

## Alf Arnold

Die Alpen-Initiative hat schon einiges erreicht, es bleibt aber noch viel zu tun. **Seiten 6 und 7**



## Suche nach dem Schuldigen

Eisenbahnunfälle mit Personenschäden sind sehr belastend. Doch es ist nicht immer gerechtfertigt, einen Schuldigen finden zu wollen. **Link zum Recht auf Seite 21**

## Der Maschinist

Werner Tschanz kennt den Thunersee und seine Schiffe: Ein Arbeitsleben lang hat er um die Maschinen der Passagierschiffe gekümmert. **Seite 24**

## Einigungen in der Ostschweiz und bei der BLS

# KTU: «Orange» wirkt

Immer mehr KTU akzeptieren das «Orange»-Urteil: Nach den Appenzeller Bahnen hat nun auch die BLS mit dem SEV eine Vereinbarung über Nachzahlungen getroffen.

Im letzten Herbst hatte der Präsident des Verbands des öffentlichen Verkehrs VöV, Richard Kummrow, im Interview mit den SEV-Zeitungen be-

tont, dass die KTU das «Orange»-Urteil umsetzen werden. Nun sind die Auswirkungen langsam sichtbar: Sowohl die BLS als auch die Appenzeller Bahnen haben sich mit dem SEV auf Nachzahlungen geeinigt, jeweils auf fünf Jahre rückwirkend.

Zudem haben beide Gesellschaften auch die entsprechenden Zulagen erhöht, so dass in Zukunft die Ferienansprüche abgegolten sind.

Das Urteil, das die Gewerkschaft Kommunikation seinerzeit gegen das

Telekommunikationsunternehmen Orange erwirkt hatte, bezeichnet Nacht- und Sonntagszulagen als Lohnbestandteile, die auch in den Ferien geschuldet sind.

Noch immer gibt es Unternehmen, die mit der Umsetzung zögern; die jüngsten Einigungen bestärken jedoch den SEV in der Erwartung, dass die Einsicht siegen wird.

Peter Moor

Mehr auf den Seiten 4 und 15



Zum Beispiel im Unterhalt: Regelmässige Nachtarbeit führt zu einem Anspruch, der auch in den Ferien gilt.

## Neue Ansätze zur Verbesserung der Sicherheit auf Bahnhöfen und in Zügen

# Mehr Prävention – und welche Polizei?

Der neuste Beruf der SBB ist der Präventionsassistent. Dieser soll vorbeugend wirken und heikle Situationen lösen, bevor es zur Gewalt kommt. Die Präventionsassistenten sind bei der Bahnpolizei angesiedelt,

deren rechtliche Grundlage weiterhin zu diskutieren gibt. Der Nationalrat wird sich erneut mit der Frage beschäftigen, nachdem SP und SVP einem Kompromiss zugestimmt haben.

Doch nun ist eine weitere Idee

aufgekommen: Die Kantone könnten diese Aufgaben in den Zügen übernehmen, meint der Zürcher Polizeidirektor Markus Notter. pmo

Dossier zur Prävention ab Seite 12

## ZUR SACHE

Anfang Mai 2009 das Urteil des Schiedsgerichts, Mitte Mai die Vereinbarung zum Orange-Urteil (siehe Seite 4) und am 2. Juni der Abschluss der GAV-Verhandlungen: Mit der BLS konnten innerhalb eines Monats drei wichtige Geschäfte zu guten Abschlüssen gebracht werden.

Rückwirkend auf den 1. April bereits umgesetzt ist das Urteil des Schiedsgerichts, zum nächsten Monatsersten wird der erweiterte GAV mit Verbes-

### » Drei grosse Geschäfte abgeschlossen «

Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär und Betreuer des im SEV organisierten BLS-Personals

serungen und Präzisierungen in Kraft gesetzt und mit dem Oktoberlohn erfolgt die Nachzahlung auf die Vergütungen für Arbeiten in der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen.

Ich meine, wir haben es geschafft, nach einer äusserst turbulenten Zeit aus einer schier ausweglosen Situation der Sozialpartnerschaft mit enormem Einsatz Lösungen zu erarbeiten, zu denen heute alle stehen können.

Wenn die Details isoliert gewertet würden, ergäben sich daraus nur Gewinner und Verlierer. Demgegenüber belegt das Resultat dieser drei grossen Geschäfte eine echte Win-Win-Situation, die den Bedürfnissen beider Seiten entgegenkommt. Das muss auch in Zukunft so bleiben.

## NEWS

## GEGEN GIGALINER

Der VCS hat der Bundeskanzlei eine Petition mit 30 000 Unterschriften gegen die Zulassung der Gigaliner übergeben. Die Erhöhung der Gewichtsbegrenzung von 40 auf 60 Tonnen gleicht einer tickenden Zeitbombe. Die Folgen wären eine Zunahme des Strassenverkehrs, eine Rückverlagerung des Güterverkehrs von der Schiene auf die Strasse, eine erhöhte Unfallgefahr, negative Auswirkungen auf die Gesundheit und das Klima sowie horrenden Kosten.

## UHR-AKTION LÄUFT

Die SEV-Aktion, bei der die schnellsten Werber eine exklusive SEV-Uhr erhalten, läuft. Der dazu nötige Flyer, der kontakt.sev Nr. 10 beilieg, kann weiterhin auf der Zentrale bestellt werden.

## NEUER DIREKTOR

Der 49-jährige Thomas Wegmann ist zum neuen Direktor der Bus-Verkehrsbetriebe STI (Region Thun und



rechtes Thunerseeufer) gewählt worden. Er wird Nachfolger des verstorbenen Pierre Cosandier.

## 158 000 WOLLEN MEHR POSTSTELLEN

Die Gewerkschaft Kommunikation hat dem Generaldirektor der Post, Michael Kunz, und dem Verwaltungsratspräsidenten Claude Béglé am 13. Juni 158 000 Unterschriften der Petition «Nein zum Poststellensterben» übergeben. Die Gewerkschaft verlangt ein Moratorium für weitere Poststellenschliessungen und hat eine entsprechende Volksinitiative angekündigt.

## NEUES RESTAURANT

Im Bahnhof Olten ist ein neues Personalrestaurant eröffnet worden, leider mit verkürzten Öffnungszeiten, kritisieren der SEV und die Angestellten.

## Resolution zum Pilotprojekt «Buon appetito am Gotthard»

## Personal fordert Korrekturen

Mit 29 zu 1 Stimmen haben die Tessiner Zugbegleiter/innen am 13. Juni in Bellinzona eine Resolution mit Forderungen zum umstrittenen Versuch auf der Gotthardlinie verabschiedet.

Dass die Versammlung der ZPV-Sektionen Bellinzona und Chiasso an einem Samstag mit wunderbarem Wetter so gut besucht war, lag an den aktuellen Themen und den attraktiven Referenten: Neben Erwin Schwarb, Stiftungsratspräsident der Pensionskasse SBB, traten auch SEV-Vizepräsident Manuel

Avallone und ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet auf.

Mobilisierend wirkte neben den Themen «Pensionskasse SBB» und «GAV-Weiterentwicklung» vor allem der Pilotversuch, den die SBB gegen den Willen von Personal, Personalkommission (Peko) und SEV beschlossen hat: Ab 1. August soll in

ICN-Erstklasswagen auf der Gotthardlinie das Zugpersonal Speisen und Getränke servieren (siehe kontakt.sev Nr. 11).

Verhandlungen mit den Sozialpartnern gab es nicht. Die SBB informierte diese lediglich in einer Arbeitsgruppe, führte Ende Mai Infoveranstaltungen für die vier

betroffenen Depots Bellinzona, Chiasso, Luzern und Zürich durch und kündigte das Projekt bereits in den Medien an. Als sich in Luzern nur sieben Freiwillige meldeten, wurden kurzerhand Zugbegleiter/innen zum Mitmachen gezwungen.

## Tessiner Widerstand

Das Zugpersonal von Bellinzona und Chiasso reagierte sofort mit starker Opposition. Es ist nämlich seit dem letzten Fahrplanwechsel auf der Gotthardlinie mit besonders vielen (begründeten) Kundenreklamationen und -fragen konfrontiert, vor allem wegen verspäteter Cisalpino-Züge, und hat mit entsprechendem Zeitaufwand



Engagierte Diskussion unter Leitung von Tagespräsident Armando Franchi.

## SBB-Tochter Elvetino verletzt Mitwirkungsrechte

## Peko ohne jede Information

Bei der Bahngastronomiefirma Elvetino sitzt die Personalkommission auf dem Trockenen: Informationen fließen nicht, und eine Krisensitzung musste ausfallen, weil die Peko-Mitglieder teilweise nicht frei bekommen hatten.

Die Peko ist empört: Schriftlich hatte sie die Zusage der Elvetino-Personalchefin, dass die Peko-Mitglieder für die gemeinsame Sitzung vom letzten Donnerstag vom Dienst freigestellt würden. Aber dem war nicht so; trotz intensiven Bemühungen gelang es nicht, Peko-Präsident Samir Bediou von seinem Einsatz auf dem Nachtzug nach Rom zu befreien. Andere Peko-Mitglieder hatten erst auf mehrmaliges Insistieren hin den Dienst verschieben können oder wurden gar nicht freigestellt. Elvetino stellte sich auf den Standpunkt, dass es zumutbar sei, vor einem Nachtdienst nach

Budapest 8 Stunden früher nach Zürich zu reisen für die Peko-Sitzung.

## Endloses Warten

Der Peko blieb keine andere Wahl, als die so lange gewünschte Sitzung abzusagen. Dabei hatten die Personalvertreterinnen und -vertreter gehofft, endlich jene Auskünfte zu erhalten, auf die sie teilweise seit über einem Jahr warten.

Seit die Elvetino-Peko in ihrer jetzigen Zusammensetzung tätig ist, wird sie auf ihre schriftlichen Eingaben hin immer nur vertröstet. Weder

erfährt die Peko etwas über den Geschäftsgang von Elvetino noch über den Zustand der Pensionskasse. Und die Frage, ob die Tenuevorschriften im Sommer an jene der SBB angepasst werden können, steht weiterhin im Raum – auch wenn die heissen Tage schon begonnen haben.

Es ist klar geregelt, dass die Peko bei Uniformfragen mitreden kann, bei den im letzten Jahr von Elvetino erlassenen Tenuevorschriften war dies aber nicht der Fall. Als SBB-Tochter und nachdem das Elvetinopersonal nun auch deren Uniformen trägt,

über 200 Kilo, und das Speisewagenpersonal muss das gesamte Inventar selber verstauben.

## Personalrechte einfördern

Die Probleme zwischen Geschäftsleitung und Personalkommission gehen noch weiter; so will das Unternehmen nur dann mit der Peko sprechen, wenn keine Vertreter der Gewerkschaften (und GAV-Partner) SEV und Unia am Tisch sitzen, obwohl dies im GAV zugesichert ist, wenn die Peko an die Sitzung einlädt, was hier der Fall ist.

SEV-Gewerkschaftssekretärin Regula Bieri stellt denn auch fest: «Elvetino verletzt ganz klar die Mitwirkungsrechte gemäss GAV.» Sie weist darauf hin, dass die Beziehung zwischen Personal und Unternehmen seit längerem problematisch ist. Umso dringender wäre die Sitzung gewesen. Die Vertreterinnen und Vertreter der Peko hoffen nun, dass diese dennoch bald zustande kommen wird – mit allen Peko-Mitgliedern am Tisch...



Service – nicht ohne uns und unsere Peko!

wäre es für die Speisewagen- und Minibar-Stewards logisch, dass sie gleiche Tenueerleichterungen wie das SBB-Personal beanspruchen dürften, erst recht, da sie auch körperliche Arbeit leisten. Eine Minibar wiegt

Peter Moor

# am Projekt

und Professionalität wesentlich dazu beigetragen, den Imageschaden der SBB in Grenzen zu halten.

Deshalb und weil der Pilotversuch gerade dann beginnen soll, wenn der Sommerverkehr am grössten ist, ärgert das Personal die Halsstarrigkeit, mit der die SBB diesen Versuch durchziehen will. Ein Kollege brachte es auf den Punkt: «Die Kundinnen und Kunden sehnen sich nicht danach, von uns Essen und Getränke serviert zu bekommen, sondern wollen vor allem pünktliche und saubere Züge. Und sie wissen sehr wohl, dass sie nur in den Speisewagen zu gehen brauchen, um kompetent und professionell bedient zu werden.»

## Resolution

Die Versammlung verabschiedete mit 29 zu 1 Stimmen eine Resolution (siehe Kasten). Darin wird die SBB aufgefordert, am Pilotprojekt Korrekturen vorzunehmen, damit es beim Zugpersonal etwas mehr Zustimmung findet. Die Resolution ist der

SBB nach Redaktionsschluss bei einem Treffen mit Sozialpartnern und Peko am 22. Juni bereits überreicht worden.

## Breite Opposition

Gegen den Versuch wehrt sich nicht nur der SEV, sondern die Peko des Zugpersonals hat sich in einem Personal-Info ebenfalls dagegen ausgesprochen. Dank der engen Zusammenarbeit und Solidarität zwischen den ZPV-Sektionen wurde die Resolution auch an die Kolleginnen und Kollegen in Luzern und Zürich verteilt mit der Aufforderung, sie ebenfalls zu unterstützen.

Die SBB muss nun den starken Widerstand des Personals berücksichtigen, indem sie am Projekt die verlangten Korrekturen vornimmt. Sie kann damit beweisen, dass sie wirklich tut, was sie immer proklamiert: dass sie bereit ist, die Standpunkte aller anzuhören und zu berücksichtigen, damit sich alle hinter ein gemeinsames Ziel stellen können.

Angelo Stroppini/Fi

## RESOLUTION

ZPV-Forderungen zum Pilotprojekt «Buon appetito am Gotthard»

1. Das Projekt soll mit dem Fahrplanwechsel beginnen und eine Laufzeit von 6 Monaten haben.
2. Gewerkschaften und Personalkommission Zugpersonal müssen ständig über die Entwicklungen des Pilotprojektes informiert werden.
3. Das Angebot wird nur gültig, wenn zwei Zugbegleiter/innen anwesend sind. Das Angebot wird zudem nur in einer ICN-Komposition angeboten.
4. Das Projekt darf keine negativen Folgen für die Kolleginnen und Kollegen von Elvetino haben.
5. Das Personal fordert eine Liste aller Aufgaben, die bei der Begleitung der Züge erledigt werden müssen. Im Zusammenhang mit dem Pilotprojekt müssen die Aufgaben, die zuerst erledigt werden müssen, aufgeführt werden.
6. Die Initianten des Projektes müssen das Zugpersonal auf einer Tour begleiten und bei deren Arbeit mithelfen.

Verabschiedet am 13. Juni  
Bellinzona von der Versammlung des Tessiner Zugpersonals.

## MEINE MEINUNG

### Diese Deutschen...

*In der Schweiz leben ja bekanntlich viele Menschen aus diversen Nationen. Eine Nation nimmt dabei besonders viel Aufmerksamkeit in Anspruch, da die Einwanderungen in den letzten Jahren besonders zugenommen haben: Deutschland. Die Deutschen wohnen neben uns, sprechen eine andere, uns dennoch vertraute Sprache und ihr Land ist um einiges grösser als das unsere. Doch sind wir wirklich grundsätzlich verschieden? Wenn man den Vorurteilen Glauben schenken mag, sind wir tatsächlich sehr verschieden. Viele Schweizer bezeichnen die Deutschen oft als arrogant und dumm. Zudem wird unseren Nachbarn der Ausbruch von zwei Weltkriegen schlecht angerechnet. Nebenbei kann die junge Generation für diese beiden Kriege ja gar nichts dafür. Arrogant und dumm kann begrenzt stimmen, jedoch muss unbedingt berücksichtigt werden, dass Deutschland mehr als 80 Millionen Einwohner hat und da kann halt nicht jeder Albert Einstein heissen. Ausserdem ist ja nicht jeder dumm, aber das Wort «jeder/jede» ist sowieso schnell ausgesprochen und verfehlt bei Vorurteilen so oder so meistens sein Ziel. Ich stelle mir oft die Frage, ob wir wirklich so verschieden sind. Da ich halber Deutscher und halber Schweizer bin, kenne ich beide Kulturen, wobei ich die Schweizer Kultur besser kenne, da ich hier geboren und aufgewachsen bin. Trotzdem bin ich oft in Deutschland, da ich die Gastfreundschaft sehr schätze. Dort habe ich Verwandte, die ich ebenfalls oft besuche. Immer wieder werde ich von ihnen gefragt, was gerade so aktuell ist in der Schweiz. Von Arroganz und Dummheit habe ich bisher noch nie etwas gemerkt. Es gibt sicher arrogante und dumme Deutsche, aber genauso gibt es auch arrogante und dumme Schweizer. Sind denn nicht gerade wir, die ja so stolz auf unser Land sind und immer behaupten, dass wir das beste Land der Welt seien, arrogant und überheblich? Trotz allem fühle ich mich in beiden Ländern wohl. Beide haben Vorteile und Nachteile und sind zum Teil schon sehr verschieden. Es hat in beiden Ländern verschiedene Menschen und sicher gibt es «Volkseigenschaften», die einem mehr oder weniger passen. Ich finde es zum Teil einfach schade, dass es Menschen gibt, die unsere Nachbarn nicht schätzen nur wegenger Vorurteile. Man sollte sich zuerst selber ein Bild machen und nachher seine Meinung bilden, sonst entstehen eben Vorurteile, die zu Missverständnissen führen.*

Lukas  
Kissling

## BILD DER WOCHE



Der Vatikan hat zwar keine Eisenbahn, der SEV jedoch hat eine Vertretung beim Heiligen Stuhl – in der Person von Misko Fiscalini (links), Sohn des sehr stolzen Pascal Fiscalini, Zugschef im Depot Brig und vom nächsten Januar an Vizepräsident des Unterverbandes ZPV.

## NEWS

## ZEHNTE «VÄG-KROGSBIBLIOTEK»

Seit 2004 richtet die Schwedische Transportarbeitergewerkschaft «Transportarbetareförbundet» sogenannte «vägkrogsbibliotekar» ein, zu deutsch ungefähr «Raststättenbibliotheken», dies in Zusammenarbeit mit der Gewerkschaft des Hotel- und Restaurantpersonals «Hotell- och Restaurangfacket». Mitte Juni konnte von Gewerkschaftspräsident Lars Lindgren zusammen mit dem Lastwagenführer und Autor David Eriksson bereits die zehnte derartige Bibliothek eingeweiht werden. Das Projekt ist ein grosser Erfolg, viele Hörbücher sind dauernd ausgeliehen und bei den Lastwagenführer/innen ist das Interesse an der Literatur deutlich gewachsen.

## VERSICHERUNGS-REFORMVORSCHLAG

Das «Denknetz» (www.denknetz-online.ch) schlägt eine tiefgreifende Reform des Sozialversicherungssystems vor. An die Stelle der heutigen Einzelversicherungen soll eine einzige, die «Allgemeine Erwerbsversicherung», treten. Sie würde bei Krankheit, Unfall, Arbeitslosigkeit, Zivil- und Militärdienst, Mutterschaft oder Kinderbetreuungspflichten Taggelder ausrichten und die Sozialhilfe würde darin integriert.

Ruth Gurny, Beat Ringger: Die Grosse Reform - die Schaffung einer Allgemeinen Erwerbsversicherung AEV, Verlag edition8, Zürich 2009

WERNER MARTI  
ATG-VR-PRÄSIDENT

Der ehemalige SP-Nationalrat, Glarner Regierungsrat und Preisüberwacher Werner Marti ist zum Präsidenten der AlpTransit Gotthard AG ATG gewählt worden. Die ATG ist eine Tochtergesellschaft der SBB AG, Marti gehört ihrem VR seit 1. Januar dieses Jahres an.

## BAHN 2030 KOMMT

Das BAV bereitet den nächsten Schritt der Modernisierung der Bahnen (Bahn 2030) vor. Zwei Varianten stehen zur Wahl, für 12 oder 21 Milliarden Franken.

## Weiterentwicklung des Gesamtarbeitsvertrags für die BLS AG

## Delegierte nehmen neuen GAV einstimmig an

Mit 22 zu 0 Stimmen hat die GAV-Konferenz am 17. Juni in Bern den neuen GAV BLS genehmigt. Dieser ersetzt ab 1. Juli den bisherigen, seit Anfang 2006 gültigen Vertrag.

Neben den 22 SEV-Delegierten hiessen gleichorts auch die drei Transfair-Vertreter den GAV gut. Der stille Beobachter des VSLF äusserte sich dazu ebenfalls positiv. Am 18. Juni genehmigte auch der BLS-Verwaltungsrat den Vertrag. Dieser tritt am 1. Juli in Kraft und ist frühestens auf Ende 2012 kündbar.

Die Verhandlungen begannen vor über einem Jahr, wurden von der BLS während des Lohnschiedsgerichtsverfahrens unterbrochen und waren schwierig. «Wir haben aber das Maximum herausgeholt», bilanzierten die SEV-Gewerkschaftssekretäre Nick Raduner, Jérôme Hayoz und Martin Allemann.

## Willkommene Präzisierungen

Bei der Arbeitszeit bildet der neue GAV die revidierte Verordnung zum Arbeitszeitgesetz (AZGV) ab und übernimmt deren Begriffe (z.B. ersetzen «Ruhetage» und «Ausgleichstage» die «arbeitsfreien Tage»). Verbesserungen bei der Arbeitszeit sind:

- Wenn die Arbeitszeit aus betrieblichen Gründen um mehr als 30 Minuten überschritten wird, gilt neu die gesamte Überschreitung als Überzeit. Auch kann Überzeit Ende Jahr nur noch im Einvernehmen mit dem bzw. der Mitarbeiter/in ins Zeitkonto überführt werden (Anhang 1, Ziffer 9).
- Grundsätzlich dürfen keine einzelnen Ruhe- oder Ausgleichstage eingeteilt werden. (Anh. 1, Ziff. 21).
- Die Einteilung von zwei Ausgleichstagen ohne Ruhetag ist nur mit Zustimmung der Mitarbeitenden oder ihrer Vertreter möglich. Dasselbe gilt für die Kürzung eines Ausgleichstags



Die Delegierten stellten sich klar hinter den GAV und gaben der Hoffnung Ausdruck, dass ihn bald alle BLS-Kader kennen und respektieren werden, vor allem die Einteiler.

um höchstens 2 auf 22 Stunden (Anh. 1, Ziff. 22).

- Bezüglich Anrechnung von Reisezeiten wurde die Regel aus dem GAV gestrichen, dass bei Dienstreisen, die von zu Hause aus angetreten werden, die Wegzeit zwischen Wohn- und Dienort abgezogen wird. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) interpretiert das Arbeitszeitgesetz (AZG) in diesem Punkt nämlich gleich wie der SEV. Die BLS sieht es anders und wendet die bisherige Regelung weiter an, bis diese Frage geklärt ist.
- Auch die Definition des Arbeitsortes bleibt im GAV offen, bis sie in der Verordnung zum AZG geklärt ist. Inzwischen behält die BLS die bisherige Praxis bei.

Verbesserungen gibt es u.a. auch bei den Vergütungen für Nacht- und Sonntagsarbeit (siehe Kasten), den Betreuungszulagen und der betrieblichen Mitwirkung. Die Verknüpfung zwischen Leis-



Martin Allemann (links) und Nick Raduner.

tungsbeurteilung und Lohn wurde gekappt. Weiterführende Lösungen für die Honorierung von überdurchschnittlichen Leistungen werden in den nächsten Mo-

naten mit der BLS gesucht. Schliesslich wurden Präzisierungen in den Bereichen Schlichtungs- und Schiedsverfahren sowie beim Rechtsschutz vereinbart. FI

## BLS SETZT ORANGE-URTEIL UM

Nachdem das Bundesgericht im sogenannten Orange-Urteil festgehalten hat, dass Mitarbeitende, die regelmässig in der Nacht und an Wochenenden arbeiten, auch während der Ferien Anspruch auf die Zulagen haben, sind sich BLS und Gewerkschaften Mitte Mai einig geworden, wie dieser Zulagenanspruch bei der BLS zu regeln ist. Nun haben die GAV-Konferenz der Gewerkschaften und der BLS-Verwaltungsrat das Verhandlungsergebnis genehmigt. Dieses sieht wie folgt aus:

## Entschädigung für die letzten fünf Jahre

Die Ferienentschädigung wird für den Zeitraum vom 1. Juli 2004 bis 30. Juni 2009 für alle betroffenen Mitarbeitenden pauschal mit 10 % ausbezahlt, unabhängig von Alter und Ferienanspruch.

Einen Anspruch auf rückwirkende Entschädigung hat, wer regelmässig und dauerhaft an Sonn- und Feiertagen und/oder in der Nacht gearbeitet hat. Das heisst, der/die Mitarbeitende muss während mindestens 9 Monaten pro Zeitperiode vom 1. Juli bis 30. Juni entsprechende Vergütungen ausbezahlt erhalten haben. Bei der Schifffahrt müssen jeweils in der Zeitperiode vom 1. April bis 31. Oktober mindestens während 5 Mona-

ten entsprechende Vergütungen ausbezahlt worden sein.

Das Resultat gilt für Mitarbeitende der ehemaligen Lötschbergbahn AG, der Regionalverkehr Mittelland AG und der BLS AG. Anspruchsberechtigte, die am 1. Juli 2009 in einem Arbeitsverhältnis zur BLS stehen, erhalten die rückwirkende Ferienentschädigung **automatisch mit dem Oktober-Lohn 2009** ausbezahlt. Ehemalige Mitarbeitende, die vom 1. Juli 2004 bis 30. Juni 2009 solche Vergütungen bezogen haben und die Kriterien erfüllen, können sich bis am 31. Dezember 2009 bei der BLS, Abteilung Personal, melden.

Der Mindestbetrag, der pro Mitarbeiter/in gesamthaft für Sonntags- und Nachtarbeit ausbezahlt wird, beträgt 200 Franken. Darunterliegende Beträge werden aufgerundet.

## Künftige Regelung

Ab dem 1. Juli 2009 wird die Vergütung für Arbeiten an Sonn- und Feiertagen von 13 auf 14 Franken pro Stunde erhöht. Gleichzeitig wird die Vergütung für Arbeiten in der Nacht von 6 auf 6.40 Franken pro Stunde erhöht. Im Gegenzug gilt ab 1. Juli die Ferienentschädigung von pauschal 10 % als in den Stundenansätzen begriffen. SEV-Info/FI

## Das Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB)

# Jahrhundertbauwerke für 2014 bis 2030 und darüber hinaus

Der Bahnhof Bern platzt aus allen Nähten. Daher werden ein neuer RBS-Tiefbahnhof, ein neuer Westzugang, eine breitere Hauptpassage sowie als längerfristige Option ein zweiter Tiefbahnhof für die S-Bahn ins Auge gefasst.

Mit täglich 240 000 Reisenden ist der Bahnhof Bern der zweitgrösste Schweizer Bahnhof nach jenem von Zürich. Vor allem der RBS-Tiefbahnhof aus dem Jahr 1965 ist viel zu eng: Ursprünglich für 16 000 Reisende pro Tag geplant, nimmt er heute täglich 54 000 Reisende auf. Bei deren Zu- und Abfluss ist in den Stosszeiten die Grundsicherheit seit Jahren nicht mehr im gewünschten Mass gewähr-

leistet. Bis 2030 sollen es täglich 70 000 Reisende sein...

Im Auftrag eines «Leitorgans», bestehend aus Kanton, Stadt und Burgergemeinde Bern sowie den Unternehmen SBB, BLS, RBS, Bern Mobil, PostAuto Region Bern und Post, hat die SBB das Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) erarbeitet. Dieses sieht folgenden Ausbauten vor:

Für die RBS soll auf der Südseite der heutigen SBB-Gleise ein viergleisiger Tiefbahnhof mit 180 bis 200 Meter langen Perrons entstehen. Die Kosten werden auf 780 Millionen Franken geschätzt. Dank zwei Wendegleisen auf der Westseite sollen bis zu 80 Züge pro Stunde den Bahnhof befahren können (heute sind es 48). Geplant sind zwei 17 Meter hohe Kavernen mit je zwei Gleisen und einem Mittelperron.

Zusatzperron, mehr Platz und mehr Licht

Die zu engen *Publikumsanlagen* sollen wie folgt ausgebaut werden: Im Norden der heutigen Perronhalle findet noch ein 13. Perrongleis für die S-Bahn Platz. Dafür soll das Durchgangsgleis 11 entfernt, das Perron VI mit den heutigen Gleisen 12 und 13 verschoben und eine neue Perronkante VII gebaut werden.

Die jetzige Personenunterführung auf der Ostseite soll in der Breite verdoppelt werden. Zudem soll eine neue Westpassage östlich der Schanzenstrasse nach Norden zur Grossen Schanze und nach Süden zum Hirschengraben führen. Die «Welle» bleibt bestehen. Hinzu kommen neue Rolltreppen und Aufzüge.

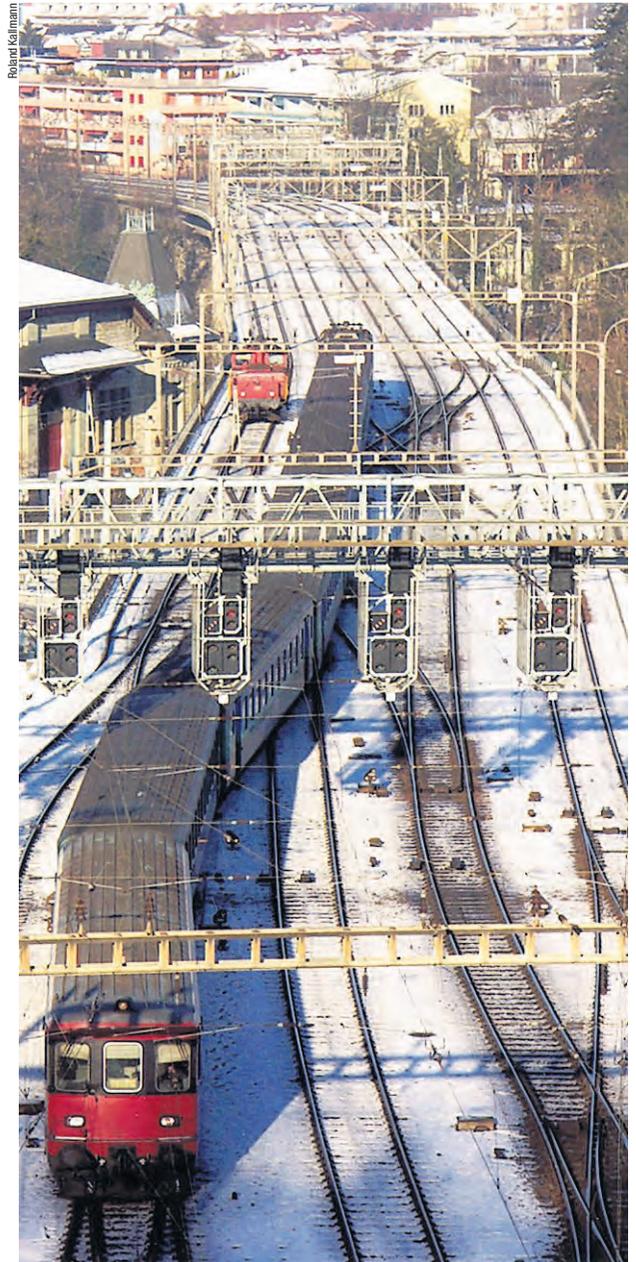
Durch Dachluken soll künftig Tageslicht in die Perronhalle und bis nach unten in die Personenunterführungen einfallen. Die Betonwand beim Gleis 1 soll verschwinden, damit der Blick auf den Bahnhofplatz frei wird. Die Kosten für die neuen Publikumsanlagen belaufen sich auf etwa 220 bis 250 Millionen Franken.

*Zeitplan:* 2009–2014 Projektierung und politische Entscheidungsprozesse; Bau des RBS-Tiefbahnhofs frühestens ab 2014; Inbetriebnahme frühestens 2025; nach 2030 Option eines allfälligen zweiten Tiefbahnhofs für die S-Bahn mit vier Gleisen unter den bestehenden SBB-Gleisen, nördlich der beiden Kavernen für die RBS.

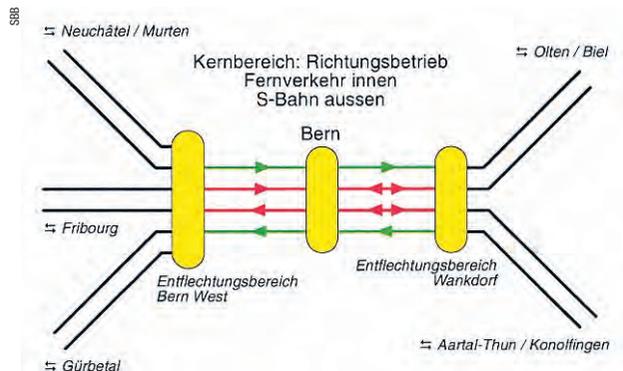
### Entflechtungsbauwerke

Um die Streckenkapazität der Zufahrten zu erhöhen, sind im Wylerfeld und in Holligen Entflechtungsbauwerke für je 200 Millionen Franken nötig. Damit müssten die Züge bei der Ein- und Ausfahrt nicht mehr Gleise für den Gegenverkehr kreuzen und könnten dichter verkehren. Heute fahren über den Lorraineviadukt täglich 870 Züge, künftig könnten es bis 1300 Züge sein, also 50% mehr. Der Vorbahnhof West muss umgebaut werden. Mehr zum Gesamtprojekt ZBB unter [www.zukunftbahnhofbern.ch](http://www.zukunftbahnhofbern.ch)

Roland Kallmann/FI



Auf der Ostzufahrt zum Bahnhof Bern verkehren heute täglich 870 Züge. Dank einem Entflechtungsbauwerk im Wylerfeld werden es bis 1300 sein.



Mit den Entflechtungsbauwerken Holligen und Wylerfeld und einer kürzeren Zugsfolge von 2 Minuten kann die Kapazität der West- und Ostzufahrt um 50% erhöht werden. Die beiden äusseren Gleise dienen dem S-Bahn-Verkehr, die inneren dem Fernverkehr. Auf der Ostseite werden die beiden inneren Gleise in beiden Richtungen gebraucht.

### KOSTEN-NUTZEN-VERHÄLTNISS VERBESSERN

Die Kosten von rund 2,5 bis 3 Milliarden Franken für das Projekt Zukunft Bahnhof Bern (ZBB) seien nur angemessen, wenn beim Nutzen ein Quantensprung erzielt werden könne, hielt Professor Ulrich Weidmann von der ETH Zürich am 15. Juni in Bern bei der Vorstellung seines Gutachtens fest. Ein solcher Quantensprung sei bei ZBB aber nicht zu erwarten, so Weidmann. Insbesondere sei der Nutzen des auf gegen 1 Milliarde veranschlagten neuen RBS-Tiefbahnhofs «relativ gering», ohne dass dieser ein markant besseres Bahnangebot bringe. Die durch den Tiefbahnhof mögliche allfällige Verlängerung des RBS nach Westen sei nicht mehr nötig, da die Buslinie nach Köniz auf Trambetrieb umgestellt wird.

Weidmann schlägt Alternativen zum neuen RBS-Tiefbahnhof vor: einen redimensionierten Tiefbahnhof, einen Ausbau des bestehenden RBS-Bahnhofs oder eine Umspurung der RBS-Schmalspurstrecke Solothurn–Bern auf Normalspur mit Anschluss an die SBB bei Zollikofen. Bei der dritten Variante könnte der neue RBS-Tiefbahnhof ganz wegfallen, doch würde ein Normalspur-Tiefbahnhof schon früher als 2030 nötig.

Weiter bezeichnete Weidmann die dem Projekt zugrunde liegenden Nachfragerwartungen als etwas gar «offensiv». Grundsätzlich hält aber auch er einen Ausbau des Bahnhofs Bern für nötig. Seine Vorschläge sollen nun bis Ende 2010 geprüft werden. FI

### INFO

#### Tägliche Reisende im Bahnhof Bern

Total (Stand 2006 und 2007)	240 000
Davon S-Bahn Bern	75 000
Davon SBB-Fernverkehr	105 000
Davon RBS	50 000
Davon PostAuto	10 000

Die Fussgänger-Transitflüsse zwischen Grosser Schanze und Bahnhofplatz bzw. Neuengasse sind im Total nicht enthalten.

Der Umsteigeverkehr ist nicht abgezogen.

RK



„Wir wollen keinesfalls eine Verlagerung vom Gotthard auf andere Transitrouten.“

Alf Arnold

Alf Arnold, Geschäftsführer des Vereins Alpen-Initiative

# «Wir werden zeigen, dass die Bahnkapazitäten ausreichen»

Am 9. Mai hat der Verein Alpen-Initiative seinen 20. Geburtstag gefeiert (vgl. kontakt.sev Nr. 10/09). Der Alpenschutzartikel ist aber 15 Jahre nach seiner Annahme in der eidgenössischen Abstimmung immer noch nicht umgesetzt. Standortbestimmung mit Alf Arnold, einem Aktivist mit langer Erfahrung und langem Schnauf.

**kontakt.sev:** Alf Arnold, vor zwanzig Jahren wurde der Verein Alpen-Initiative gegründet und vor 15 Jahren, am 20. Februar 1994, hat er seinen historischen Abstimmungssieg errungen. Trotzdem macht der Verein weiter. Wo steht er heute?

**Alf Arnold:** Zentral ist für uns immer noch die Umsetzung des Beschlusses. Seit Dezember letzten Jahres gibt es das Güterverkehrsverlagerungsgesetz, das allerdings noch nicht in Kraft ist. Damit ist eine neue Phase angebrochen, die Umsetzung der Alpen-Transitbörse wird zum Schwerpunkt unserer Arbeit.

Daneben taucht auch das Gespenst einer zweiten Gotthard-Röhre immer wieder auf. Uns dagegen zu wehren, ist ein zweiter Arbeitsschwerpunkt. In jüngster Zeit heisst es, die zweite Röhre brauche es auch im Hinblick auf die Sanierung der ersten. Wir werden zeigen, dass nach Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels die Bahnkapazitäten ausreichen, um im Winterhalbjahr den gesamten Verkehr des Gotthardsstrassentunnels zu übernehmen, ohne dass deswegen der Fernverkehr und damit die Verlagerung der Güter auf die Schiene behindert wird. Dazu

«Entscheidend ist, ob der politische Wille zur Umlagerung vorhanden ist.»

braucht es einen Lastwagenverlad, z.B. von Erstfeld nach Biasca und einen Auverlad von Göschenen nach Airolo. Eine zweite Strassentunnelröhre ist nicht nötig.

**Ist denn die vom GVVG vorgegebene Reduktion der Lastwagenzahlen auf 650 000 bis 2019 überhaupt erreichbar?**

Selbstverständlich! Sowohl technisch als auch von den Kapazitäten her, die Alpen-Transitbörse erfüllt eine wichtige Voraussetzung. Entscheidend ist, ob der politische Wille zur Umlagerung vorhanden ist. Das Parlament hat den Ball dem Bundesrat zugespielt, dieser muss sich nun mit dem Ausland absprechen. Nach meiner Ansicht läuft es im Moment gut, aber halt immer noch sehr langsam. Der Wachstumstrend beim Güterverkehr ist gebrochen, seit 2001 ist der Verkehr tendenziell zurück gegangen. Wenn sich der alte Trend fortgesetzt hätte wie vor 2001, hätten wir heute nicht 1,275 Millionen LKW-Fahrten jährlich, sondern bereits 1,6 Millionen oder mehr!

Mich interessiert aber auch der Personenverkehr.

Ziel kaum ohne zusätzliche Massnahmen erreichen.

**Wie ist die Aufgabenteilung zwischen Alpen-Initiative, andern Verbänden und dem Staat?**

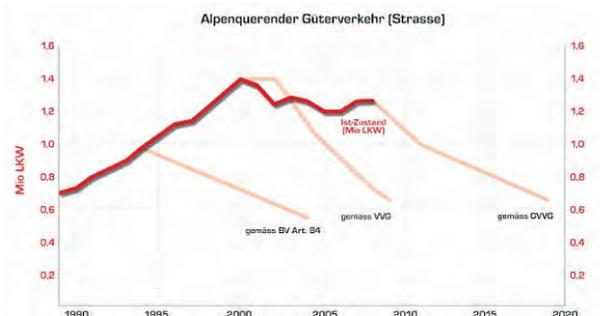
Bundesrat Leuenberger bezeichnet uns als «Stachel im Fleisch der Verkehrspolitik», das ist unsere Hauptrolle. Wir müssen immer wieder unbequem sein und die Politik an ihre Aufgaben erinnern. Auf dem internationalen Parkett müssen wir für die Alpen-Transitbörse lobbyieren, die Idee bekannt machen. Die Alpen-Transitbörse taucht wegen dieser Arbeit immer öfter auch in offiziellen Dokumenten auf.

Wir können erfreulicherweise immer wieder Verbindungen herstellen zwischen

Das Ausbauverbot für die Transitstrassen im Alpengebiet hat dem Wachstum einen Riegel vorgeschoben, seit 2001 gibt es am Gotthard kein Wachstum mehr, der Gesamtverkehr stagniert bei ca. 6 Millionen Fahrten jährlich (inkl. LKW und Busse) bei leicht fallender Tendenz.

**Welches sind die Zwischenziele, die der Verein Alpeninitiative erreichen will?**

Das Parlament selbst hat das Zwischenziel gesetzt: 2011 soll es weniger als eine Million alpenquerende Lastwagenfahrten geben. Trotz der schwachen Konjunktur werden wir dieses



Drei Fieberkurven zum Lastwagenverkehr. Legende: WG = Verkehrsverlagerungsgesetz (von 1999, befristet bis 2010), GVVG = Güterverkehrsverlagerungsgesetz (soll das WG ablösen).

## BIO

Der 59-jährige Alf Arnold ist verheiratet, hat zwei Kinder von 10 und 13 Jahren und lebt und arbeitet in Altdorf – ohne Auto, wie er betont, dafür mit einem GA. Er hat keinen beruflichen Hintergrund zur Verkehrs- oder Umweltpolitik, sondern ist ausgebildeter Bibliothekar und Pressedokumentalist. Sein Interesse für Verkehrspolitik wurde schon geweckt, als er als Jugendlicher den Autobahnbau durch den Kanton Uri erlebte. Er stieg via Energiepolitik in die Politik ein und arbeitete später beim VCS. Er ist ein früherer Aktivist der Alpeninitiative, war allerdings aus diplomatischen Gründen nicht im Initiativkomitee. Ein Jahr nach der erfolgreichen Abstimmung hat er die Geschäftsführung des Vereins übernommen. Im Urner Landrat vertritt er die Grünen.

# INTERVIEW

«Bundesrat Leuenberger bezeichnet uns als Stachel im Fleisch der Verkehrspolitik, das ist unsere Hauptrolle.»

verschiedenen offiziellen Stellen in verschiedenen Ländern. Im Moment arbeiten wir auf internationaler Ebene auch mit, die Zulassung von 60-Tonnen-Megatrucks in Europa und der Schweiz zu verhindern. Bei diesem Thema wie fast immer arbeitet die Alpen-Initiative eng mit andern Organisationen, insbesondere dem VCS und dem SEV, zusammen.

**Tut die Politik genug, macht sie ihre Aufgaben?**

Nach unserer Meinung nicht, deshalb müssen wir immer wieder nachbohren. Es gibt teilweise Gründe für das langsame Vorgehen, aber wenn niemand treibt und motiviert, besteht die Gefahr, dass es gar keine Fortschritte mehr gibt.

Die Schweizer Verkehrspolitik hat aber in Europa einen guten Ruf, gerade was die Verlagerungspolitik und die zugehörigen Instrumente wie etwa die LSA oder die NEAT betrifft. Mit der Alpen-Initiative kann sie diesen Ruf ausbauen. Die Schweiz ging in vielen Bereichen voran, wir müssen verhindern, dass sie plötzlich zurückfällt. Ideal

wäre zwar, wenn Österreich, Frankreich und Italien die Alpen-Initiative gleichzeitig mit der Schweiz einführen würden. Wir wollen ja keinesfalls eine Verlagerung vom Gotthard auf andere Transitrouen, etwa auf den Brenner! Wir fordern die Verlagerung von der Strasse auf die Schiene. Wenn ein gleichzeitiges Vorgehen der Alpenländer nicht möglich ist, muss die Schweiz halt allenfalls erneut vorangehen.

**Was ist deine Vision des Jahres 2029, wenn der Verein Alpen-Initiative doppelt so alt ist wie heute?**

Der Verein sollte ja ursprünglich nach der Abstimmung aufgelöst werden, wir merken aber, dass es uns weiterhin braucht. Im Moment ist schwer abzuschätzen, wie lange wir den Druck noch aufrechterhalten müssen und in welchem Mass andere Faktoren wie die Erdölknappheit oder die Klimaerwärmung für die Verlagerung sorgen werden. Eines steht allerdings fest: in zwanzig Jahren werde ich – wie die ganze Gründergeneration – nicht mehr dabei sein!

*Peter Anliker*



## DER VEREIN «ALPEN-INITIATIVE» UND SEINE ZIELE

Der Verein «Alpen-Initiative – Zum Schutz des Alpengebietes vor dem Transitverkehr» wurde am 25. Februar 1989 gegründet. Die Initiative wurde 1990 eingereicht und kam 1994 zur Abstimmung. Bundesrat und Parlament empfahlen die Ablehnung, Bundesrat Ogi warnte eindringlich vor der seines Erachtens nicht umsetzbaren Vorlage. Trotzdem stimmten 52% der Wahlberechtigten und 19 Stände dem Volksbegehren zu. Seither ist der Alpenschutz Bestandteil der Bundesverfassung.

Der Artikel hat folgenden Wortlaut:

«Art. 84 Alpenquerender Transitverkehr

1. Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Mass, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie ihre Lebensräume nicht schädlich ist.  
2. Der alpenquerende Gütertransportverkehr von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. Der Bundesrat trifft die notwendigen Massnahmen. Ausnahmen sind

nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Sie müssen durch ein Gesetz näher bestimmt werden.

3. Die Transitstrassen-Kapazität im Alpengebiet darf nicht erhöht werden. Von dieser Beschränkung ausgenommen sind Umfahrungsstrassen, die Ortschaften vom Durchgangsverkehr entlasten.»

Der Alpen-Initiative arbeitet seit Langem eng mit dem SEV zusammen, mit Adrian Wüthrich und Pietro Gianolli sitzen zwei SEV-Profis im ehrenamtlichen Alpen-Initiative-Vorstand.

Zürich bleibt, Neuenburg kommt neu dazu

# Erster Mai erfolgreich als Feiertag

Der 1. Mai bleibt im Kanton Zürich ein Feiertag. Und im Kanton Neuenburg wird er neu zum Feiertag. Zwei gute Entscheide von zwei Kantonsparlamenten.

In Zürich wollte die SVP dem 1. Mai an den Kragen. Sie lancierte eine parlamentarische Initiative, die den 1. Mai als kantonalen Feiertag schlicht abschaffen wollte. Die parlamentarische Initiative richtete sich direkt gegen die linken Parteien und die Gewerkschaften, die am 1. Mai auf ihre Forderungen aufmerksam machen. Regierung und Parlament haben aber erkannt, dass der 1. Mai als über 100-jähriger Kampf-



und Feiertag der Arbeitnehmerschaft über die geforderte Legitimation verfügt. Mit 105 zu 53 Stimmen – und damit deutlicher als erwartet – hat das Parlament am 25. Mai die Abschaffung des 1.

Mai als kantonaler Feiertag abgelehnt.

## Neuenburg als Nr. 9

In Neuenburg wird der 1. Mai im nächsten Jahr zum ersten Mal ein kantonaler

Feiertag sein. Das hat das Neuenburger Parlament Ende Mai beschlossen, überraschenderweise ohne grossen Widerstand, nur mit ein bisschen Murren. Der Entscheid ist einer Volksinitiative zu

verdanken. Erfolgreich eingereicht von der Unia Neuenburg, verlangte diese, den 1. Mai neu als Feiertag zu erklären. Die Regierung präsentierte einen Gegenentwurf. Dieser sah vor, das Gesetz über die Feiertage zu revidieren und darin den 1. Mai neu als Feiertag zu bestimmen. Auf diesen Vorschlag hin konnten die Gewerkschaften ihre Volksinitiative zurückziehen. Neuenburg wird damit nach Baselland und -Stadt, Jura, Schaffhausen, Tessin, Thurgau, Zürich und Solothurn (hier nur halbtags) der neunte Kanton, in welchem dem 1. Mai der gebührende Respekt entgegengebracht wird.

Ewald Ackermann

## Gleichstellung

# Tatsachen und Trends zum Lohn

Der 14. Juni ist ein wichtiger Gedenktag für die Frauen in der Schweiz: Seit dem 14. Juni 1981 ist der Anspruch auf gleichen Lohn für gleichwertige Arbeit in der Bundesverfassung verankert.

Zehn Jahre später, 1991, machten die Frauen mit dem Frauenstreik darauf aufmerksam, dass das Postulat noch nicht umgesetzt ist. In der Zwischenzeit sind nochmals 18 Jahre vergangen – wo stehen wir heute?

## Auf dem (langen) Weg

Eine vom Eidgenössischen Büro für die Gleichstellung von Frau und Mann und vom Bundesamt für Statistik herausgegebene Broschüre mit dem Titel «Auf dem Weg zur Lohngleichheit!» gibt einen kurzen, prägnanten Überblick über geschlechtsspezifische Lohndiskriminierungen in der Schweiz. Sie basiert auf einer Studie an-

hand der Lohnstrukturhebungen 1998 bis 2006. Diese Broschüre zeigt auf, dass im Tieflohnbereich Fortschritte erzielt wurden. Insgesamt gibt es weniger Leute, die mit Löhnen unter 3000 Franken netto auskommen müssen, und parallel dazu sind die diskriminierenden Lohnunterschiede geschrumpft. Gesamthaft gesehen bleibt die Lohndiskriminierung aber eine Tatsache.

## Ein Viertel weniger

In der Privatwirtschaft verdienen Frauen im Jahr 2006 24% oder 1747 weniger als Männer. 60% davon sind erklärbar durch Faktoren wie die persönliche Qualifikation oder solche, die arbeitsplatz- bzw. unternehmensspezifisch sind. 40% dagegen sind nicht erklärbar und damit diskriminierend, d.h., Frauen verdienen 700 Franken weniger aus dem alleinigen Grund, dass sie Frauen sind. Verheiratete Frauen verdienen sogar 31% weniger als verheiratete Männer – u.a. weil Jobs für Wiedereinste-

gerinnen und Teilzeitbeschäftigte weniger gut bezahlt werden. Aber auch Frauen in Top-Positionen sind von Lohndiskriminierung betroffen, besonders im Dienstleistungsbereich. Dazu trägt der Trend zu mehr sogenannten erfolgsabhängigen Lohnbestandteilen bei.

## Gleichheitsdialog kommt

Neben diesen im Ganzen unerfreulichen Tatsachen ist aber auch der Wille zu mehr Lohngleichheit festzustellen. Am 2. März 2009 haben der Bundesrat und die Spitzen der Wirtschaftsverbände, darunter der SGB, den Lohngleichheitsdialog vereinbart. Ziel ist, die Umsetzung der Lohngleichheit zu beschleunigen. Möglichst viele Unternehmen sollen ihre Löhne freiwillig überprüfen und allfällige Diskriminierungen beseitigen. Die Unternehmen sind aufgefordert, sich dem Lohngleichheitsdialog anzuschliessen (Infos unter [www.lohngleichheitsdialog.ch](http://www.lohngleichheitsdialog.ch)). Das gilt auch für die Bundesverwaltung. Der Bundesrat

hat im Mai 2009 einen entsprechenden Vorstoss positiv beantwortet.

## Erfolgreiche Lohnklage

Erfolg kann auch der Gang vor Gericht bringen. Ehergisch haben die Dozentinnen für die Hebammenausbildung das Heft in die Hand genommen. Als diese Ausbildung neu an die Berner Fachhochschule überführt wurde, haben die Dozentinnen ihre Anstellung genau unter die Lupe genommen. Ein Vergleich mit den Löhnen der Lehrkräfte der Technikerschulen HF Holz Biel zeigte krasse Ungleichheit. 8 Frauen, alle VPOD-Mitglieder, reichten daraufhin mit Unterstützung des VPOD Klage ein. Das Verwaltungsgericht hat am 25. Februar 2009 die Berner Fachhochschule angewiesen, die Löhne der Dozentinnen für die Hebammenausbildung auf das Niveau Höhere Fachschule einzureihen.

## Statistischer Verdacht

Im Tessin hat die Unia am 13. Mai eine Verbandsklage

gegen die Migros eingereicht. Laut einer Studie erhalten Männer bei der Migros Tessin einen Bruttolohn von durchschnittlich 4 246 Franken. Die Frauen hingegen bekommen nur 3 715 Franken – also 532 Franken weniger. Somit besteht laut der Studie «ein statistisch begründeter Verdacht, dass die Frauen (...) bei sonst gleichwertigen Voraussetzungen rund 13 Prozent weniger verdienen als die Männer.»

## Aktionen im März

Erneut wurde 2009 der 8. März, der Internationale Tag der Frau, schweizweit mit vielen Aktionen begangen. Und ein neuer Tag kam dazu: Weil Frauen 49 Tage länger arbeiten müssen als Männer, um gleich viel Geld in der Tasche zu haben, wurde der 10. März 2009 zum Equal Pay Day erklärt. Zehntausende von Equal-Pay-Day-Taschen wurden an diesem Tag verteilt, auch von Gewerkschafterinnen.

sgb/ebg/bfs/pan.

Die Rhätische Bahn ist mit ihren bekannten Produkten und ihrem Streckennetz in einzigartiger Gebirgslandschaft im nationalen und internationalen Markt hervorragend positioniert.

Infolge Altersrücktritts des Stelleninhabers suchen wir für unser kleines Team in **Chur** eine/n

## Spezialistin/Spezialisten Qualitätssicherung Bahnbetrieb

Die RhB verfügt über eine EDV-Software für die Qualitätssicherung im Bahnverkehr. Unregelmässigkeiten von betrieblicher und kundendienstlicher Art werden durch die Mitarbeitenden im System erfasst. Der Spezialist sichtet die Fälle, wertet und katalogisiert sie und weist auf Handlungsbedarf hin.

### Ihre Aufgaben:

- Controlling der Eintragungen im Tool Qualitätssicherung Bahnbetrieb (QSV), Evaluation von Handlungsbedarf sowie Erstellen von Grafiken und Charts.
- Verfassen des monatlichen Management Letters QSV (Fallbeurteilung) und Erarbeitung weiterer Berichte für die Geschäftsleitung. Vorschlagen und Beantragen von Verbesserungsmassnahmen und weitergehenden Abklärungen.
- Unterstützung und Stellvertretung im Kundendienst, Bearbeitung von Kundenrückmeldungen und Reklamationen in Zusammenarbeit mit internen Leistungsträgern.

Sie verfügen über ausgezeichnete Kenntnisse des Eisenbahnbetriebes (inkl. Fahrdienstvorschriften) und haben einige Jahre Berufserfahrung, vorzugsweise als Bahnbetriebsdisponent in einer Fernsteuerzentrale, als Lokführer oder einer analogen Funktion. Sie sind sehr zuverlässig und gewohnt, selbstständig, exakt und fehlerfrei zu arbeiten. Fundierte EDV-Anwenderkenntnisse sind erforderlich. Dank Ihrem Durchsetzungsvermögen, Ihrer Hartnäckigkeit und Ihrem Sicherheitsverständnis verfolgen Sie die Ziele mit Ausdauer. Sie können mit Widerständen souverän umgehen und finden auch in intensiven Diskussionen die richtigen Worte, die auf Wertschätzung basieren, Vertrauen bilden und die RhB professionell repräsentieren.

Wir garantieren Ihnen eine fundierte Einarbeitung und gezielte Weiterbildungen, die Sie zu unserer kompetenten Fachperson avancieren lassen. Herr Roald Hofmann, Leiter Qualität, Risk und Sicherheit (Telefon 081 288 63 97 oder E-Mail: r.hofmann@rhb.ch) ist gerne bereit, Sie weiter zu informieren.

Ihre Bewerbung senden Sie bitte an:

**Rhätische Bahn AG**  
Stab / Unternehmensentwicklung  
Rico Wenk, Bereichspersonalleiter  
Bahnhofstrasse 25  
CH-7002 Chur

Tel +41 (0)81 288 63 42  
r.wenk@rhb.ch

### Die Frauenfeld-Wil-Bahn verbindet!

**Sie transportiert jährlich über 1 Mio. Fahrgäste sicher und bequem zwischen den Zentren Frauenfeld und Wil.**

Für unseren Bahnhof in Matzingen mit Bahnreisezentrum und Leitstelle suchen wir, befristet bis Ende 2011, per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

## Betriebsdisponent/in 50%

Zusammen mit einem kleinen Team sind Sie verantwortlich für die professionelle Umsetzung des Fahrdienstes auf der Strecke Frauenfeld-Wil. Eine kompetente Kundenberatung und der Verkauf unserer Produkte gehören ebenfalls zu Ihrem Aufgabenbereich.

Wir suchen eine verantwortungsbewusste, kundenorientierte Persönlichkeit mit einer abgeschlossenen beruflichen Grundausbildung als Bahnbetriebsdisponent/in bzw. Kaufmann/Kauffrau öV, mit Weiterbildung zum/zur Zugverkehrsleiter/in. Sie verfügen über Berufserfahrung in Fahrdienst, sind belastbar und schätzen die Vorteile des unregelmässigen Dienstes.

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Wir bieten Ihnen eine interessante und abwechslungsreiche Tätigkeit in einem Arbeitsumfeld, in dem Respekt und gegenseitiges Vertrauen die Basis bilden.

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Sigi Lechner, Leiter Betrieb, Telefon 071 354 50 91.

Wir freuen uns auf Ihre ausführliche Bewerbung.

Frauenfeld-Wil-Bahn  
Personal/Services  
Bahnhofplatz 10  
9101 Herisau

[www.fw-bahn.ch](http://www.fw-bahn.ch)

## JUNGFRAUBAHNEN

Für die Berner **Oberland-Bahnen AG** mit Werkstatt in Zweilütschinen suchen wir einen

## Leiter für den technischen Unterhalt

### Arbeitsort Zweilütschinen

Sie sind für die technische und organisatorische Leitung der Projekte sowie der Instandhaltung im Bereich Fahrleitungs- und Bahnsicherungsanlagen verantwortlich und führen ein kleines Team.

Sie verfügen über einen Abschluss als **Eidg. Dipl. Elektroinstallateur, Elektrotechniker TS oder Elektromonteur** und haben Erfahrung in der Projektabwicklung, idealerweise in einem bahnnahe Umfeld. Zusätzlich bringen Sie planerische und konzeptionelle Fähigkeiten mit Sinn für Machbares mit. Weiter verfügen Sie über Führungserfahrung und Durchsetzungsvermögen sowie über einen offenen und sachlichen Kommunikationsstil. Sie sind es sich gewohnt, Ihre Handlungen und Entscheide nach unternehmerischen Grundsätzen auszurichten!

Herr Urs Abplanalp, Leiter ZfW BOB, Telefon 033 828 74 78, erteilt Ihnen gerne weitere Auskünfte

Ihre schriftliche **Bewerbung** senden Sie bitte an: Jungfraubahnen, Therese Jaun Schmid, Leiterin Human Resources, Harderstrasse 14, 3800 Interlaken

Bundesrat findet Konjunkturpaket unnötig

## Bundesrat vs. Bevölkerung

Am 17. Juni hat der Bundesrat entschieden, auf ein Konjunkturpaket zu verzichten. Er bleibt damit seiner Linie der Fehl- und Nichtentscheide treu.

Das Konjunkturpaket des Bundes hätte die Schweizer Bevölkerung 2010 wirksam vor Arbeitslosigkeit geschützt. Das Geld dazu ist beim Bund vorhanden. Doch der Bundesrat finanziert damit lieber Steuergeschenke für die reichsten 10 Prozent der Bevölkerung in Milliardenhöhe. Während der Bund die UBS unter Ausschluss des demokratischen Entscheidungsprozesses un-

terstützt hat, lässt er die Bevölkerung, die die Folgen des Versagermanagements der Banken ausbaden muss, im Regen stehen.

Durch höhere Krankenkassenprämien wird die Schweizer Bevölkerung im nächsten Jahr Kaufkraft von gegen 3 Milliarden verlustig gehen. Weitere 5 Milliarden gehen durch Sparmassnahmen von Kantonen und Gemeinden verloren. Der Finöv-Fonds hat weniger Einnahmen, was Bauprojekte bremsen dürfte. All diese Massnahmen dürften zusammen rund 50000 Arbeitsplätze kosten. Der Bundesrat sieht trotzdem keine Notwendigkeit, wirksame Massnahmen gegen die Krise

zu ergreifen. Die Gewerkschaften unter Führung des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes werden gegen diese Krisenverstärkungspolitik kämpfen und alles daran setzen, dass der Staat das Problem der Arbeitslosigkeit lindert, so wie es in der Verfassung vorgeschrieben ist. Die Gewerkschaften bedürfen für diesen Kampf der Unterstützung ihrer Mitglieder und der ganzen betroffenen Bevölkerung. Eine Möglichkeit dazu bietet die Teilnahme an der Grossdemonstration in Bern gegen tiefere Renten und gegen die Krise am 19. September. Notiert euch dieses Datum, mobilisiert eure Kollegen/innen sowie eure Bekannten! *sgb/pan.*

### Leserbriefe

## Ärgernis erster Klasse

Die SBB planen Liegesitze mit Cüpli und Hostessen. Ich bin überzeugt, dass in diesen Liegestühlen auch über die zukünftige Zufriedenheit des restlichen Personals gesprochen wird. Auch bei der SBB geht es doch heute nur noch darum, die erarbeiteten Gelder so ungerecht wie möglich zu verteilen, ohne dass es Ärger gibt. Bewusst geworden ist mir dies bei der Bestellung des FVP-Generalabonnements für 2009. In meinen finanziellen Unterlagen, welche ich jeweils zehn Jahre aufbewahre, fand ich eine Quittung zum Bezug einer «Jahresfreikarte» 1. Klasse für 770 Franken im Jahr 1998. 2009 müsste ich nun für die

gleiche Leistung 1600 Franken zahlen. Das entspricht einer Zunahme von 830 Franken (!) oder 107,8%, und das innerhalb von elf Jahren. Da meine Pension in dieser Zeit eine kaum messbare Vermehrung erfahren hat, leiste ich mir nur noch ein GA-FVP zweiter Klasse. Doch auch dafür bezahle ich 1050 Franken. Auch hier gibt es für mich eine Verteuerung von 280 Franken, zusätzlich eine Verschlechterung von erster Klasse gegenüber zweiter. Das Ganze ist für mich ein Ärgernis 1. Klasse. Nach Bekanntmachung dieser Superklasse werde ich den Verdacht nicht los, dass ich mit meinem Geld den Bastlern

irdischer Paradiese in den Liegestuhl ver helfe. Das Tragische ist, dass die Kader noch immer gute Worte finden, um solche Privilegien zu rechtfertigen.

Es gibt dazu aber noch die andere Seite. Die oberen Kader halten zusammen wie Kletten, und nichts dringt nach aussen. Ein kleines Beispiel ist das Ende der Lohnskala bei der Funktionsstufe 29! Darüber herrscht Stillschweigen (macht sich da vielleicht ein Schamgefühl breit?). Der «kleine» Arbeiter dagegen polemisiert, klopft mit der Faust auf den Tisch und missgönnt seinem nächsten Kollegen den Fünfer mehr Lohn, flucht über den Verband, weil der zu wenig für ihn sorgt. Am Abend geht er dann mit dem Gedanken ins Bett, «es gesagt zu haben». Denkt mal!

*Hugo Schärer, SEV-PV, Thun*

## Aufklärung tut not

«Link zum Recht», *kontakt.sev* 11/09

Es scheint mir an der Tagesordnung bei der SBB, dass man Mitarbeiter vor oder nach der Dienstschrift aufs Büro bestellt, um Zielvereinbarungen oder anderes zu unterschreiben. Oftmals bekommt man nicht einmal

einen Hinweis, um was es eigentlich geht.

Es ist das eine, dass man da alleine und ohne Unterstützung und Zeugen dasteht, aber das andere ist, dass man von den Vorgesetzten, die meistens zu zweit anwesend sind, auch noch eingeschüchtert wird, wenn man nicht sofort und ohne

zu murren unterschreibt. Das geht einfach nicht so! Es ist bedenklich, unter welchen Umständen Mitarbeiter der SBB heute arbeiten müssen.

Ich rede aus Erfahrung und kenne genug Fälle, die sich so ereignen haben. Es wäre schön, wenn man da mehr Aufklärung betreiben könnte. Dies wäre gerade für die Schwächeren, die sich nicht zu wehren trauen, besonders nötig. *Matthias Abegg, RPV/Luzern, Muttenz*

Vernehmlassung zur 6. IV-Revision

## Unrealistisches Ziel

Ziel der 6. IV-Revision ist es, zahlreiche Menschen – jährlich mehrere Tausend –, die bisher eine IV-Rente bezogen haben, in den Arbeitsprozess einzugliedern. Auch wenn man davon ausgeht, dass diese Wiedereingliederung sinnvoll wäre, so ist das Ziel angesichts der Realität auf dem Arbeitsmarkt unrealistisch und die Instrumente ungeeignet, sagt der Schweizerische Gewerkschaftsbund in seiner Vernehmlassung.

Die meisten Arbeitgeber sind heute nicht bereit, gesundheitlich angeschlagene und deshalb nicht voll leistungsfähige Menschen in der Firma zu behalten und noch viel weniger, solche neu anzustellen. Gegenwärtig lässt nichts darauf schliessen, dass die Arbeitgeber plötzlich «barmherziger» oder sozial sensibler würden. Personen, die seit Jahren mit einer Behinderung leben, insbesondere solche, die aufgrund einer psychischen Gesundheitsschädigung nicht mehr voll leistungsfähig sind, werden auch in Zukunft kaum Chancen auf dem Arbeits-

markt haben. Zudem laufen die vorgesehenen Modalitäten teilweise darauf hinaus, bestimmten Versicherten die bisherige Rente einfach abzuspargeln, ohne ihnen Anspruch auf Wiedereingliederungsmassnahmen zu geben. Für ältere Versicherte, bei denen eine erfolgreiche Wiedereingliederung besonders schwierig ist, ist kein Besitzstand vorgesehen. Unter diesen Umständen werden die vorgeschlagenen Massnahmen nur dazu führen, dass Tausende von Personen von der IV in die Sozialhilfe abgeschoben statt eingegliedert werden. Fazit: Kosten werden lediglich verschoben, eingespart wird somit nichts und betroffene Menschen werden geplagt. Nötig sind nicht solche untauglichen «Übungen», sondern der Einsatz für die Zusatzfinanzierung der Invalidenversicherung (Volksabstimmung vom 27. September 2009). Die IV ist mit voller Kraft zu sichern, statt wie die SVP am verhängnisvoll falschen Bild der Sozialschmarotzer wieder zu weben. *sgb/pan.*

## Die Betuchten im Zug

Die Einführung einer SBB-Luxusklasse in den Zügen ist wirklich «goldrichtig». Auch der Einbau eines Luxuswartaals im Au Premier des Hauptbahnhofes Zürich mit Gratiskaffee. Die Betuchten wollen unter sich bleiben, im Wartsaal und auch wenn sie Zug fahren, nicht durch das gewöhnliche Volk belästigt werden, schon gar nicht zwischen Bern und Zürich stehen, weil alle Plätze in der 1. Klasse schon besetzt sind. Es besteht bei der SBB Handlungsbedarf, sich den guten alten Zeiten der gnädigen Herren von Bern, der Patrizi-

er, wieder anzunähern, wo noch klar war, was oben und unten ist, wo Gott hockt.

Wie in den USA und Südamerika werden bei uns wohl auch bald abgeschottete, bewachte Wohnviertel errichtet werden, damit die Oberschicht endlich in Ruhe mit dem Hund spazieren kann. Eigentlich könnte man auch wieder die im alten Griechenland praktizierte Demokratie einführen: mit rechtlosen Sklaven, mit Fussvolk und einer kleinen Elite, die über demokratische Rechte verfügt..

*Heinrich Frei, Zürich*

## Nichts wert?

Im letzten *kontakt.sev* stellen Sie auf Seite 2 die Lounge im Zürich HB vor. Was Sie jedoch nicht schreiben, dass

die Lounge für GA FVP der 1. Klasse tabu ist und wir freundlich wieder vor die Tür gesetzt werden. Wir Eisenbahner sind wieder einmal «minderwertig»!

*Willi Fischer, Präsident PV/SEV Aargau*

IAO-Klage zum Schutz der Gewerkschafter/innen vor missbräuchlicher Entlassung

## Die internationalen Rechte garantieren!

Am Sitz der Internationalen Arbeitsorganisation IAO in Genf forderte der SGB am 9. Juni den Bundesrat mit einer Aktion auf, gesetzgeberisch aktiv zu werden, um Gewerkschafter/innen gegen missbräuchliche Kündigungen endlich besser zu schützen.

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) führte seine Aktion anlässlich der Feier zum 90. Geburtstag der IAO durch, an der auch Wirtschaftsministerin Doris Leuthard teilnahm. Bei der Aktion machten rund 30 Gewerkschafter/innen mit, darunter mehrere Opfer missbräuchlicher Kündigungen.

Zur Vorgeschichte: Der SGB hatte 2003 bei der IAO eine Klage gegen die Schweiz eingereicht. Darin wirft er der Schweiz vor, Gewerkschaftsvertreter/innen zu wenig gegen missbräuchliche Kündigungen zu schützen, obwohl unser Land 1999 das IAO-Abkommen Nr. 98 über die Gewerkschaftsfreiheit ratifiziert hat, das einen solchen Schutz verlangt. Der SGB verlangt in der Klage, missbräuchliche Kündigungen von Gewerkschaftsvertreter/innen müssten annulliert werden können, statt sie

bloss mit bis zu höchstens sechs Monatslöhnen abzugelten (in der Praxis sind es meist nur bis zu drei).

2004 hiess ein IAO-Ausschuss die Klage gut und forderte die Schweiz auf, ihre Gesetzgebung den entsprechenden internationalen Normen anzupassen. 2006 mahnte der IAO-Ausschuss die Schweiz erneut und schlug ihr vor, sich am Gleichstellungsgesetz zu orientieren, das bei missbräuchlicher Kündigung eine Wiedereinstellung vorsieht. Der Bundesrat aber weigerte sich bisher, Gesetzesänderungen in die Wege zu leiten, dies mit dem Verweis auf die Haltung der Arbeitgeber, die keinen Handlungsbedarf sähen.

Diese Untätigkeit ist umso inakzeptabler, als im Umfeld der gegenwärtigen Wirtschaftskrise immer mehr Arbeitgeber gewerkschaftlichen Vertrauensleuten oder Personalvertreter/innen kündigen. Jüngste Beispiele:

- Mitte Mai 2009 entliessen der «Tages-Anzeiger» und der «Bund» im Rahmen einer Massenentlassung die Präsidenten ihrer Betriebskommissionen, beides langjährig bei diesen Zeitungen beschäftigte Journalisten.
- Ende April 2009 entliess die Textilmaschinenfabrik Karl Mayer AG (ehemals Benninger) nach 39 Jahren loyaler Dienste einen Monteur, einen aktiven



An der SGB-Aktion bei der IAO nahm auch Marisa Pralong teil, der Manor gekündigt hat. Für ihre Wiedereinstellung sammelte Unia 20 000 Unterschriften vor Manor-Filialen in der ganzen Schweiz. Links im Bild der Leiter der Schweizer Arbeitnehmerdelegation bei der IAO-Konferenz, Vasco Pedrina.

Gewerkschafter und früheren Betriebskommissionspräsidenten. Sein «Vergehen»: Er hatte einem Journalisten über die mit der Restrukturierung verbundenen Schwierigkeiten Auskunft gegeben.

- Im Februar 2009 entliess «Manor» in Genf eine Verkäuferin aus gewerkschaftsfeindlichen Gründen. Zwar hat inzwischen ein Genfer Schlichtungsamt ihre Wiedereinstellung verlangt (siehe Kasten), doch die Manor-Direktion weigert sich bis anhin, dieses Urteil anzuerkennen.

Es ist höchste Zeit, dass die Behörden endlich eine Wende vollziehen. In diesem Sinn appellierte auch Sir Roy Trotman, Präsident der Arbeitnehmer-Gruppe und Vize-Präsident der IAO-Konferenz 2009, an die Schweizer Regierung. Tritt diese Wende nicht ein, wird der SGB dafür sorgen, dass die Schweiz an der IAO-Konferenz 2010 angeklagt wird. Denn die Gewerkschaftsfreiheit impliziert einen besonderen Schutz von Gewerkschafter/innen gegen missbräuchliche Kündigung – und diese Freiheit gehört zu den Kernarbeitsnormen, wie das Verbot von Kinder- oder Zwangsarbeit.

Vasco Pedrina, Leiter der Schweizer Arbeitnehmerdelegation bei der IAO-Konferenz 2009

### DANK GAV: MANOR MUSS ENTLASSENE GEWERKSCHAFTERIN WEITER BESCHÄFTIGEN

Ende Mai hat das im Kanton Genf zuständige Gericht für die Regelung kollektiver Arbeitsbeziehungen (Chambre des relations collectives de travail) verfügt, dass Manor die aktive Gewerkschafterin Marisa Pralong wieder einstellen muss, bis das definitive Urteil vorliegt. Das Warenhaus hatte seiner langjährigen Verkäuferin in der Herrenkonfektionsabteilung per Ende April gekündigt, weil sie sich in der lokalen Presse gegen die Ausweitung der Sonntagsverkäufe geäussert hatte.

#### GAV geht weiter als OR

Das Gericht verfügte die provisorische Wiedereingliederung gestützt auf den Gesamtarbeitsvertrag (GAV) für den Detailhandel im Kanton Genf. Dieser untersagt Entlassungen wegen gewerkschaftlichem Engagement. In den nächsten Wochen wird das Gericht definitiv urteilen, ob Pralongs Entlassung gegen den Kündigungsschutz im GAV versties.

Der GAV geht beim Kündigungsschutz für Gewerkschafter/innen weiter als das Obligationenrecht. Laut OR-Artikel 336 Abs.2, Buchstabe a ist eine Kündigung zwar missbräuchlich, wenn sie vom Arbeitgeber deshalb ausgesprochen wird, «weil der Arbeitnehmer einem

Arbeitnehmerverband angehört oder nicht angehört oder weil er eine gewerkschaftliche Tätigkeit rechtmässig ausübt». Jedoch sieht das OR als Sanktion dafür nur eine Entschädigung vor, nicht aber die Wiedereinstellung (anders als das Gleichstellungsgesetz GlG). Diese Lücke im OR schliesst der besagte GAV im Kanton Genf.

#### Kündigungsschutz auch bei der SBB

Im Artikel 188 «Missbräuchliche oder diskriminierende Kündigung» des GAV SBB steht: «Die SBB bietet der betroffenen Person die bisherige oder, wenn dies nicht möglich ist, eine zumutbare andere Arbeit an, wenn die Beschwerdeinstanz die Entlassung aufgehoben hat, insbesondere weil die Kündigung:

- a. missbräuchlich nach Artikel 336 OR oder
- b. diskriminierend nach Artikel 3 oder 4 GlG ist.»

Das heisst, die SBB darf niemanden wegen gewerkschaftlicher Tätigkeit entlassen. Wenn dies geschieht, kann der/die Entlassene innert 30 Tagen Beschwerde gegen die SBB führen und hat Anrecht auf die bisherige oder eine zumutbare andere Arbeit, falls die Beschwerde durchkommt.

FI



Bei der SGB-Aktion machte auch Didier Burkhardt mit, den die Genfer Verkehrsbetriebe TPG vor zwei Jahren entliessen. Dank dem Druck von SEV und anderen Gewerkschaften waren die TPG schliesslich bereit, den SEV-Gewerkschafter bei der Stellensuche zu unterstützen und weiter zu beschäftigen, bis er eine neue Stelle gefunden hatte.



„Unsere einzige Waffe ist das Telefon. Prävention ist sehr nützlich!“

Djilali Seddiki

Sicherheit bei der SBB

# Patrouillen, die ganz auf Prävention setzen

Der jüngste SBB-Beruf heisst «Präventionsassistent/in». Die neuen Angestellten der Bahnpolizei sollen dazu beitragen, dass es gar nicht zu ungebührlichem Verhalten und Gewalt in Zügen und Bahnhöfen kommt. kontakt.sev hat eine Patrouille begleitet.

Thomas Dattke (45) und Djilali Seddiki (38) üben den neuen Beruf «Präventionsassistent» seit dem 27. April aus. Zusammen mit acht Kollegen sind sie im Rahmen des Programms RailFair im Genferseegebiet in Regionalzügen und Bahnhöfen präsent.

Bevor sie im Bahnhof Lausanne in den Regionalzug nach Palézieux steigen, melden sie sich beim Lokführer. Der Empfang ist herzlich. «Wir sind von den SBB-Kollegen sofort gut aufgenommen worden, und sie

haben uns auch gleich produziert», sagt Djilali Seddiki. «In Regionalzügen gehen wir zuerst zum Lokführer, und wenn auf einem Zug Kontrolleure sind, melden wir uns bei ihnen.»

## Keine Grands frères

«Wir werden noch oft mit den Grands frères verwechselt, und wir gehören ja auch beide zur SBB-Sicherheitskette (siehe Kasten Seite 14). Zwischen uns gibt es aber einen wesentlichen Unterschied: Die Grand frères sind Arbeitssuchende, die von der

SBB im Rahmen eines Programms der Arbeitslosenvermittlung für vier Monate angestellt werden», erklärt Thomas Dattke. «Wir hingegen sind feste Angestellte der Bahnpolizei.»

## Dialog beginnt von selbst

Während sich der Zug über den Lavaux-Rebhängen hoch über dem Genfersee Palézieux entgegenwindet, gehen die Präventionsassistenten durch die Abteile und grüssen die Reisenden. Einige zeigen den beiden spontan ihren Fahrausweis und bie-

ten ihnen so die Gelegenheit, ihre Aufgabe zu erklären: «Besten Dank, Madame, doch wir sind keine Kontrolleure, sondern Präventionsassistenten. Wir sind dazu da, dafür zu sorgen, dass es in den Zügen keine Probleme gibt, und der Kundschaft Auskünfte zu geben.» So kommen sie mit den Fahrgästen automatisch ins Gespräch, und ihre Präsenz wird meistens begrüsst. «Es ist wirklich gut, dass es in den Regionalzügen wieder Personal gibt», sagt die ältere Dame.

## Hoch motiviert

Thomas Dattke und Djilali Seddiki bewegen sich im Zug wie Fische im Wasser, zwischenmenschliche Kontakte behagen ihnen offensichtlich. Seddiki hat in Marseille im Sozial- und Erziehungsbereich gearbeitet und war dann sieben Jahre lang Sicherheitsbeamter in Genf. «Repression gefällt mir nicht, Prävention ist besser und sehr nützlich!», findet er.

Der ursprüngliche SBB-Angestellte Dattke wechselte zur Bahnpolizei, verliess dann die Bahnwelt für ein



Thomas Dattke und Djilali Seddiki markieren auch in den Bahnhöfen Präsenz.

## DIE PRÄVENTIONSASSISTENT/INNEN HABEN FÜNF AUFGÄBE:

- Sie patrouillieren durch Züge (vor allem Regionalzüge) und Bahnhöfe, um das Sicherheitsgefühl der Reisenden und des SBB-Personals zu erhöhen. Indem sie für vermehrte menschliche Präsenz sorgen und bei Konflikten vermitteln, leisten sie einen präventiven Beitrag zur Ruhe und Ordnung.
- Sie beobachten die Kundschaft bei der Reise und intervenieren, wenn nötig verbal, um allfällige Spannungen zwischen Reisenden und dem SBB-Personal zu verringern.
- Sie stehen den Reisenden und dem SBB-Personal helfend zur Seite (bei Unwohlsein, Verkehrsstörungen, Unfällen usw.).
- Sie sorgen für die Sicherheit der verschiedenen SBB-Partner für Bahndienstleistungen.
- Sie beobachten die Kundschaft bei der Reise und intervenieren, wenn nötig verbal, um allfällige Spannungen zwischen Reisenden und dem SBB-Personal zu verringern.
- Sie stehen den Reisenden und dem SBB-Personal helfend zur Seite (bei Unwohlsein, Verkehrsstörungen, Unfällen usw.).
- Sie sorgen für die Sicherheit der verschiedenen SBB-Partner für Bahndienstleistungen.
- Sie beobachten die Kundschaft bei der Reise und intervenieren, wenn nötig verbal, um allfällige Spannungen zwischen Reisenden und dem SBB-Personal zu verringern.
- Sie stehen den Reisenden und dem SBB-Personal helfend zur Seite (bei Unwohlsein, Verkehrsstörungen, Unfällen usw.).
- Sie sorgen für die Sicherheit der verschiedenen SBB-Partner für Bahndienstleistungen.
- Sie beobachten die Kundschaft bei der Reise und intervenieren, wenn nötig verbal, um allfällige Spannungen zwischen Reisenden und dem SBB-Personal zu verringern.
- Sie stehen den Reisenden und dem SBB-Personal helfend zur Seite (bei Unwohlsein, Verkehrsstörungen, Unfällen usw.).
- Sie sorgen für die Sicherheit der verschiedenen SBB-Partner für Bahndienstleistungen.

Präventionsassistenten (sechs Männer und vier Frauen) und in Zürich neun (acht Männer und eine Frau). Sie sind in einem dreiwöchigen Kurs durch die SBB, das Schweizerische Rote Kreuz und die Bahnpolizei auf ihre Aufgaben vorbereitet worden. Sie sind feste Angestellte der Bahnpolizei und arbeiten in Uniform. Sie tragen ein Gilet mit der Aufschrift «RailFair – Prävention» auf dem Rücken und vorne einen Bagde mit ihrem Foto.

# DOSSIER



Thierry Porchat

Seit Ende April sind im Genferseegebiet zehn Präventionsassistentinnen und -assistenten unterwegs, und seit Ende Mai auch neun im Raum Zürich.

paar Jahre und freut sich nun, viele alte Kolleginnen und Kollegen bei der SBB wieder anzutreffen. Er ist hoch motiviert für seinen neuen Job: «Präventionsassistenten brauchen einen langen Atem. Es müsste davon im ganzen Land noch viel mehr geben. Das bringt Öl ins Getriebe des öffentlichen Verkehrs.»

## Bahnpolizei als Verstärkung

Natürlich reisen wir hier ausserhalb der Stosszeiten in einem gemütlichen Zug durch den idyllischen Lavaux, der mit seinen Terrassen zum Unesco-Welterbe gehört. Was aber geht in Vorortzügen an den Wochenenden ab? «Natürlich sind dann in den Spät- und Frühzügen vor allem Jugendliche unterwegs. Am meisten eingreifen

müssen wir wegen beschuhten Füßen auf Sitzbänken und zu lauter Musik, Türsperrern und Überschreiten der Geleise in den Bahnhöfen», erzählt Thomas Dattke. «Wir begrüßen die Fehlbaren und machen sie freundlich darauf aufmerksam, dass sie sich falsch verhalten haben. Normalerweise funktioniert das sehr gut.»

Was aber tun Präventionsassistenten, wenn sie bedroht werden? «Unsere einzige Waffe ist das Telefon», antwortet Djilali Seddiki. «Wir rufen die Zentrale der Bahnpolizei an, die Bahnpolizisten in den Zug schicken kann. Doch wenn man mit diesen Jungen, die sich einen provokativen Anschein geben, ins Gespräch kommen kann, merkt man, dass sie sehr anhänglich sind. Es

entwickelt sich eine Freundschaft.»

## Züge werden wieder menschlicher

Doch Thomas Dattke und Djilali Seddiki haben noch viele weitere Aufgaben wahrzunehmen: «Wir helfen Müttern mit Kinderwagen beim Ein- und Aussteigen, geben Fahrplanauskünfte und schauen, dass sich in Regionalzügen niemand im Gepäckwagen versteckt. Wenn ganze Gruppen auf dem Zug sind wie beispielsweise jetzt in der Schulreisezeit, begleiten wir diese usw.»

Indem sie professionell auf die Kundschaft zugehen, bringen die Präventionsassistenten wieder mehr Menschlichkeit in die Züge und weisen so respektloses Verhalten in die Schranken. Wenn sie

vorbeigekommen sind, wirkt das Abteil nicht mehr so anonym wie vorher, und die Reisenden sind sich weniger

gleichgültig. Das macht schon einen Unterschied!

Alberto Cherubini/FI

## SYMPATHISCH UND DIREKT SPÜRBAR

Der SEV-Unterverband des Zugpersonals (ZPV) stehe den neuen Präventionsassistenten sehr positiv gegenüber, sagt Zentralpräsident Andreas Menet auf Anfrage. Die sanfte Methode der Präventionsassistenten, auf potentielle Unruhestifter zuzugehen und sie so von Missetaten präventiv abzuhalten, sei sympathischer und vielleicht auch besser als repressive polizeiliche Aktionen, «die aber leider ebenfalls nötig sind». Der ZPV begrüsse die Einführung der Präventionsassistenten auch deshalb sehr, weil diese Massnahme im Gegensatz zu anderen endlich eine direkt spürbare Verbesserung in den Zügen bringe, so wie auch die Begleitung kritischer Frühzüge durch Bahnpolizei und Securitas. «Grundsätzlich befürworten wir aber alles, was zur Beruhigung auf den Zügen und zur Sicherheit der Reisenden und des Personals beiträgt», betont Andreas Menet.

Markus Fischer

Bruno Bärtsch, Leiter der Präventionsassistentinnen und -assistenten in der Westschweiz:

# «Ich glaube sehr stark an die Macht der Prävention!»



Bruno Bärtsch gibt Präventionsassistentinnen und -assistenten Anweisungen für ihren Einsatz.

Bruno Bärtsch (44) ist Feldweibel der Bahnpolizei. Von seinem Büro in Lausanne aus koordiniert er die Arbeit «seiner» zehn Assistentinnen und Assistenten für Prävention.

Der «Monsieur Prävention» der SBB ist dynamisch, redigewandt und höflich, also

auf seine Aufgaben geradezu zugeschnitten. Doch er korrigiert sogleich: «Auf nationaler Ebene bin ich nur Stellvertreter des Leiters des Kompetenzzentrums für Gewaltprävention bei der Bahnpolizei, sagt Arnold Wittwer, der einen Universitätsabschluss in Psychologie hat. Ich koordiniere hier in Lausanne den Einsatz der zehn Präventionsassistent/innen

in der Westschweiz und plane auch die Arbeit der neun Assistent/innen im Raum Zürich.

Bruno Bärtsch trat 1980 in die SBB ein. Er machte in Chiasso eine Betriebsangestelltenlehre und arbeitete etwa zehn Jahre auf Bahnhöfen in der Deutschschweiz. Dann machte er eine vollständige Polizeiausbildung, kam 1997 zur Bahnpolizei und wurde Gruppenleiter in Neuenburg. Die Bapo vertraute ihm die Leitung der ersten Präventionsassistent/innen an. Interview mit diesem Polizisten, der seit 21 Jahren SEV-Mitglied ist.

**kontakt.sev: Wie ist die Arbeit der Präventionsassistent/innen strukturiert?**

**Bruno Bärtsch:** Sie arbeiten immer zu zweit und haben nach einem vorgegebenen Zeitplan einen Sektor abzudecken. Bestimmte Spät- und Frühzüge sind vorgegeben, daneben können sie selber bestimmen, welche Züge sie begleiten. Zu 90 % stehen sie in Zügen im Einsatz und zu 10 % auf Bahnhöfen.

**Wie sieht die Bilanz nach ein paar Wochen Einsatz aus?**

Sehr positiv! Im Mai haben die zehn Westschweizer Assistent/innen etwa 812 Zü-

ge begleitet. Die Zahl der Fälle, in denen sie Reisenden helfen und gespannte Situationen entschärfen konnten, ist beeindruckend. Das Feedback der Kundschaft ist auf jeden Fall sehr gut.

**Und was sagen die Kontrolleure und Zugchefs?**

Unsere Assistent/innen begleiten vor allem Regionalzüge, wo es bekanntlich nur sporadische Stich-

kontrollen gibt. Aber auch in den Fernverkehrszügen sind die Kontakte mit den Kontrolleuren und Zugchefs in der Regel gut oder sehr gut, und der Einsatz hat sich auch dort schon als nützlich erwiesen: Anfang Juni konnten zwei Assistenten verhindern, dass ein Kontrolleur angegriffen wurde.

**Und wenn Präventionsassistent/innen von Kunden bedroht werden sollten, was dann?**

Wenn jemand gegen Präventionsassistent/innen gewalttätig würde, wäre dies für uns ein Misserfolg unserer Vermittlungsarbeit. Un-

sere Assistent/innen müssen wissen, wie weit sie gehen können. Sie haben keine anderen Waffen als das Telefon und ihren gesunden Menschenverstand.



**Habt ihr nicht eine zu idealistische Vorstellung von den Rüpeln und Gewalttätern?**

Ich glaube sehr stark an die Macht der Prävention – stärker als an die Macht der Repression. Schauen Sie nur, welchen Erfolg die Präventionskampagnen gegen Trunkenheit am Steuer und zu schnelles Fahren bereits erzielt haben. Es gibt keinen Grund, warum unsere Präventionsassistent/innen die Zahl gewaltsamer Übergriffe und rüpelhaften Verhaltens in den Zügen nicht senken können sollten.

Interview: Alberto Cherubini/FI

## DIE SBB-SICHERHEITSKETTE

Die SBB will die Sicherheit der Reisenden und Mitarbeitenden mit einer ganzen Palette von Massnahmen gewährleisten:

### Vor der Reise

Schulzug, Objektschutz durch Bahnpolizei, örtliche Polizei, Präventionsprojekt RailFair mit Präventionsassistent/innen, Bahnhofpaten und Grands frères, örtliche Sozialprojekte, Bahnhofhilfe. Spezifisch für das Zugpersonal: praxisnahe Aus- und Weiterbildung.

### Während der Reise

Präventionsprogramm RailFair mit Präventionsassistent/innen, Grands frères, Schülerbegleitungen, Ausrüstung von Regionalzügen und S-Bahnen mit Video, Einstiegs- und Stichkon-

trollen, Wochenend- und Eventeinsätze von Bahn- und Kantonspolizei, Begleitung kritischer Züge durch Bahnpolizei, Securitas und Grenzwachtkorps.

Spezifisch für das Zugpersonal: Supporter/innen im Raum Zürich und in der Romandie (von externen Fachleuten ausgebildete Zugbegleiter/innen unterstützen Arbeitskolleg/innen in schwierigen Situationen telefonisch).

### Nach der Reise

Kundendienst, örtliche Polizei. Spezifisch für das Zugpersonal: Weiterbildungen, Unterstützung durch die Vorgesetzten nach Vorfällen, Nachbetreuung durch das soziale Netz, Tätlichkeiten werden als Officialdelikte verfolgt. *SBB*

## ■ Appenzeller Bahnen und Frauenfeld-Wil-Bahn

### Orange-Urteil wird vollumfänglich umgesetzt

Am Anfang standen Differenzen, und heute können die SEV-VPT-Sektionen der Appenzeller Bahnen (AB) und der Frauenfeld-Wil-Bahn (FW) mit Genugtuung zur Kenntnis nehmen, dass dank dem SEV die volle Umsetzung der Ferienentschädigung auf den Zulagen für Nacht- und Sonntagsdienste (das sogenannte Orange-Urteil) erreicht werden konnte: Mit dem Mai-Lohn werden

den Mitarbeitenden die Ansprüche ausgerichtet, bei den AB im Umfang von fast 200 000 Franken respektive bei der FW von über 20 000 Franken für die Jahre 2004 bis 2008. Rückwirkend auf anfangs 2009 wurden zudem die Zulagensätze um 10 Prozent erhöht.

#### Ansprüche anmelden

Die ehemaligen Mitarbeitenden können ihre Ansprüche

schriftlich anmelden bei: Appenzeller Bahnen, respektive Frauenfeld-Wil-Bahn, Personalabteilung, St. Gallerstrasse 53, 9100 Herisau. Ein Normbrief kann angefordert werden im SEV-Regionalsekretariat St. Gallen, 071 223 80 25 oder Mail an peter.hartmann@sev-online.ch

Peter Hartmann

## ■ LPV Aare

### GAV-Weiterentwicklung abgeschlossen

Die Weiterentwicklung des GAV ist abgeschlossen. Sofern die GAV-Konferenz und der Verwaltungsrat der BLS AG dem neuen Vertrag zustimmen, tritt dieser ab 1. Juli in Kraft. Details dazu werden folgen.

Auch die Verhandlungen über die Umsetzung des Orange Urteil bei der BLS haben stattgefunden und die Resultate wurden zwischenzeitlich kommuniziert. Für die drei BLS-LPV Sektionen soll eine einheitliche, professionelle Webseite entstehen. Dafür hat die Versammlung dem Vorstand die verlangte Budgetkompetenz von maximal 1500 Franken erteilt. Da es immer wieder Gerüchte

um Dienstkleider für das Lokpersonal gibt, wird eine Dienstkleiderkommission gegründet, in der zwei Mitglieder pro Sektion eingebunden werden. Aus unserer Sektion stellen sich Peter Duss und Roland Beyeler zur Verfügung. Es geht darum, vorbereitet zu sein, falls von Arbeitgeberseite diesbezüglich etwas geschieht. Klar ist, dass das Lokpersonal keine Tragpflicht will.

Das Hauptthema dieser Versammlung galt unserer Flexibilität der BLS AG gegenüber, worüber eine ausführliche und lange Diskussion entstand. Grundsätzlich ist die Flexibilität bei uns immer noch ein «Nehmen und

Geben». Doch haben wir oft den Eindruck, dass das «Geben» seitens der BLS je länger je mehr nachlässt, dies trotz Personalunterbestand in den P-Depots. Auch stellt sich die Frage, wie weit die Firma uns gegenüber flexibel ist? Sicher wird bei den heutigen Diensten (praktisch nur noch Früh- und Spätdienst), die Freizeit immer wichtiger, die Bereitschaft, zusätzliche Dienste zu fahren aber immer geringer. Ganz allgemein kann man sagen: der Druck auf unsere Freizeit nimmt zu. Wie wir diesem Druck begegnen können, bleibt einstweilen eine offene Frage.

Christof Graf / Benjamin Kälin

## ■ LPV Sargans-Buchs-Chur

### SBB ignoriert Vorschläge für neue Dienstkleider

Nach der Begrüssung durch Präsident Christian Niggli berichtete Hanspeter Zindel von der Delegiertenversammlung (DV). Man sprach unter anderem vom guten Klima, das die Peko bei der Firma Stadler erfahren durfte, wo neue Fahrzeuge in Planung sind. Keine Begeisterung kam auf, wenn man die neuen Dienstkleider, die man «freiwillig» tragen darf, begutachtet.

«Werbung ist wichtig, je länger je mehr», so das Fazit von LPV-Zentralpräsident Rinaldo Zobe. Zurzeit kommen wenig Neueinsteiger, die geworben werden könnten, in Betracht. Deshalb ist es umso wichtiger, diese für die Gewerkschaft zu sensibilisieren. Verschiedene Themen

wurden an der DV und dem Kongress besprochen, was in der Zeitung oder auf dem Internet nachgelesen werden kann.

Christian Niggli hat den Weiterbildungskurs «Bestimmungen der EU zum Beruf Lokführer» besucht. Diese Bestimmungen beinhalten allgemeine Fachkenntnisse, Wissen im Bereich Fahrzeuge sowie praktische Fahrausbildung. Nach dem Kurs erfolgt eine praktische und theoretische Prüfung, die periodisch alle drei Jahre wiederholt werden muss. Ausserdem findet im selben Rhythmus die medizinische Untersuchung statt. Bis 2013 werden alle Lokführer registriert und ihre Fahrerlaubnis erfasst. Gemäss Christof Schai wird

die Peko im Konzern kaum als Ansprechpartner angesehen. Vorschläge für neue Dienstkleider werden ignoriert. In Altstätten wird ein Test durchgeführt für einen neuen Abfertigungsprozess. Durch ein SMS soll der Lokführer die Erlaubnis zur Abfahrt erhalten, weil dort die Kästchen dazu fehlen.

Viel Erfolg hatte Ludwig Altenburger aus Buchs. Er forderte mit einer Unterschriftensammlung die Vorfinanzierung von Bahnprojekten durch den Kanton St. Gallen. Die nötigen Unterschriften waren in kürzester Zeit beisammen. Leider war der Rücklauf von Unterschriften vom SEV nicht gerade überwältigend.

Anton Schuler

## ■ PV St. Gallen

### «Leinen los» zur Aarefahrt

Bei idealem Reisewetter trafen sich am 10. Juni 110 Kolleginnen und Kollegen zum diesjährigen Sektionsausflug Richtung Zukunftsstadt. Die Reise führte von St. Gallen über Zürich, Olten dem Jura-südfuss entlang nach der zweisprachigen ehemaligen Uhrenmetropole Biel. Da genügend Zeit einberechnet war, konnten auch Gebührende den Fussmarsch zur Schiffflände problemlos bewältigen. Kurz nach 12 Uhr hiess es «Leinen los» zur Aarefahrt. Kaum in See gestochen, begann schon der flinke Service des ausgezeichneten Mittagessens. So blieb nach Dessert und Kaffee noch Zeit zum Plaudern, um das Oberdeck zu besuchen

oder ganz einfach um die wunderschöne Landschaft zu geniessen. Durch die Schleuse von Port, vorbei am malerischen Städtchen Büren sowie an der Storchensiedlung von Altreu, den schönen Auenwäldern, Sandbänken und winzigen Inseln erreichten die Reiselustigen nach fast drei Stunden die Barockstadt Solothurn. Da auch dort genügend Zeit blieb, bildeten sich einzelne Gruppen zum Flanieren oder um noch eine Erfrischung vor der Heimreise zu geniessen.

Das Dankeschön an den Organisator gab der Schreibende weiter an Petrus.

Peter Spöri

## ■ VPT RBS Solothurn, Pensionierengruppe

### Sommerausflug ins «Heidadorf»

Bei prächtigem Wetter und angenehmen Temperaturen fanden sich 63 gutgelaunte Reiseteilnehmende ein, um dem nicht so bekannten Walliserdorf Visperterminen einen Besuch abzustatten. Dazu gesellte sich erfreulicherweise auch eine kleine Schar der Pensionierengruppe Worb sowie René Schnegg, der Präsident der Aktivsektion.

Nach einem ausgezeichneten Mittagessen, bei dem leider die Küchenmannschaft dem grossen Aufmarsch nicht ganz gewachsen war, blieb doch noch einige Zeit zu einem Dorfrundgang. Visperterminen – auch Heidadorf genannt – liegt auf knapp 1400m, hoch über dem vorderen Vispertal. Hier wohnen rund 1450 Leute, verteilt in verschiedenen Weilern, die vom Talgrund bis ins Dorf reichen. Das gut erhaltene Bergdorf mit seiner unverfälschten Natur ist ein Paradies für Wanderer und Fotografen. Es bietet einen fantastischen Ausblick auf die weiss leuchtenden Viertausender der Walliser und Berner Alpen. Viele Traditionen und Bräuche bereichern das Dorfleben und werden bis heute aktiv gepflegt. So zieht die alljährliche farbenfrohe Prozession an Fronleichnam immer wieder viele

Besucher/innen von nah und fern an.

Mindestens so bekannt wie die herrliche Natur und die Traditionen ist natürlich der Rebbau. Das Weindorf ist mit Recht stolz auf seinen höchsten Weinberg Europas (1150 m). In kurzen Terrassen mit hohen Trockensteinmauern überwindet der Rebbau auf engstem Raum 500 Höhenmeter. So nennt sich dieses Weingebiet mit Stolz «Heidadorf». Diese Tropfen sind von ausgezeichneter Qualität, wovon sich die Gruppe selbst überzeugen konnte. Sie werden auch etwa als «Perle der Alpenweine» bezeichnet.

Überwältigt von all den vielen Eindrücken und schönen Fotomotiven nahte unweigerlich die Stunde des Abschieds. Diesmal gebührt dem Postautoreisedienst ein grosses Kompliment. Mit zwei Extrabussen, geführt von freundlichen Chauffeuren, konnten die Teilnehmenden die An- und Rückreise so richtig geniessen. Herzlicher Dank gehört dem bewährten Reiseleiter Walter Reber, der mit dieser Reise wiederum den Geschmack der vielen Reiseteilnehmenden getroffen hat. Diese freuen sich schon jetzt auf die Herbstreise.

Ruedi Rufer

■ ZPV Aargau-Solothurn

## Keine Mitsprache bei der Ferieneinteilung 2010

Die erste Mitgliederversammlung unter Leitung der beiden neuen Co-Präsidenten René Schaller und Ruedi Fehlmann ging gut über die Bühne.

Der Vorsitzende René Schaller konnte Erfreuliches mitteilen. Die Mitarbeitenden im Regionalverkehr, abgekürzt ZUS und ZUR, haben eine Lohnklasse mehr erhalten. Ein dickes Lob an die Kollegen Jürg Hurmi, René Furrer und Andreas Menet. Bedauerlicherweise sind die Kolleginnen und Kollegen der Frequenzerhebung leer ausgegangen.

Die vorgesehenen Öffnungszeiten des neuen Personalrestaurants in Olten ga-

ben zu reden. Auch das Angebot an warmen Mahlzeiten sei eher spärlich. Neu geplant ab 2010 werde ein voraussichtlich dreitägiger Kurs «Sicherheit auf dem Zug», der obligatorisch sei.

René Furrer informierte über das neu eingeführte Gesundheitsgespräch. Dieses werde mit dem Chef separat geführt, dürfe jedoch nicht in die Personalqualifikation einfließen.

Leider müsse festgestellt werden, dass bei Suchaufträgen vieles verloren gehe. Dem müsse mehr Beachtung geschenkt werden, da die Reisenden ja schon im Voraus 50 Franken bezahlen. Doppelbegleitung: Ab 1. August 2009 würden an Samstagen und Sonntagen 40 Züge durch Securitas begleitet,

bis die Zweierbegleitung eingeführt sei. Ab Fahrplanwechsel 2013 «sollten» alle Züge im Fernverkehr doppelt besetzt sein. Interregiozüge würden in Regioexpresszüge umgewandelt, in Letzteren gelte bereits Stichkontrolle. Ob der Fern- oder der Regionalverkehr in den umgewandelten Zügen die Stichkontrolle durchführe, sei noch nicht entscheiden. Dies wirke sich jedoch nicht negativ aus auf die Depotstruktur. Ferieneinteilung 2010: Die Ferienbänder würden für die Monate Juni, Juli, August und September gekürzt. Auch Ferieneintage seien in dieser Zeit nicht möglich. Der Grund seien mehr Events im Sommer, dadurch gebe es jedoch weniger Personalmangel. Bei diesem Ge-

schäft stellte Ralph Kessler mit Entsetzen fest, dass die Sektionen nicht einbezogen und somit vom Zugeinteilungsbüro Fernverkehr übergegangen wurden!

Ruedi Fehlmann informierte, dass er trotz Umfrage im Regionalverkehr Brugg kein Mitglied finden konnte, das zur neu gegründeten Sektion Regionalverkehr Ost wechseln möchte. Mit einigem Kopfschütteln nahm die Versammlung vom Versuch «Service am Platz» in der 1. Klasse auf der Strecke Arth-Goldau-Lugano Kenntnis. Ralph Kessler informierte weiter über eine neue Abfertigungsmethode für die Bahnhöfe Burgdorf und Sisach. Infos über das genaue Vorgehen würden noch in einem Schreiben folgen. Er

bat ausdrücklich darum, ihm nicht funktionierende Fälle zu melden. Er warnte, das Ziel der Division Infrastruktur sei die Selbstabfahrt. Somit könnte die Abfertigung dem Zugpersonal im Fernverkehr in Zukunft weggenommen werden. Ralph Kessler appellierte an dieser Stelle, dass der Abfertigung grösste Aufmerksamkeit zu schenken sei.

Nach einem Hinweis auf die Herbstversammlung am 11. September in der Pontonierhütte Brugg mit anschließendem Grillieren sowie die Hauptversammlung vom 23. Januar im Restaurant Rebstock in Däniken (genaue Uhrzeiten werden später publiziert) endete die Versammlung.

Thomas Schweizer, Sekretär

■ LPV Nordwestschweiz

## Pensionskasse SBB: Alle müssen am selben Strick ziehen

Nachdem am 25. März die beiden LPV-Sektionen Weinland und Ostschweiz zur neuen Sektion LPV Nordostschweiz fusioniert haben, fand am 8. Juni die erste Versammlung unter neuem Namen statt. Zirka 30 Mitglieder nahmen teil. Folgende aktuelle Themen wurden behandelt: «Geht die Pensionskasse SBB bald pleite? – Was nützt mir eine persönliche Altersvorsorge?» Beim The-

ma Pensionskasse SBB stand Erwin Schwarb, Präsident des Stiftungsrates der PK SBB, Rede und Antwort, und Mauro Gatti, Verkaufsleiter SEV-Versicherungen, referierte über die private Altersvorsorge. Die Pensionskasse SBB steht mit einem Deckungsgrad von knapp unter 80 Prozent da. Aufgrund der gesetzlichen Rahmenbedingungen ist der Stiftungsrat gezwungen, bis Ende Juni

ein Sanierungskonzept zu verabschieden. Je nach dem Entscheid der eidgenössischen Räte wird dieser Obolus höher oder geringer ausfallen. Wir müssen uns im Klaren sein, wie wir mit dem Entscheid im Bundeshaus umgehen werden. Dazu sind die Verbände aufgefordert, und alle müssen am gleichen Strick ziehen.

Eine private Altersvorsorge bieten die SEV-Versi-

cherungen an. Diese werden als Genossenschaft geführt, an deren Spitze sind keine Manager. Die SEV-Versicherungen haben auch unter der letztjährigen Finanzkrise gelitten, benötigen aber vom Bund keine Steuergelder, um Löcher zu stopfen.

Mauro Gatti zeigte auf, wie Frühpensionierungsmodelle auch mit Hilfe der privaten Altersvorsorge finanziert werden können. Hier

wird klar, was es bedeutet, wenn ein Leistungsabbau in der 2. Säule stattfindet. Die private Altersvorsorge muss dementsprechend erhöht werden, was die Mittel für den täglichen Bedarf schmälert. Bereits jetzt kann sich der «kleine Bützer» eine Frühpensionierung kaum mehr leisten. (Fortsetzung siehe nächste Ausgabe)

Jürg Meyer, Aktuar

■ PV Zug-Goldau

## Zustand der Pensionskasse hat sich weiter verschlechtert

Die Sanierung der Pensionskasse ist vordringlich, der Bund steht in der Pflicht.

Zur Sommerversammlung in Zug trafen sich 56 interessierte Mitglieder. Präsident Werner Wyss begrüßte alle herzlich und wünschte den Kranken baldige Genesung und alles Gute. PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan war erstmals zu Gast. In seinem Referat stellte er sich vor, umriss in kurzen Worten seinen

beruflichen Werdegang und die gewerkschaftlichen Tätigkeiten bis zur Wahl als Zentralpräsident. Der gebürtige Walliser aus Leuk liess durchblicken, dass er gewillt ist, mit uns für die Sanierung der Pensionskasse weiterzukämpfen. Auch in Sachen FVP muss weiter verhandelt werden, billige Abspeisung ist inakzeptabel. Seitens der SBB ist die Wertschätzung gegenüber den ehemaligen Mitarbeitenden vollends verloren gegangen! Ricardo Loretan darf mit unserem Vertrauen

rechnen. Werner Wyss beglückwünschte die 19 Jubilare, die runde Geburtstage gefeiert haben. Im Weiteren berichtete er über die erfolgte Namensänderung im Zuge der Reorganisation SEV (heisst neu «Gewerkschaft des Verkehrspersonals»). Die Beitragserhöhung von 40 Rappen pro Monat für den Unterverband PV wird die Finanzen mittelfristig sicherstellen.

Von den Fragebogen betreffend Gestaltung und Reiseziel des Sektionsausfluges

kamen rund 25 Prozent ausgefüllt zurück. Unter Berücksichtigung der eingereichten Wünsche hat Organisator Ernst Corminboef bereits eine Reise in den Jura zusammengestellt. Diese führt am 19. August nach Delémont (Mittagessen)–Glovelier–Saiguelégier–La Chaux-de-Fonds über Biel und Luzern zurück nach Goldau/Zug. Paul Blum machte auf das neue Wanderprogramm für Sommer/Herbst 2009 aufmerksam, das auch auf der Webseite einzusehen ist (www.

sev-pv.ch/zug-goldau), und Werner Wyss bedankte sich beim Wanderleiter-Team für den Einsatz.

Zum Schluss rief der Präsident, unterstützt durch Ricardo Loretan, die Demo vom 19. September in Bern in Erinnerung. Mit einem Grossaufmarsch müssen wir gegen den Sozialabbau und für bessere Löhne sowie die Sanierung der Pensionskassen SBB und Ascoop demonstrieren!

Willy Hunziker

## ■ PV Zürich

## Unveränderte Lage bei Pensionskasse und FVP

Zur Frühjahrsversammlung vom 14. Mai begrüßte der Präsident eine bedenklich kleine Zahl von Kolleginnen und Kollegen ganz herzlich. Einen speziellen Gruss richtete er an die Kollegen Ricardo Loretan, Zentralpräsident, und Hans Heule, 2. Vizezentralpräsident, sowie alle zum ersten Mal Anwesenden. Allen Kranken und Behinderten sowie aus anderen Gründen Abwesenden übermittelte er herzliche Grüsse. 43 Jubilar/innen, die ihren siebzigsten bis hundertersten Geburtstag feierten, erhielten Gratulationen und beste Wünsche. Leider mussten wir auch von sechs verstorbenen Kolleginnen und Kollegen für immer Abschied

nehmen. Ende April zählte die Sektion 1740 Personen. Walter Saxer wies auf die letzte Möglichkeit der Anmeldung zur Sektionsreise hin. Die Zukunft hat viele Namen. Für die Schwachen ist sie das Unerreichbare. Für die Furchtsamen ist sie das Unbekannte. Für die Tapferen, wie wir, ist sie eine Chance! Weiterdenken heisst: Trends frühzeitig erkennen und beurteilen sowie die entsprechenden Reviere dann auch für uns verteidigen. Ricardo Loretan stellte sich kurz vor und versicherte, dass er die Probleme kennt und alles daransetzen wird, Verbesserungen zu erreichen. Bei der Pensionskassensanierung und beim FVP ist dies

auch dringend nötig. Wir warten gespannt auf Resultate. Auch Hans Heule stellte sich vor und bekräftigte, sein Bestes für den PV zu geben. In der anschliessenden Diskussion wurde breiter Unwille zur Situation bemerkbar. Verschiedene Kolleginnen und Kollegen überlegen sich einen möglichen Austritt. Das muss verhindert werden, ist aber nur mit Hilfe von Erfolgsmeldungen möglich. Hier ist einmal mehr auch die Verbandsleitung sehr stark gefordert, sie hat in letzter Zeit zu viel verschlafen. Mit dem Hinweis auf die Herbstversammlung vom 8. Oktober schloss der Präsident die Versammlung und dankte für die Teilnahme *Hans Hofer*

## ■ PV Winterthur-Schaffhausen

## Zu Besuch in Greyerz

Die Sektionsreise vom 8. Juni führte die 120 Teilnehmenden ins bezaubernde Städtchen Greyerz. Kurz nach Zürich wurde unter Mithilfe einiger «Chörler» anstelle von Kaffee und Gipfeli Orangensaft und Weggli verteilt, was von den Teilnehmenden sehr geschätzt wurde.

Dank dem neuen Busbahnhof in Fribourg war das Umsteigen in die bereitstehenden Extrabusse der Verkehrsbetriebe Fribourg ein Kinderspiel.

Die Fahrt ging durch Dörfer, welche vielen nur vom Hörensagen bekannt sind. Der kurze Fussmarsch zum Hotel «De Ville» hat sich allemal gelohnt, genossen wir doch ein feines Mittagessen, inklusive Dessert. Zur Unterhaltung erzählte Peter Decorvet einiges über seinen Heimatkanton Freiburg – speziell

über das Städtchen Greyerz mit seinen vielen Sehenswürdigkeiten – und der PV-Chor begeisterte die Mitglieder mit vier Liedern.

Präsident Ernst Sieber dankte für die abwechslungsreichen Darbietungen. Leider reichte die Zeit nicht, um alle Sehenswürdigkeiten zu besichtigen, aber zum Kauf von Käse und Meringues reichte es alleweil.

Da es zu regnen begann, kamen alle rechtzeitig zum Treffpunkt, um die Rückfahrt über Bulle-Freiburg anzutreten.

Herzlichen Dank den Organisatoren Gottfried Kellenberger und Ernst Imhof für die Reise in ein für viele unbekanntes, aber landschaftlich wunderbares Gebiet. Bis zum nächsten Mal.

*Werner Meier*

## ■ PV Uri

## Ein in jeder Beziehung toller Tag

Insgesamt 42 Mitglieder nahmen an der diesjährigen Sektionsreise teil. Sie führte über die Furka nach Brig mit Besuch im Stockalper-Museum. Nach einer regenintensiven Nacht staunten am Morgen alle über die recht guten Wetterverhältnisse.

Die Teilnehmenden reisten mit dem Zug von Erstfeld bis Andermatt. Dort stellte die MGB der Gruppe einen eigenen Wagen für die Weiterfahrt zur Verfügung. Die gutgelaunten Mitglieder genossen die herrliche Bahnfahrt durchs Goms hinunter bis Brig. Im Restaurant Stadtkeller unmittelbar neben dem Stockalper-Palast wurde im antiken Burgersaal ein feines, reichhaltiges Mittagessen serviert. Ein Dank geht

an die Direktion des Restaurants für die tadellose Bewirtung. Erwähnenswert im grosszügig gestalteten Saal ist vor allem auch die hübsche Tischdekoration. Nach dem Dessert waren alle gespannt auf die anstehenden Informationen im Stockalper-Museum. Was da die Fachfrau von Tourismus Brig über die höchst interessante Familie Stockalper zu erzählen wusste, war schlicht und einfach super. In einem stündigen Rundgang mit sehr detaillierten Erklärungen war zu erfahren, dass die seit dem 16. Jahrhundert ansässige Stockalper-Familie mit italienischen Wurzeln zu den bekanntesten Schweizerbürgern gehörte. Das markante Wahrzeichen von Brig wird

übrigens heute nach einer umfassenden Renovation als Gemeindehaus mit Stadtverwaltung genutzt. Ein grosses Dankeschön geht an die Referentin für die umfangreichen Erläuterungen.

Bei herrlichem Sommerwetter genossen die Mitglieder vor der Rückreise noch einen verdienten Drink in einem Strassen-Café, ehe sie wiederum im Zug Richtung Andermatt und das Urnerland Platz nahmen. Alles in allem eine höchst gelungene Sektionsreise. Alle erlebten einen in jeder Beziehung tollen Tag. Herzlichen Dank dem OK-Duo Walter Hochstrasser und Koni Gamma für ihre Idee und vor allem für die perfekte Organisation.

*Guido Lang*

## ■ PV Bern

## Pensionierte besichtigen die Firma Roland AG in Murten

Zur Fabrikbesichtigung der Roland AG reiste am 27. Mai eine Gruppe von 18 Personen nach Murten. Dort empfing man uns freundlich. Bei Gebäck und Tranksame wurden in einer Beamer-Show der Werdegang der 1939 gegründeten Fabrik und ihre Produkte gezeigt und erklärt. Anschliessend ging's in die grosse Produktionshalle, wo wir die Herstellung der Dauerbackwaren und Apérogebäcke vom Laufsteg aus beobachten konnten. Von der

Herstellung des Teiges bis zum versandbereiten Gebäck durchläuft ein Produkt lange Fertigungsstrassen, wobei die meisten Vorgänge automatisch ablaufen. Hie und da ist aber auch Handarbeit noch gefragt.

Zum Abschluss konnten wir uns im Fabrikladen gratis mit zwei Produkten aus dem Sortiment bedienen und weitere Waren einkaufen. Vielen Dank an Erwin Gugger für die Organisation.

*Andreas Lüthi*

### TOTENTAFEL

**Bommer Walter**, pensionierter Bahnhofsvorstand, Männedorf; gestorben am 30. Mai im 70. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

**Bucher Josef**, pens. Fahrdienstleiter, Rotkreuz; gest. am 14. Juni im 92. Altersjahr. Mitglied PV Zug-Goldau.

**Bühler Fritz**, pens. Fahrdienstleiter, Madiswil; gestorben am 31. Mai im 81. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

**Dunand Albert**, pens. Souschef, Romont; gestorben am 13. Juni im 76. Altersjahr. Mitglied PV Fribourg.

**Fritschi Reto**, pens. Betriebssekretär, Zürich; gestorben am 13. Juni im 73. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

**Gafner Gottfried**, pensionierter Aufseher, Schaffhausen; gestorben am 6. Juni im 84. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

**Giger Nesa**, Witwe des Martin, Chur; gest. am 29. Mai im 87. Altersjahr. Mitglied PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

**Gisler Alois**, pensionierter Stellwerkbeamter, Zug; gestorben am 4. Juni im 81. Altersjahr. Mitglied PV Zug-Goldau.

**Gloor Walter**, pensionierter Betriebsbeamter, Rapperswil; gestorben am 3. Juni im 85. Altersjahr. Mitglied PV Aargau.

**Jung Walter**, pensionierter Zuggehilfe, Bern; gestorben am 15. Mai im 86. Altersjahr. Mitglied VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

**Lobsiger Robert**, pensionierter Zugführer, Worben; gestorben am 6. Juni im 74. Altersjahr. Mitglied PV Biel/Bienne.

**Locher Salomon**, pensionierter Zugführer, Goldach; gestorben am 10. Juni im 88. Altersjahr. Mitglied PV St. Gallen.

**Luizink Georg**, pensionierter Beamter Deutsche Bahn, Riehen; gestorben am 3. Juni im 78. Altersjahr. Mitglied VPT Deutsche Bahn, Pensionierte.

**Raimann Berta**, Romanshorn; gestorben am 3. Juni im 89. Altersjahr. Mitglied PV Thurgau.

**Rieder Paul**, pens. Spezialhandwerker, Unterseen; gest. am 10. Mai im 83. Altersjahr. Mitglied VPT BLS, Pens.

**Rinderer Ernst**, Rangiergruppenleiter, Killwangen; gestorben am 28. April im 57. Altersjahr. Mitglied RVP Zürich.

**Schmutz Georg**, pens. Bahnmeister, Estavayer-le-Lac; gest. am 8. Juni im 82. Altersjahr. Mitglied PV Fribourg.

**Schöni Rudolf**, pens. Handwerkermeister, Biel, gestorben am 7. Juni im 88. Altersjahr. Mitglied PV Biel/Bienne.

**Schulthess Rolf**, pensionierter Werkführer, Unterseen; gestorben am 8. Juni im 75. Altersjahr. Mitglied VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

**Stempfel Moritz**, pensionierter Zugführer, Bern; gestorben am 8. Juni im 86. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

**Tanner Anna**, Witwe des Walter, Zürich; gestorben am 6. Juni im 84. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

**Uenesen Katharina**, pensionierte Verwaltungsangestellte, Grosshöchstetten; gestorben am 6. Juni im 84. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

## SEV und Unterverbände

<b>19. Sept.</b> Bern, Schützen- matte und Bundesplatz	■ SEV SGB-Demo (13.30 Uhr) mit SEV-Vordemo (12.30 Uhr)	Die Geschäftsleitung SEV ruft alle Mitglieder dazu auf, teilzunehmen an der SEV-Vordemo für die Pensionskassen SBB und Ascoop auf der Schützenmatte sowie an der SGB-Demo gegen Sozialabbau und für bessere Löhne.
<b>6. Nov.</b> Bern, Hotel Ador	■ SEV Frauen Bildungstagung «Halt Gewalt – schlagFertig gegen alltägliche Gewalt»	Fachleute sensibilisieren für die vielfältigen Formen von Gewalt und zeigen Strategien zur Abwehr und Verteidigung auf.

## Sektionen

<b>31. Oktober</b> 15.30 Uhr, Basel, Schiffländle	■ SBV Nordwestschweiz Herbstversammlung	Exklusiver Stadtrundgang, anschliessend Herbstversammlung und Nachtessen. Programme folgen demnächst.
--	--	---

## Sektionen VPT

<b>25. Juni</b>	■ VPT SGV, Pensionierte Nächster Treff: nach Kreuzlingen und mit Schiff nach Schaffhausen	Luzern SBB ab 7.20 Uhr (reserviert), Zürich an / ab 8.23 / 8.37 Uhr, Kreuzlingen an 9.50 Uhr, ab (Hafen) 11.00 Uhr, Stein am Rhein an 13.25 Uhr. Mittagessen und Stadtrundgang. Stein am Rhein ab 16.30 Uhr, Schaffhausen ab 18.09 Uhr, Luzern an 19.49 Uhr. Reiseleiter: Hans und Manfred.
<b>30. Juni</b>	■ VPT RhB, Pensionierte Reise ins Tessin/Brissago	Chur ab 8.13 Uhr (Postauto), Thuis ab 8.40 Uhr (Postauto), Bellinzona an 10.13 Uhr; weiter mit Zug/Schiff. Zurück in Thuis 18.20 Uhr, in Chur 18.45 Uhr; RhB-Anschluss Engadin, Davos, Oberland, Arosa, Prättigau. Fahrkarten selbst besorgen (ausgenommen Schiff, Kollektiv CHF 12.90). Mittagessen (inkl. Vorspeise/Dessert): Menü 1 (vegetarisch): CHF 28.50; Menü 2 (Kalbsragout): CHF 30.50. Anmeldung – dringend – bis spätestens 27. Juni mit Menu-Angabe (½) und Anzahl Personen telefonisch unter 081 413 74 65, 078 606 60 25 oder schriftlich an Felix Murk, Brämabühlstrasse 7c, 7270 Davos Platz.
<b>1. Juli</b>	■ VPT SOB, Pensioniertengruppe Ost Jahresausflug nach Montana	Programm gemäss persönlich zugestellter Einladung. GA und FVP-Tageskarte sind auf der ganzen Reise gültig. Die Anmeldung erfolgt mittels Einzahlungsschein bis 25. Juni. Bitte den Betrag von CHF 22.– pro Person direkt ab Post- oder Bankkonto überweisen.
<b>14. Juli</b>	■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Wandern im Engstligental	Bern ab (mit Lötschberger) 8.40 Uhr, Thun ab 9.01, Spiez ab 9.12 Uhr, Frutigen (Postauto) ab 9.31 Uhr, Halbtax CHF 2.40; Frutigen ab 15.32 oder 16.32 Uhr. Nach dem Kaffeehalt wandern wir talwärts nach Hostalden und überschreiten die Hängebrücke (ungefährlich). Mittagessen im «Hängebrüggl-Beizli». Wanderung entlang der Bergflanke an vielen Holzskulpturen vorbei hinunter zur alten Grantibrücke, dann via Oey und Chriesbaum zum Bahnhof Frutigen. Marschzeit (ohne namhaften Auf- und Abstieg) zirka 2½ Stunden. Anmeldung bis Samstagabend, 11. Juli, sowie Auskunft (betr. Wetter) am Vorabend ab 18 Uhr bei Werner Hugli, 033 654 28 66.

**15. Juli**  
■ VPT RBS, Pensionierte  
Wanderung «Toblerone-  
Weg» von Bassins nach  
Gland

Geschichtlich interessante Wanderung (hat nichts mit Schokolade zu tun); Wanderzeit zirka 3½ Stunden, keine Steigungen. Gute Wanderschuhe und Wanderstöcke empfehlenswert. Verpflegung aus dem Rucksack. Solothurn ab 7.38 Uhr, Biel 8.06/8.19 Uhr, Nyon an 9.32 Uhr. Bern ab 7.34 Uhr, Lausanne 8.40/8.48 Uhr, Nyon an 9.22 Uhr. Anmeldung bis 12. Juli an Bernhard Blaser, 031 911 24 27. Verschiebedatum: 22. Juli.

## Pensionierte

<b>2. Juli</b> Engelberg	■ PV Luzern Wanderung rund um den Golfplatz mit Emil Knöpfel	Luzern ab 9.11 Uhr, Hergiswil ab 9.25 Uhr, Engelberg an 10.12 Uhr. Wanderzeit zirka 2½ Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack. Engelberg ab 15.45 Uhr, Luzern an 16.49 Uhr. Auskunft und Anmeldung bis 29. Juni bei Franz Bühler, 041 252 10 82.
<b>2. Juli</b> Olten, Rest. Bahnhof (Gleis 13)	■ Pensioniertes Zug- personal Olten Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind herzlich willkommen.
<b>6. Juli</b> 14.45 Uhr, Schaff- hausen, Homburger- haus	■ PV Winterthur-Schaff- hausen Letzte Mitgliederversamm- lung vor der Sommerpause	Nach dem Referat von Stadtrat Peter Käppler, Vorsteher des Baudepartements, vernehmen wir das Neuste vom SEV-Kongress. Der PV-Chor umrahmt die Veranstaltung.
<b>7. Juli</b> Basel, Rest. Bundesbahn	■ Pensioniertes Zugpersonal Basel Stammtisch	Änderung: Wir treffen uns ab Juni bis November immer am ersten Dienstag im Monat im Restaurant Bundesbahn. Kollegen aus auswärtigen Depots sind herzlich willkommen.
<b>6. August</b> 7.45 Uhr, Basel, Bahnhof, Schalterhalle	■ PV Basel Fahrt ins Blaue	Kaffee und Gipfeli geniessen wir auf dem Hinweg, Apéro am traumhaften Ziel. Im einmaligen Hotel erwartet uns ein feines Mittagessen. Nach der abwechslungsreichen Fahrt sind wir um zirka 19 Uhr wieder in Basel. Dank Subvention aus der Sektionskasse betragen die Kosten wiederum CHF 60, alles inbegriffen, auch die Getränke beim Mittagessen. Fahrausweis: GA oder Halbtax-Abo mit Tageskarte 2. Klasse. Anmeldung bis 31. Juli mit Einzahlung von CHF 60.– pro Person auf Postcheckkonto 40-6925-4. Auskünfte erteilen Alfred Lüthi, 061 361 28 81, oder Aldo Pavan, 061 821 46 60.
<b>26. August</b>	■ PV Bern Sektionsreise nach Murten	Wer auf diese schöne Reise mit Bahn und Schiff mitkommen will, überweist bis Mitte Juli auf unser Postcheckkonto 30-2569-9 (SEV Sektion Bern PV, Bern) 25 Franken pro Person. Die Angemeldeten erhalten rechtzeitig ein detailliertes Programm. <a href="http://www.sev-pv.ch/bern">www.sev-pv.ch/bern</a>

## Sport und Kultur

<b>25. Juni,</b> 19 Uhr, Bern, Klublokal Falkenplatz 9	■ Eisenbahner Foto-, Film- und Video-Amateure der Schweiz (EFFVAS), Sektion Bern	Besprechung der Bilder vom Rosengarten.
--	---	---

<b>28. Juni</b> Kandersteg	■ <b>Bergklub Flügelrad Bern</b> Sonntagsbrunch	Mitbringen: nebst guter Laune evtl. einen Kuchen (nicht zu viel). Anmelden bei Bruno Kurz, 031 781 29 75 (ab 17 Uhr). Charlotte und Bruno freuen sich auf viele Anmeldungen.
<b>28. Juni</b> , 10.30 Uhr, Bad Ragaz, Bahnhof	■ <b>Eisenbahner Foto-, Film- und Video-Amateure der Schweiz (EFFVAS)</b> , Sektion Sargans-Buchs	Wir wandern in die Taminaschlucht.
<b>29. Juni</b> 9.10 Uhr, Näfels	■ <b>ESC Winterthur</b> Biketour Lachengrat	Der Lachengrat trennt den Obersee vom Klöntal. Nach einer langen Tragpassage bietet sich eine grossartige Aussicht ins Klöntal und zum Glärnisch. Anschliessend Abfahrt hinunter zur Pragelpassstrasse und durchs Klöntal zurück nach Glarus. Circa 40 Kilometer und 1400 Höhenmeter. Anmeldungen bis 25. Juni an hrz@gmx.ch, 052 232 46 46. @ www.eswcw.ch
<b>1. Juli</b> 12.15 Uhr, Luzern	■ <b>rail-art.ch</b> Dampfschiff-Rundfahrt mit Mittagessen	Treffpunkt bei der Landebrücke 1. Anmeldungen an Präsidentin Ursula Orsolini, 041 340 60 67.
<b>3. Juli</b>	■ <b>Bergklub Flügelrad Bern</b> Jass-Tag in Kandersteg	Beginn um 10 Uhr. Einsatz: 25 Franken, inklusive Imbiss. Anmeldung bis Montag, 29. Juni, an Therese Egger, 031 991 48 60 oder 079 207 93 02.
<b>3. Juli</b> 16.45 Uhr, Walzenhausen, Bahnhof	■ <b>EWF Herisau</b> Abendwanderung	St. Gallen ab 16.03 Uhr via Rheineck. Geruhliche Wanderung über Birkenfeld nach Berneck. Abendessen im Restaurant Maienhalden. Rückfahrt mit Rufbus (Zuschlag CHF 3.–) ab Berneck via Heerbrugg. Anmeldung und Auskunft bis 2. Juli bei Werner Nef, w.nef-adami@bluemail.ch. @ www.ewf-herisau.ch
<b>6. Juli</b> 18 Uhr, Bern	■ <b>Eisenbahner Philatelisten Bern</b> Nächstes Sammlertreffen	Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen. Das Treffen findet statt im Instruktionszimmer P 245 über dem ehemaligen Personalrestaurant Bahnhof Bern, Bollwerk.
<b>8. Juli</b> 19 Uhr, Basel	■ <b>Eisenbahner Foto-, Film- und Video-Amateure der Schweiz (EFFVAS)</b> Sektion Basel	Fotopraxis-Abend im Soussol KV, Aeschengraben 15.
<b>9./10. Juli</b>	■ <b>EWF Herisau</b> Bergtour Glärnisch	Treffpunkt: Klöntal Platz um 12.15 Uhr, Aufstieg zur Glärnischhütte (HP). Ab Hütte Bergtour nach Verhältnissen mit Pickel oder Stöcken. Weitere Infos und Anmeldung bis 6. Juli bei Ruedi Flachmüller, 052 222 26 71. @ www.ewf-herisau.ch
<b>13./14. Juli</b>	■ <b>ESV Rheintal-Walensee</b> Hochtour Tödi	Strenge, technisch wenig schwierige Hochtour. Zürich ab 7.37 Uhr, Chur ab 8.56 Uhr nach Tavanasa (PTT Brigels). Aufstieg Puntegliashütte, fünf Stunden; Halbpension vom Hüttenwart. Aufstieg Tödi über Porta da Gliems, sieben Stunden. Abstieg ins Val Russein und mit Taxi nach Rabiuis. Ausrüstung: Pickel, Gstädtli, Steigeisen. Anmeldung bis 8. Juli an Tourenleiter Christoph Naef, Fläsch, 081 302 59 44, naef-wickli@sunrise.ch. @ www.esv-rhw.ch
<b>14. Juli</b>	■ <b>ESC Basel, Ski und Bergsport Krokus</b> Wanderung Berner Oberland	Basel ab 7.28 Uhr, Spiez an/ab 9.02/9.12 Uhr, Reichenbach an 9.19 Uhr, ab 9.31 (Postauto) nach Kiental. Wanderung Kiental–Aeschiried, total 3½ Stunden. Mittagessen aus dem Rucksack. Grillstelle und Hütte. Anmeldung bis 12. Juli an Kurt Freiburghaus, 033 221 00 54.

<b>14./15. Juli</b>	■ <b>EWF Herisau</b> Velotour vom Bodensee zum Genfersee, 6. und 7. Etappe	Treffpunkt in Zweisimmen um 9 Uhr. St. Gallen ab 5.11 Uhr, Winterthur ab 5.58 Uhr. 1. Tag: Zweisimmen–Gstaad–Col du Pillon–Col de la Croix–Monthey (Übernachtung) zirka 1450 Höhenmeter. 2. Tag: Pas die Morgin–Evian, zirka 1000 Höhenmeter, Heimreise. Kein Materialtransport. Anmeldung bis 9. Juli an Paul Huwiler, 052 232 96 40. @ www.ewf-herisau.ch
<b>17. Juli</b>	■ <b>EWF Herisau</b> Wanderung Moosalp	St. Gallen ab 5.44 Uhr, Zürich ab 7 Uhr via Bern–Visp, Postauto Moosalp. Aufstieg zum Stand, Abstieg über Chalte Bode nach Bürchen; 3 Stunden, Höhendifferenz +100 m/–800m. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 15. Juli an Ernst Egli, 071 277 72 36. @ www.ewf-herisau.ch
<b>20./21. Juli</b>	■ <b>EWF Herisau</b> Mittlere Bergtour Martinsmad	Treffpunkt: Elm Station um 9 Uhr. Herisau ab 7.10 Uhr, Ziegelbrücke ab 8.05 Uhr. Aufstieg (+1500m/–400m) via Mittetaghorn zur Hütte (HP) und danach via Ofen zur Alp Narau (+900m/–1100m). Rückfahrt ab Flims. Anmeldung bis 17. Juli an Beat Frei, 071 352 61 67. @ www.ewf-herisau.ch
<b>25. Juli</b>	■ <b>ESC Winterthur</b> Bergwanderung auf den Schimbrig	Wanderzeit 5½ Stunden, 900m auf und ab. Zürich ab 8.04 Uhr. Auskunft und Anmeldung bis 20. Juli bei Manfred Portmann, 052 232 30 00. @ www.eswcw.ch
<b>4. bis 6. September</b> Region Genfersee	■ <b>Eisenbahner Foto-, Film- und Video-Amateure der Schweiz (EFFVAS)</b> Fototage 2009	Infos bei ralph.haltinner@bluewin.ch

## «HALT GEWALT – SCHLAGFERTIG GEGEN ALLTÄGLICHE GEWALT»

### Bildungstagung für Frauen des SEV Freitag, 6. November in Bern

Hauptreferent/in:

- Andreas Meyer, CEO SBB
- Jacqueline Frossard, Psychologin aus Basel

Aggressionen gegen Zugpersonal, Benachteiligung im Beruf, Ausschluss aus dem öffentlichen Raum, Unsichtbarkeit in Bildern und Sprache – alles alltägliche physische, psychische und strukturelle Gewalt, die wir SEV-Frauen nicht länger einfach hinnehmen wollen. Fachleute sensibilisieren für die vielfältigen Formen von Gewalt und zeigen Strategien zur Abwehr und Verteidigung auf.

Weitere Inputs:

- Gewalt durch Sprache
- Genderperspektive in Planung, Bau und Architektur
- Schnupperkurse zur Verteidigung

Mittagessen, kulturelle Einlage und Apéro

Frauenkommission SEV

## ANLÄSSE ÜBER INTERNET MELDEN

Ab sofort können Veranstaltungen für die Agenda in *kontakt.sev* der Redaktion über die Webseite [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) gemeldet werden. Die Anlässe erscheinen dann nebst der Publikation in der Zeitung auch auf der Webseite.

Die Redaktion

Immer noch aktuell: der Personalfonds SBB

## Ein Dach für viele

Auch was viele Väter hat, kann etwas Gutes sein. Das gilt sicher für den Personalfonds SBB, den wir hier vorstellen wollen.

Die verschiedenen Väter (und Mütter) des Personalfonds SBB sind der Ferienfonds SBB, die Gertrud-Walti-Stiftung, der Guyer-Zeller-Fonds, die Julie-Schäfer-Stiftung und die Richard-Müller-Stiftung. Seit drei Jahren sind diese Institutionen unter dem Namen Personalfonds

SBB vereint und agieren als selbständige Stiftung; angesiedelt ist die Geschäftsleitung, der der Psychologe Bruno Wormi vorsteht, beim HR Konzern Bereich Soziales Netz. Bei hohen Zahnarzt- und Gesundheitskosten können sich SBB-Beschäftigte und Pensionierte an die Personalfonds-Beauftragten ihrer Region wenden, Mitarbeitende in anderen Notlagen an die SBB-Sozialberatung.

Der Personalfonds hilft bei finanziellen Schwierigkeiten, etwa aufgrund hoher

Krankheits-, Unfall- oder Invaliditätskosten, unerwarteter Kosten für Zahnbehandlungen, familiären Verpflichtungen wie Ausbildung der Kinder, einmaligen Engpässen im Budget oder Verschuldung. Für den Besuch einer höheren können begabte Lernende Unterstützung beantragen. Aus den Mitteln des Guyer-Zeller-Fonds können Mitarbeitende belohnt werden, die durch ihr Verhalten geholfen haben, Unfälle oder Anschläge zu verhindern, die betriebsgefährliche Schäden entdecken oder sich durch Mut oder Zivilcourage auszeichnen.

Der Personalfonds muss seine Mittel aus den Erträgen des Vermögens finanzieren. Zu seinem Vermögen gehören Ferienwohnungen in

Leukerbad, Unterbäch und Scuol. Mitarbeitende und Pensionierte der SBB erhalten in den fondseigenen Wohnungen 20 Prozent Ermässigung, bei geringem Einkommen sind auf Antrag weitere Ermässigungen möglich. Auch gibt es Aktionen mit zusätzlichen Vergünstigungen. Die Vermietung erfolgt über die Reka – bitte Personalnummer bereithalten, um in den Genuss der Vergünstigung zu kommen!

In Unterbäch VS besitzt die

Stiftung 14 Wohnungen für 2 bis 6 Personen, die Gegend bietet gute Wintersportangebote und im Sommer Wandermöglichkeiten. Im Walliser Badesort Leukerbad sind es 7 Wohnungen für 2 oder 4 Personen, im Unterengadiner Hauptort Scuol 18 Wohnungen für 2 bis 8 Personen. Um die Substanz der Vermögensanlage zu erhalten, ist die Liegenschaft in Scuol eben generalüberholt und am 19. Juni eingeweiht worden. pan.



Die renovierte Liegenschaft in Scuol wartet auf Ferienhungrige.



### Zahnprothesen & Reparaturen seit 25 Jahren

R. Halbheer, Zahntechniker, Zahntechnisches Speziallaboratorium Neumarktplatz 9, 1. Stock, 8400 Winterthur, Telefon 052 212 04 00  
Öffnungszeiten: täglich von 7 bis 21 Uhr, inkl. Samstag und Sonntag sowie an Feiertagen.

**Wir reparieren alle Zahnprothesen – egal wo gekauft!  
Schweizer Qualitätsarbeit**

Sie können gleich darauf warten.

Dieses Inserat bitte ausschneiden und gut aufbewahren! (Für den Notfall)

Mit bester Empfehlung: Ihr CH-Vertrauenszahntechniker

1240507

Als selbständige Versicherungsgesellschaft mit nebenamtlichen Kundenberatern betreuen und begleiten wir seit Jahren die Gewerkschaftsmitglieder des Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonalverbandes. Wir sind bestrebt, in den eigenen Reihen der Gewerkschaft unser Netz zu erweitern deshalb suchen wir

#### initiative Persönlichkeiten (ganze Schweiz)

die mit Einsatzbereitschaft Vorsorgeprodukte unseren Kunden näher bringt. Diese Tätigkeit führen Sie im Nebenamt aus. Sie beraten und begleiten unsere Kunden in Versicherungsfragen und sind gleichzeitig Ansprechpartner für neue Mitglieder.

Nach der Grundausbildung geniessen Sie regelmässige Schulungen im Bereich Lebensversicherung und Altersvorsorge, bleiben so laufend auf dem neuesten Wissensstand, was die AHV/IV, Pensionskasse und 3. Säule angeht.

Ihr Engagement und Beratungstätigkeit werden durch eine marktkonforme Entlohnung abgegolten.

Sind Sie kontaktfreudig, zwischen 25 und 55 Jahre alt, beraten und telefonieren gerne, sind mobil, einsatzfreudig und möchten Ihren Wissenshorizont erweitern, dann sind sie unser neuer Kundenberater.

Für weitere Auskünfte steht Ihnen **Mauro Gatti** unter Telefon **061/225 22 22** gerne zur Verfügung.

Zustellung des untenstehenden Coupons an: SEV Versicherungen, Postfach, 4011 Basel (E-Mail: mauro.gatti@sevbasel.ch).

Ja! Ich bin interessiert:

Name/Vorname: .....  
Adresse: .....  
PLZ/Ort: .....  
Telefon: .....



GoldenPass Services erbringt zwischen dem Berner Oberland und der Waadtländer Riviera wichtige Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr sowie im touristischen Ausflugsverkehr.

Zur Verstärkung unseres Teams im neuen Reisezentrum und für die neue Zugleitstelle im Bahnhof Zweisimmen suchen wir eine(n)

### Bahnbetriebsdisponenten(in) Kaufmann, Kauffrau öffentlicher Verkehr

Sie haben eine abgeschlossene Lehre als Kaufmann, Kauffrau öffentlicher Verkehr, Bahnbetriebsdisponent/in oder gleichwertig. Sie sind initiativ und kundenorientiert und legen Wert auf ein gepflegtes Auftreten. Sie möchten ihren Beruf bei einer attraktiven, touristischen Gebirgsbahn mit internationaler Kundschaft ausüben. Sie reden deutsch oder französisch und können sich in der anderen Sprache gut verständigen. Sie lieben eine abwechslungsreiche Arbeit im Verkauf und im Kundendienst und sind für Fahrdienstaufgaben bereits ausgebildet oder bereit, eine solche Ausbildung zu absolvieren. Unregelmässigen Dienst erachten Sie als eine Chance zum Planen Ihrer Freizeit. Dann sind Sie vielleicht unser(e) zukünftige(r) Mitarbeiter(in).

Für zusätzliche Auskunft steht Ihnen Hanspeter Marggi, Leiter des Bahnhofs Zweisimmen, Telefon 076 558 98 48 oder h-p.marggi@mob.ch gerne zur Verfügung.

Fühlen Sie sich durch dieses Profil angesprochen und möchten Sie in einem jungen und motivierten Team arbeiten? Dann stellen Sie uns einfach die üblichen Bewerbungsunterlagen wie Fähigkeitsausweis, Lebenslauf, Zeugniskopien und Passfoto an folgende Adresse zu:

GoldenPass Services, Administration, Postfach 1426, 1820 Montreux 1.

## Link zum Recht

## Die Suche nach dem Schuldigen

Strafverfahren nach Eisenbahnunglück mit einem Todesopfer und Verletzten

Unter Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern, die für sicherheitsdienstliche Verrichtungen zuständig sind, gilt seit jeher das makabere Sprichwort «Mit einem Bein im Grab, mit dem anderen im Knast». Gerade auch wegen letzteren Risikos sind wohl viele Kolleginnen und Kollegen treue Mitglieder des SEV. Sie wissen, dass sie als Angeklagte in einem Strafverfahren wegen eines Bahnunfalls auf die wertvolle Unterstützung der SEV-Profis oder auf einen der erfahrenen SEV-Vertrauensanwälte zählen dürfen.



Sicher ist vielen der tragische Unfall von Zürich-Oerlikon vom Oktober 2003 noch in Erinnerung. Damals konnte der Regioexpress Zürich-Konstanz in Zürich-Oerlikon nicht rechtzeitig anhalten, und es kam zu einer Flankenfahrt in den entgegenkommenden Schnellzug Schaffhausen-Zürich. Ein Todesopfer, mehrere Verletzte und grosser Sachschaden waren die Folgen.

In die Strafuntersuchung waren mehrere Kollegen involviert. Der SEV gewährte ihnen Berufsrechtsschutz und beauftragte verschiedene Vertrauensanwälte, sie zu unterstützen. Gegen alle – bis auf einen – stellte die

Auch Zugbegleiter/innen haben eine grosse Sicherheitsverantwortung und damit «ein Bein im Knast», wie der Gerichtsfall Zürich-Oerlikon zeigt.

Staatsanwaltschaft die Untersuchung ein, da ihnen kein pflichtwidriges Verhalten nachgewiesen werden konnte. Schon in dieser Phase leisteten die SEV-Vertrauensanwälte gute Arbeit.

Verhandlung vor dem Bezirksgericht

Die Staatsanwaltschaft glaubte den Schuldigen in der Person des Zugbegleiters gefunden zu haben und erhob am Bezirksgericht Zürich Anklage. Bei der Gerichtsverhandlung im April 2008 zeigte es sich, dass sich die Staatsanwältin weitestgehend auf den Bericht der Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe (UUS) stützte. Auf dieser Grundlage versuchte sie zu beweisen, dass ein pflichtwidriges Verhalten des Zugbegleiters zum erwähnten tragischen Unfall geführt habe (die Juristen sprechen hier von Kausalzusammenhang).

Nur am Rande sei vermerkt, dass in diesen Untersuchungsberichten einleitend jeweils vermerkt ist, dass der Bericht nicht dazu diene, Schuldige zu finden, sondern einzig und allein dazu, Sicherheitsempfehlungen an die Unternehmung abzugeben.

Der vom SEV beauftragte Anwalt zerzauste bei der Verhandlung den Untersu-

chungsbericht nach Strich und Faden. Er deckte darin enthaltene Widersprüche, Mutmassungen und diverse weitere Mängel schonungslos auf. Sein Plädoyer liess den angeklagten Zugbegleiter und die ebenfalls anwesenden Kolleginnen und Kollegen, direkten Vorgesetzten und SEV-Sekretäre auf einen Freispruch hoffen.

In seinem Urteil stellte das Bezirksgericht wohl in einem Detail ein pflichtwidriges Verhalten fest, kam aber zum Schluss, dass es nicht zum Unfall geführt hatte. Das heisst, der Unfall wäre auch ohne diesen Fehler des Angeklagten nicht zu verhindern gewesen. Der Zugbegleiter wurde daher freigesprochen.

Nachdem bereits die mündliche Begründung dieses Freispruchs nicht ganz präzise gewesen war, schlich sich auch in die schriftliche Begründung des Urteils eine Ungenauigkeit ein. Deshalb und wohl auch getragen von der Idee, dass es für diesen Unfall doch einen Schuldigen geben müsse, zog die Staatsanwältin den Freispruch weiter.

Berufungsverhandlung vor dem Obergericht

Vor einigen Tagen stand unser Mitglied in Begleitung

DIE ROLLE DER SBB:  
FAHRPLAN VOR SICHERHEIT?

Vor dem Bezirks- und dem Obergericht wurde auch das Verhalten oder die Mitverantwortung der SBB thematisiert. Konkret ging es dabei um den Zeitpunkt der «Wirkungsbremssprobe» durch den Lokführer. Am Unglückszug waren zwischen dem ersten und dem zweiten Wagen die Bremsbahnen geschlossen, sodass acht von neun Wagen nicht bremsen – trotz der Bremsprobe bei der Zugvorbereitung. Dies merkte der Lokführer zu spät, weil 2003 die Regel galt, bei der Abfahrt von Zürich die Wirkungsbremssprobe erst ausserhalb des am dichtesten befahrenen Bereichs vorzunehmen, also erst bei der Anfahrt auf Oerlikon oder Dietikon. Nach dem Unglück galt dann die Weisung, die Bremsprobe unmittelbar nach der Abfahrt durchzuführen. Doch inzwischen scheint die SBB diese Vorschrift wieder gelockert zu haben, wie der «Tages-Anzeiger» am 5. Juni gestützt auf Aussagen von Lokführern schrieb. Die SBB gewichte den Fahrplan stärker als die Sicherheit, kritisierte der SEV-Anwalt vor Obergericht: «Nichts gelernt und alles vergessen!» Dies dementierte SBB-Sprecher Daniele Pallecchi gegenüber dem «Tages-Anzeiger» energisch: «Sicherheit steht bei uns immer zuoberst.» Der Bremstest müsse «unmittelbar nach der Abfahrt» erfolgen, aber wenn möglich nicht während der Fahrt über Weichen.

seines Anwalts, einer Gruppe von Kolleginnen und Kollegen, direkter Vorgesetzter sowie von Vertretern der SEV-Zentrale vor dem Obergericht des Kantons Zürich.

Wie schon im ersten Verfahren vor dem Bezirksgericht stützte sich auch der Leitende Staatsanwalt auf den UUS-Bericht. Wiederum zeigte der SEV-Anwalt die gravierenden Mängel dieses Berichts auf. Es gelang ihm, schlüssig zu beweisen, dass einzelne Feststellungen in diesem Bericht schlicht und einfach falsch oder bestenfalls Vermutungen sind.

Im Rahmen der Urteilsbegründung folgten die beiden Richter und die Richt-

erin der Beweisführung des SEV-Anwalts. Der Gerichtspräsident bezeichnete den UUS-Bericht gar als «unwissenschaftlich». Das Obergericht bestätigte deshalb einstimmig den Freispruch des Bezirksgerichts.

Es bleibt zu hoffen, dass die Staatsanwaltschaft endlich einsieht bzw. akzeptieren kann, dass die Schuldfrage bei diesem schweren Eisenbahnunfall ungeklärt bleiben wird und auf einen Weiterzug vor Bundesgericht verzichtet. Für den angeklagten Zugbegleiter fände damit eine äusserst belastende Situation nach bald sechs Jahren ein gutes Ende.

SEV-Kompetenzzentrum Recht

## INFO

Das SEV-Rechtsschutzteam empfiehlt allen Kolleginnen und Kollegen, die bei einem Eisenbahnunfall möglicherweise als Angeschuldigte in ein Strafverfahren verwickelt sind:

- umgehend ein Gesuch um Berufsrechtsschutz einreichen und
- den UUS-Untersuchungsbericht dem vom SEV zugeteilten Anwalt oder dem/der zuständigen Gewerkschaftssekretär/in unverzüglich zustellen.

## IMPRESSUM

**kontakt.sev** ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich.

ISSN 1662-8454

**Herausgeber:** SEV, www.sev-online.ch

**Redaktion:** Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Pietro Gianolli, Henriette Schaffter

**Redaktionsadresse:** kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

**Abonnemente und Adressänderungen:**

Wirtschaftliche Abteilung SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; marlyse.zurbuchen@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58.

Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

**Inserate:** Kretz AG, General Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen, Telefon 044 925 50 60, Telefax 044 925 50 77, kontakt.annoncen@kretzag.ch, www.kretzag.ch

**Produktion:** AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

**Druck:** Mittelland Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen; www.solprint.ch (Ein Unternehmen der AZ Medien AG)

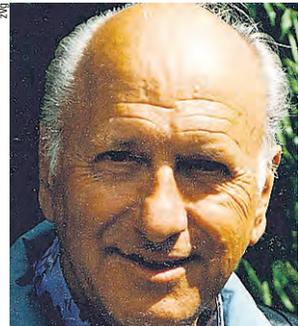
**Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 9. Juli 2009.**

**Redaktionsschluss für den Sektionsteil und Inserateschluss ist am 1. Juli 2009, 10 Uhr.**

Benediktusweg und Walenpfad

# Höhenwandern im Herzen der Innerschweiz

Der heutige Wandervorschlag stammt von Ernst Beerli, pensionierter Dienstchef der BLS Lötschbergbahn und erfahrener Wanderleiter. Er hat seine Schul- und Jugendjahre in dieser Umgebung verbracht.



Ristis, die Bergstation der Luftseilbahn Engelberg-Brunni, ist der Ausgangspunkt des einmalig schönen Höhenwanderweges. Er nennt sich «Walenpfad» und ist vergleichbar etwa mit der «Strada alta» im Tessiner Norden. Entweder beginnt man die Wanderung auf Ristis und steigt über Chruteren zur Alp Rosenbold auf, oder man startet bei der SAC-Brunnihütte, zu der man bequem mit der Sesselbahn von Ristis aus hochfahren kann. Bevor losgewandert wird, lohnt sich hier der Barfussweg, eine «Kneipp-Umrandung» des kleinen idyllischen Härzli-sees. Kitzelpfad nennt sich die 220 Meter lange Strecke.

Die Panoramaroute führt durch prächtige Alpweiden mit mannigfaltiger Blumenpracht zur Alp Rosenbold. Nach einem letzten Blick über die faszinierende Engelberger Bergwelt steigt man stetig ab bis zur Walenalp, mit Wasser und Feuerstelle. Hier besteht die erste Möglichkeit, über Brunniswald ins Tal nach Grafenort abzu- steigen. Auf dem Walenpfad dagegen beginnt der Aufstieg zur fast 300 Meter höher gelegenen Walegg, dem mit 1943 M. ü. M. höchsten Punkt des Weges. Ausgesetzte Wegstücke sind mit Sicherungsseilen versehen. In stem Abstieg gehts weiter, vorbei an der Alp Oberfeld,

hinunter zum Bannalp-Stausee und zum Berghaus Unterstaffel, wo auch übernachtet werden kann. Zur Bergstation der Luftseilbahn Fell-Chrüzhütte ist es nur noch einen Katzensprung. Wanderzeit 3½ bis 4 Stunden.

## Zwei mögliche Varianten

Etwas weniger anspruchsvoll, aber nicht weniger interessant führt ab Walenalp der Benediktusweg über den Eggigrat mit seinen prächtigen Blumenwiesen hinunter zum rund 800 Meter tiefer gelegenen Bergdorf Oberrickenbach (Postautostation). Der mit einem stilisierten B markierte Benediktusweg erhielt seinen Namen, weil am Anfang das Benediktinerkloster in Engelberg und an seinem Endpunkt das Benediktinerkloster in Niederrickenbach steht und der Weg im Benediktusjahr 1980 erstellt wurde. Wanderzeit 3 bis 3½ Stunden.

Der zweite Teil des Benediktusweges zweigt nach der Kirche Oberrickenbach ab nach Brändlen und führt auf

Wald- und Wiesenwegen zum Waseneggli. Hier kann man entweder direkt nach Dallenwil an der Zentralbahn absteigen oder durch dichten Wald zur Alpboden-

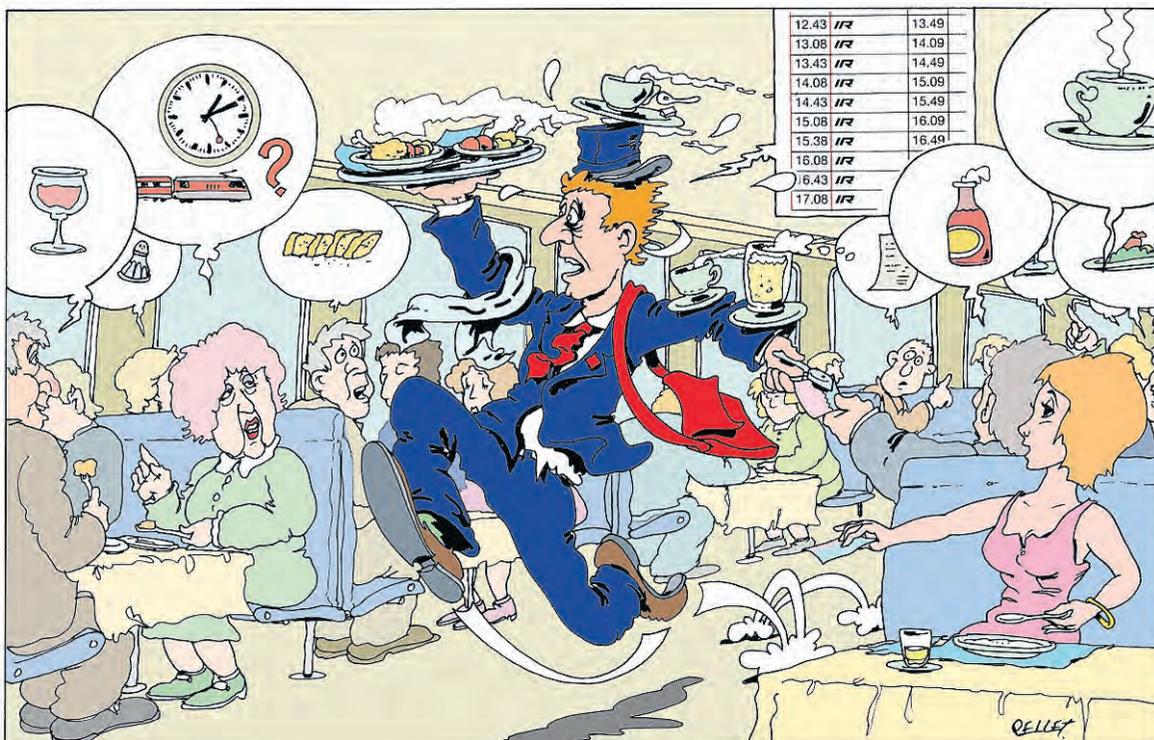
brücke aufsteigen, um dann ebenen Weges den Endpunkt Niederrickenbach (Luftseilbahn) zu erreichen. Wanderzeit zirka 3 Stunden.

Ernst Beerli



SDA-KEYSTONE

## MULTITASKING FÜR ZUGBEGLEITER AM GOTTHARD



## VOR 50 JAHREN

### Hotelbestellung im Eisenbahnzug

Auf der Gotthardstrecke soll das Zugbegleitpersonal «versuchsweise» die 1.-Klass-Passagiere mit Speis und Trank am Platz bedienen. Schon früher gab es Versuche, dem Personal berufsfremde Aufgaben zu übertragen:

«Die schwedischen Eisenbahnen haben auf gewissen Strecken einen neuen Kundendienst eingeführt. Auf der Fahrt nach Stockholm können die Reisenden beim Kondukteur Hotelzimmer reservieren. Solche Aufträge werden telegraphisch weitergeleitet. Im Ankunftsbahnhof kann dann der Auftraggeber eine Anweisung mit Namen und Lage des Hotels, in dem für ihn ein Zimmer belegt ist, in Empfang nehmen.»

«Der Eisenbahner» vom 19. Juni 1959

Neuer Internet-Auftritt SEV

# Alles neu macht der Mai

Seit dem Kongress 2009 ist die neue Website des SEV online. Das neue Design wirkt frischer und luftiger und die Informationen sind leichter auffindbar als bisher. Ausser den gewohnten Informationen und Nachrichten gibt es neu eine Agenda mit aktuellen Veranstaltungen und Kursen des SEV und der Sektionen.

Wie Peter Moor am Kongress kurz mitteilte, ist die neue Website des SEV pünktlich zum Kongressbeginn online gegangen. Der eine oder die andere haben sich seither schon von der neuen Qualität überzeugen lassen, wie uns Rückmeldungen bestätigen. Die neue Website ist übersichtlich strukturiert und zeichnet sich durch eine grössere Aktualität aus. Wie schon bisher bietet die Website sämtliche wichtigen Informationen in drei Sprachen für aktuelle und künftige



Der SEV ist im Netz weiterhin unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) zu erreichen.

ge Mitglieder, darüber hinaus werden wir die Website als Ergänzung zu [kontakt.sev](http://kontakt.sev) kontinuierlich zu einem eigenständigen Kommunikationsmittel ausbauen. Es lohnt

sich also, öfter mal vorbeizuschauen.

### Interaktivität

Auf der Website gibt es interaktive Neuerungen zu entde-

cken: Vor allem ist die Agenda hervorzuheben, wo sämtliche Kurse und Veranstaltungen des SEV und der Unterverbände angezeigt werden. Unterverbände und

## INFO

Jörg Matter ist der neue Web-Verantwortliche des SEV. Der 52-jährige Berner arbeitet mit einem Pensum von 50 Prozent für den SEV, daneben ist er selbstständig erwerbend in seinem «Büro für Signaletik, Text und Websites», einem «Büro für eh alles», wie er augenzwinkernd meint. Jörg Matter lebt allein, der gelernte Hochbauzeichner hat an der Universität Bern Geografie und Philosophie studiert, zu seinen Hobbys zählt er das Fotografieren, das Kochen und das Reisen.

pan.

Sektionen können ab sofort ihre Veranstaltungen direkt über das Internet bei uns anmelden, die Veranstaltungen werden sowohl auf der Internet-Agenda als auch im [kontakt.sev](http://kontakt.sev) publiziert. Für allgemeine und spezielle Mitteilungen an das Zentralsekretariat steht ein detailliertes Kontaktformular zur Verfügung. Den Sektionen steht für Todesfallmeldungen ein pdf-Formular zum Download bereit.

Wir freuen uns auf eine rege Nutzung dieser Angebote und nehmen gerne auch Anregungen und Verbesserungsvorschläge entgegen.

ma

## GAV der Transports publics genevois

# SEV unterzeichnet Pionier-GAV

Ab 1. Juli kommt das Personal der Subunternehmen des Genfer Nahverkehrs neu in den Genuss eines GAV.

Es ist an sich eine Schweizer Premiere: ein GAV, ausgehandelt und unterzeichnet, um das Personal von Subunternehmen zu schützen. Vertragspartner sind SEV und SIT (Syndicat interprofessionnel des travailleuses et travailleurs, eine lokale Genfer Gewerkschaft mit interprofessionellem Charakter) auf Arbeitnehmerseite sowie GEST (Groupement des entreprises sous-traitantes des TPG, Zusammenschluss der



SEV-Sekretär Christian Fankhauser hat erfolgreich für einen GAV mit Pioniercharakter gekämpft.

Subunternehmer der TPG) auf Arbeitgeberseite. Im GEST zusammengeschlossen sind drei Unternehmen (Veolia, Globe Limo SA und Genève Tours SA) mit insgesamt rund 150 Beschäftigten, denen die TPG den Betrieb mehrerer Linien des öffentlichen Verkehrs übertragen haben. Bis heute gab es in der Schweiz keinen GAV, der sich spezifisch um die Belange der Subunternehmen eines Anbieters des öffentlichen Verkehrs kümmert.

Das Personal kommt dank dem GAV beispielsweise in den Genuss der 42-Stunden-Woche, während es gegenwärtig noch die 45-Stunden-Woche kennt. Wie

Christian Fankhauser, der SEV-Sekretär, der diesen Pionier-GAV ausgehandelt hat, erklärt, ist der Vertrag wichtig, um der Gefahr von Dumpinglöhnen vorzubeugen – insbesondere in einer Grenzregion wie Genf. Die GAV-Verhandlungen waren nicht einfach, sie dauerten drei Jahre und zwölf Verhandlungsrunden. Neben der Senkung der Arbeitszeit profitieren die Arbeitnehmer auch von zusätzlichen Feiertagen, einem Mindestlohn von brutto 4000 Franken, obligatorischen jährlichen Lohnverhandlungen, einem festgeschriebenen 13. Monatslohn und einem besseren Kündigungsschutz. AC/pan.

Werner Tschanz geht nach 36 Jahren auf dem Thunersee in Pension

# Mechaniker, Schiffsmaschinist und Sportler

Am Gründonnerstag hatte er seinen letzten Arbeitstag auf der BLS-Werft im Lachen bei Thun. Jetzt zieht er noch Freitage, Ferien und Überzeit ein, bis er Ende Juni in Pension geht: Werner Tschanz, 36 Jahre Mechaniker auf und am Thunersee.



Wer auf dem Thunersee arbeiten will, sei es als Kapitän, Steuermann, Maschinist, Kassier oder Matrose, muss eine abgeschlossene Berufsbildung haben: Schreiner, Maler, Mechaniker, Elektriker, Schlosser sind nur einige wenige der Berufe, die bei den Mitgliedern der Mannschaft vertreten sind. Der im Oertli bei Gunten aufgewachsene Werner Tschanz begann seine berufliche Laufbahn mit einer Maschinenmechaniker-Lehre bei der Firma von Roll in Gerlafingen. Nach der Lehre kehrte er wieder an den Thunersee zurück, während beruflich einige «Wanderjahre» folgten: Werner Tschanz arbeitete bei der Baufirma Frutiger in Thun, dann als Lastwagenchauffeur rund um den See. Es war der Wunsch nach einer sicheren Stelle, der den 27-jährigen Tschanz bewog, sich um eine Anstellung beim Schifffahrtsbetrieb der BLS zu bewerben, als eine entsprechende Stelle ausgeschrieben war.

Dies alles erzählt mir Tschanz bei einer Fahrt auf dem MS Bubenberg, auf dem ich vor 35 Jahren auch mein erstes Geld als Hilfsmatrose verdiente. Wir gleiten an den Ufern vorbei, und Tschanz zeigt mir, wo der elterliche Nebenerwerbsbauernbetrieb im Oertli stand: «Das hat doch wenig Sinn, an solch steilen Hängen noch bauern zu wollen», meint er kopfschüttelnd. In den letzten Jahren wurde immer mehr gebaut und immer weniger gebaut...

**Selbstständigkeit auf dem See**  
Rückblickend stellt er fest, dass der Betrieb auf dem Schiff weniger stressig war als jener als Lastwagenchauffeur: «Auf dem Schiff hatte es Tagesbefehle und Fahrpläne, nach denen man sich rich-

ten konnte.» Aber auch auf dem Schiff waren die Tage, gerade während der sommerlichen Saison, lang und der Einsatz unregelmässig. Er habe allerdings kaum Mühe gehabt, etwa zur Unzeit essen zu müssen, sagt Tschanz. Er freute sich darüber, als Mechaniker arbeiten zu können. Er freute sich am Wechsel zwischen der winterlichen Arbeit auf der Werft und der sommerlichen im Fahrdienst und er schätzte die Selbstständigkeit der Arbeit auf dem Schiff.

## Technisch hochstehende Maschinen

Das Fahren blieb dabei mehr oder weniger das gleiche. Durch die Verdichtung des

Fahrplans gingen auf den einzelnen Schiffen die Passagierzahlen etwas zurück, wie Tschanz beobachten konnte. Die Schiffsmaschinerie wurde technischer – und damit für den Mechaniker einfacher. Während man früher viel bei der Maschine sein musste, sie schmierte und überwachte, erscheinen Störungen und Defekte heute fein säuberlich auf einem Display in der Steuerhütte und können ohne lange Sucherei behoben werden. Der Winterdienst dagegen ist anstrengend: «Das ist schwere Arbeit!», sagt Tschanz, und oft genug auch «Drecksarbeit» – auch wenn es heute etwas weniger schlimm sei als früher. Dagegen sei die Speziali-

sierung in der Arbeit heute weiter fortgeschritten.

## Sport im Gewerkschaftsverband

Im Frühjahr 1973 kam Tschanz zur BLS, elf Monate später trat er in den SEV ein – der Kassier der Schiffsgruppe hatte ihn geworben. Er war aktiver Gewerkschafter und auch mal Beisitzer im Vorstand. Wichtiger als das Gewerkschaftspolitische war ihm aber der Sport im Eisenbahner-Sportverein. Er machte mit beim Skilaufen, spielte Schach und Fussball. Die Leute des Schiffsbetriebes haben eine eigene Sportgruppe, in der er aktiv war und weiterhin aktiv bleiben wird.

Peter Anliker



Für die Fotografin ist Werner Tschanz noch einmal an seinen früheren Arbeitsplatz im Schiffsrumpf zurückgekehrt.