

## Clean-Tagung gegen das Schweigen

Der Fachbereich RailClean des UV Technisches Servicepersonal hielt seine erste Fachtagung ab. Es zeigte sich, dass Missstände nur behoben werden können, wenn sie benannt werden.

Seite 9



## Gut für die Zukunft

Seit Juli hat die Schifffahrtsgesellschaft Untertsee und Rhein einen Firmenarbeitsvertrag.

Seiten 12

## In die Nähe und die Ferne blicken

Unser Vorschlag für eine herrliche Wanderung quasi vor der Haustür: eine Tour auf den Roggen, den Hügelzug zwischen Oensingen und dem Oberen Hauenstein. Aussicht inbegriffen!

Seite 23

## Abschied vom früheren Präsidenten des SEV

# Ernst Leuenberger ist tot

Im Alter von 64 Jahren ist der langjährige ehemalige Präsident des SEV, Ernst Leuenberger, am 30. Juni verstorben.

Vom Oktober 1996 bis Mitte 2005 führte Ernst Leuenberger den SEV,

zuvor war er bereits dreieinhalb Jahre dessen Vizepräsident.

Ernst Leuenberger war ein Vollblutgewerkschafter, der dank seinem volksnahen Wesen und seiner klaren, trafen Sprache an der Basis grossen Rückhalt genoss. Er schätzte es, direkten Kontakt zu den Arbeitnehmerin-

nen und Arbeitnehmern aller Berufsgruppen zu haben. Über drei Jahrzehnte lang hat er sich für sichere Arbeitsplätze, gerechte Löhne und korrekte Anstellungsbedingungen eingesetzt.

pmo

Seite 5



Ernst Leuenberger im März 2003 im Rangierbahnhof Muttenz im Kampf gegen die Liberalisierung des europäischen Güterverkehrs.

## Bundesrat trifft Grundsatzentscheide zur Sanierung der Pensionskassen SBB und Ascoop

# Bund begleicht seine Schulden nur zum Teil

Der Bundesrat wird dem Parlament gemäss seinem Grundsatzentscheid beantragen, 1,148 Milliarden Franken an die Sanierung der Pensionskasse SBB beizusteuern. In der Vernehmlassung hatte er noch die Minimalvariante von 662 Millionen favorisiert. Für die Ascoop beantragt er zurzeit keine Unterstützung.

In der Vernehmlassung waren sich die direkt Beteiligten (SBB, Pensi-

onskasse SBB, SEV) einig, dass ausschliesslich die Maximalvariante von rund 3,4 Milliarden Franken einer korrekten Ausfinanzierung entspricht. Wenn der Bundesrat nun die Variante mit 1148 Millionen Franken vorschlägt, stellt er die Aktiven und Pensionierten der SBB weiterhin schlechter als jene anderer ehemaliger Bundesbetriebe und der Verwaltung.

Für den SEV ist unverständlich, dass der Bundesrat für die Ascoop keine Hilfe vorsieht, obwohl er aus dem Parlament einen klaren Auftrag dazu hat. Bei der Rückweisung der Bahnreform 2 hatte das Parlament ausdrücklich verlangt, dass eine neue Vorlage auch eine Lösung für die Ascoop enthalte.

pmo

Seite 6

## ZUR SACHE

Der Bundesrat hat an seiner Sitzung vom 24. Juni beschlossen, zur Sanierung der Pensionskasse SBB eine Botschaft mit einem Bundesbeitrag von 1148 Millionen zu erarbeiten. Zur Sanierung der Pensionskasse Ascoop sagt er nichts, er schweigt.

Wir sind enttäuscht! Wir sind enttäuscht, dass der Bundesrat eine Variante vorschlägt, die das Problem

„Alle nach Bern!“  
Giorgio Tuti, Präsident SEV

der Pensionskassen in keiner Art und Weise löst. Erst mit der vollen Ausfinanzierung in der Höhe von 3,4 Mrd. wäre die Pensionskasse SBB wieder auf festem Boden und eine Gleichbehandlung mit der Post, Swisscom, Ruag und Skyguide wieder hergestellt.

Bei der Ascoop sieht der Bundesrat keine Hilfe vor, obwohl ihm das Parlament einen klaren Auftrag gegeben hat.

Der Bundesrat will also die Schuld, die er gegenüber den Eisenbahnerinnen, Eisenbahnern, dem Verkehrspersonal und den Rentnerinnen und Rentnern hat, nicht begleichen. Das haben wir verstanden. Wir haben aber auch verstanden, dass wir nun mobilisieren müssen, um diese Ungerechtigkeit zu korrigieren. Wir müssen bei den Parlamentarierinnen und Parlamentariern lobbyieren, und wir müssen die Öffentlichkeit darüber informieren. Wir müssen kämpfen. Wir müssen laut, kraftvoll und engagiert für unser Recht eintreten. Beginnen wir damit an der Demo am 19. September: ALLE nach Bern!

## NEWS

**SBB SCHAFFT KUNDENBEIRAT**

Die SBB schafft einen Kundenbeirat. Dessen 25 Mitglieder sollen ihre Erfahrungen mit der SBB, Lob, Kritik und konkrete Anregungen einbringen können. Er nimmt seine (ehrenamtliche) Tätigkeit im Herbst auf, Interessierte können sich ab sofort via Internet bewerben. Nicht mitmachen können Mitarbeiter/innen von Unternehmen des öffentlichen Verkehrs.

**NANT DE DRANCE**

Am 30. Juni haben die Bauarbeiten für das Pumpspeicherkraftwerk Nant de Drance begonnen, am dem die SBB mit 36 Prozent beteiligt ist. Das Werk liegt zwischen den beiden bestehenden Staueisen Emosson und Vieux Emosson und wird vollständig unterirdisch erstellt. Es soll einen Beitrag leisten zur Versorgungssicherheit und zur Abdeckung von Verbrauchsspitzen, auch im Bahnbetrieb.

**BANKEN FORDERN ENTLASSUNG**

Seit Anfang 2009 bauten Industriefirmen in der Schweiz über 8000 Stellen ab. Zunehmend knüpfen die Banken UBS, Credit Suisse und Zürcher Kantonalbank die Kreditvergabe an die Streichung von Arbeitsstellen. Dies sagte Ulf Berg, Mitglied im Vorstandsausschuss des Industrieverbandes Swissem und ehemaliger Präsident von Sulzer, der «SonntagsZeitung».

**GEWERKSCHAFTEN GEGEN ENTLASSUNG**

Eine Woche vor Ulf Berg traten die Gewerkschaften an die Öffentlichkeit. Sie bekämpften Massenentlassungen, vor allem mit drei Hauptforderungen: Es sollen keine Kollektiventlassungen vorgenommen werden dürfen ohne Ausschöpfung der Kurzarbeit, solange Unternehmen Dividenden ausschütten und solange sie nach den «fetten» Jahren noch über Reserven verfügen. Der SGB forderte, dass die entsprechende Vorlage in Kraft trete, die das Bundesamt für Justiz 2002 ausgearbeitet hatte und die BR Blocher seinerzeit versenkt hatte.

SEV-Kurse: neu aufgebaut und äusserst beliebt

# Erfolg für neue SEV-Kurse

Nicht weniger als 75 Kollegen und Kolleginnen haben in diesem Jahr das erste Modul des neuen von der Bildungsabteilung des SEV zusammengestellten Seminars absolviert. Das Angebot richtet sich an Mitglieder der Sektionsvorstände, der Kommissionen und der andern SEV-Organen.

Voller Erfolg für die SEV-Kurse! Aufgrund der Anmeldung musste das Modul 1 doppelt geführt werden. Die zweite Gruppe der Teilnehmenden hat das erste Modul am Dienstag und Mittwoch, 23. und 24. Juni, absolviert.

42 Deutschschweizer, 23 Romands und 10 Italienisch-

sprachige haben an diesen Kursen teilgenommen. Sie richten sich nicht nur an Sektionspräsident/innen (wie die früheren Kurse), sondern an alle Milizfunktionäre des SEV. Dass man sich an zwei vollen Tagen trifft, ist für Jérôme Hayoz, der für die deutschsprachigen Kurse verantwortlich zeichnet, ein grosser Pluspunkt des Angebots: «Neben dem eigentlichen Programm ergibt sich Gelegenheit, über Mittag und am Abend den Austausch zu pflegen, was ebenfalls sehr wichtig ist. Die SEV-Mitglieder teilen ihre verschiedenartigen Erfahrungen und können sich gegenseitig bei der Suche nach Lösungen helfen. Das kann nichts als nützlich sein.»

Der inhaltliche Bogen des Kurses spannt sich neu von der Geschichte der Arbeiter-

bewegung bis zur Problematik der Europäischen Union. Im Modul 2 befassen sich die Teilnehmenden mit dem Sozialversicherungswesen, der Verkehrspolitik, der Kommunikation und der Werbung. Der ganze Kurs lebt von der aktiven Mitarbeit der Kursteilnehmer. Im Modul 2 hoffen die Organisierenden eine politische Debatte auf die Beine stellen zu können. Denn dies ist das Neue an

den Kursen: Neben den gewerkschaftsspezifischen Inhalten, die schon bisher unterrichtet wurden, wurde neu die Kommunikation und die Politik hinzugefügt.

Die Organisatoren zeigen sich sehr befriedigt davon, dass mit der Erweiterung des Zielpublikums eine namhafte Zahl von Mitgliedern zur Teilnahme an den Kursen bewegt werden konnte.

Henriette Schaffter / pan.

## INFO

**«Ich will mich noch mehr engagieren»**

Kurzinterview mit Stéphanie Guzzo, 22-jährig, technische Sachbearbeiterin in Lausanne und Mitglied bei der Sektion BAU Arc lémanique.

**kontakt.sev: Warum hast du dich zum Kurs angemeldet?**

Ich wollte mehr über den SEV lernen und erfahren, wie ich mich besser in die Gewerkschaftsarbeit einbringen kann. Mir ist es wichtig, über meine Arbeitsbedingungen mitbestimmen zu können, um das Erreichte zu verteidigen oder es sogar zu verbessern.

**Was sind deine Eindrücke nach diesen zwei Tagen?**

Ich bin sehr zufrieden mit dem Kurs. Ich habe viel über die Geschichte des SEV erfahren, über die verschiedenen Führungsorgane und ihre Rolle, aber auch viel über die Geschichte der Gewerkschaften ganz allgemein. Im Kurs hatte ich auch Gelegenheit, mich mit Angestellten anderer Transportunternehmen auszutauschen, was mir viel gebracht hat. Ich wurde in meinen Überzeugungen bestärkt und in meinem Wunsch, mich noch mehr zu engagieren.

## UHRENAKTION

Zum Projekt «Werben und organisieren» gehört auch die «Uhrenaktion» für die Werber, die sehr erfolgreich gestartet ist. Wer das spezielle Formular nicht mehr hat, kann es auf dem Zentralsekretariat

bestellen: 031 357 57 57. Es ist auch möglich, ein normales Beitrittsformular zu verwenden und den Vermerk «Ich wünsche eine Werbeuhr» anzubringen. Es hat noch Uhren, spitzt also eure Griffe!

Sitzung der SEV-Geschäftsleitung

## Gegen GAV-Aufweichung

Der SEV spricht sich dagegen aus, dass die SBB zusätzliche Kaderpersonen nach Obligationenrecht anstellen kann.

Der Anteil von Leuten, die bei der SBB nach Obligationenrecht statt Gesamtarbeitsvertrag angestellt sein dürfen, ist in einer Verordnung des Bundes auf 2 Prozent beschränkt. Die SBB hat sich allerdings nicht an diese Vorgabe gehalten und die Quote bereits überschritten; gleichzeitig hat sie beim Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK beantragt, die er-

wähnte Quote auf 5 Prozent zu erhöhen.

**Klare und eindeutige Haltung des SEV**

Das UVEK hat dem SEV Gelegenheit zur Anhörung gegeben; die Geschäftsleitung ist in der Antwort absolut deutlich: Der SEV spricht sich klar gegen die Erhöhung aus. Es handle sich um eine Grundsatzfrage, bei der der SEV die Bedeutung des Gesamtarbeitsvertrags als wichtiger ansieht als die Vorzüge einer Kaderanstellung nach OR. «Das Finanzdebakel des letzten Jahres zeigt klar auf, welches nur auf die Basis

des persönlichen Gewinnes setzt», heisst es in der Stellungnahme des SEV.

Weiter wird darin kritisiert, dass die SBB zunehmend Kader von aussen anstellt, statt die interne Kaderentwicklung zu fördern. Und sollte der Bund dennoch die Quote für OR-Verträge erhöhen, will der SEV in die Vertragsentwicklung einbezogen sein. Schliesslich verlangt der SEV, dass die betroffenen Kaderpersonen wählen können, nach GAV statt OR angestellt zu werden.

pmo

Seite 11

## INFO

**Die Geschäftsleitung hat zudem**

- den weiterentwickelten GAV BLS zur Unterzeichnung freigegeben.
- die betroffenen Unterverbände ermächtigt, die Vereinbarung über «Fifa» bei SBB Infrastruktur abzuschliessen.
- Giorgio Tuti ins Initiativkomitee der Initiative «1:12 – für gerechte Löhne» der Juso Schweiz delegiert, die Spitzenlöhne beschränken will
- den Terminplan SEV 2010/11 genehmigt; er sieht vor, dass der neue Vorstand jeweils am letzten Freitag des Monats tagt. Die Delegiertenversammlungen der Unterverbände sind 2010 am 15. Mai geplant, der erstmals eintägige Kongress 2011 am 31. Mai mit den Delegiertenversammlungen am Vortag.

SBB hält an «Buon appetito al San Gottardo» fest

## SEV erreicht Zugeständnisse

Sofortige Doppelbegleitung und nach zehn Jahren wieder ein Ausbildungsangebot im Tessin: Die SBB erfüllt Forderungen des SEV, hält aber am Service am Platz fest.

Mit zwei Resolutionen hat sich das Zugpersonal aus dem Tessin an die SBB gewandt, um Verbesserungen am Projekt «Buon appetito al San Gottardo» zu erreichen. Dieses sieht vor, dass ab 1. August bis zum Fahrplanwechsel Ende 2010 versuchsweise in gewissen Zügen Platzservice durch Zugbegleiter erfolgt. Die SBB ist in einem Treffen mit SEV, ZPV und Transfair den Forderungen weitgehend entgegengekommen. So wird nächstes Jahr im Tessin erstmals seit 10 Jahren wieder Personal für die Zugbegleitung im Fernverkehr ausgebildet. Zudem wird ab sofort auf den Zügen mit Service am Platz die Doppelbegleitung eingeführt – ausgenommen sind lediglich zwei Züge am Sonntagmorgen.

Der SEV bleibt jedoch gegenüber dem Pilotprojekt skeptisch eingestellt. Er erachtet die anderthalbjährige

Versuchsdauer als zu lang. Immerhin hat die SBB auf März eine Zwischenbilanz, zusammen mit den Sozialpartnern, angekündigt. Zudem hält die SBB fest, dass nach wie vor Kundeninformation und -sicherheit die Hauptaufgabe des Zugpersonals bleiben.

Der SEV hält ausserdem fest, dass er die Auswirkungen des Versuchs beim Elvetino-Personal im Auge behalten wird. Die SBB erklärt, dass weder wirtschaftliche

noch sonstige negative Auswirkungen aufs Elvetino-Personal zu erwarten seien.

Der SEV, der bei dem Treffen durch ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet und die Gewerkschaftssekretäre Jürg Hurni und Angelo Stroppini vertreten war, hat gegenüber der SBB nochmals die grossen Vorbehalte des Personals gegenüber dem Pilotprojekt ausgedrückt; der SBB ist klar, dass die aktive Mitwirkung des Personals beim Versuch unentbehrlich ist. AS/pmo

### ZUMUTBARKEITSVEREINBARUNG IN NOA: PRAXISÄNDERUNG

Betreffend die von SBB NOA nach einer längeren Verweildauer in NOA angestrebte Zumutbarkeitsvereinbarung 2 (ZMV2) haben sich verschiedene Mitglieder an den SEV gewandt. Nach mehreren Gesprächen stellten die Leitung NOA und der SEV übereinstimmend fest, dass die Anpassung einer bestehenden ZMV je nach Situation im Hinblick auf das Finden einer neuen Stelle durchaus sinnvoll sein kann. Einig wurde man sich auch, dass eine solche Anpassung nur im gegenseitigen Einvernehmen erfolgen kann

(Ziffer 7 Abs. 4 von Anhang 9 GAV SBB).

Der SEV empfiehlt den Mitgliedern, sich auf Diskussionen zur allfälligen Anpassung der ZMV einzulassen. Der SEV geht ferner davon aus, dass NOA allfällige arbeitsrechtliche Massnahmen auf die ursprüngliche ZMV und nicht auf bestehende ZMV2 abstützt.

Das SEV-Rechtsschutzteam steht für Beratungen und Begleitung zu derartigen Gesprächen selbstverständlich weiterhin zur Verfügung.

SEV-Kompetenzzentrum Recht

### BILD DER WOCHE



SEV-Mitglied Peter Möbus arbeitet zu 60% als Lokomotivführer und zu 40% als Disponent in Zürich. Daneben zeigt er als «Bahnhofreferent» Besuchergruppen den Bahnhof und geht dabei auch in Räume, die normalerweise nicht zugänglich sind – in unserem Beispiel ein Raum der Entsorgung. Das Bild entstand bei einer Führung für Mitglieder des «Fördervereins der Gewerkschaftsschule Schweiz», der von Urs Zeder, ebenfalls SEV-Mitglied, präsidiert wird.

## MEINE MEINUNG

### «Schönes Wetter»

Die Grenzen zwischen schön und hässlich sind nicht nur fließend, sie haben unter Umständen auch verschiedene Gegenbegriffe, beim Wetter spricht man von «schön», wenn die Sonne scheint und von «schlecht», wenn sie mal nicht zu sehen ist. Unsere Wahrnehmungen diesbezüglich sind sehr subjektiv. Wenn ich bei sengender Sonne weissstriefend dem Ufer entlang gehe und mein Verbrauch an Papiertaschentüchern an eine Grippewelle erinnert, plantscht meine Labradorhündin vergnügt im Flüsschen; kaum habe ich mich in meiner Stammkneipe in eine Ecke gesetzt, hechelt der Hund so, dass sich alle nach uns umdrehen, und die Bemerkung «der Hund stinkt» lässt nicht lange auf sich warten. «Natürlich stinkt sie, wenn sie im Wasser war bei schönem Wetter!», wettete ich. Aber kaum will ich mein Plädoyer halten über den Sonneneinwirkung und die Algenvermehrung und über den Säuremantel des Hundefells, werde ich von meinem Nachbarn links unterbrochen: «Hauptsache, das Wetter ist schön!» Da ist er aber bei mir an die Richtige gelangt: «Was heisst da schön?», keife ich, «fast zwei Drittel der Menschheit leiden unter Wassermangel und ihr meckert schon, wenn es einen Tag lang regnet! Es gibt nichts Schöneres als das Tropfen des Regens auf ein Blätterdach und den Geruch der Erde, wenn es über Nacht geregnet hat! Ich finde Regen schön, basta.» Da niemand etwas einwendet, schwadroniere ich weiter: «Immer wenn sie bei der Wetterprognose von schönem Grillwetter sprechen, weiss ich, dass mir ein trostlos heisser Tag ohne Lüftchen und Wölkchen bevorsteht, und mir graut vor dieser Vorstellung.»

Obschon mich offensichtlich jetzt etliche kontern wollen, doziere ich weiter: «Das schlimmste Übel am Wetter ist, dass wir uns noch künstlich mehr Hitze in den Tag organisiert haben.» – «Wie meinst du das?», ruft jetzt einer, der meinen Redeschwall unterbrechen konnte. «Na, ja, diese sinnlose, himverbrannte Sommerzeit, wegen der ich, wenn es um halb fünf brennt heiss ist, mir immer sagen muss: Eigentlich ist es jetzt halb vier und es geht noch lange, bis ein mildes Windchen uns wieder atmen lässt.»

Obwohl scheinbar lauter Sonnenanbeter um mich versammelt sind, scheint – es erstaunt mich selber – die Meinung einhellig: Sie gehört abgeschafft, diese künstliche Sommerzeit, sie verwirrt uns nur und ihre Probezeit hat lange genug gedauert...

Monika Barth



## NEWS

WWW.SEV-NWS.CH

■ Es ist noch gar nicht so lange her, dass die Gewerkschaften «surfen» gelernt haben – auf dem Internet, wohlverstanden! Heute ist dieses Kommunikationsmittel nicht mehr wegzudenken, und mittlerweile haben auch viele Unterorganisationen ihre eigenen Web-Plattformen. Wir weisen gerne auf jene der Sektion Nordwestschweiz des UV BAU hin, die mit pffiffigen und witzigen Angeboten auch für jene einen Besuch wert ist, die weder dieser Sektion noch diesem Unterverband angehören.

## KORRIGENDUM

■ Und gleich noch einmal der Unterverband BAU: Leider haben wir in der Nummer 11 eine Falschmeldung gedruckt, was die Personalie betrifft. Richtig ist: Ernst Walder wurde als neues Mitglied des Zentralschweizer Ausschusses des UV BAU (ab 1. Januar 2010) gewählt. Im Vorstand SEV wird der UV BAU von Christian Suter und Markus Kaufmann vertreten. Ersatzmitglied in diesem Gremium ist Hans Ulrich Keller.

## SEV BEDAUERT SCHLISSUNG

■ Nach Olten und Biel schliesst die SBB innert kurzer Zeit mit Rotkreuz bereits den dritten Rangierbahnhof. Damit verlieren über 20 Mitarbeiter ihren Arbeitsplatz. Der GAV verhindert allerdings deren Entlassung. Der SEV verlangt individuelle Lösungen für die Betroffenen: grosszügige Weiterbildungs- und Umschulungsangebote und frühzeitige Pensionierungen. Er sichert ihnen seine Unterstützung zu.

## FRISCHE ANGEBOTE

■ «20-mal Reif für den Sommer»: Unter diesem (orthografisch etwas abenteuerlichen) Titel startet die diesjährige Sommeraktion der Zentralbahn. Bei den Verkaufsstellen der ZB, der SBB Region Zentralschweiz und Bern Mittelland, den BLS-Reisezentren und den Raiffeisen-Filialen im Einzugsgebiet kann ein Heft mit 20 Gutscheinen für verbilligte Ausflüge bezogen werden. Letzten Sommer wurden 14 500 Gutscheine eingelöst! Im Angebot sind Bergausflüge und Eintritte in diverse Touristenattraktionen der Region.

## Stadtbus Chur AG

## Keine Schlagzeilen zu den Anstellungsbedingungen

Anfangs Juni machte die Stadtbus Chur AG schweizweit von sich reden. Ein Chauffeur wurde von einem Jugendlichen bei einer Rauferei ernsthaft verletzt. Neben solchen kurzlebigen Meldungen gibt es seit Jahren Negatives zu berichten: Die Anstellungsbedingungen der Chauffeure und Chauffeuren der SBC AG und der Tochterfirma Engadinbus sind trist. Eine Verbesserung ist (noch) nicht in Sicht.

Das Jahr 2008, das 13. Geschäftsjahr der 1995 als Aktiengesellschaft gegründeten und aus der städtischen Obhut entlassenen Stadtbus Chur AG, war kein gutes. Im Sommer verbrannten zwei Busse wegen eines technischen Defektes. Anfangs Oktober verunglückte ein Linienebus im Oberengadin auf verschneiter Fahrbahn. Drei Passagiere starben, mehrere wurden verletzt. Erfreulicher ist das Jahresergebnis, das ein leichtes Plus aufweist. Zum Gesamtertrag von gut 20,5 Millionen Franken trägt die öffentliche Hand 9 Millionen bei.

## Schlechte Arbeitsbedingungen

Von der Öffentlichkeit kaum wahrgenommen werden die

seit Jahren auf tiefem Niveau verharrenden Anstellungsbedingungen für die 135 Mitarbeitenden. Es gibt keine Sonntagszulagen, und mit dem Arbeitszeitgesetz stehen die Dienstpläne insbesondere des Fahrpersonals in Chur ständig im Clinch. Der Dienort ist nicht klar bezeichnet, was immer wieder zu längeren unbezahlten Wegzeiten führt. Wenig transparent wird auch die zulässige tägliche Arbeitszeit gehandhabt.

## Gewerkschaftlicher Schutz unerwünscht

Doch Kritik ist verpönt. So liess die SBC einen Flyer, den der SEV in die persönlichen Kästchen der Mitarbeitenden verteilte, kurzerhand wieder

ausräumen. Unter den Chauffeuren und Chauffeuren macht sich Frust breit. Die Angst vor Repressionen oder gar einem Stellenverlust hindert die Mitarbeitenden der SBC AG, sich endlich ernsthaft für die Verbesserung der Anstellungsbedingungen zu engagieren – dabei würde gerade der geschützte Rahmen einer Gewerkschaft den nötigen Rückhalt und das Wissen bieten, um schon mit wenigen gezielten Schritten erhebliche Verbesserungen zu erlangen. Mit den fehlenden Wegzeiten wird sich aber wohl ohnehin das BAV noch beschäftigen müssen: Der SEV prüft eine entsprechende Anzeige.

Peter Peyer,  
Gewerkschaftssekretär SEV



Nicht dass sich «dr Bus vu Chur» breit macht, ist das Problem, sondern dass sich die Herren im Verwaltungsrat allzu sehr ausbreiten.

## VON CORPORATE GOVERNANCE KEINE SPUR

Corporate Governance umfasst die Grundsätze für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung, die sowohl für die Mitarbeitenden als auch für die Unternehmensführung gelten: das Einhalten von Gesetzen, das Befolgen anerkannter Standards, das Entwickeln und Befolgen eigener Unternehmensleitlinien sowie die Ausgestaltung und

Implementierung von Leitungs- und Kontrollstrukturen. Für die SBC AG ist Corporate Governance allerdings ein Fremdwort. Im Verwaltungsrat sitzen Kollegen zusammen: Dieter Heller (FDP) ist VR-Präsident, früher Stadtschreiber von Chur. Im VR ist auch Rolf Stiffler (FDP), früher Stadtpräsident von Chur. Im VR ist zudem Hanspeter

Lötscher, Direktor der Bergbahnen Grünsch Danusa AG, deren VR-Präsident wiederum Dieter Heller ist. Weitere VR-Mitglieder der Stadtbus Chur AG sind der amtierende Stadtpräsident von Chur Christian Boner (BDP), der ehemalige Gemeindepräsident von Domat/Ems Peter Wettstein (FDP) und Urs Cadruvi, Betriebsökonom und Generalsekretär der romanischen Sprachorganisation Lia Rumantscha. Cadruvi war

vorgängig u. a. Dozent an der HTW Chur, deren Hochschulrat von Dieter Heller präsidiert wurde. Die SBC AG führte Dieter Heller (immer derselbe) von April 2008 bis Mai 2009 gleich selbst, nachdem der letzte Betriebsleiter nach kurzer Zeit das Handtuch geworfen hatte. Neuer Betriebsleiter ist Markus Barth, vorgängig Geschäftsführer von PostAuto Liechtenstein. PP

Der frühere SEV-Präsident Ernst Leuenberger ist am 30. Juni verstorben

# Meine Erinnerungen an «Aschi»

Ein persönlicher Rückblick von SEV-Präsident Giorgio Tuti

Kennengelernt habe ich Ernst Leuenberger, als ich mich um eine offene Stelle im Sekretariat des Solothurner Gewerkschaftsbunds bewarb. Roberto Zanetti war soeben zum vollamtlichen Gemeindepräsidenten von Gerlafingen gewählt worden, und die Stelle an Aschis Seite war frei geworden. Er hat mich angestellt und wurde in der Folge mein Lehrmeister, was gewerkschaftliches und politisches Handeln angeht. Darüber hinaus entstand auch eine persönliche Freundschaft, die in den vergangenen 20 Jahren gewachsen ist.

1993 wechselte Aschi zum SEV in Bern, wo er Vizepräsident wurde. Ich ging zur selben Zeit als Sekretär zur GBI ins Tessin. Vier Jahre später, Aschi war inzwischen zum SEV-Präsidenten gewählt worden, fragte er mich an, ob ich zum SEV kommen wolle. Denn der Umbau der SBB vom Bundesbetrieb zu einer Aktiengesellschaft stand an und es galt, einen ersten Gesamtarbeitsvertrag mit der SBB zu verhandeln. Gemeinsam mit den SEV-Kolleginnen und -Kollegen haben wir für diesen GAV gestritten und gekämpft. Der GAV SBB wurde zu einem Vorbild für die Verträge im öffentlichen Verkehr. Es war uns gelungen, die Anstellungsbedingungen aus dem Bundesbetrieb in die liberalisierte SBB zu übertragen,

ohne dass das Personal schmerzhaft Abstriche erleiden musste. Insbesondere konnten wir der SBB die Zusicherung abringen, dass keine Entlassungen aus wirtschaftlichen Gründen erfolgen dürfen; ein Grundsatz, der auch heute unverändert gilt.

Die Verdienste von Ernst Leuenberger um die Arbeiterbewegung – im Rahmen der Gewerkschaften ebenso wie bei der Sozialdemokratischen Partei – sind immens. Zeit seines Lebens hat er sich für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer eingesetzt, hat für sichere Arbeitsplätze, gerechte Löhne und korrekte Anstellungsbedingungen gekämpft. Er sprach die Sprache des Volkes und scheute sich auch dann nie, deutlich zu werden, wenn der Zeitgeist eher auf Seite der «politischen Korrektheit» war. Die Leute an der gewerkschaftlichen und sozialdemokratischen Basis spürten, dass Aschi einer von ihnen war. Im Gegensatz zu vielen Politikern, die gerne mehr sein würden, als sie sind, setzte Aschi seine Bildung und sein umfassendes Wissen nicht ein, um persönlich zu brillieren, sondern gezielt dort, wo es der Sache diente: im Umgang mit den kleinen und grossen Chefs der Unternehmen, mit Wirtschaftskapitänen und Politgiganten.

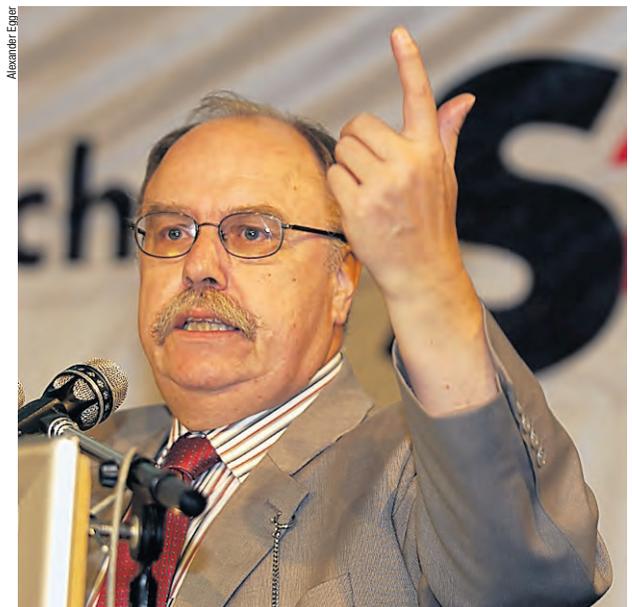
Hätte ich damals in Solothurn, in der bescheidenen



Am Verbandsvorstand 2003 wurde die neue SEV-Führung bestimmt: Ernst Leuenberger, umrahmt von den Vizes François Gatabin, Giorgio Tuti und Barbara Spalinger sowie Finanzverwalter Erwin Kläy.

Zentrale des Gewerkschaftsbundes am Rossmarktplatz, Ernst Leuenberger nicht kennengelernt, würde ich heute nicht auf dem Stuhl des SEV-Präsidenten sitzen, seinem früheren Stuhl, der mir immer noch etwas zu gross ist...

Ich erinnere mich an Aschi als berufliches Vorbild und als Kollegen. Ich erinnere mich aber auch an ihn als Freund, der die Geselligkeit schätzte, wenn der Rahmen überblickbar blieb. Ganz besonders werde ich mich an die Neujahrsnachmittage erinnern, die zur Tradition geworden sind. Im kleinen, linken Kreis hat Aschi mit uns aufs neue Jahr angestossen. Am nächsten Neujahr wird er mir ganz besonders fehlen.



Aschi im Element – wie ihn alle kannten und liebten.



Im Regionalbüro Chur mit Regionalsekretären Peter Peyer und Alfred Wüest.

## MITARBEITERINNEN UND MITARBEITER ERINNERN SICH

«Ernst Leuenberger war ein phantastischer Redner: Er verstand es, vor Publikum zu sprechen, sodass alle ihn verstanden. Seine Reden waren interessant, aber es gab auch immer etwas zu lachen. Er konnte sein Publikum wirklich unterhalten.»

Murielle Vinzenz, Leiterin  
Übersetzungsdienst

«Aschi hatte die Fähigkeit, die Nadel im Heuhaufen zu finden. Er kam in eine Sitzung, liess sich das Problem schildern, das für ihn bisher unbekannt war, und erkannte sofort den Kern der Sache.»

Martin Allemann,  
Gewerkschaftssekretär

«Ich habe ihn als sehr bodenständigen Menschen erlebt, der mit einfachen Worten sprach und damit erreichte, dass alle wussten, was er sagen wollte. Ich hatte auch Freude an seinen Cigarillos – ich wusste jeweils, dass er im Haus ist, ohne dass ich ihn gesehen hatte!»

Marisa Filippi, Empfang



„Wir wollen, dass der Bund für frühere Fehler hinsteht und nicht das Verkehrspersonal dafür bezahlen muss.“

Giorgio Tuti, Präsident SEV

Pensionskassen SBB und Ascoop müssen weiterhin um korrekte Ausfinanzierung kämpfen

## «Unrecht bleibt Unrecht!»

SEV-Präsident Giorgio Tuti kritisiert den Entscheid des Bundesrats zu den Pensionskassen als ungenügend und ruft die Mitgliedschaft auf, geschlossen am 19. September zur Grosskundgebung nach Bern zu kommen.

### **kontakt.sev: Was macht der SEV nach dem Entscheid des Bundesrats?**

**Giorgio Tuti:** Wir werden weiter mobilisieren, weiter kämpfen! Wir verlangen, dass der Bund seine Schuld bei der Pensionskasse SBB begleicht, was mit 1,148 Milliarden Franken nicht der Fall ist. Auch bei der Ascoop stehen Bund, Kantone und Gemeinden in der Pflicht: Auch hier besteht eine Schuld. Wir wollen keine Geschenke – die gibt es für Grossbanken... –, aber wir wollen, dass der Bund für frühere politische Fehler hinsteht und nicht

das Personal im öffentlichen Verkehr dafür bezahlen muss.

### **Sollte man nicht einfach zufrieden sein, schliesslich wollen FDP und SVP gar nichts geben, also die Nullvariante?**

Wir können nicht zufrieden sein, bloss weil eine grosse Ungerechtigkeit etwas kleiner gemacht wird. Wir werden auch den Rechtsparteien klar machen, dass den Aktiven und Pensionierten des öffentlichen Verkehrs im Vergleich zu jenen von Post, Swisscom, Skyguide oder Ruag unrecht getan wird und

dass das korrigiert werden muss. Dabei sind wir auch für andere Lösungen offen: So ist es für uns weiterhin denkbar, eine separate Rentnerkasse mit Bundesgarantie zu schaffen.

### **Der SEV ruft auf den 19. September zu einer Demo nach Bern auf. Was nützt das?**

Aktive und Pensionierte des gesamten öffentlichen Verkehrs werden dort zeigen, dass sie bereit sind, für ihre Pensionskasse und ihre Renten zu kämpfen. Gerade auch für die Pensionierten bietet die Kundgebung eine einmalige Chance, auf ihre

Situation aufmerksam zu machen und klarzustellen, dass sie nach Jahren ohne Teuerungsausgleich ihren Beitrag an die Sanierung längst geleistet haben. Diese Demonstration soll Politikerinnen und Politikern aller Couleur, aber auch der breiten Öffentlichkeit klar machen, dass wir nicht bereit sind, Abbau und Ungerechtigkeit hinzunehmen.

### **Wie steht der SEV zu den Sanierungsmassnahmen, die die Pensionskasse SBB voraussichtlich beschliessen wird?**

Vorerst geht es nun einmal darum zu erreichen, dass

die Politik über die 1,148 Milliarden hinausgeht, um die Pensionskassen korrekt auszufinanzieren. Die Sanierungsmassnahmen sind ein anderes Thema, soweit es darum geht, die Verluste aus der Finanzkrise auszugleichen. Da wird der Stiftungsrat wohl nicht um Massnahmen herumkommen. Wichtig ist uns dabei, dass diese mindestens paritätisch getragen werden, das heisst: Wir werden keine Massnahmen akzeptieren, die einseitig zu Lasten des Personals gehen.

Interview: Peter Moor

## INFO

Der Bundesrat hat endlich einen Vorentscheid zur Pensionskassensanierung getroffen. Bis Ende Jahr soll eine Vorlage ans Parlament bereit sein, die einen Beitrag von 1,148 Milliarden Franken an die Pensionskasse SBB vorsieht. Damit geht der Bundesrat weiter als vor Jahresfrist: Bei der Eröffnung der Vernehmlassung hatte er noch lediglich 662 Millionen Franken einschliessen wollen. Dennoch kommt der Bund damit seinen Verpflichtungen bei Weitem nicht nach: Für eine korrekte, mit den andern Bundesunternehmen vergleichbare Ausfinanzierung wären über 3 Milliarden nötig.

### **Ascoop: Keine Pauschallösung**

Entgegen dem Auftrag aus dem Parlament will der Bundesrat bei der Pensionskasse Ascoop überhaupt keine

Zahlungen leisten, allenfalls aber in Einzelfällen eine Unterstützung prüfen. Der SEV und andere politische Organisationen warnen, dass mit diesem Entscheid Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in den Bankrott getrieben werden.

Die Ascoop ihrerseits hat an ihrer Delegiertenversammlung beschlossen, die angeschlossenen Vorsorgewerke aufzuteilen in jene, die die beschlossene Sanierung tatsächlich mitmachen, und die andern, die dies nicht wollen oder können.

Die Delegiertenversammlung hat zudem André P. Jaeggi zum neuen Präsidenten des Stiftungsrats gewählt. Er folgt auf SEV-Finanzchef Ruedi Hediger, der die zeitliche Belastung als Präsident nicht tragen konnte, aber im Stiftungsrat verbleibt.

## «ICH KANN KEINE BEGEISTERUNG ZEIGEN»

Drei Fragen an Erwin Schwarb, Präsident des Stiftungsrats Pensionskasse SBB

### **kontakt.sev: Wie beurteilst du den Entscheid des Bundesrats, 1,15 Milliarden Franken einzuschliessen?**

**Erwin Schwarb:** Ich bin froh, dass der Bundesrat erkannt hat, dass eine Zahlung angebracht und nötig ist. Ich kann allerdings keine Begeisterung zeigen, denn der Betrag ermöglicht keine nachhaltige und vollständige Ausfinanzierung. Zudem bleibt die Unsicherheit, ob das Parlament dem Bundesrat folgen wird.

### **Der Bundesrat erklärt, SBB und Personal müssten ihren Anteil an die Sanierung leisten. Sieht das der Stiftungsrat auch so?**

Um diese Frage zu beantworten, muss man die Ur-

sachen der Unterdeckung der PK SBB betrachten: Der Grossteil der Unterdeckung kommt immer noch von der unvollständigen Ausfinanzierung durch den Bund. Hier ist der Bund in der Pflicht. Aber die Finanzmarktkrise hat zudem seit September 2007 zu milliardenschweren Kapitalverlusten geführt. Für diese schmerzhaften Verluste kann nicht der Bund zur Kasse gebeten werden, sondern diese müssen durch die Arbeitnehmer und den Arbeitgeber abgetragen werden – über eine lange Zeitperiode.

Der Stiftungsrat sucht ein Gesamtanierungskonzept. Dazu gehört eine paritätische Verteilung der Sanierungslast zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern, aber auch zwischen Arbeitnehmern ver-

schiedener Alterskategorien. Dazu muss jedoch die Finanzierung der notwendigen Mittel bei der SBB sichergestellt werden.

### **Es kursieren die wildesten Zahlen, was die Sanierungsbeiträge angeht. Wie viel wird ein SBB-Mitarbeiter tatsächlich beisteuern müssen?**

Ich habe volles Verständnis, dass die Arbeitnehmer endlich wissen wollen, wie hoch die Sanierungslasten jetzt ausfallen. Faktum ist, dass der Entscheid im Stiftungsrat erst getroffen werden kann, wenn die SBB ihren Anteil an die Finanzierung zugesichert und das Bundesamt für Sozialversicherungen sein Einverständnis gegeben hat. Auf unserer Agenda ist die Verabschiedung des Gesamtanierungspaketes Mitte September vorgesehen.

# INTERVIEW



Vorgeschmack auf dem 19. September: So geschlossen wie vor drei Jahren für den GAV erwartet der SEV seine Mitglieder im Kampf für ihre Pensionskassen und Renten.

## «DIE HALTUNG DES BUNDESRATS ZU ASCOOP IST NICHT NACHVOLLZIEHBAR UND NICHT AKZEPTABEL»

**Vier Fragen an Ruedi Hediger, abtretender Stiftungsratspräsident Asccoop**

**kontakt.sev: Wie beurteilst du den Bundesratsentscheid, der Pensionskasse SBB 1,15 Milliarden Franken einzuschliessen, eine Pauschalösung für die Asccoop aber abzulehnen?**

**Ruedi Hediger:** Diese Haltung ist schlichtweg weder nachvollziehbar noch zu akzeptieren. Es war der Bundesrat, der im Zusammenhang mit der Bahnreform 2 gleich lange Spiesse resp. Rahmenbedingungen für die Unternehmen des öffentlichen Verkehrs als Voraussetzung für die Wettbewerbsfähigkeit definiert hat. Ohne finanzielle Hilfe der öffentlichen Hand werden verschiedene Vorsorgewerke innerhalb der Asccoop nicht sanierungsfähig sein.

Selbstverständlich ist unter der Hilfe durch die öffentlichen Hand auch die Verantwortung von Kantonen und Gemeinden als Eigner der betroffenen Unternehmen zu verstehen. Es besteht eine politische Verantwortung – denn es kann ja nicht sein, dass beispielsweise keine Schiffe auf einem See mehr fahren oder Busbetriebe eingestellt werden.

**Steht die Asccoop damit vor dem Bankrott?**

Nicht die Asccoop steht vor dem Bankrott. Kritisch ist jedoch die Lage für einzelne Vorsorgewerke, die nicht in der Lage sind, aus eigenen Mitteln zusätzliche Einlagen zu leisten, um die Bedingungen des Sanierungspfades zu erfüllen. Entweder kommt die entsprechend betroffene Unternehmung in ernsthafte finanzielle Schwierig-

keiten oder das Vorsorgewerk geht «vor die Hunde». Widersprüchlich sind in diesem Zusammenhang die Haltung des Bundesamts für Sozialversicherung (BSV) und des Sicherheitsfonds bezüglich Verantwortlichkeiten bei einem solchen Kollaps. Geradezu grotesk mutet die Haltung des BSV an, dass es bei Sanierungsbeiträgen «keine Schmerzgrenzen» gebe. Die Versicherten haben bei der Asccoop schon genug geblutet, die Zitrone ist ausgepresst!

**Asccoop will sich aufteilen in eine «gesunde» und eine «gefährdete» Organisation. Was bedeutet es für die Versicherten, in welcher der beiden Abteilungen sie landen?**

Die neue Sammelstiftung der sanierungsfähigen und sanierungswilligen Vorsorgewerke bedeutet für die

Versicherten, dass ihr Arbeitgeber gewillt ist, seine soziale Verantwortung zu übernehmen. Sie können davon ausgehen, dass zusätzliche Gelder ins Vorsorgewerk fließen oder mittels Garantien der öffentlichen Hand (Kantone, Gemeinden, Eigner) sicher gestellt werden. Für Versicherte dieser Anschlüsse wird die gesamte Sanierung bestimmt «verhältnismässig» über die Bühne gehen.

**Und was geschieht mit den andern Versicherten?**

Die sanierungsunfähigen und sanierungsunwilligen Unternehmen verbleiben in der alten Asccoop oder treten aus, falls sie überhaupt einen neuen Versicherer finden. Für die Versicherten bedeutet dies in jedem Fall höhere Sanierungsbeiträge oder markante Leistungsver-schlechterungen. Bei einem

grösseren Stellenabbau würde den Gekündigten nur die Freizügigkeitsleistung in der Höhe des Deckungsgrads mitgegeben.

Bei einem Austritt des Vorsorgewerkes wird ebenfalls nur das Kapital des aktuellen Deckungsgrads mitgegeben, und die Rentner verbleiben «herrenlos» in der Asccoop. Diese werden sich nicht selbst sanieren können. Gemäss Haltung des BSV sollten diese Rentnerkassen bei Zahlungsunfähigkeit dem Sicherheitsfonds übergeben werden. Dieser sieht es allerdings anders...

Es ist auch denkbar, dass die heutige Asccoop-Führung (inkl. Stiftungsrat) für die Sammeleinrichtung «alte Asccoop» nicht mehr zur Verfügung steht und eine Zwangsverwaltung nötig wird.



## 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

**FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT**



1485760

## UNTERSCHRIFTEN EINSENDEN BITTE!

Die Initiative für den öffentlichen Verkehr, die vom SEV mitgetragen wird, ist gut auf Kurs (siehe auch Seite 11). Wir danken allen SEV-Mitgliedern, die sich an der Unterschriftensammlung beteiligt haben.

Um die Initiative möglichst bald einreichen zu können, bitten wir alle Leser und Leserinnen, gesammelte Unterschriften möglichst bald einzusenden (auch teilweise ausgefüllte Bogen)! Adresse: VCS Verkehrsclub der Schweiz, Initiative «Für den öffentlichen Verkehr», Postfach 4030, 2500 Biel 4. Diese Stelle ist auch fürs Beglaubigen der Unterschriften besorgt.

Wer noch Unterschriften sammeln möchte, kann im Zentralsekretariat Bogen und Karten bestellen. Bogen können auch von der Website des SEV [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) heruntergeladen werden, wo sich auch alle detaillierten Informationen zur Initiative finden. Viele Informationen zur Initiative und zur laufenden Unterschriftensammelkampagne finden sich auch auf der speziell für die Initiative eingerichteten Website [www.aufgleisen.ch](http://www.aufgleisen.ch)

pan.



Gewerkschaft  
des Verkehrspersonals  
Syndicat du personnel  
des transports  
Sindacato del personale  
dei trasporti



## SOB SÜDOSTBAHN

Zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee ist die SÜD-OSTBAHN mit rund 500 Mitarbeitenden im Personenverkehr und im Tourismus tätig, mit zusätzlichen Auftragsleistungen im Güterverkehr. Die SOB unterhält die eigenen Gleisanlagen und betreut ihre Fahrzeuge in eigenen Werkstätten. Eine moderne Bahn mit Zukunftschancen.

Zur Ergänzung unseres Teams im Fahrleitungsunterhalt in Samstagern suchen wir einen

### Fahrleitungsmonteur

#### Ihre Tätigkeiten:

- Montage- und Reparaturarbeiten an Fahrleitungen
- Revisions- und Unterhaltsarbeiten an den Anlagen der Fahrstromversorgung
- Fahrdienstliches Begleiten von Bauzügen bei Erneuerungs- und Unterhaltsarbeiten

#### Ihr Profil:

- Abgeschlossene handwerkliche Berufslehre, vorzugsweise in der Metall-, Maschinenbau- oder Elektrobranche
- Bereitschaft, vornehmlich Nachtarbeit und Arbeit im Freien zu leisten
- Gesundheitliche und psychologische Eignung sowie Bereitschaft zur Ausbildung zum Lokomotivführer und Rangierbegleiter
- Gute körperliche Verfassung
- Gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift

Nähere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Hans Zürcher, Leiter Fahrstromversorgung, Tel. 071 353 37 04, Natel 079 600 75 16.

Ihre Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte bis zum 17. Juli 2009 an Ruth Schaible, Personal.

**Schweizerische Südostbahn AG**, Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen, Tel. 071 228 23 23, [www.sob.ch](http://www.sob.ch)

## SOB SÜDOSTBAHN

Zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee ist die SÜD-OSTBAHN mit rund 500 Mitarbeitenden im Personenverkehr und im Tourismus tätig, mit zusätzlichen Auftragsleistungen im Güterverkehr. Die SOB unterhält die eigenen Gleisanlagen und betreut ihre Fahrzeuge in eigenen Werkstätten. Eine moderne Bahn mit Zukunftschancen.

Zur Verstärkung unseres Teams der Bauabteilung in Biberbrugg suchen wir

### Gleismonteur

#### Ihre Tätigkeiten:

- Unterhaltsarbeiten an Gleis- und Weichenanlagen
- Allgemeiner Böschungsunterhalt, Forstarbeiten, Schneeräumung
- Sicherheitsdienst auf Baustellen
- Begleiten von Bauzügen

#### Ihr Profil:

- Abgeschlossene Lehre als Verkehrswegbauer (Gleisbau) oder im Bauhauptgewerbe
- Mehrjährige Berufserfahrung im Gleisbau
- Bereitschaft zur Ausbildung als Sicherheitswärter, Sicherheitschef und Bauzugbegleiter
- Fahrausweis für Strassenfahrzeuge Kat. B
- Bereitschaft zu unregelmässiger Arbeitszeit (Nacht- Sonntagsdienst)
- Gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift

Wir bieten Ihnen fortschrittliche Arbeitsbedingungen und gute Sozialleistungen in einem abwechslungsreichen und spannenden Berufsumfeld.

Nähere Auskünfte erteilt Ihnen gerne der Bauleiter Herr Toni Grab, Tel. 055 418 25 12.

Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte bis zum 31. Juli 2009 an Martin Meier, Leiter Personaldienst.

Schweizerische Südostbahn AG  
Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen  
Tel. 071 228 23 23, [www.sob.ch](http://www.sob.ch)

Erste Fachtagung Clean/RIDA des Unterverbands Technisches Servicepersonal (TS)

# Teufelskreis des Schweigens durchbrechen

«Meldet es dem SEV, wenn etwas nicht korrekt läuft!», betonten TS-Zentralpräsident Werner Schwarzer und SEV-Gewerkschaftssekretär Daniel Trolliet am 20. Juni in Olten.

«Wir haben halbjährlich ein Gespräch mit den RailClean-Verantwortlichen, bei dem wir die Probleme ansprechen, und sie verlangen dann immer Fakten», sagte Trolliet. Um Beispiele zur Hand zu haben, müsse der SEV sein Beziehungsnetz bei den Mitarbeitenden ausbauen. «Ob ihr einen Vorfall dem SEV-Vertrauensmann, dem Sektionspräsidenten, dem Unterverband, dem SEV in Bern oder der Personalkommission meldet, ist egal, denn alle gehören zu unserem Beziehungsnetz – aber meldet es!», ergänzte Werner Schwarzer.

Das sei schön und gut, doch viele Kolleg/innen vertrauten sich nicht, zu reklamieren, gab ein Kollege zu bedenken. Er selbst habe merken müssen, dass sein Chef reklamationresistent sei. «Ich habe dann einfach geschwiegen – dem Frieden zuliebe!» «Wenn aber alle schweigen, dann wird es immer schlimmer», entgegnete ein Kollege. «Wir müssen versuchen, euch das Vertrauen zu geben, damit ihr die Wahrheit sagt», sagte Daniel Trolliet. «Und wenn dies Konsequenzen hat?», fragte der Kollege von vornhin. «Das ist Mobbing, dann stellt ihr ein Rechtsschutzgesuch», antwortete Trolliet.



An die Tagung kamen 22 Kolleginnen und Kollegen – vorwiegend aus dem Bereich RailClean von SBB Immobilien, aber auch ein paar Wagenreiniger der Zugvorbereitung des Personenverkehrs.

## Wo der Schuh drückt

An der Tagung kamen zu RailClean u. a. folgende Kritikpunkte auf den Tisch:

- Die Anforderungen an das Personal sind in den letzten Jahren gestiegen und neue Aufgaben hinzugekommen wie die Bedienung neuer Geräte (z. B. Hebebühnen, Reinigungsmaschinen) oder Hauswartarbeiten. «Deswegen muss jetzt endlich konkret über eine höhere Einreihung diskutiert werden!», forderten Kollegen.
- Damit die Mitarbeitenden die steigenden Anforderun-

gen erfüllen können, muss ihnen die SBB die Chance geben, sich weiterzubilden – und dazu zumindest einen Beitrag leisten. «Dabei muss sie individuell zu guten, fairen Lösungen Hand bieten», unterstrich Daniel Trolliet.

Oft stellt die SBB für eine Ausbildung nur Geld, aber keine Zeit zur Verfügung, weil dies für sie meist vorteilhafter ist. Für die Mitarbeitenden aber kann dies zu einer enormen Belastung führen. In einem solchen Fall hat die SBB neulich dank dem SEV die halbe Ausbildungszeit doch noch übernommen. Ein Kollege berichtete, bei ihm übernehme die SBB zwar die Ausbildungskosten, doch müsse er diese zurückzahlen, falls er die Prüfung nicht schaffe. «Trotzdem hat er aber einiges gelernt, das auch dem Arbeitgeber nützt, und sollte folglich höchstens einen Teil der Kurskosten zurückzahlen müssen», sagte ein Anwesender richtig.

- Einem Kollegen wurde wegen seiner Behinderung ein Ausbildungsbeitrag verwei-

gert. (Leistet die IV einen Beitrag?)

- Für die Lehrlingsausbildung stehen oft zu wenig Fachkräfte zur Verfügung.
- Es gibt Temporärmitarbeitende, die seit Jahren dabei sind. Wann kommt endlich ihre Festanstellung?
- Ein Standortleiter zitierte einen (an der Tagung nicht anwesenden) Kollegen kurzfristig ins Büro und legte ihm eine Zielvereinbarung vor. Mit dabei waren auch der Regionenleiter und der Personalchef. Der Kollege wagte nicht, vor dem Unterschreiben eine Nacht Bedenkzeit zu verlangen, obwohl darauf alle Anrecht haben.
- Auch Personalbeurteilungen werden häufig einfach geschluckt, trotz dem Recht auf Rekurs und Begleitung beim Folgegespräch.
- Bei Arbeitsschluss sollte ein Kollege für eine Beule am Auto unterschreiben, obwohl diese schon bei Arbeitsantritt vorhanden war. Er weigerte sich – zu Recht!
- Oft werden Betriebsversammlungen ausserhalb der Arbeitszeit als obligato-

risch erklärt, doch Zeit wird keine gut geschrieben. «Das geht nicht!», erklärte Werner Schwarzer.

- Ein Kollege musste sich krank melden und erhielt dann laufend Anrufe vom Chef, der ihn bat, zur Arbeit zu kommen wegen knappem Personal. «Solche Stürmerei ist kein Case-Management», sagte Daniel Trolliet.

## Nicht alles läuft schlecht!

Es gebe durchaus Chefs, die gut zu ihren Mitarbeitenden schauten, hielt Trolliet fest. Auch muss das RailClean-Personal nun nicht mehr ständig an Zeituhren «scannen». Und RailClean bemüht sich um Drittaufträge – zum Beispiel für Telefonzellen, Zeitungsstände, Fotoautomaten oder Parkplätze von Mobility sowie um Hauswartdienste. Auch eine verstärkte Zusammenarbeit mit SBB Infrastruktur, Zugvorbereitung Personenverkehr und Gemeinden wird angestrebt. «Das Personal reicht damit aber sicher nicht mehr zum Schneeräumen», warnte ein Kollege.

Markus Fischer

## RAILCLEAN SCHREIBT KADERSTELLEN AUS

Mit dem Projekt Service-Dienste im Bahnhof (SeDiBa) reduziert der Bereich RailClean (CL) von SBB Immobilien seine Regionen von sechs auf drei. «Die heutigen Servicestandorte bleiben dabei unverändert bestehen», schreibt CL in einem Newsletter vom 19. Juni. «Indem wir die Aufgabenteilung zwischen den Regionen und der Zentrale verbessern, optimieren wir die Abläufe.» CL will alle Stellen der Zentrale und der Kader der Fläche neu besetzen. Von den rund 70 Stellen fallen nur drei weg. SBB-extern ausgeschrieben würden nur die höchsten (bis Regionenleiter), die übrigen vorerst nur CL-intern und dann wenn nötig SBB-intern, hiess es an einer Kaderveranstaltung. Der Betriebsaufwand solle mit SeDiBa um mindestens 3% sinken. CL wolle den Kunden «angepasste Qualität zu Marktpreisen» bieten und «ein gleichbleibend vorbildlicher Arbeitgeber» bleiben. Warum nicht auch hier optimieren? Fi

«jobin»-Programm der SBB

# Eine gute Gelegenheit, aber...

Die SBB haben ein Programm auf die Beine gestellt, das jungen Lehrabgängern einen Praktikumseinsatz anbietet. Die Jugendkommission des SGB hat solche Massnahmen als Mittel gegen die Jugendarbeitslosigkeit gefordert. Die SBB, die den Appell gehört hat, macht einen Punkt.

Interview mit Nadin Wiederkehr-Schepperle, Bildungsverantwortliche beim Arbeitsmarktzentrum der SBB in Olten.

**kontakt.sev:** Wie viele Jugendliche können von diesem Programm profitieren und welches sind die Kriterien, nach welchen die Teilnehmenden ausgewählt werden? Was sind die Ziele des Programms und wie entstand die Idee?

**Nadin Wiederkehr-Schepperle:** Aufgrund der schwierigen Situation für Lehrabgänger/innen auf dem Arbeitsmarkt hat die SBB beschlossen, das Programm «jobin» ins Leben zu rufen. Schon in diesem Jahr bietet die SBB, zusätzlich zu den vertraglich gesicherten Anstellungen, ein Kontingent von 100 Praktikumsstellen



Motivierte Jugendliche sollen der SBB erhalten bleiben.

von 6 bis 12 Monaten an. Damit bietet die SBB qualifizierten Lehrabgänger/innen eine Perspektive und die Chance, sich auf Stellen zu bewerben, die in dieser Zeit frei werden. Gleichzeitig kann die SBB mit Blick auf die demografische Entwicklung junge Mitarbeitende gewinnen.

Selektionskriterien sind vor allem die Motivation und die Flexibilität.

**Wie verteilen sich die Stellen auf die Deutschschweiz, das Romandie und das Tessin?**

Die Gesamtzahl der Lehrabgänger/innen bei den SBB beläuft sich inklusive BM-, ETH- und Uni-Praktikanten auf 494, davon 385 aus der Deutschschweiz, 83 aus der Romandie und 26 aus dem Tessin. Da die Selektion erst im Juli durchgeführt wird, kann im Moment noch nichts über die Verteilung der Praktikumsplätze gesagt werden.

**Welche Berufe stehen bei diesem Programm im Zentrum?**

Als primäre Zielgruppe der SBB sind die technischen

Berufe angesprochen, denn bei diesen werden nur 37 % von öV-Firmen übernommen. Allerdings zeigen die durchgeführten Infoveranstaltungen, dass bei den KV-öV-Lehrabgänger/innen ein grosser Bedarf besteht.

**Wird das Programm künftig jedes Jahr durchgeführt?**

Ja, es ist geplant, das Programm im nächsten Jahr weiterzuführen. Die Detailphase steht jedoch noch aus. Die genaue Ausgestaltung von jobin im nächsten Jahr ist Bestandteil der Detailphase. Diese sollte bis Oktober 2009 abgeschlossen sein.

**Wie läuft das Praktikum im Detail ab? Wie sehen die Arbeitsbedingungen aus? Wie sieht es mit dem Lohn aus? Besteht die Möglichkeit, sich andernorts zu bewerben?**

Die Divisionen melden die Stellen an jobin. Bei den Selektionsgesprächen mit den Lehrabgänger/innen werden geeignete, qualifizierende Praktikumsstellen evaluiert. Die Dauer der Praktikumsstelle stimmt idealerweise mit der Gesamtdauer des Praktikums überein (1 Stage pro Praktikum).

Zusammengefasst: Das Kontingent umfasst bis zu

## KOMMENTAR

Das Projekt «jobin» der SBB entspricht in etwa der Forderung der Gewerkschaften, mehr Auszubildende nach der Lehre zu übernehmen. Dies ist lobenswert und in der Krise eine kurzfristige Lösung in die richtige Richtung. Jedoch macht uns stutzig, dass die SBB prüft, das Projekt nächstes Jahr weiterzuführen. Denn wir befürchten, dass die tieferen Löhne in jobin zu Sparrunden bei den «regulären» Einstellungen führen und damit noch mehr Jugendliche in der Praktikumschleife ihre Runden drehen. Denn über eines diskutieren wir nicht: Jugendliche mit Lehrabschluss sind voll einsatzbereit und verdienen, voll bezahlt zu werden. Daher gilt: Jobin als kurzfristige Lösung in der Krise: ja. Aber über die Zukunft, liebe SBB, darüber müssen wir noch sprechen.

Jérôme Hayoz

100 Praktikumsstellen. Der Einsatz dauert 6 oder 12 Monate. Der Lohn beträgt monatlich 2750 Franken, hinzu kommt der FVP resp. eine Netzkarte. Der Ferienanspruch beläuft sich auf 5 Wochen pro Jahr. Weiterbildungen und sprachregionale Einsätze sind möglich; es werden bis 2000 Franken an Aus- und Weiterbildung geleistet. Eine Kündigung ist im gegenseitigen Einvernehmen jederzeit möglich. Bewerbungsbemühungen finden ausserhalb der Arbeitszeit statt.

Henriette Schaffter / pan.

Gesamtarbeitsvertragliche Lohnabschlüsse für 2009

# Generelle Lohnerhöhungen im Trend

Die GAV-Löhne steigen 2009 effektiv um 2,6 Prozent. Diese Zahl publizierte das BFS. Es stellt einen klaren Trend weg von individuellen zu generellen Lohnerhöhungen fest.

Nominal sind die Löhne der wichtigsten Gesamtarbeitsverträge auf das Jahr 2009 hin gemäss Bundesamtes für Statistik (BFS) um 2,6 Prozent gestiegen. Das haben die Gewerkschaften in zähen Verhandlungen erreicht. Bezo-

gen auf die Branche Nachrichtenübermittlung betrug diese Erhöhung volle 3,8 Prozent, nur 1,2 Prozent mehr Lohn bekommen die Mitarbeitenden in der Herstellung von Bekleidung.

In genereller Form sind die Löhne um 1,9 Prozent gestiegen. Der Teuerungsausgleich oder eine Reallohnerhöhung sind darunter aufzuführen, sie werden – bis auf ein paar Ausnahmen – allen Mitarbeitenden ausgerichtet.

Erfahrungsanstiege, Leistungshonorierungen, Prämien oder Boni machen

2009 0,7 Prozent der Nominallohnerhöhungen aus. Individuelle Lohnanteile werden völlig unterschiedlich auf das Personal verteilt.

Das BFS stellt fest, dass den generellen Lohnerhöhungen mehr Gewicht zuteil wird, individuelle Lohnanteile demnach abnehmen. So richten das verarbeitende Gewerbe und die Industrie volle 99 Prozent in Form genereller Lohnerhöhungen aus, im Dienstleistungsbereich liegt dieser Anteil bei 62 Prozent.

BFS/Ra

## KOMMENTAR

### Mehr Lohn und weniger «Messerei»

2,6 Prozent ist eine ansprechende Lohnerhöhung. Allein die durchschnittliche Jahresteuierung verschlang davon aber 2,4 Prozent. Die Lohntüten werden damit zwar grösser, kaufen können die Angestellten davon aber nur wenig mehr.

Der Trend zu generellen Lohnerhöhungen nimmt stark zu. Darauf müssen jetzt die

Unternehmungen des öffentlichen Verkehrs schnell reagieren, denn sie verschwenden immer noch viel zu viel Energie für Messkriterien, damit ihr Personal «motiviert» werden kann. Eine Art der Motivation, die (fast) niemand will.

Nick Raduner,  
Gewerkschaftssekretär  
Kompetenzzentrum Lohn

## Anstellungen nach Obligationenrecht bei der SBB

## Die stete Zunahme der OR-Verträge muss gestoppt werden

2006 waren 1,2% des SBB-Personals nach OR statt GAV angestellt, im März 2009 bereits 2,8%. Für den SEV ist diese Entwicklung inakzeptabel, denn der GAV ist und bleibt ein ausgezeichnetes Instrument – auch für Kader.

Die SBB darf bis 2% ihres Personals nach Obligationenrecht (OR) anstellen. Dies steht in der Rahmenverordnung zum Bundespersonalgesetz (BPG). Die SBB hält sich also nicht an die vom Eigner vorgegebene Limite – doch nichts geschieht.

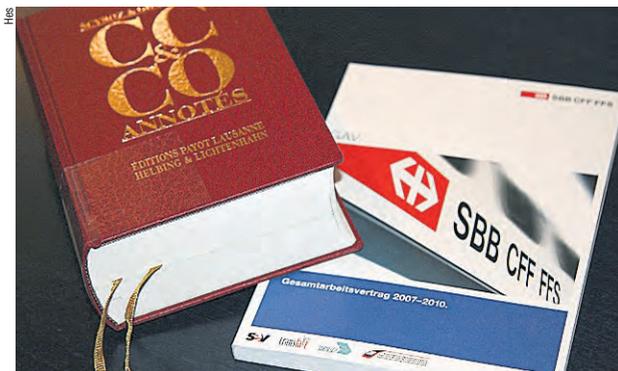
Auch macht die SBB zu den OR-Anstellungen nur lückenhafte Angaben. Der SEV bedauert den Mangel an Transparenz, insbesondere in folgenden Bereichen: Wie viele Personen werden vom GAV zum OR transferiert? Welche Berufe sind betroffen? Die SBB sagt nur, wie viele Personen pro Division betroffen sind.

Es sind höhere Kader, welche die SBB nach OR anstellt. Ihre Anstellungsbedingungen werden in Reglementen festgelegt.

## Änderung in Sicht?

Im vergangenen Sommer meldete die SBB beim SEV den Wunsch an, die Limite für OR-Anstellungen auf 5% anzuheben. Der SEV antwortete schon damals, dass er es ablehnt, GAV- in OR-Arbeitsverträge umzuwandeln. Falls dies aus der Sicht der Eidgenossenschaft unvermeidlich sein sollte, dann könnte der SEV der Umwandlung unter folgenden zwei Bedingungen zustimmen: völlige Transparenz bei diesen Anstellungen und vertragliche Regelung mit dem SEV.

Die SBB richtete danach ihr Gesuch an das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK), und dieses startete dazu vor Kurzem eine Vernehmlassung. Ende Juni hielt der SEV in seiner Antwort fest, dass er sich der Idee der SBB nicht anschliessen kann. «Die SBB haben ein Kader nötig, welches sich mit der Unterneh-



2% OR-Verträge sind genug!

mung identifiziert und für welches nicht das Rennen um Boni der Hauptmotivator sein soll», schrieb der SEV. «Finanzielle Anreize sind kein System, das sich bewährt hat», betont Gewerkschaftssekretär Daniel Trolliet, der beim SEV für die Kaderpolitik zuständig ist.

Der SEV ist der Meinung, dass der GAV den Mitarbeitenden ein ideales soziales Umfeld für gute, konzentrierte Arbeit bietet und ihre Treue gegenüber dem Unternehmen fördert. Er schützt sie vor Entlassung aus wirtschaftlichen Gründen und lässt auch Prämienzahlungen zu. «Wenn Externe nach OR angestellt werden, leidet darunter die interne Kaderförderung», gibt Daniel Trolliet zu bedenken. Aus Sicht des SEV muss jede/r Betroffene selbst zwischen einer Anstellung nach GAV oder OR wählen können, was zurzeit nicht der Fall ist.

## Forderungen des SEV

Sollte das UVEK der Anhebung der Limite auf 5% zustimmen, fordert der SEV,

- dass er aktiv an der Erarbeitung eines Vertrages mitarbeiten kann, welcher die Anstellungs- und Arbeitsbedingungen nach OR für Kader regelt;
- dass der Begriff des «mittleren Kaders», das die SBB nach OR anstellen will, in den Vorschriften zur Anwendung der Rahmenverordnung klar definiert wird;
- dass die Sozialpartner regelmässig Gespräche über diese Fragen führen;
- dass Transparenz herrscht über die Rekrutierung und die Anstellung von Kadern nach OR und die zahlen-

- dass nicht unterschiedliche Regime für gleichartige Funktionen im Unternehmen geschaffen werden.

Der SEV organisiert zahlreiche Kader bei SBB und KTU und hat nicht die Absicht, dem Kaderverband des öffentlichen Verkehrs (KVöV) in diesem Bereich das Monopol zu überlassen. Dies umso mehr, als der KVöV von Beginn weg dafür war, die Zahl der nach OR angestellten Kader zu erhöhen, auch wenn

er inzwischen diese Haltung überdacht hat.

Der SEV ist der Hauptakteur des sozialen Dialogs im öffentlichen Verkehr und bietet auch den Kadern Unterstützung und wertvolle Dienstleistungen an. Der GAV ist und bleibt ein ausgezeichnetes Instrument, das auch auf die Kader bestens zugeschnitten ist. Leider hat das UVEK das SBB-Gesuch anscheinend schon mehr oder weniger gutgeheissen...

Henriette Schaffter/FI

## HINWEIS AN DIE KADER

Daniel Trolliet, der im SEV für die Kaderpolitik zuständig ist, wäre sehr froh, von Ihnen zu erfahren, was Sie von den

OR-Verträgen halten. Sein Mail: daniel.trolliet@sev-online.ch. Im Voraus besten Dank für Ihr Feed-back.

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 marktconforme 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: .....



„Der Verhandlungsprozess war von gegenseitigem Vertrauen und Respekt geprägt.“

Peter Hartmann, SEV-Regionalsekretär für die Ostschweiz

Erster eigenständiger Firmen-Gesamtarbeitsvertrag der Branche Schiff in der Deutschschweiz

# Ein FAV für die URh-Schiffsleute

Der SEV hat mit der Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) einen Firmen-GAV (FAV) abgeschlossen. Auch für die Sanierung der Pensionskasse wurde eine gute Lösung gefunden.



Von links SEV-Präsident Giorgio Tuti, Geschäftsführer Thomas Rist, Direktor Walter Herrmann, VR-Präsident Walter Sommer und SEV-Sekretär Peter Hartmann bei der FAV-Unterzeichnung am 6. Juli auf dem Motorschiff Arenenberg.

Erste FAV-Verhandlungen fanden bereits 2006 und 2007 statt. Unstimmigkeiten beim Personal und personelle Engpässe beim SEV führten zu einem Unterbruch. Ende 2008 beauftragte eine Betriebsversammlung den SEV, die Verhandlungen fortzuführen. Im Zentrum stand dabei der Erhalt des heutigen Niveaus der Anstellungsbedingungen. Das Personal wurde an mehreren Betriebsversammlungen über den Verhandlungsstand informiert und nahm zu Einzelfragen

Stellung. Mitte März 2009 konnten die Verhandlungen abgeschlossen werden. Nachdem Personal und Verwaltungsrat den Vertrag genehmigt hatten, konnte er am 6. Juli unterzeichnet werden.

#### Eckwerte des FAV

Der schuldrechtliche Teil regelt u. a. folgende Punkte:

- **Laufzeit:** drei Jahre ab 1. Juli 2009;
- **Kündigungsfrist:** 6 Monate;
- **Verlängerung:** nach Ablauf der ersten Laufzeit jeweils um ein Jahr;

- **Schiedsgericht** für die Auslegung des FAV und Lohnverhandlungen;
- **absolute Friedenspflicht;**
- **Vollzugskostenbeitrag** für die nicht organisierten Mitarbeitenden.

Normativer Teil und Anhang des Vertrags:

- **Wochenarbeitszeit:** 42 Stunden.
- **Ferien:** bis 20. Altersjahr: 32 Arbeitstage; 21. bis 49. Altersjahr: 22 Tage; 50. bis 59. Altersjahr: 27 Tage; ab 60. Altersjahr: 32 Tage.

## KOMMENTAR

### Flotte Schifffahrt

Auf dem Schiff und bei schönstem Wetter wurde am 6. Juli der FAV für die URh unterschrieben. Er sichert dem Personal die bestehenden guten Anstellungsbedingungen. Die Verhandlungen brachten zudem eine andere, viel wichtigere Erkenntnis: Bei der URh ziehen die Leitung, der Verwaltungsrat und das Personal am gleichen Ende des Strickes und stellen das Wohlergehen der Firma in den Mittelpunkt! Unterstützt wird dies durch die beteiligten Kantone und Gemeinden: Sie haben das touristische Potenzial der Schifffahrt auf Untersee und Rhein anerkannt und tragen die Verantwortung dafür mit. Dies zeigt sich in der Vorgehensweise zur Sanierung der beruflichen Vorsorge des Personals: Die Aktionäre halbieren den Nennwert der Aktien und erhöhen das Aktienkapital, und die Kantone verzichten auf Darlehen. Auch das Personal beteiligt sich an der Sanierung. Der Beitrag ist aber erträglich und sichert so die Rentenleistungen im Alter. Der Verhandlungsprozess war von gegenseitigem Vertrauen und Respekt geprägt. Damit wurde die Grundlage für die weitere Zusammenarbeit der Sozialpartner gelegt. Auch betriebsintern konnte der SEV eine gute Basis für die weitere Vertretung der Interessen des Personals schaffen. Das Ziel ist ein hoher Organisationsgrad!

Peter Hartmann, SEV-Regionalsekretär für die Ostschweiz

PS: Im gleichen Gewässer fährt die Bodenseeschifffahrt, die im Besitz privater Investoren ist. Hier wird zu Lasten des Personals hart saniert, es wird gestritten und in verschiedene Richtungen gezogen, Kantone und Gemeinden foutieren sich um die touristische Bedeutung der Schifffahrt. Warum nur?

- **Funktionen:** Die Tätigkeitsbereiche innerhalb der URh werden in sechs Funktionen dargestellt und jeweils mit einem Lohnband versehen. Die Mitarbeitenden erhalten



Beim Empfang der Passagiere und ihrer Fahrräder hilft in Konstanz auch der Kapitän mit.



Die Brücke beim Ausfluss des Rheins aus dem Bodensee (Kilometer 0) liegt ziemlich tief...

# DOSSIER



Beim Anlegen im Konstanzer Hafen helfen alle drei Besatzungsmitglieder der «Stein am Rhein» mit. Da auf dem Rhein vier Mann vorgeschrieben sind, werden sie in Wangen Verstärkung erhalten.

ten mit zusätzlichen Kompetenzen (z. B. Maschinist mit Prüfung auf zwei Schiffen) mehr Aufstiegsmöglichkeiten.

- **Lohnsystem:** Generelle und individuelle Lohnkomponente. Der individuelle Lohnanstieg basiert auf der Personalbeurteilung. Die Leistungsbeurteilung ist mit einer Matrix mit Punkten verknüpft, die den individuellen Lohnanstieg für die Mitarbeitenden

nachvollziehbar und errenchenbar macht.

- **Mutterschaftsurlaub:** 16 Wochen 100%.
- **Zulagen und Spesen:** Die bisherigen Zulagensätze (insbesondere die pauschale Abgeltung der Sonntagsentsätze) konnten gehalten werden. Die Ferienentschädigung ist neu in den Zulagensätzen enthalten. Auf diese Weise wird dem Orange-Urteil des Bundesgerichts Rechnung getra-

gen. Auf eine Erhöhung der Zulagensätze und die rückwirkende Auszahlung von Ferienzulagen verzichtet das Personal und trägt damit zur Sanierung der Pensionskasse bei.

#### Pensionskassensanierung

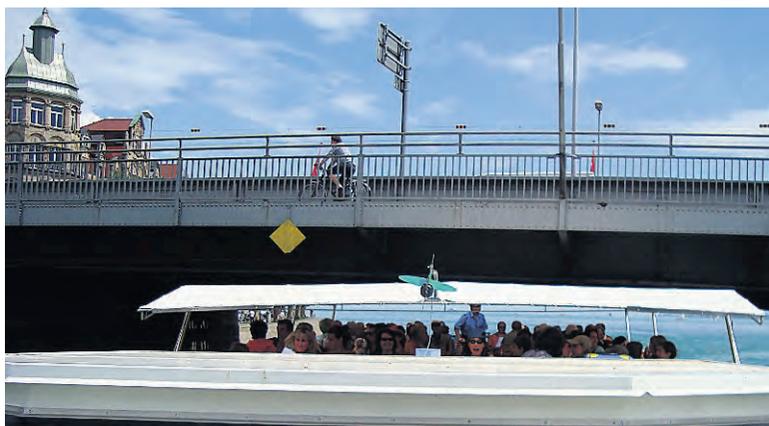
Das Vorsorgewerk der URh, das zur Sammelstiftung der Ascop-Pensionskasse gehört, weist zurzeit eine Deckungslücke von etwa 4 Millionen Franken auf. Die

URh-Aktionäre, die Kantone Schaffhausen und Thurgau und die Arbeitnehmenden haben sich auf folgende Sanierungslösung geeinigt:

- Der Nennwert der Aktien wird reduziert und danach das Aktienkapital um fast 1,2 Mio. Franken erhöht.
- 560 000 Franken an Reserven werden aufgelöst.
- Die Kantone SH und TG verzichten auf die Rückzahlung eines Darlehens von 2,25 Mio. Franken.

- Das Personal verzichtet auf die Umsetzung des Orange-Urteils (siehe oben).

Von den 18 dem FAV unterstellten Mitarbeitenden kamen 17 an die Betriebsversammlung vom 17. März, die über den FAV und den Personalbeitrag zur Pensionskassensanierung zu befinden hatte. Den FAV genehmigte die Versammlung mit 16 Ja und 1 Gegenstimme, die Pensionskassensanierung mit 17 zu 0 Stimmen. *Peter Hartmann/FI*



Nach dem Kopfeinziehen unter der Brücke wird das mobile Sonnendach wieder hochgefahren.



Während die Windschutzscheiben hochgeklappt werden, begrüsst der Kapitän die Fahrgäste.

Unterwegs mit der URh zwischen Kreuzlingen und Schaffhausen

## «Es fordert dich in jeder Hinsicht!»

Die Schweizerische Schiffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) kombiniert Binnensee- und Flussschiffahrt. Entsprechend gross sind die Anforderungen an das Personal.

Bereits beim Besteigen der «Stein am Rhein» im Konstanzener Hafen fällt einem ihre flache Form auf. Warum dies so sein muss, merkt man wenig später unter der Brücke beim Ausfluss des Rheins aus dem Bodensee: Über den Köpfen der Passagiere auf dem Oberdeck bleiben nur wenige Dezimeter frei... Weil der Bodensee nicht reguliert ist, liegt sein Pegel je nach Wasserzufluss anderthalb Meter höher oder tiefer.

Nach der Brücke wird das mobile Sonnendach wieder hochgefahren. Auch die Windschutzscheiben am Steuerhaus werden von zwei Schiffsleuten wieder hochgeklappt, während Kapitän Beat Joss auf Deutsch, Französisch und Englisch alle an Bord willkommen heisst. Er weist auch auf die warme und kalte Schiffsrestauration hin, die auf den sechs URh-Schiffen ein Pächter besorgt.

### Vor dem Fluss kommt der vierte Mann

Die «Stein am Rhein» mit maximal 300 Passagieren wird auf dem See von einer dreiköpfigen Besatzung navigiert. Bei den Landemanövern hat jeder alle Hände voll zu tun mit Steuern, Anbinden, Fahrausweiskontrolle und -verkauf, Verstauen von Fahrrädern, Frequenzerhebung usw. In der Regel hilft

auf dem Steg ein «Anbinder» mit, der von der Gemeinde gestellt wird.

Weil auf dem Rhein vier Besatzungsmitglieder vorgeschrieben sind, steigt in Wangen ein Matrose zu, bevor der Untersee in den Rhein übergeht. Bei Stein am Rhein fliesst das Wasser schon recht schnell. Die Strömungen, die stark schwankenden Pegelstände und die mitunter hohen Wellen auf dem See verlangen den Schiffsführern einiges ab: «Es fordert dich in jeder Hinsicht!», sagt Beat Joss.

### Knappes Personal

Anforderungsreich sind auch die Arbeitszeiten: Beispielsweise nahm die Besatzung die «Stein am Rhein» an jenem Tag ab 7 Uhr in Betrieb, fuhr um 9.10 in Schaffhausen ab, traf um 13.50 in Kreuzlingen ein, fuhr um 14.00 wieder ab und kam um 17.45 wieder in Schaffhausen an. Feierabend war etwa um 18.30. Solche Touren sind der Normalfall. Im Sommer fährt die URh mit 20 Mitarbeitenden zwischen Schaffhausen und Kreuzlingen drei Kurse in jeder Richtung, an Sonn- und Feiertagen noch einen vierten Kurs. Hinzu kommen pro Jahr über 100 Extrafahrten.

«Wir haben einen kleinen Personalkörper und daher stark wechselnde Besatzungen», sagt Beat Joss. Auch der Betriebs- und der Werftchef helfen daher oft auf den Schiffen aus.

### Schmerzvolle Vergangenheit

Seit 2002 besorgen die Verkehrsbetriebe Schaffhausen unter Leitung von Walter

Herrmann die Geschäftsführung für die URh. Zuvor hatte sie einen eigenen Direktor. 1999 musste sie den Betrieb wegen Hochwassers während sechs Wochen einstellen und geriet in finanzielle Schieflage. Sie sparte überall und entliess 2001 gar fünf langjährige Mitarbeitende – mit entsprechendem Know-how-Verlust. «Der Personalkörper wurde zerschlagen!», sagt Beat Joss.

Seit 2002 sei der offizielle Dialog mit dem Personal aber wieder besser geworden. Und von den 20 Mitarbeitenden im Sommer sind heute nur zwei Saisoniers, die übrigen sind fest angestellt. «Man muss schliesslich auch an die Zukunft denken», findet Beat Joss. Will heissen: Es braucht genügend Festangestellte, um den nötigen hohen Ausbildungsstand zu sichern.

Inzwischen ist die URh wieder aus den roten Zahlen herausgekommen – aus eigener Kraft, wie Joss betont: «Wir haben einen Eigenfinanzierungsgrad von 98,5%!» Nur die Pensionskassensanierung war eine Nummer zu gross – «doch diese Probleme wurden von aussen zu uns getragen!»

Die URh beförderte letztes Jahr 424 000 Personen, so viele wie seit 1994 nicht mehr, und erzielte einen Reingewinn von 600 000 Franken. Ihr Fahrplan ist auf den übrigen öV gut abgestimmt. Als Touristenmagnet hat sie für die Region eine grosse wirtschaftliche Bedeutung und geniesst in der Bevölkerung starken Rückhalt.

Text und Fotos: Markus Fischer



Kapitän Beat Joss in Aktion: Beim Landemanöver ist Konzentration gefragt.

BIO

### Kapitän, Marketing- und SEV-Vertrauensmann

Schon bevor Beat Joss (63) vor 43 Jahren bei der URh fest angestellt wurde, half er in den Ferien als Matrose aus. So blieb er nach der Neuenburger Handelsschule bei der URh «hängen», wie er sagt, und stieg zum Schiffsführer auf (1989). Das anforderungsreiche Navigieren auf dem ungezügelten, schnell fließenden Rhein und dem nicht regulierten Boden- und Untersee mit stark schwankenden Pegeln und bis anderthalb Meter hohen Wellen fasziniert ihn bis heute. Daneben arbeitet er von No-

vember bis März in der Malerei der URh-Werft in Langwiesen ZH und ist seit vielen Jahren auch im URh-Marketing tätig: Er geht an Messen und pflegt auch sonst Kontakte zu Reiseveranstaltern und Medien im In- und Ausland. Besonders kümmert er sich um die neuen EU-Länder, denn sie sind ein grosser Zukunftsmarkt. Neben den wichtigsten westeuropäischen Sprachen spricht Beat Joss fließend Polnisch und Russisch. Er ist geschieden und wohnt in Stein am Rhein.

Fi



Gottlieben am Untersee. Die URh fährt durch eine liebevolle, intakte See- und Flusslandschaft.



Bei Stein am Rhein erreicht das Wasser bereits eine beachtliche Fließgeschwindigkeit.

30. Delegiertenversammlung des Verkehrs-Clubs der Schweiz

# öV-Initiative fulminant gestartet

An der Delegiertenversammlung des Verkehrs-Clubs der Schweiz VCS in Thun war der Ausbau der Bahninfrastruktur das Hauptthema. Es wurde bekannt gegeben, dass die öV-Initiative einen Traumstart hingelegt hat.

Drei Monate nach ihrer Lancierung liegen bereits 75 000 Unterschriften vor. Die Initiative für den öffentlichen Verkehr wird auch vom SEV unterstützt und verlangt, dass die Erträge der Mineralölsteuer künftig zur Hälfte für den öV eingesetzt werden, damit die geplanten Ausbauprojekte schneller in Angriff genommen werden können. In der Eröffnungsrede dankte



Anna Barbara Remund, Mitglied der Geschäftsleitung der BLS, sprach über «Die BLS AG im Dienste der Schweizer Bahnlandschaft»



«Wir sind für die totale Mobilität. Im Kopf.» Die Delegierten des VCS tagten in Thun.

VCS-Präsidentin und Nationalrätin Franziska Teuscher den Allianzpartnern für ihre Unterstützung und erwähnte namentlich den SEV. Die neue Bereichsleiterin Verkehrspolitik des VCS, Caroline Beglinger, fand motivierende Worte: «Wir wollen den Vorsprung auf unseren Fahrplan weiter ausbauen, um die öV-Initiative so bald als möglich einreichen zu können.» Als politisches Druckmittel in der laufenden Debatte zur Finanzierung der Bahninfrastrukturen komme die Volksinitiative genau zum richtigen Zeitpunkt.

Als «willkommenen Lösungsansatz» bezeichnete die als Gastreferentin eingela-

ne bernische Verkehrsdirektorin Barbara Egger die Initiative für den öffentlichen Verkehr. Die Regierungsrätin schilderte die bereits unternommenen und die kommenden grossen Anstrengungen des Kantons Bern zur Förderung des öV.

## Der Lötschberg-Baistunnel ist öV-Ausbau für die Zukunft

Tragende Stütze in der öV-Förderung des Kantons Bern ist die BLS, deren Personenverkehrschefin Anna Barbara Remund den Delegierten ihre Unternehmung vorstellte. Der Ausbau des Lötschbergbasistunnels sei für die BLS ein nötiger Schritt in der Zukunft.

## Verdoppelung des öV

Die statutarischen Geschäfte an der 30. VCS-DV waren unumstritten. Im Mehrjahresprogramm 2010–2012 figurieren als neue Arbeitsschwerpunkte die Themen «Freizeitverkehr» und «Raumordnung und Mobilität». In der Abschlussresolution forderten die Delegierten eine aktive Politik von Bund und Kantonen zur Verdoppelung des Marktanteils des öffentlichen Verkehrs von heute 22 Prozent bis im Jahr 2030, was einer jährlichen Zunahme von 1 Prozent entspricht.

Adrian Wüthrich,  
Kordinator Politik und PR SEV

Nicht viel Neues in den RöVE-Verordnungen

# Den Service public stärken statt gefährden

Der Bundesrat hat die Verordnungen zum 1. Gesetzspaket (RöVE) der Bahnreform 2 in die Vernehmlassung gegeben. Der SEV hat sich dazu geäußert und einige kritische Punkte angemerkt.

Nachdem die Gesetze im Rahmen der Revision der Erlasse über den öffentlichen Verkehr (RöVE) vom Parlament im März 2009 angenommen worden waren, präsentierte der Bundesrat in den Verordnungen weitere

Bestimmungen, die das Gesetz präzisieren sollen. Der SEV wurde zur Stellungnahme eingeladen.

## Warnung vor dem Wettbewerb

Der SEV warnte vor zu grossen Erwartungen betreffend Effizienzsteigerungen und vor dem Glauben an mehr Wettbewerb. Weitere Flexibilisierungen zu Lasten der Arbeitsqualität und der Arbeitsbedingungen könnten nicht weiter mitgetragen werden. In einer neuen Verordnung über die sicherheitsrelevanten Tätigkeiten im Eisenbahnbereich (STEBV) werden klare Bestimmungen über die

Dienstunfähigkeit infolge Alkohol- und Drogenkonsums vorgeschlagen. Der SEV kritisierte, dass besser geregelt werden sollte, wer die Kontrolle der Fähigkeit zur Ausübung einer sicherheitsrelevanten Tätigkeit anordnen darf.

## Personal vor Bespitzelung schützen

Ebenfalls neu wird die Videoüberwachung im öV in einer neuen Verordnung geregelt. Für den SEV fehlt ein Verbot zur Überwachung des Personals. Leider wird in der Verordnung über die Personalförderung nicht definiert,

nach welchen Massstäben die arbeitsrechtlichen Vorschriften und branchenüblichen Arbeitsbedingungen kontrolliert werden.

## Existenzielle Gefahr für «Nebenaus-Linien»

In der Abgeltungsverordnung will das BAV die minimale Wirtschaftlichkeit vorschreiben, ab welcher eine öV-Linie finanziert werden kann. Diese Schranke wird für viele Linien in ländlichen Gebieten zur existenziellen Gefahr. Der Service public wird eingeschränkt. Der SEV warnt vor einem grossen Abbau in der Fläche und schlägt

vor, die heutige Regelung zu belassen. Gewinne von öV-Unternehmen sollen nicht an Aktionäre ausgeschüttet werden, sondern grundsätzlich wieder investiert werden.

Der Vollzug der neu eingeführten Jahresarbeitszeit soll in der Arbeitszeitgesetzverordnung konkretisiert werden, dafür müssen in der AZG-Kommission noch Vorschläge erarbeitet werden. Obwohl nur wenige Jugendliche betroffen sind, wehrt sich der SEV gegen die Aufhebung des Nachtarbeitsverbots für Jugendliche unter 18 Jahren.

Adrian Wüthrich,  
Kordinator Politik und PR SEV

Eine verbesserte Mitwirkung in den Betrieben bringt allen etwas

## Mitsprache = Leistung

Das aktuelle Mitwirkungsgesetz kommt in die Jahre. Eine Verbesserung könnte die viel beschworene win-win-Situation bringen.

Im Frühjahr trafen sich in Luzern gegen 70 Vertreterinnen und Vertreter von Unternehmensleitungen, HR-Abteilungen, Personalkommissionen und juristische Fachleuten zu einer Tagung über die Mitwirkung in den Betrieben. Organisiert wurde der Anlass vom Institut für Rechtswissenschaft der Universität St. Gallen in Zusammenarbeit mit dem Forschungsinstitut für Arbeit und Arbeitsrecht (FAA-HSG).

### Unterschiedliche Standpunkte

Zur Diskussion stand, ob das aktuelle Mitwirkungsgesetz

aus dem Jahr 1994 Änderungsbedarf aufweist. In seinem Einführungsreferat erläuterte Thomas Geiser die Entstehung und den Inhalt des Gesetzes. Geregelt sind der Geltungsbereich, das Wahlverfahren, die Mitwirkungsrechte und der Schutz der Arbeitnehmervertretungen.

### Änderungen unnötig?

Aus Sicht des Arbeitgeberverbandes kommentierte Ruth Derrer die Erfahrungen mit der Mitwirkung und stellte fest, dass sich aus ihrer Sicht eine Gesetzesrevision erübrige. Die Position der Gewerkschaften vertrat Doris Bianchi vom Schweizerischen Gewerkschaftsbund. Sie hielt nicht mit Kritik zurück und ihr Fazit lautete, dass die betriebliche Mitwirkung auf einem «zahnlosen Gesetz» basiere. Verschiedene Referentinnen und Referenten zeigten anhand von Beispielen, dass die Umsetzung der Mitwirkung in den Betrieben oft weit über das gesetzliche Minimum hinausgeht. In der Regel werden diese Modelle auf der Grundlage eines GAV umgesetzt.

### Positive Erfahrungen

Sowohl die Arbeitgeber wie auch die Arbeitnehmerseite berichteten von durchwegs positiven Erfahrungen mit der Mitwirkung. Besonders überzeugte das Mitwirkungsmodell der Bürstenfabrik Trisa, vorgestellt von Roland Müller. Das Modell basiert auf der Mitwirkung auf allen Ebenen des Unternehmens. Die Arbeitnehmenden halten einen Aktienanteil von 30%, stellen die Hälfte der Verwaltungsratsmitglieder, pflegen die Mitwirkung auf Stufe Geschäftsleitung und in den operativen Unternehmensbereichen. Als Mit-eigner des Unternehmens beeinflussen sie auch die Eigenstrategie, und dies mit hervorragendem Erfolg. Mit diesem Mitwirkungsmodell, einer eigentlichen Mitbestimmung, konnte sich die Bürstenfabrik Trisa in dieser Branche von der Nummer 17 auf den 1. Platz in Europa vorarbeiten. Weitere Unternehmungen, die Roland

Müller beraten hat, praktizieren dasselbe Modell heute ebenfalls erfolgreich.

### Von Information bis Selbstverwaltung

Hans Furrer, ehemals politischer Sekretär der Angestellten Schweiz, stellte einen Entwurf zur Überarbeitung des Mitwirkungsgesetzes vor. In drei Workshops wurden von den Tagungsteilnehmenden die Vorschläge für ein neues Mitwirkungsgesetz eingehend diskutiert. Ein zentrales Anliegen des Entwurfs sind der Anwendungsbereich und der Ausbau der Mitwirkungsrechte. Ist im gegenwärtigen Gesetz nur ein Informationsrecht der Arbeitnehmenden vorgesehen, umfasst der neue Vorschlag ein mehrstufiges Modell. Vorgesehen sind Information, Mitsprache, Mitentscheidung und Selbstverwaltung. Der Gesetzesvorschlag ermöglicht eine Arbeitnehmervertretung in Verwaltungsräten von Aktiengesellschaften.

Ein weiteres zentrales Anliegen ist der verbesserte Schutz der Arbeitnehmervertretung. Kündigungen während einer Sperrfrist wären nichtig. Der heutige mangelhafte Kündigungsschutz ist bereits durch eine Klage der Gewerkschaften durch das Bureau International du Travail bestätigt worden (vgl. kontakt.sev Nr. 12). Die Kollektivrechte der Arbeitnehmenden zum Schutz von Gewerkschaftsaktivistinnen und -aktivisten und Mitgliedern von Personalkommissionen wurden im ILO-Übereinkommen von der Schweiz ratifiziert, jedoch nie umgesetzt.

### Zufrieden dank Mitwirkung

Schlussfolgerung der Tagung ist, dass ein griffiges Mitwirkungsgesetz mit der Stärkung der Mitwirkungsrechte zur Verbesserung der Arbeitssituation und zur Zufriedenheit der Mitarbeitenden beitragen könnte. Davon profitierten nicht zuletzt auch die Unternehmungen in einem heute rauerem wirtschaftlichen Umfeld.

Walter Buchmann,  
Sekretär Peko Konzern SBB

Regina Ronca geht in Pension

## Stille Schafferin

In diesem Jahr stehen im Zentralsekretariat des SEV mehrere Pensionierungen von langjährigen Mitarbeitern und Mitarbeiterinnen an. Im Juni hatte Regina Ronca ihren «Letzten».

Regina Roncas arbeitete im «Fachbereich Mitgliederdienste/Dienstleistungen», wo sie – mit andern zusammen – für die Zeitungsadministration, die Adressänderungen und das Mahnwesen zuständig war. Angefangen hat sie vor 40 Jahren als «Bü-

roangestellte»; sie sei abends um 18.30 Uhr im Minijupe zum Vorstellungsgespräch erschienen, verriet die Personalverantwortliche Ursula Lüthi. In den vier SEV-Jahrzehnten hat Regina Ronca als stille Schafferin manchen Wechsel erlebt, sie ist geblieben und hat ihre Arbeit, die man meist erst wahrnimmt, wenn sie nicht mit der nötigen Sorgfalt erbracht wird, zuverlässig erledigt.

Im verdienten Ruhestand wird Regina nun mit ihrem Mann zusammen mehr Zeit für das Haus, die Küche und ihren Hund haben. pan.

## WAHLEN PEKO

Folgende Kolleg/innen sind per 1. Juli in die entsprechenden Personalkommissionen gewählt worden. Der SEV gratuliert und hofft auf eine gute Zusammenarbeit!

### Personenverkehr

**P-VS Mittelland:** Jakob Eva, Wegmüller Alfred

**P-VS Zürich / Nord-Ost-CH:** Dürig René

**P-OP IW Yverdon:** Martin André

**P-OP Zugvorbereitung:** De Biasi Juri

### Infrastruktur

**Division (Wahlkreis I-FW-UB):** Jenni Claude-Alain

**I-BF-Chiasso Sm:** Gianinazzi Alessandro

**I-BF-BFR Mitte:**

Schweingruber Michael

**I-BF-RB Buchs:** Faustin Ralf

**I-BF-RB Basel:** Walker Armin

**I-FW-UB Luzern:** Christen Urs

**I-FW-UB Bellinzona:**

Alder Peter

**Cargo, Zentralbereiche und**

**Zentralbereiche der**

**Geschäftsbereiche**

**G-IN-OP-CLZ Basel:**

Rüeggsegger Markus

**G-CH:** Spörri Peter

**G-CH:** Zeder Urs

**Asset Management**

**G-AM-ICH Ticino:**

Giumelli Luciano



Regina Ronca gehört nicht zu den Leuten, die gern mit dem Glas in der Hand herum stehen und smalltalken – an einem Apéro, den sie den Kollegen und Kolleginnen nach ihrem letzten Arbeitstag kredenzte, sah man sie dann trotzdem einmal in dieser ungewohnten Haltung.

Generalversammlung der Sektion VPT Bahndienstleistungen

## Kleine Sektion, ganz gross im Kommen

Obschon das Potenzial gross ist, laufen auch der Sektion VPT Bahndienstleistungen die Mitglieder nicht von selber zu. Die Sektionsverantwortlichen machen aber grosse Werbeanstrengungen und können auch Erfolge vorweisen.

Sektionspräsident Calogero Ferruccio Noto eröffnete die Generalversammlung mit der Feststellung, die Sektion sei an einem Wendepunkt angelangt. Der Vorstand hat in den letzten Jahren viel Arbeit geleistet. Von gut hundert Mitgliedern im Jahr 2006 ist sie in der Zwischenzeit auf rund 250 gewachsen. Doch auch mit dieser Zahl



Der Vorstand der VPT Sektion Bahndienstleistungen (v. l. n. r.): Der abtretende Kassier Klaus Gasser, Tagespräsident Dani Schaltegger und Sektionspräsident Calogero Ferruccio Noto.

sind die Sektionsfinanzen nicht im Gleichgewicht zu halten, deshalb wurde eine Lösung gesucht, die gegenwärtig kurz vor der definitiven Verabschiedung steht. Die anwesende Vizepräsidentin Barbara Spalinger anerkannte die geleistete Arbeit und versicherte: «Der SEV wird die Sektion nicht verlustulassen!»

**Mehr Beschäftigte organisieren**  
Ein Teil der Lösung besteht darin, mehr Mitglieder zu werben. Die meisten organisierten Kollegen und Kolleginnen arbeiten bei der elvetino AG. Die Unternehmen RailGourmino swissAlps und CityNightLine haben weniger Angestellte und deswegen auch weniger Organisierte. Ein Potenzial bestände

noch bei der DB Reise&Touristik und bei Cisalpino. Die Sektion unternimmt grosse Werbeanstrengungen, doch trifft sie dabei auf mehrere Schwierigkeiten: Die Beschäftigten arbeiten verstreut in der ganzen Schweiz und im benachbarten Ausland, viele üben wenig qualifizierte Berufe mit entsprechenden Arbeits- und Vertragsbedingungen aus, dem entspricht der hohe Anteil von Migranten und Grenzgängern. Die hohe Fluktuationsrate von über 30% – mehr als die Hälfte der Neuestellten verlässt elvetino im ersten halben Jahr – führt zu überdurchschnittlich vielen Austritten. Trotzdem soll bis Ende 2010 die Zahl von 350 Mitgliedern erreicht werden – die Sektion ist gegenwärtig auf gutem Weg zu diesem Ziel!

**Gewerkschaftliche Ziele**  
Jede Werbung ist aber längerfristig nur erfolgreich, wenn die Kolleg/innen auch merken, dass die Gewerkschaft ihre Arbeitsbedingungen nachhaltig verbessert. Deshalb haben sich die Sektionsverantwortlichen die Verbesserung der GAV elvetino und RailGourmino swissAlps ebenso zum Ziel gesetzt wie die Ausarbeitung eines GAV CityNightLine. Auch bei den andern Unternehmen sollen die Voraussetzungen zum Beginn von GAV-Verhandlungen erreicht werden. Die Personalmitwirkung muss dringend verbessert werden. Gefordert werden auch Mindestlöhne und Reallohnerhöhungen sowie bessere Rahmenbedingungen für den gesamten Dienstleistungsbereich. *pan.*

Begegnung mit Abdoul Baldé aus Guinea, Mitglied der Sektion VPT Bahndienstleistungen

## Ein aufmerksamer, engagierter Kämpfer

Früher hat Abdoul Baldé als Minibar-Stewart bei Elvetino gearbeitet. Jetzt bedient er einen der fahrbaren Kioske in den Bahnhöfen.

Warum der Wechsel? «Ich habe immer den Kontakt mit den Leuten gesucht, aber die Minibar-Wagen sind schwer, diese Arbeit ist sehr mühsam.» Mühsam ist auch sein aktueller Arbeitsplan: vom Nachmittag bis nachts um halb zwölf mit dreissig Minuten Pause, im Bahnhof Zürich-Hardbrücke. Fünf Tage und 45 Stunden pro Woche. Die Abende mit seiner jungen Frau, einer gebürtigen Deutschschweizerin, sind kurz. Sie arbeitet am Morgen, wenn Abdoul auftankt. Als er 2001 in der Schweiz ankommt, kann er etwas Französisch, das er in der Elfenbeinküste gelernt hat, wo er aufgewachsen ist. Unser Kollege entstammt einer Ethnie, die Fulla spricht, den weitestverbreiteten Dialekt in Guinea, der von etwa 30 Prozent

der Bevölkerung gesprochen wird. Welcher Fortschritt, dass er heute Französisch, Schweizerdeutsch, Deutsch und etwas Englisch versteht – sein Arbeitgeber hatte ihn eingestellt, ein Wägelchen zu schieben, ohne sprachliche Anforderungen!

### Mit dem SEV lernt man helfen

Beeindruckt vom Bild der industrialisierten Länder, wie es in Afrika verbreitet wird, unternimmt der 1981 geborene Abdoul alles, um schauen zu kommen, «wie die Leute in Europa leben», und dies ginge dank einer Arbeit ganz einfach, denkt er sich. Hier ist indessen nichts einfach, das idyllische Bild hat einen Sprung bekommen. Ein Kollege erzählt ihm von Elvetino, ein anderer nimmt ihn dann in den SEV mit. Abdoul meint: «Dank dem SEV habe ich gemerkt, dass man vieles verbessern könnte, seine Rechte kennen, die Arbeitsbedingungen verbessern. Auch andern zu helfen, mit dem SEV lernt man helfen.» Den andern helfen, im Zeitalter des Individualis-

mus? Funktionieren in diesem derart multikulturellen Arbeitsumfeld die Beziehungen zwischen den Kollegen, und wie steht es mit der Öffentlichkeit, den Kunden jeden Tag, im Hinblick auf den Rassismus? Sich zusammenschliessen ist eine Chance, aber seine Kollegen sind verstreut zwischen Genf, Lausanne, Basel, Zürich und St. Gallen, es ist ein dauerndes Kommen und Gehen. Die mobile Verpflegung ist eine günstige Gelegenheit, die Schweiz und die Schweizer kennenzulernen, die hiesige Kultur, die Probleme und die Art zu leben. «Ich liebe die direkte Art, gehe auf die Leute zu, denn auch die Schwierigkeiten sind Erfahrungen. Gewisse Kunden sprechen manchmal mit uns oder stellen Fragen. Trinkgelder werden selten, sind aber angenehme kleine Gesten. Das sagt einem vieles. Der Rassismus? Ich zeige lieber mein ehrliches Gesicht, so wie ich bin, ich handle, um einen Meinungsumschwung herbeizuführen», versichert Abdoul noch, der nicht bedau-

ert, in den Sektionsvorstand eingetreten zu sein. Letztes Jahr am 4. Oktober haben in Zürich fast 70 Mitglieder der afrikanischen Gemeinschaft der Immigranten aus Guinea den 50. Jahrestag der Unabhängigkeit des Landes gefeiert, dessen Befreier der Gewerkschafter Sékou Touré war. Bei dieser Gelegenheit wurde der schweizerischen Gewerkschaftsbewegung für

ihren materiellen wie ideellen Einsatz für die Gewerkschaften in Guinea gedankt und für die Rolle, die sie gegenüber den Behörden in Guinea spielen, einem Land mit sozialen Konflikten, mit tödlicher Gewalt und einer sehr autoritären Demokratie. «Die Gewerkschaften helfen bei uns, wir müssen den Gewerkschaften hier helfen.»

*Jean-François Milani / pan.*



Abdoul Baldé am Rande der GV der Sektion VPT Bahndienstleistungen.

## ■ LPV Nordostschweiz

**Leistungsaustausch zwischen Zürich und Winterthur**

**Korrektur:** In *kontakt.sev* Nummer 12, Seite 16, hat sich ein Fehler eingeschlichen: Statt LPV Nordostschweiz stand LPV Nordwestschweiz. Wir bitten um Entschuldigung.

**Verschiedenes:** Ein brisantes Thema ist die Vorgehensweise des Einteilungsbüros, das Dienständerungen in bestehende Touren einbaut und somit die Arbeitszeiten des Lokpersonals manipuliert. Mehrere Male haben die APK-Vertreter interveniert. Das Einteilungsbüro wurde darauf hingewiesen, seine Vorgehensweise diesbezüglich einzuhalten, was aber nur kurze Zeit anhielt. Wir werden somit gezwungen, wichtige Termine auch während der Arbeitszeit abzumachen, da die Dienstzeiten nicht mehr als verbindlich angesehen werden können. Auch gibt es Leistungsverchiebungen zwischen Zürich und Winterthur. Winterthur gibt Fernverkehr nach Zürich ab und erhält dafür Rangierleistungen in Zürich. Arbeitszufriedenheit lässt grüssen!

Ins gleiche Kapitel passen zwei Zettel, die gleichzeitig an der Anschlagwand aufgehängt wurden. Auf dem ersten werden die Lokomotivführer gebeten, in der Wendezeit, sofern möglich, Arbeiten von RailClean zu übernehmen. Auf dem zweiten Zettel wurden die Depots genannt, welche für ihre Kenntnisse zum Befahren einer ausländischen Bahnunternehmung mit einer zusätzlichen Lohnstufe entschädigt werden. Das Depot Schaffhausen sowie Teile von Winterthur befahren das DB-Netz und kommen einmal mehr nicht in den Genuss dieser Entschädigung. Es geht nicht um das zusätzliche Geld, das jetzt nicht in der Lohntüte steckt, sondern um den Arbeitgeberbeitrag in der Pensionskasse, der in einer höheren Lohnstufe entrichtet wird. Bei kleineren Rentenerwartungen ist ein versicherter Lohn in einer höheren Lohnklasse eben keine Kleinigkeit. Das haben vor dem Primatwechsel auch schon andere gemerkt!

Jürg Meyer, *Aktuar*

## ■ VPT BLS, Pensionierte Emmental

**Vom Unterland ins «Eigerdorf»**

Zu unserem Jahresausflug nach Grindelwald trafen sich die meisten der 65 Kolleginnen und Kollegen aus verschiedenen Richtungen im Bahnhof Bern. Obwohl eine Reservation im ICE nach Interlaken Ost nicht möglich war, fanden alle einen Sitzplatz. Auf der Fahrt dem Thunersee entlang drangen die ersten Sonnenstrahlen durch die Nebeldecke.

In einer guten halben Stunde brachten uns die BOB von Interlaken, die Höhendifferenz mit zwei Zahnstangenstrecken überwindend, auf 1034 Meter ins Eigerdorf. Die schneebedeckte Eigernordwand zeigte sich in gleissendem Sonnenlicht. Die Besichtigung des Alpenpanoramas musste bis nach dem Mittagessen im Hotel Derby warten. Unsere knur-

renden Mägen wurden durch einen raschen Service mit einem ausgezeichneten und reichhaltigen Essen mit Dessert befriedigt. Der Kaffee wurde von der BLS spendiert, was mit einem kräftigen Applaus verdankt wurde. Nach dem üppigen Mahl war man froh, sich die Beine zu vertreten. Leider versteckten sich die Sonne und die Berggipfel bis zur Zugsabfahrt hinter Quellwolken, somit kam die grandiose Bergkulisse nicht zur Geltung. In zügiger Fahrt ging's via Interlaken nach Bern zurück, wo sich die Wege trennten.

Alle freuten sich über die gelungene Reise und den gemeinsam verbrachten Tag. Vielen Dank an das OK.

Heinz Baumgartner

## ■ Zentrallausschuss RPV

**Leitfaden regelt Zusammenarbeit zwischen SBB und SEV**

An der Zentrallausschuss-Sitzung vom 29. Juni in Buchs wurden die folgende Themen besprochen: Am 19. September findet in Bern die Grosskundgebung «Stopp dem Pensionskassen-Bschiss» statt. Der RPV unterstützt diesen Anlass und ruft zur Solidarität auf.

Bei der Schliessung des Rangierbahnhofs Rotkreuz sind einmal mehr die Rangierer die Leidtragenden. Nach Olten und Biel ist dies bereits der dritte Rangierbahnhof, der innert kürzester Zeit geschlossen wird. Am 4. Juli sind RPV und SEV in Rotkreuz, um Fragen zu beantworten.

SEV und SBB haben einen «Leitfaden» erstellt, der die Zusammenarbeit in Zukunft

regelt. So verpflichtet sich die SBB, den SEV im Voraus über Reorganisationen zu informieren. Bei der Umnutzung Rotkreuz wurde dieser Leitfaden erstmals angewandt. Es zeigte sich jedoch, dass noch einmal mit der SBB gesprochen werden muss.

Neuer Leiter Produktionsbereich Limmattal bei SBB Cargo wird A. Hufschmid. B. Hager wechselt auf 1. September zu Login.

Tauchen Unklarheiten beim «KleSy» (Kleiderbestellsystem per Internet) auf, meldet euch per Telefon an 051 223 24 25.

Der Zentrallausschuss wünscht eine unfallfreie Zeit und schöne Sommerferien.

Danilo Tonina

## ■ VPT RhB, Pensionierte

**Wanderung ins Domleschg**

Pünktlich trafen sich am 28. Mai 22 Personen in Thusis zum Ausflug ins Domleschg. Die Fahrt ging mit dem Postauto nach Scharans, wo uns Felix herzlich begrüßte. Nach der Besichtigung des Hauses Bardill wanderten wir gemächlich nach Almens, wo die alten Häuser und die schöne Gegend bewundert wurden. Im Gasthaus Landhus war für das leibliche Wohl gesorgt und in lustiger Runde wurde über Alltägliches und Erlebtes berichtet.

Anschließend wanderten wir am Canovasee vorbei nach Paspels, wo wir den Postbus nach Thusis bestiegen. Alle hatten Freude an diesem Ausflug, der Abwechslung in den Alltag brachte.

Max Schmitz

## ■ SVSE Badminton

**Die Altmeister sind zurück**

Die 9. SVSE Badminton-Schweizer-Meisterschaft, organisiert durch die Sportgruppe Zugpersonal Luzern, fand am 13. Juni in Luzern statt.

In den Kategorien Damen und Herren wurde um den Schweizer-Meister-Titel gespielt.

In einem spannenden Spiel standen sich Stefan Götschmann (SGZP Luzern) und Martin Balz (RhB/EBC Winterthur) gegenüber. Mit 21:10/21:9 siegte Stefan Götschmann und holte den 5. Schweizer-Meister-Titel verdient. So viel sei gesagt:



Martin Balz, Stefan Götschmann (Schweizer-Meister), Thomas Rüttimann.

entspricht! Bei den Damen setzte sich Andrea Stirmimann

Stefan Messerli. Patrick Binder ging als Sieger bei den U16 hervor.

Ein schönes Turnier gehört der Vergangenheit an und den Organisatoren gebührt ein grosses Merci.

*Auszug aus den Ranglisten:* Herren: 1. Stefan Götschmann, 2. Martin Balz, 3. Thomas Rüttimann (SVSE Simplon). Damen: 1. Andrea Stirmimann, 2. Caroline Frydig-Sommer (ESK Biel), 3. Susanne Binder (EBC Winterthur). Senioren: 1. Stefan Messerli, 2. Markus Schwendener, 3. Herbert Voney. U16: 1. Patrick Binder, 2. Michael Binder, 3. Marco Baumann.

Alberto Petrillo, *Leiter TK*



Caroline Frydig, Andrea Stirmimann (Schweizermeisterin), Susanne Binder

Der Shuttle wurde in zirka 80 Ballwechsellern über 550-Mal geschlagen, was einem Durchschnitt von sieben Mal

mann (SVSE Simplon) durch und gewann den 4. Schweizer-Meister-Titel. In der Kategorie «Senioren 36+» gewann

■ PV Thurgau

## Sektionsausflug nach Gersau

Wolkenverhangen und grau präsentierte sich das Wetter, als wir am Morgen in Romanshorn unsere Reise starteten. Die Stimmung bei den Teilnehmenden war trotzdem sehr gut.

Mit dem IC ging's über Frauenfeld, wo weitere Reiseleidende zustiegen, nach Luzern. Bereits konnten wir die ersten Anzeichen von schönem Wetter entdecken. In Luzern wechselte die gutgelaunte Gesellschaft, 55 Frauen und Männer, auf das Schiff «Europa», das uns nach Gersau brachte, wo wir zum Mittagessen im Hotel Schwert erwartet wurden. Zwischen dem Essen und dem Dessert gab uns Hans Häseler einige Angaben

über den wunderschönen Ort. Er bedankte sich für die gute Organisation, die noch die Handschrift des verstorbenen Vincenz Helg trug, bei Marlis Helg.

Nach dem Dessert fuhren wir mit dem Dampfschiff «Gallia» über den Urnersee nach Flüelen und bestaunten die wunderbare Bergwelt. Nach dem Verlassen des Schiffs durften wir den vorbereiteten Imbiss für die Weiterreise entgegennehmen. Mit dem Zug fuhren wir via Arth-Goldau nach Romanshorn zurück.

Ein wunderschöner Ausflug ging zu Ende. Wir freuen uns bereits jetzt auf den nächsten Sektionsausflug.

*Toni Arnold*

■ PV Luzern

## Mit dem Car unterwegs in der Ostschweiz

Vor 44 Jahren wurde letztmals der Jahresausflug mit dem Car eines privaten Unternehmens durchgeführt. So steht es jedenfalls in der Vereinschronik. Dieses Jahr hatte sich der Vorstand für das gleiche Transportmittel entschieden.

Am Morgen bestiegen die Reisefreudigen den doppelstöckigen Bus in Luzern. Zügig verlief die Fahrt via Sihlbrugg, Hirzel nach Schmerikon. Nach einer Kaffeepause führte die Reise weiter über den Ricken ins Toggenburg. Die von Ferne gesichteten Wolkenschleier hatten sich völlig aufgelöst. Schmucke Dörfer säumten die Strasse zwischen den Massiven von Churfürsten und Säntis. Im Talboden plätscherte das

Wasser der noch jungen Thur. Das Landschaftsbild wurde lediglich gestört durch einige etwas lieblos in die Natur gebaute Sprungschanzen. Vermutlich ist das der Preis dafür, dass sich das Toggenburg als Herkunftsort weltbekannter Skispringer rühmen darf.

Mittagsrast war im Hotel Sonne in Wildhaus angesagt, wo flinke Hände eine feine Mahlzeit servierten. Zur Verdauung rafften sich einige Kolleginnen und Kollegen zu einem Spaziergang auf, andere genossen das Panorama sitzend bei gemütlichem Geläuter.

Sogar die Fans des Rennsports kamen auf ihre Rechnung, als die Mannschaft der Tour de Suisse

durch das Dorf strampelte. Nur allzu früh hiess es Abschied nehmen. Behände steuerte der Chauffeur den Car durch die vielen Kurven über Gams in das St. Galler Rheintal. Weder Stau noch Panne behinderten die Heimreise entlang des Walensees und über Sattel nach Goldau.

Die bekannten Konturen von Rigi und Pilatus kündigten das nahende Ende des Ausflugs an. Mit bleibenden Eindrücken erreichten wir Luzern.

Herzlichen Dank an Präsident Peter Grütter für die Organisation und Betreuung während der Fahrt.

*Otto Fuchs*

■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte

## Zu Besuch im «Matterhorndorf»

Der Jahresausflug führte fünfzig Reiselustige, teils in Begleitung des Lebenspartners oder der Lebenspartnerin, nach Zermatt. Noch immer staunten einige, wie schnell wir «Üsserschwizer» nun – Lötschberg-Basistunnel sei Dank – bei unseren Walliser Nachbarn sind. Nach einem kurzen Dorfrundgang im autofreien «Matterhorndorf» begab sich die gut gelaunte Reiseschar ins Hotel Walliserhof, wo ein ausgezeichnetes Mittagessen serviert wurde.

Gruppenpräsident Walter Holderegger hiess die ehema-

ligen BLSler herzlich willkommen. Er überbrachte Grüsse der BLS AG, welche in verdankenswerter Weise den Kaffee spendete. Nach dem Essen blieb genügend Zeit, um alte Erinnerungen auszutauschen, neue Kolleg/innen kennen zu lernen oder Zermatt mit seinen typischen Walliserhäusern näher zu erkunden. Die Zeit verging wie im Flug und schon hiess es den Zug nach Visp zu besteigen. Mit dem schönen Wetter hat auch Petrus zum guten Gelingen des Ausflugs beigetragen.

*Hans Kopp*

■ PV Aargau

## Was ist das Emmental ohne «Meringue mit Nidle»?

Das OK organisierte für einmal eine Fahrt mit dem Car ins Emmental. Die Reisenden wurden in Aarau oder Brugg abgeholt. Die Fahrt ging über Nebenstrassen an bekannten Ortschaften wie Pfaffnau, Melchnau und Oeschbach vorbei. Im Restaurant Bären in Sumiswald wurde Kaffee und Zopf serviert. Präsident Willi Fischer hiess alle herzlich willkommen. In seiner kurzen Rede erwähnte er das immer noch ungelöste Problem der Pensionskasse SBB

und wies auf die Grossdemo vom 19. September in Bern hin.

Anschliessend ging die Fahrt weiter auf die Moosegg. Bei schönem Wetter und herrlichem Ausblick reichte die Zeit vor dem Essen für einen kleinen Spaziergang.

Im Gasthof Waldhäusern wurde anschliessend ein gutes und reichhaltiges Essen serviert. Zum Dessert durfte natürlich die Meringue mit viel «Nidle» nicht fehlen. Die Rückfahrt ging via Eggwil,

Schangnau, Escholzmatt und durch das Entlebuch über Wolhusen, Sursee, Schöftland zurück nach Aarau und Brugg. Eine interessante und unterhaltsame Reise ohne Pannen fand den Abschluss.

Wieder einmal ist es dem Vorstand gelungen, die Reise in ein für viele von uns unbekanntes, landschaftlich schönes Gebiet zu organisieren. Wir freuen uns bereits auf die nächste Reise.

*Karl Schiltler*

### TOTENTAFEL

**Aebi Simone**, Witwe des Fridolin, La Neuveville; gestorben am 22. Juni im 87. Altersjahr. Mitglied PV Biel/Bienne.

**Beusch Rosa**, Witwe des Adam, Konradhof; gestorben am 18. Juni im 95. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

**Brügger Josef**, pensionierter Spezialhandwerker, Lostorf; gestorben am 13. Juni im 88. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

**Bürgi Anna**, Witwe des Josef, Kestenholz; gestorben am 12. Juni im 77. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

**Di Pasquale Tonino**, pens. Funzionario d'esercizio, Steffisburg; gest. am 5. Juni im 76. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

**Eyer Ignaz**, pensionierter Rangiermeister; gestorben am 20. Juni im 76. Altersjahr. Mitglied PV Valais.

**Farrer Paul**, pensionierter Depotaufseher, Wiesendangen; gestorben am 20. Juni im 86. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

**Feusi Johann**, pensionierter Gruppenchef, Pfäffikon SZ; gestorben am 20. Juni im 93. Altersjahr. Mitglied PV Glarus-Rapperswil.

**Flückiger Eric**, pens. Fachbeamter, Grand-Lancy; gestorben am 12. Juni im 89. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

**Hädleri Willy**, pens. Spezialhandwerker, Zürich; gestorben am 16. Juni im 85. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

**Huser Josef**, pens. Bahnhofsvorstand, Uster; gestorben am 18. Juni im 89. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

**Hügi Moritz**, pensionierter Verwaltungsbeamter, Rorschacherberg; gestorben am 16. Juni im 81. Altersjahr. Mitglied PV St.Gallen.

**Lerch Alice**, Witwe des Ernst, Basel; gestorben am 17. Juni im 92. Altersjahr. Mitglied PV Basel

**Lerch Alice**, Witwe des Max, Oberwil BL; gestorben am 20. Juni im 83. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

**Leuenberger Ernst**, alt Verbandspräsident, Solothurn; gestorben am 30. Juni im 65. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

**Locher-Gisler Hanspeter**, pensionierter Lokomotivführer, Erstfeld; gestorben am 24. Juni im 85. Altersjahr. Mitglied PV Uri.

**Meier Hans**, pens. Spezialmonteur, Glattbrugg; gestorben am 11. Juni im 86. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

**Minder Walter**, pens. Dienstchef; Zürich; gestorben am 15. Juni im 87. Altersjahr. Mitglied VPT Sihlital.

**Ris Hansrudolf**, pens. Lokomotivführer, Bern; gestorben am 16. Juni im 84. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

**Salzmann Fritz**, pensionierter Lokomotivführer, Solothurn; gestorben am 15. Juni im 79. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

**Schenk Max**, pensionierter Zugführer, Greifensee; gestorben am 16. Juni im 84. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

**Schneider Ernst**, pens. Rangiermeister, Suhr; gestorben am 21. Juni im 86. Altersjahr. Mitglied PV Aargau.

**Schorer Werner**, pensionierter Lokomotivführer, Bern; gestorben am 14. Juni im 90. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

**Stauffer Bertha**, Witwe des Ernst, Birsfelden; gestorben am 15. Juni im 92. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

**Störi Rosmarie**, Witwe des Fritz, Glarus; gestorben am 12. Juni im 84. Altersjahr. Mitglied PV Glarus-Rapperswil.

**Suter Theophil**, pensionierter Lokführer, Horw; gestorben am 23. Juni im 92. Altersjahr. Mitglied PV Luzern.

**Tresch-Zraggen Paul**, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Erstfeld; gestorben am 25. Juni im 72. Altersjahr. Mitglied PV Uri.

**Trinkler Johann**, pensionierter Magaziner Bau, Einsiedeln; gestorben am 28. Juni im 87. Altersjahr. Mitglied VPT Südostbahn.

**Zeltner Jeannette**, Witwe des Walter, Wangen bei Olten; gestorben am 16. Juni im 83. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

# Der erste und einzige SEV-Stationshalter tritt nach 15 Jahren ab!

Nach 15 Jahren Stationshaltermodell sind am 26. Juni die Lichter im Bahnhof Maienfeld für immer ausgegangen.

Es war im Jahr des 75. Geburtstags des SEV, als nach einer Reihe verschiedener Bahnhofsschliessungen die Verantwortlichen der Gewerkschaft beschlossen, es der SBB zu «beweisen», dass die von der Schliessung betroffene Station Maienfeld rentabel betrieben werden kann. Im Rahmen der Festivitäten des SEV-Jubiläumjahres fuhr im Mai 1994 der SEV-Sonderzug (mit der legendären SEV-75-Jahre-Lok) in den Bahnhof Maienfeld ein. Der Tag wurde zur eigentlichen Kür von Felix Faccini, dem ersten und schlussendlich einzigen Stationshalter des SEV.

Im schmucken, renovierten Bahnhof (er stand unseres Wissens unter Denkmalschutz) bezog Felix Faccini nicht nur seinen Arbeitsplatz, sondern wohnte fortan 15 Jahre im oberen Stock. Die

tags, aber auch nachts durchbrausenden Züge haben ihn eigentlich nie heftig gestört – als Eisenbahnfan ist man halt resistent.

Felix Faccini avancierte vom gelernten Buchdrucker zum Stationshalter, zuerst in einem Anstellungsverhältnis zum SEV und später, als sich alles gut eingespielt hatte, als selbstständiger Unternehmer. Daneben betrieb er während mehrerer Jahre eine kleine Hausdruckerei und arbeitete dabei noch im Bleisatz.

Dass ein solcher Schritt nicht einfach war und vor allem zu Beginn sich steiniger entpuppte als erwartet, erfuhr Felix bald einmal. Die Initianten des SEV für dieses Projekt – mittlerweile vornehmlich von der Bildfläche verschwunden – überliessen in der Folge mir während mehreren Jahren die finanzielle und buchhalterische Beratungsfunktion. In all diesen Jahren hat sich dabei ein freundschaftlicher Kontakt entwickelt.

Als ich Felix Faccini kurz vor seinem letzten Arbeitstag traf und ich ihn nach den

Highlights fragte, bekam ich Folgendes zu hören:

«Meine schönsten Erlebnisse hatte ich mit der Bevölkerung und den Touristen.» (Anmerkung: Im sogenannten Heidiland sind jedes Jahr unter anderem viele Gäste mit noch viel mehr Fragen aus Asien unterwegs.)

## Selbstständigkeit und Kundendienst standen im Vordergrund

«Ich genoss die Selbstständigkeit und die Möglichkeit, meine Kunden zu pflegen, und spürte die Solidarität in der Bevölkerung.» (Anmerkung: Felix Faccini verkaufte weit über seine Regionsgrenze hinaus Generalabonnemente und Billette, dies nicht immer zur Freude der Konkurrenz auf anderen Bahnhöfen.)

«Dem SEV danke ich für die jahrelange Unterstützung und Begleitung, ohne ihn wäre es wohl kaum so lange gegangen.»

Sicher gab es auch Absteller in seinem Job. So bemängelte Felix zu Recht die fehlende Unterstützung und Wertschätzung der Gemein-

debehörden. Ihm tat es zudem weh, dass immer mehr Stationen zugingen und als Geisterbahnhöfe zusehends von Vandalen heimgesucht wurden.



Felix Faccini, «wie in alten Zeiten».

Die Hürden auf der Kostenseite wurden zunehmend höher, währenddem die Provisionserträge nur mit Mehreinsatz gesteigert werden konnten.

«Reich an Geld bin ich während dieser langen Zeit nicht geworden, dafür aber reich an Erfahrung und die

Möglichkeit, selbstständig tätig zu sein, hat auch die zum Teil langen Präsenzzeiten und wenig Ferien kompensiert.» (Anmerkung: Wenn Felix jährlich 2 Wochen Ferien machen konnte, war das schon viel – und die Stellvertretung musste er während dieser Zeit selber bezahlen.)

## Ein schmucker Geisterbahnhof erinnert an vergangene Zeiten

Nach 15 Jahren Stationshaltermodell sind am 26. Juni die Lichter im Bahnhof Maienfeld für immer ausgegangen. Ein schmucker Geisterbahnhof wird an vergangene Zeiten erinnern, wo doch während 15 Jahren immerhin rund 20 Millionen Franken Umsatz erzielt wurde!

Felix Faccini zieht nun ins nahe gelegene Landquart und freut sich auf seinen neuen Lebensabschnitt. Vielleicht werden wir ihm hier und dort als Ferienablösung an einem der schwindenden Stationshalter-Bahnhöfe begegnen.

Alles Gute und au revoir.

Ruedi Hediger,  
Finanzverwalter SEV

## SEV und Unterverbände

**19. Sept.**  
Bern,  
Schützen-  
matte und  
Bundesplatz

■ SEV  
SGB-Demo (ab 13.30 Uhr)  
mit SEV-Vordemo (Beginn  
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.

## Sektionen

**18. Juli**  
ab 15 Uhr,  
Romanshorn,  
Grillstelle  
Weitzenzelg-  
strasse 23

■ ZPV Romanshorn  
Grillplausch

Getränke und Würste sind vor Ort, Salate und Desserts sind willkommen. Anmeldung bis 16. Juli auf Liste oder 076 397 36 74. Der Grillplausch findet bei jedem Wetter statt.

**7. August**  
ab 15 Uhr,  
Basel, Klub-  
haus FC  
Polizei,  
St. Jakob an  
der Birs

■ ZPV Basel  
Sommernachtsplausch

Alle Mitglieder, Nichtmitglieder, Pensionierte, Freunde etc. sind herzlich willkommen. Grilladen bringt jede/r selber mit, Salate und Kuchen vorhanden. Getränke können im Klubhaus bezogen werden. Ein Grill steht zur Verfügung, ebenso ein gedeckter Aussenplatz. Der ZPV Basel freut sich über den Besuch von Eisenbahner/innen anderer Kategorien.

## Sektionen VPT

**12. Juli**

■ VPT BDWM  
Sommerausflug nach Arosa

Treffpunkt: 5.45 Uhr beim Bahnhof Bremgarten. Es besteht kein Rahmenprogramm. Die Fahrausweise besorgt jede/r selber. Vor Ort besteht die Möglichkeit, für 10 Franken die Arosa Card zu kaufen. Anmeldung nicht nötig. Partner/innen und Familienangehörige sind herzlich willkommen. Weitere Auskunft gibt Christoph Bollinger, 076 587 49 18.

**14. Juli**

■ 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 Hängebruggli-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 2 1/2 Stunden. Anmeldung bis Samstagabend, 11. Juli, sowie Auskunft (betr. Wetter) am Vorabend ab 18 Uhr bei Werner Hugli, 033 654 28 66.

<p><b>15. Juli</b></p>	<p>■ <b>VPT RBS, Pensionierte</b> Wanderung «Toblerone-Weg» von Bassins nach Gland</p>	<p>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 an/ab 8.06/8.19 Uhr, Nyon an 9.32 Uhr. Bern ab 7.34 Uhr, Lausanne an/ab 8.40/8.48 Uhr, Nyon an 9.22 Uhr. Anmeldung bis 12. Juli an B. Blaser, 031 911 24 27. Verschiebedatum: 22. Juli.</p>	<p><b>14. Juli</b></p> <p>■ <b>ESC Basel, Ski und Bergsport Krokus</b> Wanderung Berner Oberland</p>	<p>Basel ab 7.28 Uhr, Spiez an/ab 9.02/9.12 Uhr, Reichenbach an/ab 9.19/9.31 Uhr, (Postauto) nach Kiental. Wanderung Kiental-Aeschiried, total 3½ Stunden. Mittagessen aus dem Rucksack. Grillstelle und Hütte. Anmeldung bis 12. Juli an Kurt Freiburghaus, Hüni-bach, 033 221 00 54.</p>
<p><b>28. Juli</b></p>	<p>■ <b>VPT RBS, Pensionierte</b> Wanderung Godey – La Combe – Derborence – Godey (Höhenmeter ±280 m)</p>	<p>Die Wanderung führt ins Bergsturzgebiet von Derborence. Dauer der Wanderung zirka 2½ bis 3 Stunden. Wanderstöcke empfehlenswert. Verpflegung aus dem Rucksack. Alpinzuschlag für Postauto CHF 4.– Fahrplan: Worb-Dorf ab 6.15 Uhr, Solothurn ab 6.59 Uhr (via Lausanne), Bern ab 7.04 Uhr, Lausanne an/ab 8.15/8.24 Uhr, Sion an/ab 9.26/40 Uhr (Postauto), Godey an 10.31 Uhr. Godey ab 16.35 Uhr. (Schlechtwetter/Verschiebedatum: 4. August. Anmeldung unbedingt (Reservation Postauto) bis 24. Juli an Kurt Bühler, 031 839 11 15.</p>	<p><b>17. Juli</b></p> <p>■ <b>Bergklub Flügelrad Bern</b> Wanderung Thörigen–Neuhaus-Linden–Madiswil</p>	<p>Marschzeit zirka 3 Stunden. Gute Wanderschuhe, Wanderstöcke empfehlenswert. Verpflegung aus dem Rucksack. Bern ab 8.39 Uhr, Thörigen an 9.19 Uhr. Rückfahrt ab Madiswil 15.26 oder 16.26 Uhr. Auskunft bei zweifelhaftem Wetter am Vortag unter 079 480 00 73.</p>
<p><b>19. Juli</b></p>	<p>■ <b>ESV Brugg-Windisch</b> Wanderung Grellingen–Chaltbrunnental–Meltingen mit Ueli und Trudi</p>	<p>Brugg ab 7.42 Uhr, Grellingen an 8.52 Uhr. Büsserach ab 15.43 oder 16.43 Uhr, Brugg an 17.19 Uhr. Die Marschzeit beträgt zirka 5 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack. Fahrkarten: Brugg–Grellingen via Basel und retour ab Büsserach–Zwillingen–Basel–Brugg lösen. Weitere Infos ab 18 Uhr bei Trudi und Ueli, 056 444 97 07.</p>	<p><b>25. Juli</b></p> <p>■ <b>ESC Winterthur</b> Bergwanderung auf den Schimbrig</p>	<p>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.escw.ch</p>

## Pensionierte

<p><b>6. August</b> 7.45 Uhr, Basel, Bahnhof, Schalterhalle</p>	<p>■ <b>PV Basel</b> Fahrt ins Blaue</p>	<p>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. Kl. 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.</p>	<p><b>25. Juli</b></p> <p>■ <b>ESV Luzern</b> Bergwanderung Augstmatthorn (organisiert durch SVSE Engelberg)</p>	<p>Luzern ab 6.55 Uhr. Wanderung: Harder Kulm – Augstmatthorn – Habkern, zirka 5 Stunden. Ausrüstung: Wanderschuhe, Regenschutz. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung an Guido Kälin, 079 383 46 52. @ www.esv-luzern.ch</p>
<p><b>26. August</b></p>	<p>■ <b>PV Bern</b> Sektionsreise Murten</p>	<p>Wer auf diese Reise mit Bahn und Schiff mitkommen will, überweist bis spätestens 24. Juli auf das Postcheckkonto 30-2569-9 (SEV Sektion Bern PV, Bern) den Betrag von CHF 25.– pro Person. Die Angemeldeten erhalten ein detailliertes Programm. @ www.sev-pv.ch/bern</p>	<p><b>30. Juli</b></p> <p>■ <b>EFW Herisau</b> Leichte Bergtour Chod'Valletta (2493m)</p>	<p>St. Gallen ab 6 Uhr, Zürich ab 6.37 Uhr via Chur nach Samedan. Aufstieg über Alp Muntatsch zum Gipfel, Abstieg via Alp Clavadatsch nach Samedan. Marschzeit 4½ Stunden. (HD ±800m). Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 28. Juli an Ernst Egli, St. Gallen, 071 277 72 36. @ www.efw-herisau.ch</p>
<p><b>4. August</b></p>	<p>■ <b>EFW Herisau</b> Mittlere Bergtour Gandstock</p>	<p>Treffpunkt: Schwanden 8.27 Uhr nach Ankunft Regio 7721. Bus nach Kies, Aufstieg Gandstock (1290 Hm), Abstieg bis Mettmern (700 Hm). Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 31. Juli an Hermann Haas, St. Gallen, 071 223 48 27. @ www.efw-herisau.ch</p>	<p><b>8. bis 10. August</b></p> <p>■ <b>ESV Luzern</b> Bergwanderung, Steinböcke und Polenta</p>	<p>Luzern ab 6.35 Uhr. Luzern an 20.41 Uhr. Wanderzeiten bis 7½ Stunden. Übernachtungen: Capanna Bovarina und Capanna Motterascio. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung sofort an Tourenleiter Marcel Hofer, 041 280 02 41.</p>

## Sport und Kultur

<p><b>10. Juli</b> ab 19 Uhr, Waldschenke Romanshorn</p>	<p>■ <b>Eisenbahner Foto-, Film- und Video-Amateure der Schweiz (EFFVAS)</b> Sektion Romanshorn</p>	<p>Gemütliches Treffen. (Bei schlechter Witterung in der Buschenschenke in Chressibuech.)</p>	<p><b>9. bis 11. August</b></p> <p>■ <b>EFW Herisau</b> Hochtour mit Steigeisen und Pickel</p>	<p>Interessierte melden sich bis 6. August bei Beat Frei, Herisau, 071 352 16 67. Zielentscheid nach Anmeldeschluss, abhängig von Teilnehmenden und Wetterbericht. @ www.efw-herisau.ch</p>
<p><b>14. Juli</b></p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> Bergwanderung «Wätterlatte» (2007 m)</p>	<p>Die Tour führt auf den vorgelagerten Aussichtspunkt des Kandertals. Ausgangsort: Kiental. Wanderzeit zirka 5½ Stunden. 1050 Meter Auf- und Abstieg. Verpflegung aus dem Rucksack. Winterthur ab 6.58 Uhr, Zürich ab 7.32 Uhr. Winterthur an 20.05 Uhr. Teilnehmende mit Halbtax-Abo lösen Tageskarte. Anmeldung bis 12. Juli an Hansruedi Aebersold, Sonnenblickstrasse 23, 8404 Winterthur, 052 242 59 80 oder 079 794 38 19.</p>	<p><b>16/17. August</b></p> <p>■ <b>ESV Luzern</b> Hochtour Dammastock</p>	<p>Luzern ab 8.55 Uhr. Luzern an 20.04 Uhr. Route: Bergstation Triftbahn–Windegghütte–Dammastock–Belvédère. Wanderzeiten zirka 4 respektive 7 Stunden. Übernachtung/Halbpension in der Trifthütte. Ausrüstung: SAC-Ausweis, Hochtourenausrüstung, Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 13. August an Martin Schmid, 051 281 34 28.</p>

## Link zum Recht

# Der Ablauf beim SEV-Rechtsschutz

*Damit ein Rechtsschutzfall optimal abgewickelt werden kann, gilt es einige Regeln zu beachten.*

*«Ich habe festgestellt, dass mir mein Vorgesetzter seit einiger Zeit nicht mehr alle Aufgaben zuteilt, die ich gemäss Stellenbeschreibung zu übernehmen hätte. Ein Grund hierfür wurde mir nie genannt. Auch hatte ich in der Personalbeurteilung immer ein C (und jetzt?). Beunruhigt bin ich wegen des mündlichen Hinweises, ich hätte ja ohnehin eine Lohngarantie zugut. An wen kann ich mich wenden, was soll ich tun, können Sie mir helfen? Brauche ich einen Anwalt und was kostet der?»*

Soweit die telefonische Schil-derung eines Kollegen. Unse-re Antwort: «Wir senden Ihnen ein Rechtsschutzgesuch und eine Vollmacht. Beides füllen Sie aus, beides unter-schreiben Sie und senden al-les, zusammen mit allfälligen weiteren Unterlagen, an das Zentralsekretariat SEV nach Bern. Nach Bewilligung des Gesuchs wird ein Gewerk-schaftssekretär oder eine Ge-werkschaftssekretärin zusam-

men mit Ihnen beim Arbeit-geber versuchen, die Angele-genheit zu klären.»

## Formeller Ablauf bei Anmeldung eines Rechtsschutzfalles

- SEV-Mitglieder haben An-spruch auf Berufsrechts-schutz. Diese Dienstlei-stung ist im Mitgliederbei-trag inbegriffen.
- Betroffene melden uns ihr Problem möglichst innert 10 Tagen. Verschiedentlich

reicht bereits eine telefoni-sche Beratung, sonst startet der oben beschriebene Ab-lauf. Das Formular «Gesuch für den Berufsrechts-schutz» findet sich auch im Internet unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch), «Leistungen».

- Das Zentralsekretariat ent-scheidet, ob Rechtsschutz bewilligt wird, sei es in Form einer Intervention oder mittels Rechtsbei-stand. Nach Möglichkeit wird eine fachlich zustän-dige Person (Gewerkschafts- sekretärin/-sekretär) des Zentralsekretariats oder eines Regionalsekretariats den «Fall» übernehmen, die Situation mit dem be-troffenen Mitglied analy-sieren und die weiteren Schritte besprechen.

Diese Form der Intervention wird bei umstrittenen arbeits-rechtlichen Massnahmen ge-wählt, bei Differenzen und Streitigkeiten im Zusammen-hang mit dem Arbeitsver-hältnis oder bei Auseinander-setzungen mit Sozialversiche-rungen (Suva, IV, KK, PK). Ist ein Rechtsbeistand (SEV-Ver-trauensanwalt/-anwältin) nö-tig, teilt ihn das Kompeten-zentrum Recht im Zentralse-kretariat zu.

## Leserbrief

# Ferrovial vaticana

## kontakt.sev Nr. 12

...und ob es im Vatikan keine Eisenbahn gibt! Hier ein Auszug aus Wikipedia: Der Vatikan verfügt seit 1933 über einen eigenen Bahnhof und 200 Meter Schienen. Der Bahnhof wurde zuletzt für den Personentransport nur noch zwei Male, 1979 (zum nächsten Bahnhof in Rom) und 2002 (nach Assisi) von Johannes Paul II., benutzt. Seit 2003 ist in diesem Bahn-hof ein kleines Kaufhaus un-tergebracht. Ansonsten wird diese Schienenstrecke nur noch zum Gütertransport benutzt. Die Zufahrt zur Vati-kanstadt ist durch ein grosses Tor von Rom getrennt.

Stefan Meier,  
Aktuar, TS Region Zürich

Anton Hediger/PV Bern

Rechtsbeistand wird bewilligt bei Berufsunfall, Strafanzei-gen und Klagen, bei Strafver-fahren, bei betrieblichen Ere-ignissen, beispielsweise Stö-rung oder Gefährdung des öffentlichen Verkehrs, bei Fällen, die durch ein Arbeits-gericht beurteilt werden müssen und situationsbe-zogen auch bei Sozialversiche-rungsfällen.

Damit gute Ergebnisse erzielt werden können, sind wir auf eine gute Zusammen-arbeit mit dem Mitglied an-gewiesen. Dazu gehören Meldungen über längere Abwesenheiten (Ferien etc.), aber auch die Orientierung über neue Vorkommnisse oder Entwicklungen im ge-meldeten Fall. Auch Adress-änderungen oder neue Tele-phonnummern müssen uns gemeldet werden!

## Vollmacht öffnet Türen und Akten

Zum Berufsrechtsschutz-Ge-such gehört eine unterschrie-bene Vollmacht. Nur mit dieser sind wir berechtigt, im Auftrag der Mitglieder zu handeln. Für eine eingehen-de Beurteilung der Situation ist es meistens nötig, beim Arbeitgeber das Personaldos-sier anzufordern.

## Qualitätskontrolle

Bei Abschluss des Rechts-schutzfalls versenden wir ei-

nen Fragebogen. Die Rück-meldungen über Zufrieden-heit oder Unzufriedenheit werten wir anonymisiert aus. Namen gehören in keine Sta-tistik. Positive wie negative Rückmeldungen motivieren uns, weiterhin engagiert ge-gen Missstände im Arbeitsbe-reich einzutreten.

## Rückzahlungspflicht bei Austritt aus dem SEV

Bei Kündigung der SEV-Mit-gliedschaft besteht eine Rückzahlungspflicht der An-waltskosten, sofern die Ab-rechnung des Rechtsschutz-falles vor weniger als zwei Jahren erfolgte.

## Berufsrechtsschutz oder Privatrechtsschutz?

Die Abgrenzung scheint oft nicht einfach. Der SEV ge-währt Berufsrechtsschutz. Er umfasst alle Themen, die mit dem Beruf und dem Arbeits-platz zusammenhängen, auch bei einem Unfall auf dem Arbeitsweg. Privat-rechtsschutz und Verkehrs-rechtsschutz der Multirechts-schutz-Versicherung verhel-fen sowohl den Mitgliedern als auch deren Familie in den Bereichen des privaten Le-bens. Details können auch im Internet nachgelesen wer-den: [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) oder [www.cooprecht.ch](http://www.cooprecht.ch).

Rechtsschutzteam SEV

## IMPRESSUM

**kontakt.sev** ist die Mitgliederzeitung des Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verbandes und erscheint vierzehntäglich.

ISSN 1662-8454

**Herausgeber:** SEV, [www.sev-online.ch](http://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](mailto: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; [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch), Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

**Inserate:** Kretz AG, General Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen, Telefon 044 925 50 60, Telefax 044 925 50 77, [kontakt.annoncen@kretzag.ch](mailto:kontakt.annoncen@kretzag.ch), [www.kretzag.ch](http://www.kretzag.ch)

**Produktion:** AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

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

**Die nächste Ausgabe von *kontakt.sev* erscheint am 23. Juli 2009.**

**Redaktionsschluss für den Sektionsteil und Inserateschluss ist am 15. Juli, 10 Uhr.**

Wo die Bahnostalgie auf die Strassengegenwart trifft

# Vom Jura in die Nähe und Ferne blicken

Der Wandervorschlag wird präsentiert von Monika Misteli, die bei der Oensingen-Balsthal-Bahn als kaufmännische Angestellte arbeitet und die kleine, aber feine VPT-Sektion Balsthal leitet.



Einst war es der Pfarrer von Balsthal, der den Führerschein für Dampflokomotiven erwarb und damit die Nostalgiefahrten begründete. In der Zwischenzeit bietet die OeBB nicht nur Nostalgie auf ihren eigenen vier Kilometern an, sondern fährt auch mit historischen Fahrzeugen ins Land hinaus.

Um den Ausgangspunkt der Wanderung zu erreichen, ist eine Fahrt mit dem aktuellen Rollmaterial von Oensingen nach Balsthal angebracht, vorbei am neu genutzten Industrieareal der früheren von Roll. Als Zubringer für deren Giesserei war die Bahn am Ende des

19. Jahrhunderts gebaut worden, doch auch nach dem Ende der Stahltransporte blieb die OeBB auf den Schienen. Heute fährt sie im Halbstundentakt die Bewohnerinnen und Bewohner der solothurnischen Region Thal vor den Jura und zurück.

## Steil hinauf

Von Balsthal aus führt der Weg steil aufwärts und überwindet innert kurzer Zeit 500 Höhenmeter. Der meist harmlose Bach Dünnern hat hier eine schroffe Klus in die erste Jurakette geschnitten, die für Geologen und Kletterer interessant, für Wanderer jedoch anstrengend ist.

Ist die Roggenflue nach einigem Schwitzen einmal erreicht, bietet sich ein fantastisches Panorama – sofern der Blick in die Weite schweift: Die Berner Alpen liegen frei vor einem, davor die verschiedenen Hügelzüge des Emmentals und die Vor-alpen.

## Flach voran

Wer jedoch nach unten schaut, erblickt die moderne Schweiz von ihrer krassen Seite: Während der nun folgenden, praktisch flachen Höhenwanderung auf der Krette des Roggens folgt im Talboden Lagerhaus an Lagerhaus; die Verteilzentren der Grossverteiler sind hier ebenso aufgereiht wie jene für Paket- und Briefpost. Letzter Höhepunkt der Moderne ist das Autobahnkreuz Härkingen, was nicht selten Aussichten auf vielspurige Staus erlaubt...

Die Wanderung führt über den Juraweg, eine der grossen Schweizer Wanderachsen, und ist dementsprechend in

guter Qualität. Jeweils etwas unterhalb des Hauptweges bieten sich mehrere Gelegenheiten, in einer Alpwirtschaft einzukehren.

Für den wiederum recht steilen Abstieg bieten sich bei

nach aber auch die Möglichkeit zum Abstieg nach Norden, ins Baselbiet.

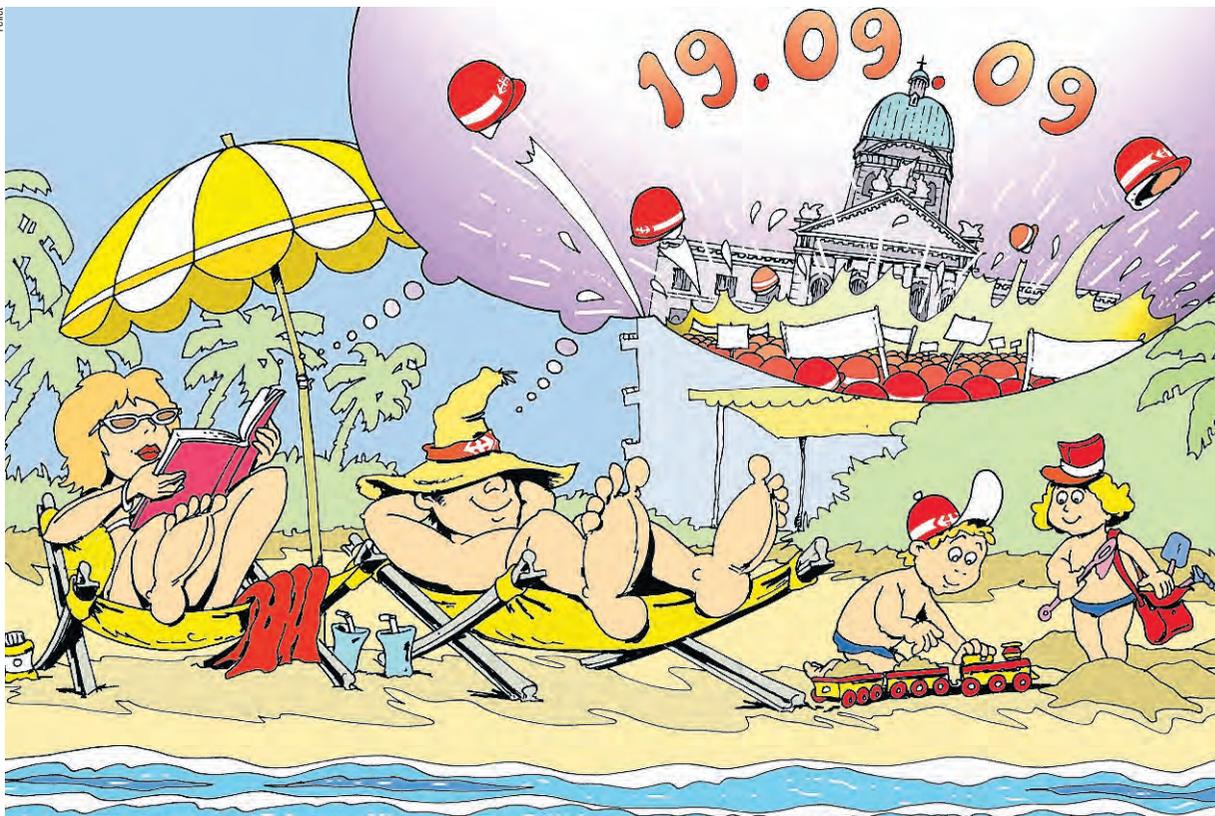
Der Roggen ist ein prächtiger Wanderberg zu jeder Jahreszeit. Ein einzigartiges Erlebnis bietet er allerdings



jedem Dorf Gelegenheiten. Innert rund vier Stunden Gesamtzeit lässt sich Egerkingen erreichen, wo der Autobahneinschnitt eine unnatürliche Grenze in der Landschaft bildet. Wer länger auf der Jura-höhe bleibt, hat nun wieder Aufstiege vor sich, hätte da-

im Herbst, wenn der Nebel gerade leicht unter 1000 Metern liegt und das Nebelmeer das gesamte Mittelland verdeckt. Eiger, Mönch und Jungfrau (und alle ihre Nachbarn) scheinen vor strahlend blauem Himmel zum Greifen nah. pmo

## SCHÖNE FERIEEN...



... wünscht kontakt.sev – und freut sich schon auf die grosse Demonstration vom 19. September.

## VOR 50 JAHREN

### Aus dem Inserateteil

Bin Inhaberin einer schönen Liegenschaft, welche mir ein gutes Einkommen bietet. Doch fühle ich mich mit meinen 56 Jahren einsam, daher suche ich Bekanntschaft mit einem guten Löwen- oder Schützenmann im passenden Alter. Mein Streben geht nicht nach Geld und Gut, dagegen aber nach einem friedliebenden Charakter. Weilst Du auch in der Ferne, Dein Brief mit Photo erreicht mich unter Chiffre XYZ an Publicitas Bern.

Tochter, 37 J., klein, zierlich, mit gutem Beruf, gute Hausfrau, kinderliebend, musikalisch, sportlich (kein Kinomensch), wünscht Bekanntschaft mit Herrn mit festem Charakter. Witwer oder Abgeschiedener nicht ausgeschlossen. Agenten verbeten. Zuschriften mit Bild unter Chiffre ABC an Publicitas Bern.

«Der Eisenbahner» vom 3. Juli 1959

TRN-Lokführer Martino Serra wanderte vor 55 Jahren aus Italien in die Schweiz ein

## «Wir haben die Gewerkschaft im ADN!»

Der langjährige engagierte Gewerkschafter Martino Serra leistet bei den jungen Kolleginnen und Kollegen Überzeugungsarbeit, um sie zum SEV-Beitritt zu bewegen. Er weiss, wie wichtig es ist, bei Schwierigkeiten auf Unterstützung zählen zu können.

Martino Serra trat schon mit 16 Jahren dem SMUV bei und glaubt an die Kraft der Gewerkschaften. Gleichzeitig betont er aber, dass er in seinem ersten Beruf als Autoschlosser, in dem der Organisationsgrad sehr tief ist, beim Kampf für Lohnerhöhungen und bessere Arbeitsbedingungen oft auf sich allein gestellt war. Insbesondere wehrte er sich erfolgreich dagegen, die Autos in ungeeigneten Räumen spritzen zu müssen, «aus denen die Angestellten nach einigen Arbeitsstunden schwankend herauskamen». Er riskierte die Kündigung und liess mit Unterstützung der Gewerkschaft den Arbeitsarzt kommen. Dieser taxierte die Arbeitsbedingungen als «selbstmörderisch». Martino Serra, der nicht auf dem Mund gefallen ist, sagte dem Arzt ins Gesicht, dass er dafür mitverantwortlich sei, weil er sich in 20 Jahren überhaupt nie blicken liess.

Nach 22 Jahren hatte Martino Serra genug vom strengen Arbeitsrhythmus als Autoschlosser und meldete sich 1989 auf ein Inserat der Chemins de fer des Montagnes Neuchâteloises (CMN), die 1999 in den Transports Régionaux Neuchâtelois (TRN) aufgingen. Die Bahn suchte damals Lokführer. «Ich glaubte nicht wirklich, dass sie mich nehmen würden, denn ich war noch nicht Schweizer Bürger», erzählt er, «doch vielleicht gaben meine Sprach- und Berufskennntnisse den Ausschlag.»

Martino Serra begann eine Kurzlehre als Lokführer und schätzte die neue Arbeit bei dem kleinen Bahnunternehmen sehr, denn sie war und ist sehr vielfältig: Neben dem eigentlichen Fahrdienst



«Ihr könnt dazuschreiben, wir ständen für die junge und die alte Generation», sagt Martino Serra beim Posieren neben Laurent Juillerat, der ebenfalls SEV-Mitglied ist.

macht er auch Kontrollen vor der Abfahrt und manchmal kleinere Reparaturen. Und er muss für seine Arbeitnehmerrechte auch nicht mehr gleich vehement kämpfen wie zuvor als Schlosser. «Bei der Bahn ist es wesentlich besser – abgesehen von den Dienstplänen und den vielen Tagen, die man manchmal am Stück arbeiten muss.» Auch die Prüfungen, welche die Lokführer regelmässig absolvieren müssen, seien ab einem gewissen Alter ein ziemlicher Stress. «Man müsste früher aufhören können, wie in Italien oder in Frankreich.»

Was ihm an seinem heutigen Beruf besonders gefällt, ist der Kontakt mit den Reisenden: «Mit unserer kleinen Bahn fahren viele Touristen und Schulklassen. Es macht mir jedes Mal Freude, wenn ich Kinder sehe, die zum ersten Mal Bahn fahren und davon begeistert sind.»

### Gewerkschaftliches und politisches Engagement

Martino Serra war früher schon Vizepräsident der VPT-Sektion CMN (heute TRN rail) und ist seit Kurzem wieder im Sektionsvorstand aktiv. Er wollte Jüngeren den Vortritt lassen, doch diese zeigten wenig Interesse... «Wir haben bei uns in der

Familie die Gewerkschaft im ADN! Und wir sind auch alle politisch interessiert. Im Kanton Neuenburg hatte ich Glück: An Wahlen und Abstimmungen auf kantonaler und Gemeindeebene darf ich schon lange teilnehmen. Nicht so auf Bundesebene – daher wollte ich auch den Schweizer Pass.» Das vereinfachte Verfahren wurde ihm aber nicht gewährt, da die Behörden glaubten, er wolle davon profitieren, dass seine Frau, die sich vor ihm eingebürgert liess, bereits Schweizerin war. Also durchlief er

das normale Einbürgerungsverfahren. Das war vor vier Jahren – 50 Jahre nach seiner Ankunft in der Schweiz.

### Die Migranten im SEV

«Letztes Jahr habe ich zum ersten Mal an der SEV-Migrationstagung teilgenommen. Man kommt zusammen und spricht über aktuelle Probleme. Das finde ich sehr gut, das gab es früher nicht. Vor 40 Jahren halfen sich die Ausländerinnen und Ausländer, die in die Schweiz kamen, gegenseitig bei Sprachproblemen, beispielsweise

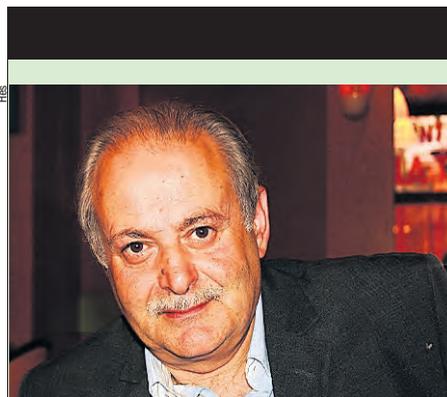
beim Ausfüllen von Formularen. Heute sind andere Nationalitäten in der gleichen Situation wie damals wir Italiener, und sie brauchen Unterstützung», sagt Martino Serra.

«Ich kann rassistische Bemerkungen im Zug nicht ausstehen. Auch wir haben den Rassismus zu spüren bekommen. Wenn etwas gestohlen wurde, schob man das immer den Italienern in die Schuhe. Auch in der Schule wurden wir ausgegrenzt, zusammen mit den Schweizer Sozialfällen.» Aber auch seine ursprüngliche Heimat ist ihm fremd geworden: «Meine Eltern wollten früher immer zurück nach Italien, blieben dann aber hier. Wir Migranten sind nirgendwo richtig zu Hause, sondern stets zwischen Stuhl und Bank. Wir leben in der Ungewissheit.»

### Ein Traum?

«Was ich wirklich machen wollte, war, nach Rom in die Cinecittà zu gehen – ins italienische Hollywood. Doch meine Eltern hatten nicht die nötigen Mittel. Ich bewarb mich als Kameramann beim Westschweizer Fernsehen, wurde aber nicht genommen, weil ich nicht studiert hatte und kein Englisch konnte. Doch ich liebe meinen Beruf. Züge zu führen, macht mir grosse Freude. Ich bereue nichts.»

Henriette Schaffter/FI



Er feiert demnächst seinen 60. Geburtstag und hätte sich gefreut, wenn im letzten November das flexible AHV-Alter angenommen worden wäre. Doch das Schweizer Volk wollte es anders. Martino Serra wurde in Apulien geboren und kam im Alter von etwa vier Jahren mit seinen Eltern in die

Schweiz – nicht ganz freiwillig. «Damals musste man in Italien Faschist sein, sonst war es schwierig, zu überleben. Mein Vater bekam zunehmend Probleme wegen seiner Gesinnung und beschloss, mit seiner Familie in die Schweiz auszuwandern, nachdem er einige Zeit Saisonnier gewesen war. Unsere Ankunft in La Chaux-de-Fonds werde ich nie vergessen. Es war im November, und man sah die Trolleybusse nicht mehr, so viel Schnee war gefallen. Wir waren Untermieter, da wir keinen Vertrag unterschreiben konnten.» Martino Serra ist verheiratet und hat einen Sohn. Dieser ist heute 29-jährig und lebt seit einigen Jahren in Hongkong, obwohl ihn der Vater vor den Folgen der Emigration gewarnt hatte. Er hatte ihm gesagt, die Arbeitsbedingungen seien in der Schweiz trotz allem besser als anderswo. Er wollte ihm einfach die Sorgen der Immigration ersparen...

Hes/FI

BIO