der Muschel – aus der die Liebesgöttin Aphrodite entsprang – hat eine lange Geschichte und ist mit dem Lebenszyklus verbunden: Die Wellen des Meeres ziehen uns hinaus und werfen uns zurück an den Strand, in einer ewigen Bewegung zwischen Raum und Zeit. Als Kunstobjekt oder Ferienerinnerung wecken Muscheln Träume von fernen Ländern. Legen wir sie ans Ohr, erzählen sie uns Geschichten vom Meer, wecken melancholische Erinnerungen voller Süsse und Licht.

CARTE BLANCHE für Renato Kaiser*

Halt auf Verlangen

Grundsätzlich muss ich ja sagen, dass ich mit dem öffentlichen Verkehr sehr zufrieden bin, ABER: Etwas möchte ich bis spätestens 2040 auf jeden Fall abgeschafft haben und zwar: den «Halt auf Verlangen». Darüber sollten wir wirklich langsam hinweg sein. Es kann doch nicht sein, dass ein ganzer Zug zum Beispiel zwischen Romanshorn und Rorschach anhalten muss, weil irgendeine verlorene Seele in Uttwil aussteigen will! Ich will ja nicht respektlos erscheinen, aber ... Kann der Passagier da nicht einfach bei voller Fahrt rausgeworfen werden? Natürlich nicht einfach so, sondern mit fortgeschrittener Technologie! Mit einer Sonde, sozusagen, einer Kapsel. Mit so einem Gummiball, so einem gepolsterten? So wie in einem Vergnügungspark? Der Passagier würde dann rausgespickt und von einem gigantischen Netz auf dem Dorfplatz von Uttwil aufgefangen! Das wäre die perfekte Mischung aus Spass und Notwendigkeit! Europapark und Endstation in einem! Und in Uttwil würden sie daraus ein Dorffest machen und den Neuankömmling feiern und rufen: «Yes! Ein neuer Mitbürger! Frisches Blut! Der Weiterbestand unseres Dorfes ist gesichert! Auf zur Fortpflanzung!» Es wäre also wirklich für alle gut! Vor allem für die anderen im Zug oder auch im Bus. Denn damit wäre auch ein zusätzliches Problem gelöst! Eine weitere Situation, unter der die moderne Gesellschaft immer noch leidet, nämlich: dass man ab und zu im

Bus zu früh auf den Knopf drückt. Und damit einen Halt verlangt, den man eigentlich gar nicht verlangt! Ganz ehrlich: Wie oft schon sassen wir im Bus und jemand hat zu früh gedrückt und der Busfahrer hat gehalten und die Türe aufgemacht. Und dann demonstrativ so lange aufgelassen und gewartet, egal wie kalt es draussen war, bis dann der Delinquent, der Täter, unter dem Druck der Zeit und auch der Temperatur dann doch irgendwann ganz peinlich berührt die Hand gehoben und gesagt hat: «Autschuldigung, ich habe glaub ich zu früh gedrückt, das ist mir gar nicht aufgefallen, exgüsee!» Das ist doch für alle unangenehm! Und wir alle haben schon mal zu früh gedrückt! Und meistens wissen wir in dem Moment, sobald wir gedrückt haben, dass wir zu früh gedrückt haben! Zumindest ist das bei mir jeweils so. «Oh nein, das ist eine Station zu früh!», denken ich dann und als nächstes denke ich: «Vielleicht muss ja jemand anders raus, wer weiss!», und darum sage ich dann nichts und warte und hoffe ganz feige, dass bald jemand im Bus aufsteht und mich entlastet. Aber das passiert dann eben nicht, die Tür geht auf, niemand regt sich und dann gebe ich es doch zu und werde von allen anderen im Bus mit Blicken und Geräuschen bestraft! «Pff» wird gemacht, «tss» wird gezischt und mit den Augen wird gerollt, das ist nicht Service public, das ist public shaming!

* Auszug aus dem Text für die SEV-Jubiläumsfeier vom 30.11. in Bern. Renato Kaiser ist Slam Poet und Gewinner des Salzburger Stiers 2020.

ZUKUNFTSFORSCHUNG

Was wenn ... alles miteinander vernetzt wäre?



Nathalie Birchem,
«La Croix», 22. Juli 2019
Übersetzung: Karin Taglang

Die katholisch-progressive Tageszeitung «La Croix» stellt sich eine Welt vor, in der alle Objekte miteinander verbunden sind. Es ist eine Vision des Jahres 2034, basierend auf den bereits heute existierenden, digital vernetzten Geräten. Auszüge.

«Guten Morgen, Lea. Es ist der 22. Juli 2034. Draussen sind es 33°C. Es ist 6 Uhr 19, du musst aufstehen. Gestern hast du zu viel gegessen und keinen Sport gemacht. Ich habe dir 41 Minuten auf dem Home-Trainer programmiert. Einen schönen Tag, Lea.» Du meine Güte! Suzanne – so heisst sie, meine persönliche, automatische Assistentin – ist erbarungslos. Meine Smartwatch, die diese Petze, hat ihr offensichtlich mitgeteilt, dass ich gestern Abend mein Workout mit einem Schokoriegel ersetzt habe.

Resigniert steige ich auf den Home-Trainer. Schliesslich soll es mir guttun. Mein Fernarzt, Doktor Haladjian, erhält meine Gesundheitsdaten jeden Tag direkt von Su-

zanne. Er ist sehr zufrieden mit mir: Meine Lebenserwartung mit 100 Jahren ist um 74 % gestiegen.

Ermöglicht hat mir dies die Revolution des Internets der Dinge. In den westlichen Ländern mit 5G-Technologie gab es im Jahr 2023 pro Haushalt durchschnittlich mehr als 500 vernetzte Objekte. Sie sind mit dem Internet verbunden und mit Sensoren ausgestattet; dadurch können sie Daten übertragen sowie analysieren. Bald werden solche Geräte unseren Alltag in allen Bereichen lenken können. Es fängt schon zu Hause an. Ältere Menschen, die trotz ihrer Pflegebedürftigkeit nicht ins Altersheim gehen wollten, bildeten im Jahr 2022 die erste Generation, die sich mit zahlreichen intelligenten Geräten ausgestattet hat. Mittlerweile sind praktisch alle Haushalte maximal vernetzt.

Bei mir daheim bestellt Suzanne mit eiserner Hand alles, was mein Haushalt so braucht. Der virtuelle Hund Caylou dient als Spielbegleiter, aber auch als Babysitter und Lehrer für die Kinder. Marmito, mein kochfähiger Kühlschrank, bestellt täglich frische Bioprodukte, die per Drohne geliefert werden, und bereitet sie für meinen Stoffwechsel optimal zu.

Unser ganzes Universum ist schon via Internet vernetzt. Die «Smart Cities» regulieren sich selbst: via Sensoren in der Beleuchtung, den Müll-eimern, dem Asphalt, oder in Werbefeldschirmen. Die städtische Luftverschmutzung ist stark gesunken. In der Agglomeration fährt niemand mehr Auto. Seit 2028 funktioniert das Pariser Verkehrsnetz – U-Bahn, Bus und Drohntaxi inklusive – vollkommen autonom. Wenn ich will, kann ich einen selbstfahrenden Tesla mieten, allerdings nur, wenn auf der geplanten Route die maximale Zahl von Reisenden pro Minute nicht überschritten wird. Verkehrsüberlastungen sind Geschichte.

Allerdings bewegt man sich im Durchschnitt sowieso nicht mehr so viel. Dank dem Internet der Dinge ist Heimarbeit zur Norm geworden. Ich arbeite zwei Stunden am Tag, in denen ich die Metallgewinnung im Kongo überwache. Dabei steuere ich Roboter-Arbeiter, mit denen ich dank Elon Musks neuester Technologie Neuralink, die kurz vor 2020 in Betrieb genommen wurde, mein Gehirn verbinden und ihnen so Befehle erteilen kann.

Geht das alles nicht zu weit? Vielleicht wünsche ich mir mit 47 Jahren

die guten alten Zeiten zurück. Manchmal kann ich Suzanne nicht mehr ertragen. Doch ihre Algorithmen wissen, welches die wichtigsten Entscheidungen sind. Dank ihrer Hilfe hat sich meine Gesundheit wesentlich verbessert, mein ökologischer Fussabdruck ist kleiner geworden, ich bin beruflich weitergekommen und konnte meinen Kindern die beste Erziehung bieten.

Trotzdem fühle ich mich manchmal entfremdet. Die Roboter haben in unserer Interaktion mit der Welt eine derart wichtige Rolle eingenommen, dass wahre menschliche Begegnungen immer mehr an Bedeutung verlieren. Meine Kindheitsfreundin Muriel habe ich 2028 zum letzten Mal gesehen. Sogar romantische Beziehungen gehen den Bach runter! Zu einem Date geht man heutzutage nur noch mit Smartbrille.

Seit 2034 steht das Recht, nicht verbunden zu sein, im Gesetz. Alle Bürger/innen, die ihre Sozialversicherungsbeiträge rechtzeitig zahlen, haben Anrecht auf eine überwachungsfreie Stunde pro Tag. Dieses Recht entstand aufgrund der Krawalle in den Jahren 2028/2029.

Anfang 2028 war die Regierung in Versuchung geraten, dem Beispiel

der Chinesen zu folgen. In China wird das Verhalten aller Bürger/innen durch Millionen von Kameras mit Gesichtserkennung überwacht und so der soziale Ruf jeder Einzelperson festgehalten. Darauf folgten jedoch heftige Aufstände während mehrerer Monate. Am 12. Juli 2029, seither bekannt als der «Schwarze Donnerstag», gelang den Hackern ein Rundumschlag.

Kühlschränke, Fernseher, Zahnbürsten und sogar Neuralink-Roboter wurden trotz ihrer Triple-A-Sicherheitsstandards gehackt. Millionen widersprüchlicher Meldungen wurden an andere vernetzte Geräte versandt, was zu einer Totalblockade der gesamten Wirtschaft führte.

Was tun? «So gewinnen Sie die Kontrolle über die Technologie zurück», steht auf einer Broschüre, die mir Suzanne auf die Smartbrille projiziert hat. Sie kennt mich wirklich in- und auswendig. Es geht um ein Low-Tech-Sommerlager. Während 15 Tagen lernt man gemeinsam, nützliche und robuste Objekte herzustellen – mit einfacher, leicht verständlicher Technologie. Die persönlichen Assistenten sind dort verboten. Das reizt mich, ich glaube, ich werde mich anmelden.

?

QUIZ

Hast du aufmerksam gelesen?

1. Über 100 SBB-Angestellte demonstrierten am Hauptsitz gegen die Reorganisationswut des Unternehmens. Welches symbolische Geschenk haben sie der SBB-Leitung dabei überreicht?

- a. Einen Bremsschuh
- b. Eine Samichlaus-Rute
- c. Eine Yogamatte und Beruhigungstee

2. Was gehört gemäss Slam-Poet Renato Kaiser abgeschafft?

- a. Tapeten im Zug-WC
- b. Die SBB-App
- c. Halt auf Verlangen

3. Wie heisst das problematische mobile Endgerät für die digitale Rangierkommunikation?

- a. Lisa
- b. Gwendolyn
- c. Kim

4. Wer hat die 100-Jahr-Feier im Bierhübeli organisiert?

- a. Der PV
- b. Die SEV Jugend
- c. Die Zukunftskommission

So nimmst du teil: Sende uns die Lösung, deinen Namen und deine Adresse bis **Mittwoch, 11. Dezember 2019**.

Per E-Mail: mystere@sev-online.ch

Im Internet: www.sev-online.ch/quiz

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

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **Reka-Checks im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat und die richtige Lösung publizieren wir in der Ausgabe Nr. 19. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung des Fotorätsels in der Ausgabe Nr. 17: Yverdon-les-Bains (vor der Login-Niederlassung)

Die Büchergutscheine im Wert von 40 Franken gewonnen hat:

Alain Niklaus, Grandson, Mitglied PV Vaud.

AUF DEN SPUREN VON ...

Yasmin Furrer, Kundenbegleiterin



Yasmin Furrer an der Jahresretraite der SEV-Jugendkommission am 15. November in Bern.

Karin Taglang
zeitung@sev-online.ch

Yasmin Furrer ist keine typische Kundenbegleiterin, denn sie ist nicht nur auf dem Zug, sondern auch im Büro oder gar im Zentralsekretariat des SEV in Bern anzutreffen. So wie bei der diesjährigen Retraite der SEV-Jugend vom 15. November, wo sie sich aktiv einbringt, um den Jungen im öffentlichen Verkehr eine Stimme zu geben.

Heute arbeitet die SBB-Kundenbegleiterin Yasmin Furrer nicht wie üblich auf dem Zug – sie hat nämlich Ferien. Trotzdem ist sie schon um 9 Uhr auf den Beinen und trifft gut gelaunt im SEV-Zentralsekretariat ein. Es ist der zweite Tag der jährlichen Retraite der SEV-Jugendkommission (Juko). In der Cafeteria liegt der Geruch von Salz und Fett, am Abend zuvor gab es Raclette für Yasmin und ihre Juko-Kolleg/innen.

Vertreterin der ZPV-Jugend

In der SEV-Jugend gibt es zurzeit viele neue Gesichter, doch Yasmin kennen alle. Seit anderthalb Jahren ist sie Jugendvertreterin des Zugpersonalverbands (ZPV); gewählt wurde sie an der Delegiertenversammlung im Mai 2018. «Ich habe diese Herausforderung dankend angenommen, denn ich habe gerne mit jungen Menschen zu tun», erzählt Yasmin. Das merkt man ihr an: Langsam trudeln weitere Mitglieder der Jugendkommission in der Cafeteria ein. «Bist du noch gut heimgekommen?» fragt sie eine Kollegin und beginnt gleich zu plaudern – über den gemeinsamen Abend, die Arbeit, eine ungeliebte Tour.

Abwechslung im Stage

Zurzeit ist Yasmin aber gar nicht so oft auf dem Zug, denn sie macht gerade während sechs Monaten einen Stage und verbringt drei Tage pro Woche auf dem Bürostuhl. «Mir gefällt die Arbeit auf dem Zug zwar sehr gut», erklärt sie, «doch ich will meine Erfahrungen aus der kaufmännischen Lehre nicht verlieren.» Aber selbst im Büro hat sie mit ihrem eigentlichen Beruf als Kundenbegleiterin zu tun: Sie arbeitet an einem Projekt für neue Kundengeräte mit, mit denen sie später wohl selbst arbeiten wird.

Beschränkte Möglichkeiten zur beruflichen Weiterentwicklung

Als Jugendvertreterin kennt Yasmin die Sorgen und Probleme ihrer jungen Kollegin-

nen und Kollegen im ZPV genau. «Ein grosses Thema ist immer der Lohn», weiss Yasmin aus erster Hand. Bei den Kundenbegleiter/innen fehlen ausserdem Möglichkeiten zur persönlichen Weiterentwicklung. «Es ist schwierig, sich beruflich weiterzuentwickeln. Als Teamleiterin trägt man direkt sehr viel Verantwortung. Das wollen viele nicht», weiss Yasmin von ihren Kolleginnen und Kollegen.

Dies alles sind Gründe, warum Yasmin sich für die Jugend im öffentlichen Verkehr engagiert. «Es geht um uns und unsere Zukunft. Was wir jetzt erreichen, kommt später auch uns zugute.» Sie setzt sich dafür ein, dass die Jungen im SEV eine Stimme erhalten.

Familiär «vorbelastet»

Das gewerkschaftliche Engagement wurde Yasmin in die Wiege gelegt. «Viele meiner Verwandten sind oder waren auch bei der Bahn. Ich wusste also, worauf ich mich einlasse», sagt sie und lacht. «So hat mich mein Vater 2014 einfach beim SEV angemeldet, weil er selbst auch aktiv ist.»

Junge für den SEV gewinnen

Die Kommissionssitzung beginnt, eröffnet von der SEV-Gewerkschaftssekretärin Xenja Widmer, die für die Jugendkommission zuständig ist. In Kleingruppen sollen die Teilnehmer/innen über die Zukunft der SEV-Jugend diskutieren. Yasmin und ihre Gruppe ziehen sich in ein kleines Sitzungszimmer zurück und machen sich sofort an die Arbeit. Die Gruppe landet rasch bei der Frage, was eigentlich die Aufgabe der Jugendkommission sein soll. Yasmin blüht auf: «Die wesentliche Frage ist: Wie können wir die Jungen in die Juko und damit in den SEV holen? Das ist doch unser Hauptziel!»

Für Yasmin ist es wichtig, dass die SEV-Jugend im nächsten Jahr etwas tut, wirklich etwas erreicht, und nicht nur diskutiert. «Unsere Sitzungen müssen produktiver werden», plädiert sie. In der Gruppe entsteht die Idee, innerhalb der Kommission kleinere Arbeitsgruppen für bestimmte Themen zu bilden, um effizienter arbeiten zu können. Yasmin pflichtet bei: «Definitiv, das ist ein guter Plan!»

Zurück im Plenum der Jugendkommission wird Yasmin wieder ruhiger, doch in ihr brennt ein Wille, ein klares Ziel: die Jungen für die Gewerkschaft begeistern und gemeinsam etwas erreichen.

BITTE EINSTEIGEN!

Schlorian

