

Gegen das Gesetz

Die SBB verlangt von den Vorgesetzten der Lokführer und des Zugpersonals einen Verstoß gegen das Arbeitszeitgesetz: Sie will, dass CZP und CLP auf die Zeitaufschreibung verzichten.

Seite 4



Alexander Egner

Neuer LPV-Chef

Rinaldo Zobeles erste Bilanz nach einem halben Jahr als Zentralpräsident.

Seite 6



Séverine Rouiller

«Cricri» ist Chefin

Christiane Borrat-Besson führt den Bahnhof von Champéry auf 1050 Metern Höhe.

Seite 20

Industriewerk Bellinzona: Belegschaft will restliche Streikgelder für Aufbau einsetzen

Zukunft des IW sichern

Das Personal des IW Bellinzona will eine breit abgestützte Institution zur Förderung des Werkes gründen und dieser den Rest der Streikspenden übergeben.

Für den Streik im IW Bellinzona wurden 1,38 Mio. Franken gespendet, was zeigt, wie stark die Bevölkerung

daran Anteil nahm. Zusätzlich erwirtschafteten die Streikenden 254 000 Franken aus dem Verkauf von Essen, Getränken und diversen Artikeln. Der Grossteil dieser Gelder diente dazu, den Lohnausfall durch den Streik teilweise auszugleichen, ein kleinerer Teil wurde für die Öffentlichkeitsarbeit verwendet. Den Rest von über 200 000 Franken will das Perso-

nal einer erst noch zu gründenden Institution zur Verfügung stellen, welche die künftige Entwicklung des Werkes und den Aufbau eines Industrie- und Technoparks fördern soll.

Die Betriebsversammlung genehmigte auch einen Bericht zur Tätigkeit des Streikkomitees – siehe «Dossier». *FI*

Seiten 10–12



IW Bellinzona am 13. März 2008. Die Streikenden erhielten von der Bevölkerung gewaltige Unterstützung – auch in Form von Spenden.

Beteiligung der Rentnerinnen und Rentner an Pensionskassensanierung ist für den SEV kein Thema

Der VSLF-Präsident auf Abwegen

VSLF-Präsident Hubert Giger lässt sich in Zeitungsberichten mit der Aussage zitieren, die Pensionierten müssten zur Sanierung der SBB-Pensionskasse herangezogen werden.

Für SEV und LPV ist klar: Hier liegt Giger völlig daneben! Die Forderung, die Rentnerinnen und Rentner sollten sich an der Sanierung der PK SBB beteiligen, ist gleich in doppelter Hinsicht falsch.

Erstens: Die fehlenden Milliarden

schuldet der Bund und nicht die Rentner. Auch Anfragen beim Bundesamt für Sozialversicherung ändern an diesem Umstand rein nichts.

Zweitens: Die Rentnerinnen und Rentner beteiligen sich längst an der Sanierung, indem sie keinen Teuerungsausgleich erhalten – dies bereits seit 2004 und angesichts der Situation der Kasse womöglich noch auf viele Jahre hinaus.

Und an die Adresse des VSLF-Prä-

sidenten eine Bemerkung vom SEV: Der Tunnelblick auf eine Kategorie vernebelt offenbar die Perspektive derart, dass nicht daran gedacht wird, dass auch VSLF-Mitglieder früher oder später in Rente gehen werden...

Bezüglich Sanierungsbeiträgen der Aktiven ist die SEV-Position unverändert: Ein Gesamtpaket muss paritätisch geschnürt sein, das heisst: Die SBB muss mindestens gleichviel daran beisteuern wie das Personal. *pmo*

ZUR SACHE

Das war mal wieder eine Schlagzeile: Die Schuld für Zugverspätungen soll also zu Lohnkürzungen führen, geht es nach der in der «Sonntags Zeitung» geäußerten Vorstellung von SBB-CEO Meyer: Fast schade, dass die Aussage noch gleichentags mit einem schnell nachgeschobenen Communiqué relativiert wurde, denn es hätte uns sehr interessiert, wie man denn die

»Andreas Meyer hat ein Thema gesetzt: den Leistungslohn.«
Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

einzelnen Schuldigen ermitteln will. Mindestens in all den Fällen, in welchen der Lokführer nach Besteigen des Führerstands NICHT in den Tiefschlaf fällt und deswegen die Abfahrt verpasst...

Also alles nur heiße Luft? Nicht ganz. CEO Meyer mag unbedachte Äusserungen gemacht haben oder auch nicht, ein Thema hat er gesetzt: den Leistungslohn. Den möchte er offenbar «ganz doucement» in den nächsten GAV-Verhandlungen einführen. Eigentlich erstaunlich, denn das heutige Lohnsystem der SBB weist doch bereits eine Leistungskomponente auf. Allerdings, und das ist der Knackpunkt: ohne Malus. Und genau um den scheint es zu gehen.

Der SEV hat bereits klar gesagt, was er davon hält. Aber sollte die SBB tatsächlich in Lohnkürzungen ein neues Sparpotenzial sehen, so muss er doch auch «ganz doucement» darauf hinweisen, bei welchen Löhnen dieses am grössten ist.

NEWS

STURER BUNDESRAT

Am 8. Juli wurde bekannt, dass der Bundesrat keine gesetzgeberischen Massnahmen ergreifen will, damit Gewerkschafter/innen gegen missbräuchliche Kündigung wirksamer geschützt werden. Dies ist gerade in Krisenzeiten wichtig, weil sich dann etwa Betriebskommissionen oft besonders exponieren müssen. Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) erhält daher seine Klage an die Internationale Arbeitsorganisation (IAO) aufrecht: Missbräuchlich entlassene Gewerkschafter/innen müssen wieder eingestellt und nicht bloss mit höchstens sechs Monatslöhnen abgespiessen werden, wie dies in der Schweiz möglich ist. Diese ist deshalb von der IAO schon einmal verurteilt worden. *SGB*

BUSLINIEN IN GEFAHR

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) will die Kriterien für die Bundessubventionierung von öV-Linien verschärfen: Das Kriterium, wonach auf einer Linie durchschnittlich 32 Personen pro Tag befördert werden müssen, damit sie vom Bund subventioniert wird, soll strikter angewendet werden. Als neue Voraussetzung sollen Linien zudem eine «minimale Wirtschaftlichkeit» aufweisen. «Für uns ist das alarmierend», wird VöV-Direktor Vollmer in der Zeitung «Der Bund» zitiert. Neben VöV, Tourismusverband, Gemeindeverband und der Arbeitsgemeinschaft für Berggebiete hätten gegen die neue Verordnung auch etliche Kantone «harsch protestiert». *Fi*

METERSPURREKORD

Der neue Niederfler-Expresstriebzug des Regionalverkehrs Bern–Solothurn (RBS) – wegen seiner Farbe auch «Orange» genannt – hat Anfang Juli bei Testfahrten zwischen Lohn-Lüterkofen und Bätterkinden mit 133,49 km/h einen Schweizer Rekord für Schmalspurstrecken aufgestellt. Der «NExt» wurde von Stadler Rail in Altenrhein gebaut und am 5. Juni in Worblaufen erstmals dem Publikum vorgestellt. Voraussichtlich Ende Juli wird er beim RBS den regulären Fahrbetrieb aufnehmen – mit höchstens 120 km/h. Bis im Dezember sollen alle sechs bestellten «Oranger» in Betrieb stehen. *sda*

Unakzeptable Denkspiele des obersten SBB-Chefs

Meyer empört die Basis

Verspätungen einzelnen Verantwortlichen oder einzelnen Abteilungen zurechnen: Mit diesem unausgegorenen Vorschlag hat SBB-Chef Meyer sein Personal zutiefst frustriert.

«Lohnabzug bei Verspätungen» titelte die «Sonntagszeitung» am 12. Juli. Noch selten hat ein Artikel in der Sonntagspresse beim SEV so viele und so übereinstim-

mende Reaktionen ausgelöst: Während Tagen wurde er von empörten Mails seiner Mitglieder eingedeckt.

Zwar hatte die SBB-Medienstelle noch am Sonntag mit einer «Präzisierung» versucht, die Aussage des Chefs abzuschwächen, und dieser selbst doppelte mit einem Mail an die Kader nach – aber der Schaden war bereits angerichtet.

SEV-Präsident Giorgio Tuti wiederholte in zahlreichen Radiointerviews die Aussage,

die er bereits in der «Sonntagszeitung» gemacht hatte: «Bei einem so komplexen System wie der Bahn ist es unmöglich, eine Verspätung einem einzigen Schuldigen zuzuordnen.»

Aber auch Meyers nachgelieferte Erklärung, er meine nicht Einzelpersonen, sondern Abteilungen, kommt an der Basis schlecht an. Häufig sind es technische Ursachen, die zu einer Verspätung führen, und immer mehr kommt es zu technischen

Störungen, weil die Zeit beim Unterhalt zu knapp ist oder präventiver Unterhalt aus Spargründen reduziert wurde. «Wird deswegen der Lohn gekürzt?», fragt der SEV in einem Aushang.

Für die GAV-Verhandlungen des nächsten Jahres ist Meyers Vorschlag wohl als Signal zu verstehen. «Der SEV ist gewappnet und wird seine eigenen Forderungen präsentieren», betont Tuti.

Peter Moor

Vereinbarung zwischen Unterverband PV und SBB

Pensionierte verschaffen sich Gehör



Zufriedene Gesichter nach der Unterzeichnung bei allen Beteiligten; von rechts: Ricardo Loretan, Giorgio Tuti, Andreas Meyer, Markus Jordi

Zwischen dem SEV-Unterverband der Pensionierten (PV) und der SBB gibt es künftig regelmässige Treffen. Eine Vereinbarung darüber ist unterzeichnet.

«Wir sind alle Botschafter des öffentlichen Verkehrs im Allgemeinen und für das Unternehmen SBB im Besonderen», stellt Ricardo Loretan fest, seit Anfang Jahr Zentralpräsident des PV. Die Verbundenheit der Pensionierten mit ihrem früheren Arbeitgeber sei riesig, und

entsprechend sei es angebracht, dass das Unternehmen ihnen spürbar Respekt zeige. Als «Zeichen der Wertschätzung» wollen deshalb die SBB einen regelmässigen Austausch mit dem PV pflegen. CEO Andreas Meyer und Personalchef Markus Jordi haben zusammen mit SEV-Präsident Giorgio Tuti und Ricardo Loretan die entsprechende Vereinbarung unterschrieben.

Renten und FVP

In Zukunft sollen ein- bis zweimal jährlich Treffen zwischen dem PV und der Konzern-Personalführung statt-

finden; auch der SEV-Präsident wird dazu jeweils eingeladen. «Wir haben zwei Hauptanliegen: den Teuerungsausgleich auf den Renten und Verbesserungen beim FVP», erläutert Loretan. Die SBB wollen den Anliegen der Pensionierten nachkommen, so weit diese «betrieblich möglich und wirtschaftlich zumutbar» seien, steht in der Vereinbarung.

Bei den Renten ist die Aussicht auf einen Teuerungsausgleich zurzeit allerdings eher düster: Die Pensionskasse darf keine Erhöhung ausrichten, so lange sie sich keine Reserve geschaffen hat, und die SBB

brauchen das Geld vorerst, um die Pensionskasse überhaupt wieder ins Gleichgewicht zu bringen. Umso mehr werden auch die Rentnerinnen und Rentner bei der Kundgebung vom 19. September in Bern dabei sein, um den Druck auf den Bundesrat und das Parlament für eine korrekte Ausfinanzierung zu erhöhen.

Bei den Fahrvergünstigungen ist Ricardo Loretan allerdings zuversichtlicher: «Da werden wir demnächst unsere Anliegen formulieren und hoffen, dass wir eine Verbesserung erreichen können.» *pmo*

Stilllegung von Flugzeugen, Kurzarbeit und unbezahlte Ferien

Swiss trifft Sparmassnahmen

Die Fluggesellschaft Swiss erwartet eine tiefere Nachfrage und reduziert daher den Fahrplan zwischen Ende Oktober und Ende März um 9 Prozent.

Im Winter fliege die Airline nur noch 18- statt 21-Mal pro Woche von Zürich und Genf nach New York, und auf den meisten anderen Langstrecken biete die Swiss nur noch 6 statt wie bisher 7 Flüge pro Woche an, bestätigte Swiss-Sprecher Franco Gullotti am 5. Juli Berichte in den Medien. Schon im September würden drei Langstreckenmaschinen vorübergehend stillgelegt. Zuvor war von zwei Flugzeugen die Rede gewesen.

Die Swiss will Entlassungen aber weiterhin vermeiden: Im Juni bot die Lufthansa-Tochter für Kader und Bodenpersonal die Möglichkeit an, unbezahlte Ferien zu nehmen, um den Auswirkungen der globalen Rezession entgegenzutreten. Ebenfalls im Juni meldete die Swiss im Frachtsektor für 100 Mitarbeitende Kurzarbeit an. Die Massnahme soll bis November gelten.

Durchgezogene Halbjahresbilanz

Im Frachtgeschäft verzeichnete Swiss bereits im ersten Halbjahr 2009 einen kräftigen Rückgang: Die Auslastung

von Swiss WorldCargo sank um 18,6 Prozentpunkte auf 65,4%, wie die Swiss am 9. Juli mitteilte.

Bei der Personenbeförderung aber seien die Flüge im Branchenvergleich immer noch überdurchschnittlich gut ausgelastet, so die Swiss weiter. Der Sitzladefaktor sank um 2,9 Prozentpunkte auf 75,9%. Gegenüber dem Vorjahr hat die Swiss sogar 1% mehr Passagiere befördert, nämlich 6,52 Millio-

nen, doch führte sie auch 1,5% mehr Flüge durch. Im Europageschäft verkaufte sie 5,8% mehr Sitzkilometer als im Vorjahr, auf den Interkontinentalstrecken dagegen 5,9% weniger.

Im Juni lag die Auslastung der Flüge mit 82,7% um 1,2 Prozentpunkte über dem Vorjahreswert. Die Steigerung sei durch eine attraktive Preispolitik erzielt worden, sagte Swiss-Sprecher Jean-Claude Donzel auf Anfrage. *sda/Fi*

KOMMENTAR

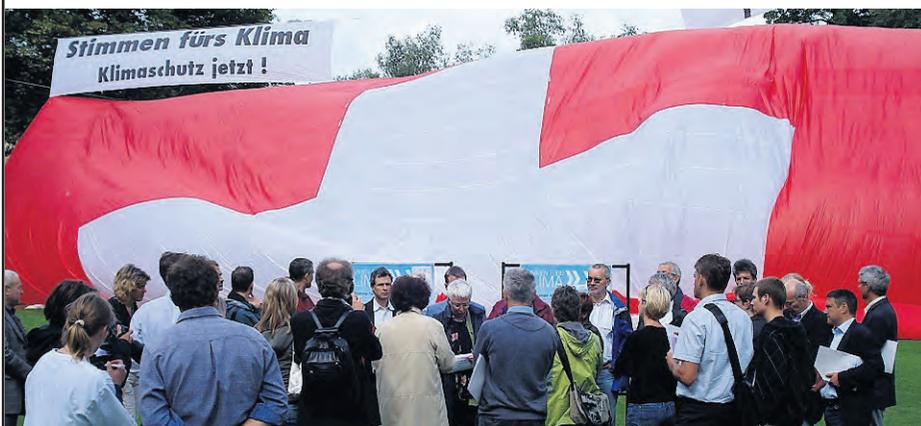
Nachholbedarf beim Lohn – trotz der Krise

Nicht überraschend trifft die Krise die Luftfahrtindustrie in besonderem Masse. Nun schreibt auch die Swiss, als «Nachfolgeorganisation» der gegroundeten Swissair, klar rückläufige Zahlen. Im Vergleich mit anderen Airlines, ursprünglich ausgestattet mit öffentlichen Mitteln, steht die heutige Lufthansa-Tochter noch gut da. Für die aktuell schlanken Strukturen hatten die Mitarbeitenden allerdings einen hohen Preis zu bezahlen. Generelle Lohnerhöhungen blieben in den vergangenen Jahren weitgehend aus, anstelle eines regelmässigen Teuerungsausgleiches wurden die Löhne beinahe eingefroren auf einem Niveau aus dem letzten Jahrtausend, Stress und Intensität der Arbeit nahmen noch zu. Drei Massenentlassungen wurden den Mitarbeitenden der noch jungen Unternehmung zugemutet. Diesmal erfolgten die konjunkturell bedingten Massnahmen auch seitens des Managements bisher mit Augenmass.

Trotz schwierigem Umfeld gilt es aber diesen Herbst, für das kommende Jahr ein Zeichen zu setzen: Die teilweise prekären Löhne müssen nun endlich angepasst und die anhaltende Mehrleistung zumindest honoriert werden. Die wirkliche Qualität des Managements, neu geleitet von Harry Hohmeister als Nachfolger von Christoph Franz, hat in Kürze Gelegenheit, auch den Tatbeweis für die soziale Kompetenz zu erbringen. Schluss mit einmaligen Weihnachtzahlungen, eine nachhaltige Lohnentwicklung ist überfällig!

Philipp Hadorn, Präsident SEV-GATA & Gewerkschaftssekretär SEV

BILD DER WOCHE: WELTGRÖSSTE SCHWEIZER FAHNE – FÜRS KLIMA



Vertreter/innen von über 50 Schweizer Organisationen, darunter SEV-Präsident Giorgio Tuti, schickten am 8. Juli in Bern eine 40x40 Meter grosse Fahne auf die Reise durch die Schweiz, damit die Bevölkerung darauf in den nächsten Monaten Botschaften anbringen kann. Im Dezember reist die Fahne dann nach Kopenhagen an die UNO-Klimakonferenz, die Massnahmen für eine drastische weltweite Senkung des CO₂-Ausstosses beschliessen soll. Foto: Adrian Wüthrich.

MEINE MEINUNG

Idee Schwebobahn

Es sind einige Jahre her, seit man uns eine unterirdische Magnetbahn als «Swissmetro» beliebt machen wollte. Sie hätte, so die «Neue Zürcher Zeitung», «die grossen Zentren der Schweiz zu einer einzigen Stadt verschmelzen sollen». Diese Maulwurfbahn kam aus dem Stadium eines Gedankens nie heraus. Darüber brauchen wir nicht traurig zu sein.

Jetzt werden wir wieder mit einer kühnen Idee konfrontiert. Ein Konsortium, bestehend aus verschiedenen Firmen, möchte nicht unter, sondern über dem Boden eine Schnellbahn installieren: den Swiss-Rapide-Express. Eine Magnetschwebobahn auf Stelzen. Sie soll Zürich mit Bern verbinden. Das in 20 Minuten. Aktion Höllentempo also. Später würden weitere Städte wie Basel, Genf, St. Gallen angeschlossen.

Die Magnetschwebobahn ist unter dem Namen Transrapid eine deutsche Erfindung. In Deutschland selber gibt es sie nur auf dem Papier. Der frühere Ministerpräsident von Bayern, Edmund Stoiber, war verliebt in den Transrapid. Er wollte um jeden Preis den Flughafen mit der Stadt München verbinden. Die budgetierten Kosten stiegen ins Uferlose. Das irritierte Stoiber keine Bohne. Nach seinem Rücktritt allerdings trennten sich seine Nachfolger auffallend ungeniert vom transrapiden Traum. Und zwar subito. Somit verbleibt als Versuchsstrecke die Verbindung vom Flughafen ins Stadtzentrum von Schanghai. Geplant war ein Ausbau über halb China. Dazu kam es nicht. Zu teuer.

Bei uns ist das Netz des öffentlichen Verkehrs flächendeckend. Sogar auf einer Nebenstrecke wie Moutier–Solothurn fahren moderne BLS-Züge. Das zeichnet die Schweiz aus: In Deutschland ist das anders. Die ICE-Züge sind super. In der Region sieht es nicht so gut aus. Eine Magnetschwebobahn bei uns wäre systemfremd, könnte kaum richtig ins Netz integriert werden. Andererseits gibt es schon einen Nachholbedarf. In Europa werden die Hochgeschwindigkeitsstrecken systematisch ausgebaut. Der Fachmann und ETH-Professor Ulrich Weidmann befürwortet deshalb «punktuelle Beschleunigungen» auf den bestehenden Strecken. Er kann sich vorstellen, dass die Fahrzeit Zürich–Bern nicht gerade auf 20 Minuten reduziert werden sollte. Auf 45 aber schon. Das wäre für ihn realistisch. Ohne Magnetschwebobahn. Einverstanden.

Helmut Hubacher



Chefs Lok- und Zugpersonal von der Zeitaufschreibung «erlösen»?

Angeordneter Verstoss gegen Gesetz und Verordnung

Die SBB darf von den Chefs Lokpersonal (CLP) und Zugpersonal (CZP) nicht verlangen, auf die Zeitaufschreibung vollständig zu verzichten, denn dies verstösst gegen das Arbeitszeitgesetz (AZG) und die zugehörige Verordnung (AZGV).

Wegen dieser Problematik ist der SEV mit dem Bereich Operating Zugführung schon seit längerem im Gespräch und hat dabei stets auf die gesetzlichen Bestimmungen verwiesen: Das AZG verlangt, dass für alle Mitarbeitenden, die unter das AZG fallen, ein Dienstplan erstellt wird, samt grafischer Darstellung der täglichen Arbeitszeit. Diese Darstellung kann bei regelmässiger Arbeitszeit wegfallen. Das heisst aber nicht, dass auf einen Dienstplan verzichtet werden kann.

Da CLP und CZP regelmässig in ihren angestammten Berufen als Lokführende oder Zugbegleiter/innen arbeiten, muss auch bei ihnen jederzeit sichergestellt sein, dass die Einhaltung von AZG und AZGV nachweisbar ist. Dies ist nur möglich mit ei-



Wie ihre Untergebenen arbeiten auch die Chefs Lokpersonal und die Chefs Zugpersonal regelmässig in ihren angestammten Berufen als Lokführende oder Zugbegleiter/innen. Daher muss auch bei ihnen jederzeit sichergestellt sein, dass die Einhaltung von AZG und AZGV nachweisbar ist.

ner zentralen Zeiterfassung und einer Kontrolle der Arbeitszeit.

Die SBB kann die Verantwortung für die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmun-



gen nicht ganz auf das Personal abwälzen, sondern hat eine Mitverantwortung und muss durch Kontrollen dafür sorgen, dass Gesetz und Verordnung Genüge getan wird. Und sie muss sicherstellen, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) bei einem Audit jederzeit auf die gespeicherten Daten zugreifen kann.

Arbeitszeit ist ein Führungsinstrument!

Die SBB begründet die «Erlösung» der CLP und CZP vom «Zwang» der Zeitaufschreibung damit, dass sie als Kader das volle Vertrauen genossen, auch ohne Zeitaufschreibung nicht zu viel zu arbeiten. Zudem sei es in einem modernen Unternehmen üblich, die Mitarbeitenden nicht über die Arbeitszeit zu führen, sondern über ihre Leistung. Dabei spiele es keine Rolle, welchen Aufwand die Mitarbeitenden betreiben, um die gesteckten Ziele zu erreichen.

Tatsache ist aber, dass ein verantwortungsvoller

Vorgesetzter das Führungsinstrument Arbeitszeit nicht leichtfertig aus der Hand gibt. Denn nebst der Kontrolle der Zielerreichung muss auch der Zeitaufwand beachtet werden, der dafür eingesetzt wird. Nur so kann verhindert werden, dass infolge Überbelastung Burnouts drohen.

Wie weiter?

Der Bereich Operating Zugführung hat sich mit dem Problem befasst und Lösungsvorschläge ausgearbeitet, ohne Beschlüsse zu fassen. Der SEV erwartet, dass die SBB für das gesamte dem AZG unterstellte Personal die Zeitaufschreibung wieder einführt und sicherstellt, dass diese Daten auch kontrolliert und archiviert werden. Nur so kann gewährleistet werden, dass bei einem BAV-Audit nicht das Personal für angeordnete Verstösse gegen die gesetzlichen Bestimmungen haftbar gemacht wird!

Für das SEV-Kompetenzzentrum Arbeitszeit: Martin Allemann/FI

EREIGNISMANAGEMENT «FREIWILLIG» UND IN EIGENVERANTWORTUNG

Die Chefs Lokpersonal (CLP) und Zugpersonal (CZP) werden auch gezwungen, in ihrer Freizeit und am Wochenende gemäss Prioritätenliste jederzeit erreichbar zu sein und im Ereignisfall wenn nötig vor Ort einzugreifen. Jedenfalls ist in der internen Arbeitsorganisation vorgesehen, dass bei einem Ereignis der Lokführer den Zug erst nach Rücksprache mit einem CLP in Bewegung setzen darf, wenn der CLP abschliessend mit den Disponenten Personenverkehr Kontakt aufgenommen hat.

Wenn dabei das Prinzip der Freiwilligkeit gelten würde, könnte die Aufrechterhaltung des Betriebs nicht garantiert werden, da sich jeder CLP darauf berufen könnte, das Telefon nicht abnehmen zu müssen. Auch wäre das Personal nicht mehr genügend betreut, was sicher auch nicht im Sinn der Sache wäre. Den-

noch schreibt der Zentralbereich Personal in einem uns vorliegenden Papier, diese «Abrufbereitschaft» unterscheide sich «in ausschlaggebenden Punkten von der gesetzlichen und betrieblichen Definition des Pikettendienstes. Sie kommt einem «freiwilligen Einsatz» näher als einem der definierten Pikettendienstes. Deshalb vertreten wir die Auffassung, dass Abrufbereitschaft gemäss AZ 34/98 (Pikettreglement) und freiwillige Einsätze nicht unter die Bestimmungen von AZGV Art. 8a ff. fallen.»

Diese Haltung der SBB teilen wir in einem Punkt: CLP oder CZP können nicht für «Pikettendienst» gemäss Definition von AZGV Art. 8a ff. aufgeboden werden, da sie nicht direkt zur Behebung von Störungen oder ähnlichen Sonderereignissen beitragen. Ob aber ihr «freiwilliger Einsatz» aufgrund der Einsatzbestim-

mungen nicht doch den Charakter von Pikettarbeit aufweist, ist nicht restlos geklärt. Sicher ist: CLP wie CZP müssen diesen «freiwilligen Einsatz» leisten, wenn sie weiterhin ihre Tätigkeit ausüben wollen.

Arbeitgeber muss Verantwortung wahrnehmen

Für die Beurteilung der Sachlage genügt es nicht, einfach festzuhalten, dass ein «freiwilliger Einsatz» nicht der AZGV untersteht, da er internen Regelungen näher komme. Denn damit ist nicht geregelt, welche AZG- und AZGV-Bestimmungen zum Tragen kommen, wenn ein solcher Einsatz vorliegt. Hier überlassen die SBB die Verantwortung voll und ganz dem Personal. Welche Rahmenbedingungen sind bei einem «freiwilligen Einsatz» einzuhalten? Da müssen wir nun gemeinsam nach Lösungen suchen. AI/FI

Inbetriebnahme der neuen Cisalpino-Generation ETR 610

Zuversichtliche Bähnler

Die Cisalpino der zweiten Generation haben den Verkehr zwischen Genf und Mailand aufgenommen. Die neuen Kompositionen gefallen den Schweizer Eisenbahnern, die sie getestet haben.

«Seit zwei Jahren mache ich Testfahrten mit dieser neuen Cisalpino-Generation und kann garantieren, dass es sehr gutes Material ist», sagt der Lokführer Franz Rindlisbacher. Er ist Testfahrer für neue Fahrzeuge, die von Siemens, Stadler und Alstom geliefert werden. Er war vorne im Führerstand, als am 16. Juli zwischen Lausanne und Sitten der Cisalpino ETR 610 der Presse vorgestellt wurde.

Das Ende der Probleme?

Franz Rindlisbacher wurde im Führerstand unterstützt von Max Ruoff. Auch er hat den neuen Cisalpino getestet und ist damit ebenfalls sehr zufrieden: «Mit dem Cisalpino ETR 610 zu fahren, ist für mich, wie am Steuer eines starken Audi zu sitzen, nachdem ich vorher nur VW gefahren bin.» Franz Rindlisbacher ergänzt: «Der Führerstand ist Hightech, ruhig und komfortabel. Wenn man 160 km/h fährt, merkt man nichts von der Geschwindigkeit, es hat absolut keine Vibrationen.»

Ist also die ganze Diskussi-

SUPERZÜGE MIT GROSSER VERSPÄTUNG UND AM GOTTHARD NOCH IMMER NICHT ZUGELASSEN



ETR 610 in voller Fahrt.

Die neuen Cisalpino-Kompositionen werden in Savigliano (Cuneo) im Piemont hergestellt, in einem Werk von Fiat Ferroviaria, das 1999 von Alstom übernommen wurde. Die zweite Generation der Cisalpino-Züge vereint die Neigetechnik von Fiat mit der Hochgeschwindigkeitstechnologie des TGV. Ihr Schwachpunkt ist allerdings, dass die Kompositionen

nun erst mit zwei Jahren Verspätung in Betrieb kommen...

Von den vierzehn Kompositionen, die dereinst zwischen der Schweiz und Italien verkehren werden, sind nun drei zwischen Genf und Mailand im Einsatz. Die elf weiteren werden in den nächsten Monaten auf der Simplonlinie und beim Fahrplanwechsel im Dezem-

ber auch am Lötschberg in Betrieb genommen. Wegen zu hohem Achsgewicht sind die Kompositionen jedoch für die Gotthardstrecke immer noch nicht zugelassen. Die Fahrzeit zwischen Genf und Mailand verkürzt sich mit den neuen Zügen um 38 Minuten; die Verbindung der zwei Städte dauert nun noch 3 Stunden 50. *AC/pmo*

on um Cisalpino reine Übertreibung? «Mit den Cisalpino der ersten Generation haben wir wirklich technische Probleme», hält Franz Rindlisbacher fest. «Aber ich wiederhole: In zwei Jahren intensiver Tests habe ich kein einziges grösseres Problem gehabt und musste mich kein einziges Mal abschleppen lassen.»

Komfort und Design

Martino Calabretto ist Zug-

chef im Depot Brig. Er begleitete die Teilnehmenden auf der Pressefahrt Lausanne-Sitten. Er unterstützt die Aussagen der beiden Lokführer: «Die ältere Cisalpino-Generation hat zweifellos gewisse Schwierigkeiten. Und es hat nicht viel gebracht, sie auf der Simplonstrecke durch altes Material von SBB und Trenitalia zu ersetzen. Aber die neuen Züge sind prächtig – betrachten Sie das Design

und den Komfort. Das ist wunderbar! Ich bin sehr zuversichtlich, dass dieser Zug Erfolg haben wird.»

Martino Calabretto wurde von den Fachleuten von Alstom ausgebildet, um den ETR 610 genau kennenzulernen. Nun bildet er seinerseits das Zugpersonal aus, das auf den Fahrten zwischen Genf und Domodossola eingesetzt wird. «Die wesentlichen Neuerungen sind für uns die

Bedienung der Bildschirmanzeigen mit den Reiseinformationen sowie das elektronische Reservationssystem, das die legendären gelben Zettelchen ablöst.»

Alle drei Eisenbahner bei der Cisalpino-Präsentation – Franz Rindlisbacher, Max Ruoff und Martino Calabretto – sind SEV-Mitglieder. Umso mehr ist ihnen aufs Wort zu glauben!

Alberto Cherubini/pmo



Franz Rindlisbacher (vorne) und Max Ruoff im Führerstand des Cisalpino ETR 610.



Martino Calabretto freut sich über die neuen Fahrzeuge.



„ Der aktuelle Arbeitsdruck durch unmögliche Dienste macht die Leute kaputt und leistet Signalfällen Vorschub. “

Rinaldo Zobele, Zentralpräsident LPV

Rinaldo Zobele zieht nach sechs Monaten LPV-Präsidium Zwischenbilanz

«Die Junglokkführer/innen verdienen zu wenig!»

Anfang Jahr übernahm Rinaldo Zobele von Peter Merz das Zentralpräsidium des Unterverbands des Lokpersonals (LPV). Wir fragten ihn nach seinen ersten Erfahrungen und Erkenntnissen.

kontakt.sev: Wie war dein Einstieg als Zentralpräsident?

Rinaldo Zobele: Etwas grob. Ich ging sozusagen von 0 auf 100! Auch wenn ich schon in der Peko Fläche war, hatte ich vorher noch keine LPV-Funktion, und Peter Merz konnte mir bei der Übergabe natürlich nicht alles sagen. Es gilt sehr viele Geschäfte im Auge zu behalten und an unzählige Sitzungen und Versammlungen zu gehen. An

die Versammlungen gehe ich gerne, da ich dort den Puls der Mitglieder direkt zu spüren bekomme. Es gibt auch einiges zu lesen. Es ist vergleichbar mit einem 50-Prozent-Job, der vorwiegend in der Freizeit gemacht wird.

Hast du dir Ziele gesetzt?

Ich will die Geschäfte möglichst zur Zufriedenheit aller erledigen. Dies fällt allerdings schwer, da die Bahn-

unternehmen nicht gewillt sind, Zugeständnisse an das Personal zu machen. Es werden Ausreden gebraucht, die man nicht mehr hören kann. Vieles, was abgemacht wurde, wird plötzlich als Missverständnis deklariert, nur damit man es nicht einhalten muss.

Der LPV ist daran, sich zu reformieren. Wo steht ihr dabei heute?

Im Mai hat die Delegiertenversammlung grundsätzlich grünes Licht zur Restrukturierung gegeben. Bis Ende Jahr soll das Projekt umsetzungsreif sein. Bis zur Delegiertenversammlung im nächsten Frühling bleibt dann noch Zeit für Korrekturen.

Welche Massnahmen sind geplant?

Der Zentralvorstand wird verkleinert, damit er professioneller arbeiten und rascher reagieren kann. Je nach Geschäft sollen statt alle Vorstandsmitglieder nur noch die betroffenen Ressortverantwortlichen zusammenkommen. Ressorts sind etwa SBB Personenverkehr, SBB Cargo, BLS und RhB. Neu ist, dass auch Triebfahrzeugführer/innen privater Unternehmungen in den LPV integriert werden sollen, wenn sie dies denn wollen.

Was hat dich bisher sonst in Atem gehalten?

Der Personenverkehr SBB will gegen unseren Willen die Ausbildung von Regio-

nallokführern durchziehen. Er hat auch unser Gesuch für Nachverhandlungen zu den Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR) abgelehnt und Entschädigungen für Auslandsfahrten (z. B. nach Bellegarde) einseitig festgelegt. Dazu soll eine Aussprache stattfinden. Ein weiteres aktuelles Thema sind die tiefen Löhne für Lokführer während und nach der Ausbildung. Gerade die tiefen Anfangslöhne bei den SBB erstaunen. 60 000 Franken Jahresgehalt sind bei unserer Verantwortung und den unregelmässigen Arbeitszeiten einfach zu wenig. Man muss kein Prophet sein, um vorauszusehen, was passiert, wenn es der Privatwirtschaft wieder besser geht...

Bestimmt hattest du auch mit SBB Cargo zu tun?

Mit ihr konnten wir die BAR zufriedenstellend anpassen. Wegen des konjunkturebedingten Verkehrsrückgangs mussten für nicht ausgelastete Kollegen

schuh-Tragpflicht durch Vorgesetzte ist auch immer wieder ein Thema.

Bei der BLS wurde der GAV weiterentwickelt...

Dieses Geschäft wurde seitens des LPV durch unseren BLS-Vertreter im Zentralvorstand zusammen mit Sekretären des SEV sehr intensiv bearbeitet. Dabei konnte nun auch endlich eine Lösung für die Umsetzung des «Orange-Urteils» gefunden werden. Da mit der RhB in gewissen Lohnfragen keine Einigung möglich war, tagt Ende Juli ein Schiedsgericht, in das ich als Arbeitnehmervertreter Einsitz nehmen werde.

Bei der SBB stehen nächstes Jahr ebenfalls GAV-Verhandlungen an. Was fordert der LPV?

Wir möchten vor allem Zweideutigkeiten im Bereich der Arbeitszeit ausräumen, die das Unternehmen gerne zuungunsten des Personals auslegt, etwa was Zeitkonten, Dienstpläne und Einteilungen, arbeits-

„Wir möchten im GAV SBB Zweideutigkeiten bei der Arbeitszeit ausräumen, die das Unternehmen gerne zuungunsten des Personals auslegt.“

Lösungen gesucht werden, wozu der Personenverkehr Hand bieten musste. Für grossen Unmut sorgen bei den SBB zudem Probleme rund um die Einteilung. Die (un)vernünftige Durchsetzung der Sicherheits-

freie Tage, Dienstschichten, Ruhezeiten usw. betrifft. Es ist wichtig, dass sich für den GAV alle einsetzen und dabei am gleichen Strick ziehen. Die Verhandlungen werden wohl eine grosse Zerreissprobe für alle.

BIO

Rinaldo Zobele wurde am 7. November 1962 in Liestal geboren, seine Eltern stammen aus Norditalien (Trentino). Er ging in Reiden und Nebikon LU zur Schule und wollte schon immer Lokführer werden. Da dies nicht auf direktem Weg möglich war, trat er 1979 als Kondukteurlehrling in die SBB ein, und nach wenigen Monaten auch in den SEV. Als Zugbegleiter arbeitete er im Depot Luzern sowie rund ein halbes Jahr in Bellinzona.

1993 absolvierte er die Zugchefprüfung. Mit fast 40 Jahren erfüllte er sich dann seinen Bubenraum doch noch: Von Februar 2001 bis Januar 2002 machte er in Aarau die Lokführerausbildung und wechselte 2003 ins Depot Basel zum Fernverkehr. Er wohnt mit seiner Frau, seiner Tochter (11) und seinem Sohn (8) in Grosswangen LU. Vor vier Jahren erkrankte der Sohn an Leukämie, befindet sich aber nach einer Knochenmarktransplantation wieder auf dem Weg zur Besserung. Diese schwierige Erfahrung sensibilisierte Rinaldo Zobele auch für gewerkschaftliche Fragen, u. a. weil er dabei mit der Arbeitszeit vorübergehend massiv ins Minus geriet. Ab Juli 2007 bis Ende 2008 engagierte er sich in der Personalkommission Fläche. Seit Januar 2009 ist er Zentralpräsident LPV. Zurzeit kommt die Familie leider oft zu kurz. Fi



INTERVIEW



Alexander Engler

Rinaldo Zobele war über 20 Jahre lang Zugbegleiter, bevor er sich seinen Bubenraum, Lokführer zu werden, doch noch erfüllte.

«RENTNER IN RUHE LASSEN»

Was hältst du vom Vorschlag des VSLF-Präsidenten, für die Sanierung der Pensionskasse die Rentner/innen zu belasten?

Das finde ich eine unüberlegte Idee; unsere pensionierten Kolleginnen und Kollegen haben ein Leben lang für ihre Rente gearbeitet. Sie können nicht mit einem Teuerungsausgleich rechnen und müssen deshalb real mit immer weniger Geld auskommen. Das würde ich mir selbst als Rentner nicht wünschen! Aber es ist ja nicht das erste Mal, dass beim VSLF Solidarität klein geschrieben wird...

Die Mitgliederwerbung hat für den SEV eine hohe Priorität. Was tut der LPV auf diesem Gebiet?

Der LPV erhält jeweils Gelegenheit, sich in den Lokführerklassen bei Login vorzustellen, und wir sprechen die

jungen Lokführer/innen in den Unternehmen an. Auch wir bekommen zu spüren, dass mit dem gesellschaftlichen Wandel der Individualismus gestiegen ist. Ein gewichtiges Argument für den Beitritt ist und bleibt der Berufsrechtsschutz, den man haben sollte, sobald man auf ein Fahrzeug steigt. Dazu die Erkenntnis, dass man, wenn man organisiert ist, über den LPV mit dem Arbeitgeber auf gleicher Augenhöhe verhandeln kann.

Wie werbt ihr Mitglieder bei neuen Bahnunternehmen wie UTL oder RTS?

Wir versuchen mit ihnen in Kontakt zu treten, was relativ schwierig ist, da sie sehr zurückgezogen tätig sind. Ernsthafte Verstösse gegen das Arbeitszeitgesetz (AZG/AZGV) fliegen meist nur durch Zufall auf. Für das eine oder andere Unternehmen ist es natürlich sehr lukrativ, wenn solche Verstösse nicht bekannt wer-

den. Es gibt auch Unternehmen, die Druck auf ihr Personal ausüben, damit es nicht mit einer Gewerkschaft in Kontakt tritt.

An wen sollen sich Lokführende wenden, die Dienste leisten müssen, die das AZG verletzen, oder von solchen Vorfällen wissen?

Sie können sich an den LPV oder SEV wenden, und wir melden den Fall dann dem Bundesamt für Verkehr (BAV). Dabei ist die Vertraulichkeit gewährleistet. Wenn immer möglich sollten Dienstplankopien mitgeliefert werden. Man kann sich beim BAV auch direkt melden, doch ist es von Vorteil, wenn LPV und SEV davon Kenntnis haben.

LPV und SBB hatten vor anderthalb Jahren ein Teilpensionsmodell ausgehandelt, das sich nur wenige Lokführer leisten konnten, da die SBB die finanziellen Einbussen zu wenig abfedernten. Seid ihr inzwischen weitergekommen?

Der heutige Personalmangel liess dieses Geschäft in den Hintergrund treten, doch können Interessierte die SBB um eine Offerte ersuchen. Beim Personenverkehr häufen wir zurzeit Überzeit an, obwohl wegen der Wirtschaftskrise auch Cargo-Kollegen bei uns arbeiten. Der aktuelle Arbeitsdruck durch unmögliche Dienste macht die Leute

Offenbar stehen beim Personenverkehr SBB viele Pensionierungen an?

Um diese aufzufangen und die geplanten Leistungssteigerungen zu bewältigen, muss der Personenverkehr jährlich mindestens 160 neue Lokführer/innen ausbilden. Trotz einer Rekrutierungsoffensive werden noch bei Weitem nicht genügend Klassen gebildet.

„Absolut unverantwortlich ist die geplante Verkürzung der Ausbildung, wie in Basel schon praktiziert. Da wird am falschen Ort gespart!“

kaputt und leistet den Signalfällen Vorschub. Hier steht das Unternehmen in der Pflicht, arbeitsverträgliche Lösungen zu suchen, statt nur Prozesse zu definieren, welche lediglich die Symptome, aber nicht die Ursachen bekämpfen. Damit gerade auch für die älteren Kollegen und Kolleginnen die Arbeit machbar bleibt.

Absolut unverantwortlich ist die Verkürzung der Ausbildung, wie in Basel schon praktiziert, damit man schneller einsatzfähige Lokführer/innen hat. Da wird eindeutig am falschen Ort gespart! Die Neuen müssen richtig für ihre Aufgaben geschult werden und nicht mit einer Schnellbleiche, dies dient auch der Sicherheit.

Interview: Markus Fischer

Zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee ist die SÜDOSTBAHN 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 Zukunft.

Infolge Pensionierung suchen wir per sofort oder nach Vereinbarung zwei

Oberlokomotivführer/innen

mit Arbeitsort Samstagern und St. Gallen.

Ihre Tätigkeiten:

- Personelle und fachtechnische Führung von ca. 60 Lokomotivführern Kat. D
- Aus- und Weiterbildung des zugeteilten Lokpersonals
- Prüfungsexperte Lokpersonal Kat. A bis D
- Versuchs- und Abnahmefahrten
- Mitarbeit in Projekt- und Arbeitsgruppen
- Einsatz als Lokomotivführer bei Personalengpässen

Ihr Profil:

- Abgeschlossene Ausbildung als Lokomotivführer Kat. D
- Mehrere Jahre Berufserfahrung
- Betriebliche und technische Kenntnisse des Eisenbahnbetriebs
- Weiterbildung zum Techniker TS oder Ausbildung als Dozent für Erwachsenenbildung
- Führungserfahrung von Vorteil

Wir suchen eine aufgeschlossene und engagierte Persönlichkeit, welche mit Kommunikationsstärke Fachwissen vermittelt und durchsetzt. Wenn Sie offen sind für Neues, Durchsetzungsvermögen und organisatorische Fähigkeiten besitzen, erwartet Sie bei der SOB eine attraktive Tätigkeit.

Erfüllen Sie die gestellten Anforderungen hinsichtlich beruflicher Weiterbildung nur teilweise und sehen Sie das Nachholen der fehlenden Ausbildung als Herausforderung, dann freuen wir uns auf jeden Fall auch auf Ihre Bewerbung.

Auskünfte erteilt Ihnen gerne Martin Hilty, Leiter Lokpersonal, Tel. 071 228 23 95. Ihre schriftliche Bewerbung senden Sie bitte bis 31. August 2009 an Angela Piccirillo, Personal.

Schweizerische Südostbahn AG
Personal
Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen
Tel. 071 228 23 23, www.sob.ch

Zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee ist die SÜDOSTBAHN 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 suchen wir in Herisau

Rangiermitarbeiter

Lokomotivführer Kat. A oder C.

Ihre Tätigkeiten: Rangieren im Bereich Personen- und Güterverkehr, Führen von Schienenfahrzeugen (sofern Ausweis vorhanden), Kleinunterhalt von Gleisanlagen, Ein- und Auslad von Reisegepäck und anderen Transportgütern sowie allgemeine Service- und Reinigungsarbeiten.

Ihr Profil: Berufserfahrung als Rangierer, von Vorteil auch als Triebfahrzeugführer Kat A oder C. Teamfähigkeit, gute körperliche Verfassung und Bereitschaft für unregelmässige Arbeitszeiten. Sie besitzen ausserdem einen Führerausweis Kat B für Personenwagen.

Auskünfte erteilt Ihnen gerne Stefan Schönenberger, Leiter Cargo und Service Herisau, Tel. 071 / 353 36 61. Ihre schriftliche Bewerbung senden Sie bitte bis 14. August 2009 an Angela Piccirillo, Personal.

Schweizerische Südostbahn AG
Personal
Bahnhofplatz 1a, 9001 St.Gallen
Tel. 071 228 23 23, www.sob.ch



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



Keine Entlassungen, solange Kurzarbeit möglich ist!

SGB fordert Sozialplanpflicht

Die Schweiz braucht einen Arbeitnehmerschutz gegen Massenentlassungen auf europäischem Niveau.

Die Zahlen und Prognosen zeigen, dass die durch die Missbräuche im Finanzsektor ausgelöste Wirtschaftskrise voll auf den Arbeitsmarkt durchzuschlagen beginnt. Gemäss einer jüngsten Umfrage von Adecco planen 40% aller befragten Schweizer Unternehmen, in den nächsten 12 Monaten Entlassungen durchzuführen. In der Industrie sind es 55% der befragten Unternehmen, im Handel 32%. Ohne Gegensteuer wird die Anzahl Arbeitsloser bald in eine Dimension steigen, welche die Schweiz überhaupt noch nie gesehen hat.

Die erste Massnahme gegen die drohenden Entlassungswellen ist die Kurzarbeit. Die von Auftragsflauten betroffenen Unternehmen in der Schweiz sind weitgehend technologisch und strukturell gut aufgestellt für die Zukunft. Die Kurzarbeit ist das geeignete Instrument, um Konjunkturschwankungen aufzufangen und das Produktionspotenzial zu erhalten. Umgekehrt muss aber auch gelten: Wo Kurzarbeit möglich ist, muss auf Entlassungen verzichtet werden.

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB) tritt nach der Anpassung der Kurzarbeitsmöglichkeit von 12 auf 18 Monate auch für eine Verlängerung auf 24 Monate ein. Auf der anderen Seite müssen sich die Unternehmen verpflichten, ihre Belegschaft bis zum nächsten Aufschwung zu halten.

Dringend notwendig sind aber auch Anpassungen im Schweizer Arbeitsrecht. Weil die Konsultationsrechte der Arbeitnehmenden vor Entschieden über einen Personalabbau in der Schweiz unterentwickelt sind und nicht einmal eine Sozialplanpflicht besteht, kommt es bei Restrukturierungen immer wieder zu in kurzfristiger Optik getroffenen Entschieden auf dem Buckel der Belegschaften, die zudem die mittel- und längerfristigen Perspektiven der Unternehmen vernachlässigen.

Schönwetter-Arbeitsrecht

Das Schweizer Arbeitsrecht stammt in seinen zentralen Teilen aus den Jahrzehnten der Hochkonjunktur, als die Schweiz weder Arbeitslosigkeit noch Massenentlassungen kannte. Spätestens seit der Krise der neunziger Jahre ist klar, dass die mit der Swisslex-Vorlage eingefügten Bestimmungen über die Mas-

senentlassung an das europäische Niveau angepasst und eine Sozialplanpflicht eingeführt werden muss. Wir haben in der Schweiz in den letzten zehn, fünfzehn Jahren eine Brutalisierung der Arbeitsbeziehungen erlebt, die man Ende der achtziger und anfangs der neunziger Jahre noch nicht für möglich gehalten hätte. Der fehlende Arbeitnehmerschutz und die fehlende Sozialplanpflicht belohnen arrogante und selbstherrliche Manager, die trotz hohen Gewinnen und Ausschüttungen Massenentlassungen rücksichtslos durchziehen und jede soziale Abfederung verweigern, obwohl sie für sich selber goldene Fallschirme beanspruchen.

Das muss sich ändern. Bessere Konsultationsrechte führen durch den Einbezug der Belegschaften in die sich stellenden existenziellen Fragen zu qualifizierteren und besser überlegten Entschieden. Statt kurzfristigen und kurzsichtigen Vorgehens wird das Denken in mittel- und längerfristigen Perspektiven gefördert. Und die Sozialplanpflicht führt dazu, dass die sozialen Härten im Rahmen des Möglichen abgedefert werden müssen. All das liegt im Interesse der Schweizer Wirtschaft und Gesellschaft.

Paul Rechsteiner, SGB-Präsident

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich. ISSN 1662-8454

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnemente und Adressänderungen: Wirtschaftliche Abteilung SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.-.

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

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

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

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 6. August 2009.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil und Inserateschluss ist am 29. Juli, 10 Uhr.

Allgegenwärtige Gewalt gegen Frauen nicht tolerieren

Auch Frauenrechte sind Menschenrechte!

Trotz der Erklärung der Menschenrechte von 1948 bleibt Gewalt gegen Frauen weltweit sehr verbreitet. Dagegen kämpft UNIFEM Schweiz mit Information und Projekten.

Artikel 1 der Menschenrechtskonvention lautet: «Alle Menschen sind frei und gleich an Würde und Rechten geboren. Sie sind mit Vernunft und Gewissen begabt und sollen einander im Geist der Brüderlichkeit (sic!) begegnen.» Dies gilt für alle.

«Sind aber Frauen auch Brüder und da schon mit gemeint oder wenigstens im zweiten Artikel, wo vom Diskriminierungsverbot die Rede ist?», fragte Regula Kägi-Diener, Professorin für Recht an der Hochschule St. Gallen, am 13. Juni in Zürich an einer Veranstaltung des Vereins UNIFEM Schweiz (United Nations Development Fund for Women).

Fakt sei, dass sich die Grundsätze der Menschenrechtskonvention bis heute fast nur in öffentlichen Bereichen durchgesetzt hätten, so die Referentin weiter. Ein grosser Teil eines Frauenlebens finde aber in privaten Bereichen statt, und dort seien traditionelle Lebensweisen vielerorts noch ungebrochen stark. Diese Traditionen

würden durch die heutigen raschen Veränderungsprozesse noch belebt, da sie sichere Werte versprächen. «Deshalb sind Veränderungen in der Familie so schwer zu bewerkstelligen.» Die Menschenrechte seien zwar Leitideen, aber noch nicht Allgemeingut, und ob sie sich gegen Nutzendenken und Fundamentalismus je durchsetzen können, sei nicht sicher.

UNO-Projekt für Datenerhebung

Thomas Gass von der ständigen Schweizer Mission bei der UNO in New York stellte das Projekt gegen Gewalt an Frauen vor, das der UNO-Vorsitzende Ban Ki-moon letztes Jahr lanciert hat. Damit sollen weltweit Daten zu Gewaltverbrechen gesammelt werden, weil die Datenerhebung dazu bisher lückenhaft ist. Ein Teilziel wurde im Juni 2008 mit der Verabschiedung der UNO-Resolution 1820 bereits erreicht: Sie ächtet die Kriegstaktik der sexuellen Gewalt an Frauen als Kriegsverbrechen.

Auch in der Schweiz laufe die Datenerfassung nicht einheitlich, erklärte Kathrin Arioli von der Fachstelle für Gleichstellung von Mann und Frau des Kantons Zürich. Ihr Kanton beispielsweise kenne keine differenzierte Datenaufnahme. Weitere Infos unter www.unifem.ch.

Susanne Held,
Frauenkommission SEV

CGT-KOLLEGEN INFORMIERTEN SICH BEIM SEV ÜBER DIE AUTOMATISIERUNG



Sechs Delegierte der Gewerkschaft CGT besuchten am 18. Juni mit SEV- und SBV-Vertreter/innen die Lausanner Betriebsleitzentrale der SBB. Danach tauschten die Gewerkschafter/innen ihre Erfahrungen mit der Automatisierung der Betriebsführung aus. Die SNCF ersetzt zurzeit bisherige Leitstellen in Bahnhöfen durch Zentralen.



»Die geordnete und verantwortungsbewusste Reaktion der Belegschaft löste im Tessin eine Gefühlswelle aus, wie es sie in der jüngeren Kantonsgeschichte noch nie gegeben hatte.«

Auszug aus dem Revisionsbericht von P. F. Barchi, C. Marazzi und P. Martinelli

Bericht zur Tätigkeit des Streikkomitees des Industriewerks Bellinzona

«Pragmatisch und verantwortungsbewusst»

Das Streikkomitee «Hände weg vom Industriewerk» präsentierte der Personalversammlung am 30. Juni die Jahresabrechnung 2008 zu den von der Bevölkerung erhaltenen Spenden. Die Rechnung wurde doppelt überprüft: rechnerisch von einem privaten Treuhandbüro und «moralisch» von drei Persönlichkeiten aus dem Kanton Tessin. Diese beleuchteten in ihrem Bericht über die Spenden hinaus die gesamte Tätigkeit des Streikkomitees.

Als «moralische» Berichterhalter amtierten Pier Felice Barchi, Anwalt und alt Nationalrat (FDP), Christian Marazzi, Ökonom und Professor an der Fachhochschule der italienischen Schweiz (Supsi), sowie Pietro Martinelli, Ingenieur und ehemaliger Tessiner Staatsrat (PSA), welcher der Personalversammlung des Industriewerks (IW) den vierseitigen Bericht vortrug. Dieser umfasst drei Kapitel: Zusammenfassung des Konfliktes, finanzielle Aspekte und Anträge an die Versammlung. Nachfolgend einige Auszüge aus dem sehr informativen Bericht, die belegen, dass der ganze Kanton am Konflikt stark Anteil nahm.

Arbeitskampf mit historischer Tragweite

Der Bericht erklärt die Zusammenhänge, die zum Streik führten. Dazu gehört die grosse Bedeutung des IW für den ganzen Kanton: «Schon 1894 waren dort 425 Personen beschäftigt. In den Werkhallen haben seit 126 Jahren Tausende von Tessinern gearbeitet. Die Geschichte des Industriewerks ist daher eng verbunden mit der Geschichte vieler Tessiner Familien, der Stadt und Region Bellinzona, des benachbarten italienischsprachigen Bündnerlands und des ganzen Kantons.»

Der Bericht macht verständlich, warum der Abbauentscheid der SBB einen Streik auslöste: «Die geordnete und verantwortungsbewusste Reaktion der Belegschaft, ihre Forderung, mit der SBB-Leitung über die Zukunft des Werkes diskutieren zu können unter Offenlegung der Zahlen und Perspektiven, aber erst nach Rücknahme des Abbauentscheids vom 6. März sowie ihr Streikbeschluss vom 7. März lösten im Tessin eine Gefühlswelle und eine einmütige Unterstützung durch Behörden, Parteien, zivile und religiöse Institutionen aus, wie es sie in der jüngeren Kantonsgeschichte noch nie gegeben hatte. (...)

In Erinnerung bleiben werden besonders die Kundgebungen vom 19. März in Bern sowie vom 30. März und 2. April in Bellinzona mit über 10 000 Personen. Die Malereihalle wurde zu einem Ort der Begegnung und der Solidarität für zahlreiche Tessinerinnen und Tessiner, und der ganze Kanton fieberte beim Arbeitskampf mit, der beispielhaft war aufgrund der Beteiligten, der Ziele und der Art und Weise, wie er geführt wurde.»

Erwähnt wird im Bericht auch die am 5. April 2008 im Beisein von Bundesrat Leuenberger erzielte Vereinbarung, die dem Streik ein Ende setzte, während sich die SBB im Gegenzug wider-

willig dazu verpflichten musste, ihren Entscheid zur IW-Schliessung zurückzuziehen. Erinnert wird auch an den erneuten Spannungsanstieg Ende November, weil das IW ohne jegliche Auftragsgarantie von SBB Cargo zur Division Personenverkehr wechseln sollte.

Fantastische Anteilnahme

Der Bericht geht dann auf die finanziellen Aspekte des Kampfes ein, die deutlich machen, mit welcher Intensität die Bevölkerung daran Anteil nahm. Insgesamt spendeten Vereinigungen,

Firmen und Privatpersonen 1,38 Millionen Franken (siehe Grafik). Dazu kamen 254 000 Franken Erlös aus dem Verkauf von Essen, Getränken und verschiedener Artikel in der Malerei. Der Bericht unterstreicht, dass dieser Erlös vielen Freiwilligen zu verdanken ist, grösstenteils Familienangehörigen und Freunden der Streikenden, die sich für den Dienstleistungsbetrieb in der Malerei zur Verfügung stellten.

Von diesen Einkünften dienten 1,1 Millionen (69,4%) zur Ergänzung der Leistungen, die aus den

Streikfonds der Gewerkschaften an die Streikenden ausgerichtet wurden, sodass diese den Lohnausfall fast zu 80% ausgeglichen erhielten. Rund 15% wurden für Public Relations und Information verwendet, inklusive der 105 000 Franken für den Zug, mit dem am 19. März 2008 gratis zur Berner Kundgebung gefahren werden konnte. Die Verwaltungskosten beschränkten sich auf 10 245,96 Franken oder 0,6%. So blieb am 31. Dezember 2008 noch immer ein «Ertrag» von 250 388 Franken übrig.

Die grosszügige Unterstützung der Bevölkerung für die Streikbewegung kam von allen Seiten

Gemeinden	29%
Bevölkerung	22%
Spenden und Verkauf im IW	18%
Institutionen	9%
Gewerkschaften	4%
Kundgebungen	4%
Sammelaktionen in Firmen	4%
Parteien und Parlamentarier	3%
Freiberufliche	3%
Vereine	2%
Schulen, Schüler und Lehrer	1%
Kirchgemeinden	1%

DOSSIER

Schlussfolgerungen des Berichts

Abschliessend wird die aktuelle Situation in sieben Punkten so zusammengefasst:

a. Die gesammelten Gelder wurden gezielt für jene Zwecke verwendet, für die sie von den verschiedenen Spendern einbezahlt worden waren.

b. Die Verwendung der Mittel erfolgte unter strenger Beachtung des Prinzips der Sparsamkeit. Dies belegt auch der geringe Anteil der Verwaltungskosten von 0,6% an den Ausgaben.

c. Der Kampf für die Beibehaltung der Arbeitsplätze, des vorhandenen Know-hows und der «Tradition» wurde zielgerichtet, aber auch pragmatisch und sehr verantwortungsbewusst geführt.

d. Der Vorsitzende des runden Tisches, Franz Steinegger, trug wesentlich dazu bei, dass sich beide Seiten auf die Diskussion einliessen und sich hinter ein gemeinsames Ziel stellten. Die Vertreter des Streikkomitees sprachen Franz Steinegger für seine Arbeit ihre Anerkennung aus.

e. Gewinner sind nicht nur die Mitarbeitenden des Werkes, sondern das ganze Unternehmen – materiell und imagemässig. Dass es sich dabei um ein bundeseigenes Unternehmen handelt, hat die Mediation zwar vielleicht vereinfacht. Dennoch könnten die zur Lösung dieses Konfliktes gewählte Methode und das erzielte Resultat auch von Arbeitgebern und -nehmern des privaten Sektors zum Vorbild genommen werden. Generell ist wünschbar, dass die Unternehmungen zu Kriterien der sozialen Verantwortung zurückfinden.

f. Es ist an der Personalversammlung, über die Verwendung der verbliebenen Spendengelder zu entscheiden (wobei 2009 bereits bescheidene Ausgaben angefallen sind, über die Ende Jahr Rechenschaft abzulegen sein wird). Ohne in die Details zu gehen, stellen wir fest, dass der Vorschlag des Komitees für die Verwendung der restlichen Gelder einmal mehr von Verantwortungsbewusstsein und Sinn für Demokratie zeugt und die Zustimmung der Versammlung verdient.

g. Schliesslich möchten die Berichterstatter den Beteiligten für das Verantwortungsbewusstsein gratulieren, das sie in dieser beispielhaften Episode der Kantonsgeschichte an den Tag gelegt haben. Sie haben gezeigt, dass schwierige Herausforderungen privater und öffentlicher Natur, die in Zeiten grosser Umbrüche wie der heutigen unvermeidlich sind, mit Transparenz, Realismus, Entschlossenheit und Mut angepackt werden können, ohne in die allzu einfache Opferhaltung und Demagogie abzugleiten – ein in unseren Breitengraden ungewöhnliches Lehrstück, das alle Tessinerinnen und Tessiner und viele Mitgedgenossen zu schätzen und zu würdigen wussten.

Gründung einer Institution

Zum Schluss zeigt der Bericht eine Möglichkeit auf, wie die nach Abzug der Ausgaben des laufenden Jahres verbleibenden Spendengelder verwendet werden könnten. Bei einem Treffen der drei Revisoren mit dem Komitee entstand die Idee, eine Institution zu gründen, deren Rechtsform (Stiftung oder Verein) noch zu definieren wäre, und mit dem Zweck, die verbleibenden Spenden für jene Ziele auszugeben, für die sie einbezahlt wurden.

Man erkennt also an, dass der Spendenfonds ein Allgemeingut ist, bei dessen Verwaltung alle Personen, Vereinigungen und öffentlichen Institutionen mitbestimmen sollen, welche die mit den Spenden verfolgten Ziele unterstützen.

Die Versammlung genehmigte den Bericht der drei «moralischen» Revisoren wie auch den Bericht des Treuhandbüros FTIA und dankte allen, die zur Sammlung der Spenden beigetragen hatten. Ein besonderer Dank ging an Alfredo Keller, der in (leider) vergangenen Zeiten IW-Direktor war und für die ganze Bewegung die Rechnungsführung übernahm.

Bis im Herbst soll die Rechnung 2009 vorgestellt und die zu gründende Nachfolgeorganisation definiert werden.

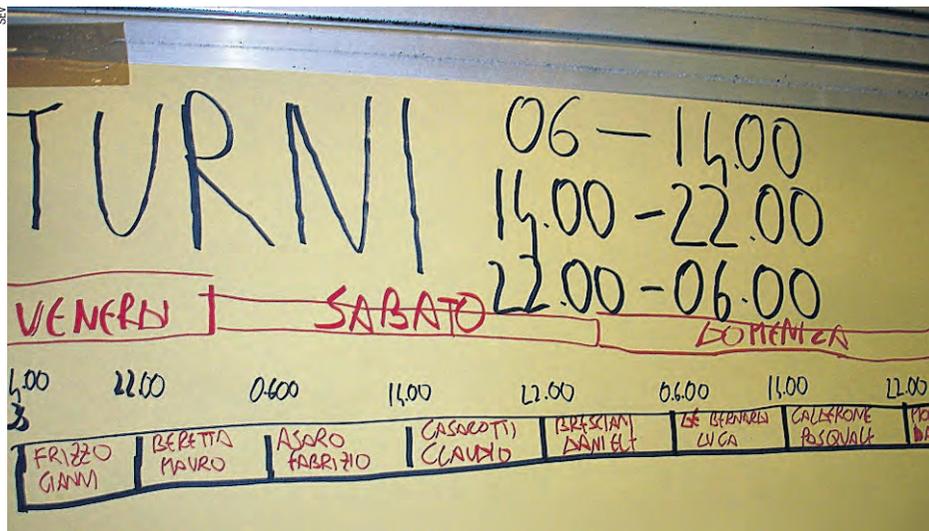
Pietro Gianolli/Fl



«Die Tessinerinnen und Tessiner unterstützten den Kampf für das IW einmütig und über die Parteigrenzen hinweg.» (Pietro Martinelli)



«Die Unterstützung der Bevölkerung war so breit und gewaltig, dass wir es kaum glauben konnten und tief gerührt waren.» (Renato Frizzo)



«Entscheidend war, dass es uns gelang, einen so starken Zusammenhalt zu finden.» (Renato Frizzo)

Drei Fragen an Pietro Martinelli

«Manager können sich irren!»

kontakt.sev: Die Streikbewegung im Industriewerk (IW) Bellinzona erhielt eine besondere Unterstützung durch einen Fonds, der von Gianfranco Cotti, Pier Felice Barchi und Ihnen selbst angeregt wurde – eine in der Tessiner Gewerkschaftswelt seltene Initiative. Wie kam es dazu?

Pietro Martinelli: Auf die Idee kam Pier Felice Barchi (FDP), wohl aufgrund seines liberalen Strebens nach sozialer Gerechtigkeit und seiner Erinnerungen an die Bundespolitik, als er die Interessen des Tessins verteidigte, das schon oft Opfer von (Vor-) Urteilen der Miteidgenossen geworden ist. Barchi telefonierte mir und Gianfranco Cotti (CVP) und fragte uns, ob wir bereit wären, je 10 000 Franken für das Streikkomitee einzubezahlen und eine Subskription zu eröffnen, die sich an Personen aus Wirtschaft und Politik richtete, die sonst aus ideologischen Gründen und wegen anders gelagerter Interessen kaum einen Gewerkschaftskampf unterstützen würden. Barchi schien emotionell grossen Anteil daran zu nehmen, was im IW geschah.

Ich muss zugeben, dass ich zuerst unschlüssig war, weil ich weder an einen Erfolg des Streiks noch an einen Erfolg der Subskription glaubte. Ich nahm Barchis Vorschlag eher aus Pflichtgefühl denn aus Überzeugung an. Heute bin ich Barchi sehr dankbar für den Vorschlag, der dazu beitrug, dass die Tessinerinnen und Tessiner den Kampf für das IW einmütig und über die Parteigrenzen hinweg unterstützten. Und dem Streikkomitee bin ich dankbar, dass mein Skeptizismus Lügen gestraft wurde und ich dank ihm sehr bewegende Momente erleben durfte.

Wie haben Sie die Zeit des Streiks und die darauffolgenden Monate der Verhandlungen erlebt?

Ich fühlte mit – bei den Kontakten in der Malerei und bei den Kundgebungen in Bellinzona, die mich an Zeiten erinnerten, von denen ich geglaubt hatte, dass sie für immer der Vergangenheit angehören würden. Ich war verwundert über die Geschlossenheit

der Streikenden und wie es das Komitee fertigbrachte, dass sich die Gegenseite einer Debatte über Zahlen und Alternativen stellen musste. Und ich bewunderte, was schon beim Streikabbruch erreicht wurde und vor allem danach bei den runden Tischen: unerhoffte Zukunftsperspektiven von kantonalem Interesse.

Welche Lehren kann man aus diesem Arbeitskampf ziehen?

Einerseits war diese «historische» Episode eine Ausnahme, denn es ging um ein öffentliches Unternehmen, das für die Region

Bellinzona und das Tessin grosse Bedeutung hat und für das alle Tessiner/innen geschlossen kämpften.

Andererseits muss aber auch in Erinnerung behalten werden, dass die Entschlossenheit der Streikenden die SBB-Führung zu einer Diskussion zwang, bei der sich herausstellte, dass ihr Restrukturierungsvorschlag nicht notwendigerweise besser war – weder menschlich noch für die Unternehmensinteressen.

Anders ist die Ende November 2008 durch die Mediation von Franz Steinegger erzielte Vereinbarung nicht zu verstehen. Dies beweist ein-



Pietro Martinelli (75), Ingenieur und alt Regierungsrat (1987–1999, PSA).

mal mehr, dass sich Manager irren können und manch-

mal sogar Vorschläge machen, die für Unternehmen schädlich sind, nur um zu zeigen, dass sie unpopuläre Entscheide zu treffen wissen.

Das Beispiel zeigt auch, dass wichtige Auseinandersetzungen in intellektueller Freiheit ausgefochten werden müssen und nicht auf fixe Schemen reduziert werden dürfen.

In diesem Sinn kann man daraus allgemeingültige Lehren ziehen, die wir den Arbeitern des IW verdanken und der Hartnäckigkeit, dem Mut und der Weisheit ihres Anführers Gianni Frizzo.

Interview: gi/FI

Vier Fragen an Renato Frizzo, Handwerker und Koch während des Streiks

Rührung und Begeisterung

kontakt.sev: Welche Erinnerungen hast du aus der Zeit des Streiks?

Renato Frizzo: Natürlich war ich beunruhigt und nervös, doch vorherrschend war die Begeisterung über eine unglaubliche Erfahrung. Ich lernte Kollegen, mit denen ich seit langer Zeit zusammengearbeitet hatte, völlig anders kennen während der vielen Stunden, die wir Seite an Seite im IW verbrachten, vereint bei Aktionen und mit den gleichen Hoffnungen und Ängsten. Und dann war da die Unterstützung der Bevölkerung, so

breit und stark, dass wir es kaum glauben konnten und tief gerührt waren. Ich erinnere mich an alte Leute, die ständig Nachschub für unsere Speisekammer brachten, nur um uns zu unterstützen. Oder an die Tochter eines pensionierten Kollegen, die uns in ihrer Mittagspause beim Servieren des Mittagessens half. Ich könnte so viele Anekdoten erzählen, dass sie ein Buch füllen würden.

Du selbst hattest auch eine spezielle Rolle ...

Wie alle. Jeder machte sich auf konkrete Art nützlich.

Das IW funktionierte wie ein richtiges Dorf, und es gab viel zu tun: Einkäufe, Instandhaltungsarbeiten, Bewachung usw. Ich half im Küchenteam mit, da ich bei verschiedenen Vereinen schon Erfahrung im Kochen hatte. Ich denke, dass es entscheidend war, dass es uns gelang, einen so starken Zusammenhalt zu finden und auch die Familienangehörigen mit einzubeziehen. Meine Frau beispielsweise half uns fast jeden Tag an der Bar. Indem wir uns einer starken Gruppe zugehörig fühlten, konnten wir die Angst im Griff halten. Es war, als hätten wir nie etwas anderes gemacht... (lacht).

Und nach dem Streik?

Die anfängliche Euphorie ging natürlich vorbei, doch die Fortschritte am runden Tisch führten zu einem allgemeinen Gefühl der Erleichterung. In meiner Abteilung, bei den Ventilen, sind wir mit einem starken Auftragsrückgang konfrontiert, doch sollte dieser laut den Vorgesetzten wieder vorübergehen. Es gibt Zukunftsperspektiven. Das Jahr 2013 ist allerdings nicht weit weg. Daher bleibt eine gewisse Furcht

im Hinterkopf. Aber vielleicht ist das gut so: Um die Arbeit zu verteidigen, muss man stets wachsam bleiben.

Welche Schlüsse ziehst du aus diesem Arbeitskonflikt?

Ich denke, dass wir dabei sind zu beweisen, dass das IW stets seine Existenzberechtigung hatte und sie auch künftig haben wird. Und ich bin stolz darauf, dass wir alle – vom Streikkomitee bis zu jedem Mitarbeiter – fähig gewesen sind, zu reagieren und eine Krisensituation zu bewältigen.

Interview: gi/FI



Renato Frizzo (Mitte): «Jeder machte sich auf konkrete Art nützlich.»

BIO

Renato Frizzo (49) ist gelernter Metallbauschlossler. Nachdem er einige Jahre anderswo gearbeitet hatte, trat er vor 21 Jahren als Handwerksmeister in die SBB-Werkstätte Bellinzona ein. Er ist der Bruder von Streikführer Gianni Frizzo, gehörte stets dem SEV an und verfolgt dessen Aktivitäten aufmerksam. Er ist mit Daniela verheiratet, hat zwei Söhne und wohnt in San Vittore GR.

■ Internationale Fachtagung Technisches Servicepersonal (TS)

Die Österreichischen Bundesbahnen investieren in die Zukunft

Trotz der Rezession steckt die Technische Services GmbH (TS) der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Millionen in sechs Instandhaltungswerke.

An der Fachtagung der Bahn- und Gewerkschaften Österreichs, des Betriebsrats der TS GmbH und des SEV-Unterverbands TS vom 15. bis 17. Juni in Wien waren die Auswirkungen der Krise das zentrale Thema. Betroffen ist auch der Rollmaterialunterhalt, denn

wenn weniger transportiert wird, werden weniger Revisionen an Güterwagen fällig. Noch nicht abzuschätzen sind die Auswirkungen auf die Fahrzeugflotte des Personenverkehrs.

Gerüstet für den Aufschwung

Trotz wirtschaftlichem Tief investieren die ÖBB in den Rollmaterialunterhalt, weil sie sich bewusst sind, dass moderne Infrastruktur die Voraussetzung für eine optimale, effiziente Instandhaltung darstellt. Für 109 Mio. Euro entsteht zurzeit in Wien

Matzleinsdorf eine neue Unterhaltsanlage für den Personenverkehr. Bei einer Baustellenbesichtigung konnten wir uns über die Grösse und die technischen Neuheiten der Anlage ein Bild machen. Sie soll bereits im Dezember in Betrieb genommen werden.

Im Werk Simmering besuchten wir die Montage- und Inbetriebsetzungsstrassen für 64 Railjets, die neuen Paradeperle der ÖBB. Sie sollen ab Fahrplanwechsel 2010 die Strecke Wien-Zürich bedienen. Eine Garnitur wird von

140 Mitarbeitenden in nur 30 Tagen zusammengebaut. Die Rezession könnte im schlimmsten Fall zur Freistellung von ÖBB-Mitarbeitenden führen. Die Betriebsräte und Gewerkschaften sind für andere Lösungen wie etwa eine Optimierung der Dienstpläne: Statt Früh-, Spät- und Wochenendschichten könnte man nur noch Normalschicht leisten (von Montag bis Freitag).

Know-how sichern

Vor dem Stammpersonal sind zuerst alle temporären

Mitarbeitenden freizustellen, damit genügend erfahrenes Personal vorhanden ist, wenn die Wirtschaft wieder anzieht. Auch muss die Aus- und Weiterbildung forciert werden.

Die Übernahme von Lehrlingen ist Neueinstellungen vorzuziehen, weil sie kostengünstiger ist (die Einarbeitung erfolgt bereits während der Ausbildung) und weil qualifizierte Nachwuchskräfte bei dem drohenden Berufsleutemangel einen enormen Wettbewerbsvorteil darstellen.

Medienstelle SEV-TS

■ LPV Lötschberg

Erfreulicher GAV-Abschluss

Die Umsetzung des «Orange-Urteils» und weitere spannende Themen versprochen einen interessanten Nachmittag.

Präsident Hanspeter Schlegel war erfreut, dass nach intensiver Verhandlungszeit eine gute Lösung zur Umsetzung des «Orange-Urteils» gefunden werden konnte: Rückwirkend werden 10 Prozent der Vergütungen für Nacht-, Sonntags- und Feiertagsarbeit der letzten fünf Jahre ausgerichtet. Zudem wurden die Stundenansätze dieser Vergütungen per 1. Juli erhöht, womit die Ferientschädigung nun als inbegriffen gilt.

Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär SEV, zeigte sich ebenfalls zufrieden und erläuterte den GAV-Abschluss, der etliche Verbesserungen für das Personal bringt, insbesondere bei den Arbeitszeitregelungen, beim Lohn sowie im sozialen Bereich und bei der Arbeitssicherheit. Auch wurde die Auslegung gewisser Bestimmungen klarer geregelt. Die Verhandlungsgemeinschaft darf auf einen erfolgreichen Abschluss blicken.

Um unsere Bedürfnisse in Sachen Dienstkleider besser einzubringen, bilden die drei LPV-Sektionen eine interne Dienstkleiderkommission. Für unsere Sektion wurden Robert Woodtli und Daniel von Arx gewählt.

Dauerbrenner ist das Thema «Zukunft des Vor-

stands». Es wird immer schwieriger, Amtsnachfolger zu finden. Ohne Vorstandsmitglieder ist es aber nicht möglich, an Verhandlungen teilzunehmen und unser Schicksal zu steuern. Deshalb brauchen wir Vorstandsmitglieder! Oder müssen die drei Sektionen zusammengelegt werden? Könnten Regionalvertreter einzelne Depots und Regionen vertreten? Die Lohnverhandlungen mit Schiedsgericht, die Diskussion um das «Orange-Urteil» und die GAV-Verhandlungen zeigten jedenfalls, dass es einen starken LPV-BLS braucht.

Bei der Dienstplankommission herrscht Ruhe vor dem Sturm. Für die neuen Depots in Fribourg und Biel werden Lokführer gesucht. Im Spätsommer wird sich dann zeigen, wie sich diese Depots auf das Oberland auswirken werden.

Im Bereich Fachausschuss herrschen strenge Zeiten. Der Anforderungskatalog für die neuen DOSTO-Züge wurde an die Industrie verschickt und verspricht viel Arbeit.

Ein ernsthaftes Problem sind die zu kurzen Perrons im Simmental bei Doppeltraktion «Lötschberger». Durch Massnahmen der Abteilung Personenverkehr sollen sie entschärft werden. Damit ist eines sicher: Für die Fahrgäste brechen komplizierte Zeiten an.

Antoine Paretzki

■ RPV Chur-Landquart

100-Jahr-Jubiläum im Bündnerland

Mit einer Extrafahrt mit zwei bergstauglichen Postautos vom Bahnhof Landquart nach Obersays zur alten Sennerei begann am 13. Juni die 100-Jahr-Feier.

Bei strahlendem Wetter und einem herrlichen Alpenrundblick genossen die Teilnehmenden den Apéro mit feinen Leckereien und Gebäckem. Nach der Begrüssung erhielten alle ein Jubiläumsgeschenk. Schliesslich ergriff Präsident Hans Zweifel das Wort und begrüßte speziell Bruno Kirchhofer vom RPV-Zentralausschuss sowie Peter Kohler, den einzigen Pensionierten, der zum Fest kam. Später traf SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Peyer ein. Am Schluss seiner Rede bedankten sich alle mit einem Applaus. Danach hatten die meisten grossen Hunger, es gab reichlich Fleisch vom Spe-



zialgrill (Eigenbau) und ein Salatbuffet. Der Präsident hatte ein rund 140 cm langes Spezialbrot organisiert, das wunderbar beschriftet und verziert war. Als die Kapelle «Calanda-Buaba» (Andreas Majoleth und Christian Göpfert) ihre musikalischen Künste darboten, kamen alle so richtig in Stimmung. Danach gab es drei Spiele, die sehr gut ankamen, denn es gab auch gute Preise, gesponsert von Coop Schweiz. Ein grandioses Dessertbuffet gab es dann noch, hergerichtet von Heidi Ackermann, Cécile Zweifel

und Vreni Horath. Abends holte das Postauto die Leute ab, die nicht übernachteten wollten. Die übrigen erlebten einen gemütlichen Abend mit Heidi Ackermann, die mit ihren Freunden Robert und Margrit tolle Arbeit geleistet hatte. Die Nacht war zwar kurz, dafür lachte uns die Morgensonne in voller Pracht an. Ein Guter-Morgen-Kaffee und alles war gut.

Zum Abschluss gabs von der Hüttenwirtin ein Burezmorge, das wir vor der alten Sennerei genossen.

Martin Horath

■ PV Wallis

Bahnreise in den Waadtländer Jura

Mit der Sonne als Begleiterin führen 154 Teilnehmende mit der Bahn nach Le Sentier. Für viele war es die erste Reise in den Waadtländer Jura. Bevor im Restaurant Hotel de Ville das Mittagessen serviert wurde, begrüßte Präsident Alfred Imhof alle recht herzlich. Er informierte über bevorstehende Anlässe, so die Herbstversammlung vom 12. November in Martinach und das Weihnachtsfest fürs

Oberwallis im Pfarreisaal in Brig am 9. Dezember. Besonders legte er allen aber die Grosskundgebung des SEV vom 19. September in Bern «Stopp dem Pensionskassenbschiss» ans Herz. Wir fordern: korrekte Ausfinanzierung der Pensionskassen SBB und Ascoop; keinen Leistungs- und Rentenabbau; und endlich wieder ein Teuerungsausgleich für die Pensionierten. Der Vorstand hofft

auf mindestens 150 Teilnehmende aus der Sektion. Alfred Imhof wies darauf hin, dass weitere Informationen *kontakt.sev* entnommen werden können. Dann ging man/frau zum Mittagessen und frohen Zusammensein über, bis die Rückreise angetreten werden musste.

Ein schöner Tag ging allzu schnell vorbei. Wir freuen uns auf ein Wiedersehen.

Madeleine Oberli

■ LPV Zürich

Mitgliederwerbung: Mittendrin statt nur dabei!

Der jährliche Workshop des Vorstands konnte zum zweiten Mal auf dem Üetliberg durchgeführt werden. Neben den Vorstandsmitgliedern war diesmal auch die Geschäftsprüfungskommission (GPK) mit dabei, waren doch die Finanzen eines der Themen. Wir haben Abstand genommen von der Idee, dass sich der Vorstand à la Berlusconi eine Ferienvilla auf Sardinien leisten sollte.

Nach einer kurzen Einführung durch den SEV-Finanzfachmann Sandro Rubin über den Sinn und Zweck einer Buchführung in der Sektion und deren Prüfung stürzten wir uns auf die Zahlen und Konten der Sektion. Sie wurden hinterfragt, neu definiert und auf ihre Zweckmässigkeit hin untersucht. Fazit: Wir werden mit einer Arbeitsgruppe die Kon-

ten neu regeln, die Buchhaltung neu aufbauen und an der Generalversammlung über diese Massnahmen berichten. Dass dies auch mit rechten Dingen zugeht, dafür sorgen nebst dem SEV-Fachmann auch die Mitglieder der (GPK) und natürlich der Kassier.

Wenn wir gerade bei den Finanzen sind: Die neue Regelung über Sitzungsgelder, die Vorstandsentschädigung und weitere finanzielle Abgeltungen wurden einstimmig angenommen und beschlossen. Mit gutem Beispiel haben wir bereits in Richtung gesunde Finanzen einige Kürzungen vorgenommen.

Die Auftritte gegenüber den Mitgliedern müssen noch herzhafter werden. Diverse Ideen wurden geboren, verworfen und wieder belebt.

«Mittendrin statt nur dabei!»: Mit dieser Devise werden wir ab den Sommerferien vermehrt an die Mitglieder treten und ihnen unsere Leistungen näher bringen, aber auch ihre Ideen abholen. In diesem Sinne freut sich der Vorstand auf viele interessante Gespräche und Diskussionen.

Nächste Termine: am 19. September grosse Demo in Bern; am 26. Oktober Mitgliederversammlung in der «Oase».

Nach intensivem Abstieg in die Niederungen der Stadt Zürich wurden wir im Garten bei Ursi und Tony Suter köstlich verpflegt. Diese Workshops werden mit solchen Highlights bald einmal legendär sein. Herzlichen Dank allen Beteiligten, besonders Sandro Rubin, Ursi und Tony.

Peter Mathis

■ PV Zürich

Von «Willisauerringli» bis «Meringues mit Nidle»

Voller Erwartung starteten 110 Teilnehmende zur Sektionsreise. Mit zwei Cars der Firma Twerenbold ging's Richtung Lenzburg und weiter ins altherwürdige Städtchen Willisau. Trotz tief liegenden Wolken blieb es trocken. Auf der Fahrt erklärte Walter Saxer interessante geologische und geschichtliche Gegebenheiten aus der Region.

In Willisau genossen wir Kaffee und Gipfeli, bevor wir der Firma Hug, einer traditionsreichen Firma in Familienbesitz, einen Besuch abstatteten. Dort weihten uns

freundliche Damen in die Firmengeschichte und die Herstellung der berühmten «Willisauerringli» ein. Alle erhielten ein Geschenk und konnten gleichzeitig «Willisauerringli» ab Fabrik einkaufen. Einige Unentwegte fanden Zeit, sich in der Hauptstrasse des historischen Städtchens umzusehen. Die Reise ging weiter beinahe rund um den Napf zur 1140 Meter hoch gelegenen Lüderenalp. Auf der Fahrt unterhielt uns Walter Saxer erneut mit geografischen Details und Anekdoten aus Gotthelfs Zeiten. Im Restaurant Lüderenalp

gabs ein richtiges Emmentalermenü inklusive der berühmten «Meringues mit viel Nidle».

Inzwischen hatte sich das Wetter gebessert und es blieb noch Zeit für einen Rundgang. Die Heimreise erfolgte wieder über die steile Bergstrasse nach Wasen und weiter über Emmenbrücke und Sihltal nach Zürich. Mit tosendem Applaus wurde den Chauffeuren für die vorausschauende Fahrweise gedankt. Bereits jetzt freuen wir uns auf die nächste Sektionsreise.

Bruno Balzarini

■ PV Olten

Männerchor unterwegs

Die Männerchorreise führte in den französisch sprechenden Jura. Unter der Reiseleitung von Hans Schweizer stiegen die «Männerchörl» mit Frauen und Freunden in einen Car der Firma Born AG. Nach kurzweiligen Fahrt über Solothurn gab es in Twann einen Kaffeehalt. Frisch gestärkt ging's zwischen prächtigen Weinbergen hindurch nach La Neuveville und auf der kurvenreichen Bergstrasse auf den Chasseral. Trotz starker Bise genossen wir die Aussicht. Über den Col des Pontins erreichten wir unser Ziel,

Les Planchettes. Im Restaurant «Les Roches de Moron» am steil abfallenden südlichen Felsaum der Doubbschlucht gelegen, genossen wir ein gutes Mittagessen inklusive Dessert (längste Dessertkarte der Schweiz – 12 Meter!). Mit einem Liederpotpourri verabschiedeten wir uns bei der Wirtefamilie. Die Fahrt ging weiter durch die Freiberge und über den Passwang nach Mümliswil. Nach einem letzten Trinkhalt im Restaurant Limmernschlucht ging's zurück nach Olten.

Die nächste Probe findet am 11. August statt. J. Elsener

■ PV Winterthur-Schaffhausen

Stadtrat Peter Käppeler zu Gast

Zur traditionellen Versammlung vor der Sommerpause konnte Präsident Ernst Sieber eine treue Schar Kollegen/innen begrüssen. Der Chor erfreute die Mitglieder. Referent Peter Käppeler, Stadtrat in Schaffhausen, erzählte von seinem Werdegang vom SBB-Kondukteur zum Stadtrat. Wir erfuhren auf eindrückliche Weise, was ein Politiker alles zu erledigen hat. Leider mussten wir Abschied nehmen von 22 Kollegen/innen. Fünf Neumitglieder wurden begrüsst. Ernst Sieber würdigte den am 30. Juni verstorbenen alt SEV-Präsidenten Ernst Leuenberger. Danach berichtete der Präsident vom SEV-Kongress, wo Giorgio Tuti mit einem Glanzresultat zum neuen SEV-Präsidenten gewählt wurde. An der Delegiertenversammlung kamen die

zwei «Dauerbrenner», Pensionskasse SBB und FVP zur Sprache. Eine langwierige Geschichte wartet noch immer auf eine akzeptable Lösung. Also am 19. September auf nach Bern zur Demo! Leider wartet der Vorstand immer noch auf Kandidaten/innen für die Nachfolge unserer Betreuerinnen Johanna Weiss und Ida Hotz. Wer hat Interesse? Die Sektionsreise nach Gruyères gehört bereits der Vergangenheit an. Der Sprung über den «Röstigraben» war geglückt. Neuerung im 2010: Wir steuern mit *Bussen* eine neue Destination an. Ernst Sieber wünschte allen einen schönen und erholsamen Sommer und freut sich aufs Wiedersehen am 12. Oktober im Römertor in Oberwinterthur.

Gottfried Kellenberger

TOTENTAFEL

Abderhalden Edwin, pens. Zugchef, Travo (Italien); gestorben am 24. Juni im 83. Altersjahr. Mitglied VPT Südostbahn.

Aeschlimann Eduard, pensionierter Betriebsbeamter, Wynigen; gestorben am 23. Juni im 92. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

Brunner Xaver, pensionierter Spezialhandwerker, Küssnacht am Rigi; gestorben am 10. Juli im 93. Altersjahr. Mitglied PV Zug-Goldau.

Dörflinger Ewald, pensionierter Betriebsarbeiter, Schaffhausen; gestorben am 2. Juli im 68. Altersjahr. Mitglied VPT Deutsche Bahn; Schaffhausen.

Hügli Otto, pens. Stellwerkbeamter, Seedorf (BE); gestorben am 1. Juli im 77. Altersjahr. Mitglied PV Biel/Bienne.

Husi Margrith, Witwe des Josef, Münchenstein; gestorben am 11. Juli im 86. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

Jeker Paul, pens. Bezirksmeister, Büsserach; gestorben am 5. Juli im 72. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

Künzler Ernst, pens. Stellwerkbeamter, Winterthur; gestorben am 28. Juni im 90. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

Lapierre Gustaf, pens. Wagenkontrollleur, Schaffhausen; gestorben am 28. Juni im 89. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

Lingenhag Thomas, pens. Zugführer, Chur; gestorben am 28. Mai im 77. Altersjahr. Mitglied VPT RhB.

Loosli Ernst, pensionierter Zugführer, Laupen; gestorben am 1. Juli im 76. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

Moor Elisabeth, Witwe des Walter, Rheinfelden; gestorben am 27. Juni im 57. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

Notter Nina, Witwe des Josef, Luzern; gestorben am 26. Juni im 82. Altersjahr. Mitglied PV Luzern.

Peter Ernst, pens. Schienentraktorfürer, Meilen; gestorben am 12. Juli im 80. Altersjahr. Mitglied PV Glarus-Rapperswil.

Rimaz Henri, pens. Stellwerkbeamter, Fribourg; gestorben am 30. Juni im 82. Altersjahr. Mitglied PV Fribourg.

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

Stähli Hansrudolf, pens. Zugführer, Aetingen; gestorben am 25. Juni im 82. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

Stempfel Moritz, pens. Zugführer, Bern; gestorben am 8. Juni im 83. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

Stock Sophie, Chur; gestorben am 30. Mai im 91. Altersjahr. Mitglied PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

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

Wehren Emma, Witwe des Heinrich, Pratteln; gestorben am 3. Juli im 84. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

Wicki Carmen, Witwe des Josef, Birsfelden; gestorben am 9. Juli im 77. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

Willi Luzia, Schiers; gestorben am 25. Juni im 93. Altersjahr. Mitglied PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Zimmermann Erika, Witwe des Jakob, Muttenz; gestorben am 7. Juli im 79. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

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

7. August
ab 15 Uhr,
Basel,
Klubhaus
FC Polizei,
St. Jakob
an der Birs

■ ZPV Basel
Sommernachtsplausch

Alle Mitglieder, Pensionierten, Freunde und Eisenbahner/innen anderer Kategorien sind herzlich willkommen. Grilladen bitte selber mitbringen, Salate und Kuchen vorhanden. Getränke können im Klubhaus bezogen werden. Gedeckter Aussenplatz vorhanden. Weitere Infos bei Hanspeter Zürcher, 079 321 20 58.

Sektionen VPT

12. August

■ VPT BLS,
Gruppe Pensionierte
Wanderung im Neuen-
burgerland durch die
Gorges de l'Areuse

Vom Bahnhof Noiraigue begehen wir den oberen Teil der Areuseschluchten bis Champ-du-Moulin. Mittagsrast im Restaurant La Truite. Wanderung durch den teilweise recht wilden Abschnitt der Schluchten bis Boudry. Drei leichte Steigungen, da allgemeine Richtung flussabwärts. Wanderzeit zirka 3½ Stunden. Rucksackverpflegung oder im Restaurant La Truite. Bern ab 8.54 Uhr, Neuchâtel an 9.27 Uhr (Kaffeepause), ab 10.40 Uhr, Noiraigue an 11.01 Uhr; Boudry TN ab 16.08 Uhr, Place Pury / Gare CFF, an/ab 16.26/17.01 Uhr, Bern an 17.52 Uhr. Fahrweise selber besorgen. Durchführung nur bei trockener Witterung möglich. Anmeldung bis 11. August an Ueli Hobi, 032 313 14 86.

19. August
ab 10 Uhr

■ VPT SGV, Pensionierte
Brätlen (bei jedem Wetter) in
den Familiengärten im Areal
«Zielmatt».

Anfahrt: Bus 4 bis Hubelmatt oder Bus 20 bis Zielmattweg. Grilladen selber mitbringen. Getränke vorhanden, werden aus der Sektionskasse bezahlt. Kuchenspenden sind willkommen.

26. August

■ VPT Deutsche Bahn:
Schaffhausen
Seniorenflug 2009
auf den Hohen Kasten
im Appenzellerland

Traditioneller BSW-Jahresausflug der Senioren. Nähere Informationen bei den Betreuern Eugen Gerschwiler und Oskar Imthurn. Das Ausflugsprogramm wurde an die Mitglieder verschickt. Bitte Termin vormerken.

Pensionierte

29. Juli
Mittelhäusern,
Restaurant
Schwarz-
wasserbrücke

■ PV Bern
Ferientreff des Männerchors
der Pensionierten Eisenbahn-
er Bern

Bern ab 14.06 Uhr (S 6). Wir möchten uns bei dieser Gelegenheit bei unseren Passivmitgliedern und Gönnern herzlich bedanken für ihre Spenden und sie mit einigen Liedern erfreuen.

4. August
Basel, Rest.
Bundesbahn

■ Pensioniertes
Zugpersonal Basel
Stammtisch

Änderung: Wir treffen uns ab Juni bis November immer am ersten Dienstag im Monat im Restaurant Bundesbahn. Kollegen aus auswärtigen Depots sind herzlich willkommen.

6. August
Olten, Rest.
Bahnhof
(Gleis 13)

■ Pensioniertes
Zugpersonal Olten
Ausfall Stammtisch

Infolge Betriebsferien fällt der Stamm aus. Nächstes Treffen 3. September. Wir wünschen eine schöne Zeit.

6. August

■ PV Luzern
Gemütlicher Tag auf dem
Gurten bei Bern

Auch für Nichtwanderer geeignet. Rucksackverpflegung oder im Restaurant. Luzern ab 9 Uhr, Gurten Kulm an 11.04 Uhr. Gurten ab 15.10 Uhr, Luzern an 17 Uhr. Auskunft und Anmeldung bis 3. August bei Franz Bühler, 041 252 10 82.

20. August

■ PV Glarus-Rapperswil
Sektionsreise nach St. Anton
im Appenzellerland

Das Programm haben alle Mitglieder erhalten. Die Zahlung mit Einzahlungsschein bis spätestens 11. August gilt als Anmeldung.
@www.sev-pv.ch/gl-rw

26. August

■ PV Bern
Sektionsreise mit Bahn und
Schiff nach Murten

Wer mitkommen will, überweist bis spätestens 24. Juli auf das PC-Konto 30-2569-9 (SEV Sektion Bern PV, Bern) 25 Franken pro Person. Angemeldete erhalten ein detailliertes Programm.
@www.sev-pv.ch/bern

27. August

■ PV Olten und
Umgebung
Sektionsreise

Fahrt mit Born-Car und Schiff nach Baumgarten am Zugersee. Abfahrt beim Ruderhaus in Olten um 8 Uhr. Ankunft in Olten zirka 17.30 Uhr. Kosten CHF 70.– für Halbtax-, CHF 65.– für GA-Besitzer, inbegriffen: Carfahrt, Schifffahrt und Mittagessen. Anmeldeschluss mit grüner Karte und Angabe ob GA-Besitzer bis 20. August.

Sport und Kultur

25. Juli

■ Eisenbahner Foto-, Film-
und Video-Amateure der
Schweiz (EFFVAS)

Ausflug der Sektion Basel nach Rapperswil ins Kunst(Zeug)Haus. Weitere Infos unter www.baslerfotoclub.ch.

26. Juli

■ ESC Soldanella
Bergwanderung Maderanertal

Zürich ab 7.09 Uhr nach Erstfeld – Golzern. Wanderung 4 bis 5 Stunden, über Golzernalp – evtl. Windgällenhütte – nach Bristen. Rucksackverpflegung, Windgällenhütte oder im Restaurant Maderanertal. Anmeldung bei Gaby Arnold, Tel. 044 731 19 51 oder www.soldanella.info.

26./27. Juli

■ ESC Winterthur
Leichte bis mittelschwere-
Hochtour Bifertenstock (3419
m) WS/T6

Kaum Gletscherberührung. Wenige exponierte Kletterstellen. Übernachtung mit HP in der Bifertenhütte. Zürich ab 8.40 Uhr nach Linthal, Seilbahnfahrt zum Chalchtrittli und Zuzug zur Hütte in zirka 4 Stunden. 2. Tag: Tour über den «Bänderweg» zum Gipfel und zurück zur Hütte in zirka 5 Stunden. Abstieg zur Alp Quader (Alpentaxi) oder zum Chalchtrittli. Anmeldung und Auskunft bis 21. Juli, 20 Uhr, bei Hans Jaggi, Kelmattstr. 8, 5242 Birr, hmjaggi@bluewin.ch oder 056 444 70 34. Bei Abwesenheit SMS an 079 780 83 85, Rückruf garantiert.

27. Juli

■ ESV Rheintal-Walensee
Alpine Bergwanderung im
Sustengebiet

Zürich ab 7.09 Uhr, Arth-Goldau ab 7.52 Uhr nach Göschenen – Meien Sustlibrüche (Postauto). Bergwanderung über den Leiterliweg (vier kurze Leitern) in einer guten Stunde zur Sustlihütte (2257 m) und weiter auf der Alpinroute (blau/weiss T4) in zirka 4 Stunden über das Guferjoch (2551 m, mit Seilen gesicherte Felspassage) zur Sustenpasshöhe (2264 m), eventuell Abstieg nach Steingletscher (zusätzlich 1 Stunde). Rückfahrt mit Postauto: Sustenpasshöhe ab 16.41 Uhr, Steingletscher ab 17.15 Uhr nach Meiringen, ab 20.04 Uhr via Brüning. Zürich an 20.56 Uhr. Anmeldung bis Vortag bei Georg Trüb, 052 222 29 08, georgtrueb@sunrise.ch
@www.esv-rhw.ch

1. August ab 10 Uhr	■ Bergklub Flügelrad Biel/Bienne Nationalfeiertags-Brunch	Wir freuen uns, zahlreiche Mitglieder und Freunde im Berghaus in Prés d'Orvin begrüßen zu dürfen. Brunch à discrétion 15 Franken pro Person. Keine Anmeldung nötig.	12./13. August	■ ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus Drei-Kantone-Wanderung Thurgau/Zürich/St. Gallen	Basel ab 8.07 Uhr, Zürich an/ab 9.00/9.09 Uhr, Wil an/ab 9.52/10.04 Uhr, Fischingen (Kloster) an 10.23 Uhr. Wanderung via Allenwinden aufs Hörnli (1133m). Rucksackverpflegung, evtl. Berggasthaus. Weiter in einer Stunde zur Passhöhe Hulftegg (Tagesziel); total 3½ Stunden. Übernachtung in Zwei- oder Mehrbettzimmern, zirka CHF 65.–. 2. Tag: Zweistündige Wanderung via Alpli, Roten aufs Schnebelhorn, (1293 m). Mittagessen im Bergrestaurant Tierhag. Abstieg nach Steg (2 Stunden). Anmeldung bis 10. August an Heinz Spengler, 061 311 74 32.
5. August, 19 Uhr, Basel	■ Eisenbahner Foto-, Film- und Video-Amateure der Schweiz (EFFVAS) Sektion Basel	Fotopraxis-Abend im Soussol des KV Basel, Aeschengraben 15.			
5. August	■ ESV Rheintal-Walensee Alpine Wanderung Ageteplatte	Fahrt mit der Luftseilbahn von Waserauen auf die Ebenalp, Aufstieg zum Berggasthaus Schäfler (1925 m). Auf stellenweise ausgesetztem Weg (teils seilgesichert) zum Messmer (1613 m) und über Ageteplatte (1896 m) zur Meglisalp. Zurück zum Ausgangspunkt via Schrennenweg. Wanderzeit zirka 6 Stunden. Rucksackverpflegung. Treffpunkt: 8.45 Uhr Talstation LSB. Zürich ab 6.39 Uhr, Sargans ab 6.39 Uhr, Herisau ab 7.54 Uhr. Anmeldung bis Vorabend an Willi Benz, 081 284 72 07. @www.esv-rhw.ch	14. bis 16. August	■ ESC Winterthur Hochtour Bietschhorn	Die Tour beginnt in Ausserberg und endet im Lötschental. Aufstieg zur Baltschiederklause in zirka 7 Stunden. Das Bietschhorn überschreiten wir über den Nordgrat mit Abstieg über den Westgrat zur Bietschhornhütte. Anforderungen: Kondition für zwölfstündige Tagesetappe, Hochtourenenerfahrung, Felsklettern bis zum IV. Grad. Details, siehe Web-Seite. Auskünfte und Anmeldung bis 6. August beim TL Peter Rothenbühler, 052 213 47 07 oder rothenbuehler@swissonline.ch. @www.eswcw.ch
6. August	■ Bergklub Flügelrad Bern Radwanderung (zirka 40 km) mit wenigen Aufstiegen, zum Teil auf Naturwegen	Besammlung: Bahnhof Bern, 7.50 Uhr (Gleis 13) oder Bahnhof Bümpliz Nord 7.55 Uhr. Zugsabfahrten 8.08 Uhr bzw. 8.12 Uhr. Rückkehr 15.52 oder 16.26 Uhr. Ausrüstung: eigenes Fahrrad, Ersatzschlauch, Helm empfohlen. Vormittagskaffee und Zopf werden organisiert. Mittagsverpflegung mitnehmen. Fahrausweise: Kerzers retour, für Velos: Tageskarte oder ½-Billet Kerzers retour lösen. Kosten für Kaffee, Zopf und kleine Betriebsbesichtigung 8 Franken. Anmeldung bis 3. August an Fritz Aegler, 033 681 16 47, 079 487 06 42. Auskunft über die Durchführung bei schlechter Witterung ab 6.30 Uhr, 079 487 06 42.	14. August	■ EWF Herisau Leichte Bergtour Pazolastock	St. Gallen ab 5.57 Uhr via SOB, Zürich ab 7.01 Uhr via Arth Goldau – Göschenen – Andermatt – Oberalp. Aufstieg zum Gipfel und Abstieg über Tumasee zurück zum Oberalp. Marschzeit 5 Stunden T2, Höhendifferenz ± 700 m. Verpflegung mitnehmen. Anmeldungen bis 13. August an Ernst Egli, 071 277 72 36. @www.ewf-herisau.ch
7. August 19.30 Uhr, Romanshorn, Konsumhof	■ Eisenbahner Foto-, Film- und Video-Amateure der Schweiz (EFFVAS) Sektion Romanshorn	Bildpräsentation und Bildbesprechung.	16. und 17. August	■ EWF Herisau Mittlere Bergtour Keschhütte – Piz Darluc	Treffpunkt im Zug ab Landquart um 8.47 Uhr nach Davos Dorf (Dürnboden). St. Gallen ab 7.03 Uhr, bzw. Zürich ab 7.37 Uhr. 1. Tag bis Keschhütte (HP). 2. Tag zum Piz Darluc und mit Sessellift nach Bergün (Höhendifferenz +1300 m / -1600 m), total 6 bis 7 Stunden. Auskunft und Anmeldung bis 10. August (abends) bei Oskar Frigg, 078 768 63 75 oder oskar.frigg@bluewin.ch. @www.ewf-herisau.ch
8./9. August	■ Bergklub Flügelrad Biel/Bienne Flügelchilbi im Berghaus in Prés d'Orvin	Beginn: Samstag ab 10 Uhr bis Sonntag 17 Uhr ist das Berghaus für alle Gäste offen. Reichhaltiges Angebot im Restaurationsbetrieb, eine Tombola mit schönen Preisen und sonstige Aktivitäten runden das vom Vorstand organisierte Fest ab. Ab Bahnhof Frin villier eigener Shuttle-Betrieb zum Berghaus. Übernachtungsmöglichkeit im Berghaus zu günstigen Preis (inklusive Frühstück). Wir freuen uns über jeden Gast.	20. August	■ ESC Winterthur Velotour	Treffpunkt: 9.40 Uhr Velostation Bahnhof Winterthur, Gleis 3 Westseite. Distanz 55 Kilometer, flaches, leicht coupiertes Gelände. Route: Winterthur – Turbenthal – Bichelsee – Balterswil – Elgg – Winterthur. Mittagessen im Restaurant Landhaus in Bichelsee. Anmeldung bis 18. August an jh.eberle@bluewin.ch oder Joachim Eberle, Rosswald 10, 8405 Winterthur, 052 233 20 24. @www.eswcw.ch
9. August 8 bis 16 Uhr, Biel	■ Eisenbahner Foto-, Film- und Video-Amateure der Schweiz (EFFVAS) Sektion Biel	Fotomarkt in der Bieler Altstadt. Wer Lust hat, kommt mit.	23. August Rheintal	■ Eisenbahner Foto-, Film- und Video-Amateure der Schweiz (EFFVAS)	Alljährliche Sternwanderung. Informationen bei juschi@freesurf.ch
10. bis 13. August	■ ESC Winterthur Bergwanderung rund ums Wildhorn	Wanderung ab Iffigenalp mit Übernachtung/Halbpension in den Hütten: Wildstrubel, Cabane des Audannes und Geltenhütte. Zwischenverpflegungen aus dem Rucksack. Wanderzeiten maximal 6½ Stunden bei maximal 1200 m Auf-/1400 m Abstieg. Ausrüstung: Bergwandausrüstung für alle Wetterverhältnisse. Stöcke von Vorteil. Billette bis Lenk und ab Lauenen lösen. Winterthur ab 6.58 Uhr, Zürich ab 7.32 Uhr. Rückkehr Winterthur an 19.05 Uhr oder später. Anmeldung bis 5. August an Hansruedi Aebersold, Sonnenblickstrasse 23, 8404 Winterthur, 052 242 59 80 oder 079 794 38 19.	26. bis 30. August	■ ESC Soldanella Pässefahrt von Martigny nach Nizza	Detailprogramm erhältlich bei Marcel Koller, 041 240 10 32 oder unter www.soldanella.info.

ANLÄSSE ÜBER INTERNET MELDEN

Ab sofort können Veranstaltungen für die Agenda in *kontakt.sev* der Redaktion über die Web-Seite www.sev-online.ch gemeldet werden. Die Anlässe erscheinen dann nebst der Publikation in der Zeitung auch auf der Web-Seite.

Die Redaktion

Entschuldigung!

Offener Brief an Herrn Andreas Meyer, CEO SBB

Sehr geehrter Kollege Andreas Meyer,

ich hoffe, ich darf Sie so anreden, da Sie für Ihren letzten Neujahrsbrief auch diese Anrede gewählt haben.

Aus der Sonntagspresse vom 12. Juli darf ich einiges entnehmen, wie Sie zu uns SBB-Personal stehen. Darum will ich mich offiziell bei ihnen entschuldigen, auch oftmals Verspätungen zu verursachen, da ich mir bei straffer Arbeitseinteilung trotzdem die Freiheit nehme, um schnell zwischen-

durch meine grundmenschlichen Bedürfnisse zu tätigen. Weiter entschuldige ich mich, zwischendurch aus gesundheitlichen Gründen der Arbeit fern zu bleiben, da meine stets stark unregelmässigen Arbeitszeiten alles andere als gut sind für den Körper und dieser längere Erholung benötigt. Ebenfalls entschuldige ich mich, zwischendurch auf mehr Lohn zu hoffen, da ich ja als Lokführerin den ganzen Tag nur aus dem Fenster schaue. (Die Reisenden schenken mir

trotzdem das Vertrauen auf eine gewissenhafte Zugführung.) Weiter entschuldige ich mich, auf bessere Wertschätzung zu hoffen für meinen Einsatz und mein Fachwissen. Ebenfalls entschuldige ich mich...

Nein, ich möchte mich auch bedanken für das immer regelmässig auf meinem Konto gutgeschriebene, angemessene, bescheidene Gehalt. Mir geht es doch gut.

Mit freundlichen Grüssen
Andrea-Ursula Leuzinger, Zürich

EVU und SBB – gemeinsam für ein Bahnnetz?

In der Ausgabe 5 von «Infra Inside» ist ein interessanter Artikel zum Spannungsfeld der SBB Infrastruktur und ihrer Kunden, der Verkehrsunternehmen (EVU). Das Trassenmanagement führte seinen Kundentag im Centre Löwenberg ein, um den Dialog zu fördern. 29 Vertreter der EVU, darunter auch die BLS, haben an diesem «Kundentag» teilgenommen. Joe Haller, Leiter Trassenmanagement, erläuterte das Ziel der Veranstaltung: «Auf unserem engen Netz ist es wichtig, dass die Partner einander kennen und die gegenseitigen Bedürfnisse bekannt sind.» Damit die Zusammenarbeit funktioniert, seien beide Partner gefordert, so Haller. Nur ein Unternehmen

(Rail4Chem) stellte fest, dass ein Austausch zwischen den EVU nicht notwendig sei, da «die Anliegen und Interessen andere sind». Man stellte positive Reaktionen fest und trifft sich wieder...

Dass unser SBB-Eisenbahnnetz ausgelastet, die Mittel für Ausbau und Unterhalt knapp sind (oder knapp gehalten werden), ist bekannt. Der grössere Verkehrseinbruch bei SBB Cargo ist auch mir bekannt. Kein Wort las ich von der Konkurrenzierung und dem Unterbieten von Transportangeboten zwischen SBB und BLS! Meines Erachtens sollten auch solche Themen an einer Tagung angesprochen werden. Ist hier der Vertreter der Rail4Chem nicht ehrlicher

mit seiner Aussage, die Anliegen und Interessen seien andere? Als Eisenbahner wünsche ich mir eher den Konkurrenzkampf mit der Strasse statt unter Eisenbahnunternehmungen!

Ludwig Altenburger, Buchs SG

Aufwändige Kästlein?

Kürzlich las ich in einem Bericht, dass die Abfertigungskästlein, mit welchen das Zugpersonal dem Lokführer die Abfahrterlaubnis erteilt, sehr «unterhaltsintensiv» seien. Tatsächlich beobachte ich täglich, wie sich Viererequipen darum bemühen, die orangen Kästchen schwitzend auf Hochglanz zu polieren. Selbst das Auswechseln der Glühlampen ist nicht unproblematisch. Es braucht mindestens zwei Mann, um eine solche auszuwechseln. Einer hält das Türchen auf und der andere versucht, in ständiger Erwartung eines Stromschlages, das Lämpchen auszuwechseln...

Oder etwas weniger polemisch: Ist es nicht eher so, dass die Kästchen eine seit Jahrzehnten bewährte Einrichtung darstellen, welche fast gar keinen Unterhalt brauchen, wenn sie einmal aufgestellt sind? Hält uns die SBB hier wieder mal zum Narren?

Martin Hofer, Chur

Anpassungsfähig...

Per Anschlag werden wir Lokführer gebeten, in den Wendezeiten Arbeiten von RailClean zu übernehmen. Ob ich Handschuhe anzuziehen brauche, um Zeitungen vom Wagenboden aufzuheben? Ich werde mit allergrösster Sicherheit nie eine Zeitung in meinem Zug wegräumen, damit noch mehr Personal mit unterem Einkommen abgebaut werden kann. Auf einem Wendebahnhof gibt es für den Lokführer weiss der Treu anderes zu erledigen, zum Beispiel ein Gang aussen um die Fahrzeuge, das Reinigen der Frontscheibe und nicht zu-

letzt meine eigenen Bedürfnisse. Dies alles ist wichtig für eine sichere, pünktliche und ökonomische Fahrt. Sollte vielleicht irgendwann die Bitte zum Zeitungen zusammenlesen in ein Muss umgewandelt werden?! Ich kann meine Einstellung, mein Auftreten und meinen Intellekt der zu verrichtenden Arbeit entsprechend anpassen. Dass ich mit diesen Voraussetzungen noch eine Prüfung mit zusätzlichen Vorschriften bestehe, glaube ich nicht, ausser ... eine 15. Lohnklasse ... man würde sich's noch einmal überlegen! Jürg Meyer,

Aktuar LPV Nordostschweiz

Tritt in den Hintern

In den Medien war am 12. Juli zu vernehmen, dass der SBB-Big-Boss Meyer seine Knechtinnen und Knechte für entstandene Verspätungen durch Lohnabzüge haftbar machen und den GAV «schrittweise» daran anpassen will. Eine Frechheit der Extraklasse! Tatsache ist, dass jede Eisenbahnerin, jeder Eisenbahner im Aussenbereich seit Jahrzehnten alles daran setzt, dass unsere Züge rechtzeitig verkehren. Meyers Drohung ist deshalb als gewaltige Ohrfeige für alle seine Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu klassieren. Sollte es

trotzdem Ausnahmen geben, sind auch diese zu verstehen: Wer gibt schon beruflich sein Allerbestes, wenn er weiss, dass ihm im wahrsten Sinne des Wortes in den Hintern getreten wird? Erinnert sich Millionär Meyer allenfalls noch daran, in welchen Verhältnissen er aufgewachsen und gross geworden ist?

So kann es doch nicht gehen: Auf der einen Seite «Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter» – und auf der anderen Seite der Tritt in den Hintern? Hansruedi Säggerer, pensionierter Lokomotivführer SBB, Kriens

Link zum Recht

Wann ist eine Kündigung wirksam?

Aus der Flut von Anfragen an das Rechtsschutzteam publizieren wir solche, die ein breiteres Interesse zu wecken vermögen.

An meinem Arbeitsplatz häufen sich die Gerüchte, dass Stellen abgebaut werden. Verschiedene Kollegen wurden schon zur Personalabteilung bestellt und einige davon haben die Kündigung bekommen. Ich gehe ab nächster Woche für zwei Wochen in die Ferien. Darf mir der Arbeitgeber auch kündigen, wenn ich in den Ferien bin?

Anders als bei Krankheit, während der eine Kündigung zumindest während einer gewissen Zeit nichtig ist, ist eine Kündigung während der Ferien des Arbeitnehmers grundsätzlich zulässig.

Eine Kündigung stellt aber rechtlich eine «einseitige empfangsbedürftige Willenserklärung» dar. Das heisst, dass der Kündigende sicherstellen und notfalls auch beweisen muss, dass sein Bescheid entgegengenommen wurde. Erst ab diesem Moment kann die Kündigung auch Wirkung entfalten, was für die Berechnung der Frist wichtig ist. Schreibt der Arbeitgeber etwa am 30. eines Monats eine Kündigung und kommt diese erst am 2. des Folgemonats an, so verschiebt sich die Kündigungsfrist um einen Monat.

Normalerweise werden

daher Kündigungen mit eingeschriebenem Brief geschickt. Sofern im GAV oder Einzelarbeitsvertrag nichts Gegenteiliges steht, können sie aber auch mündlich gültig ausgesprochen werden. Der Kündigende muss einfach beweisen können, dass das tatsächlich geschehen ist; man behilft sich dabei in der Regel mit einer unterschriebenen Bestätigung der Kenntnisaufnahme.

Was ist nun aber, wenn der Arbeitnehmer in den Ferien weilt und seine Post nicht liest? Den eingeschriebenen Brief nicht abholt? Sofern der Arbeitgeber weiss, dass sein Arbeitnehmer in den Ferien ist (und das ist ja eigentlich der Normalfall), muss er davon ausgehen, dass die Kündigung erst bei der Rückkehr des Arbeitnehmers bekannt wird. In einem solchen Fall gilt auch die Regel nicht, dass nicht abgeholte eingeschriebene Briefe am letzten möglichen Abholdatum als eröffnet gelten. (Diese Regel sollten sich allerdings diejenigen merken, die eine Abholungseinladung von der Steuerverwaltung im Briefkasten finden...)

Rechtsschutzteam SEV

Rund 800 Trauernde gedachten in der Solothurner St.-Ursen-Kathedrale eines bedeutenden Gewerkschafters und Politikers

Stilvoller Abschied von Ernst Leuenberger

In den ersten Reihen sass die politische Prominenz, dahinter die grosse Menge «einfacher Leute», die Aschi als Persönlichkeit schätzten und ihm das letzte Geleit geben wollten.

Das hätte Aschi gefallen: eine Polizeimusik, die in einer katholischen Kathedrale Töne der «Internationalen» spielt. Komponist Reto Borer hatte das bekannte Motiv aus der Gewerkschaftshymne in den Ernst-Leuenberger-Marsch eingebaut, der erst vor wenigen Monaten uraufgeführt und an der Abdankung erneut gespielt wurde.

Ständeratspräsident Alain

Berset, SGB-Präsident Paul Rechsteiner, Kantonsratspräsidentin Christine Bigolin und Schriftsteller Peter Bichsel als langjähriger Wegbegleiter und Freund würdigten das Leben und Schaffen des verstorbenen SEV-Präsidenten.

Vor allem die Rede von Peter Bichsel, der sichtlich bewegt auf viele gemeinsame Jahre zurückblickte, rührte

die Anwesenden zu Tränen, liess aber auch gelegentlich ein Schmunzeln durch die Reihen gehen. Er hob hervor, wie vieles für Aschi selbstverständlich gewesen sei – Hilfe für Leute in Not, tatkräftige Unterstützung für Arme und Schwache, politische Unabhängigkeit.

Aschi habe die Freude an der Politik nach Solothurn gebracht, sagte Bichsel und

erinnerte sich an Diskussionsrunden unter jungen Linken in den 70er-Jahren, die die Welt verändern wollten. «Die Welt hat zwar nichts davon erfahren, aber uns hat es wohlgetan», stellte Bichsel fest. Und so kam er zum Schluss: «Die Welt wird dich nicht vermissen, aber wir schon!»

Peter Moor

Personalfonds SBB

Neues von der Feriensiedlung in Scuol

In der Ausgabe vom 25. Juni haben wir den Personalfonds SBB vorgestellt und erwähnt, dass die Liegenschaft in Scuol vollständig renoviert und am 19. Juni eingeweiht wurde. *kontakt.sev* war dabei.

An der schlichten Eröffnungsfeier konnten Stiftungspräsident Reto Feissli (SBB) und Geschäftsleiter Bruno Worni (SBB) den beinahe vollzählig erschienenen Stiftungsrat begrüssen. Unter den zahlreichen Gästen waren der Gemeindepräsident von Scuol, Jon Domenic Parolini, der Direktor der Schweizer Reisekasse Reka, Werner Bernet, und der Personalchef der SBB, Markus

Jordi, die als Gastredner je aus ihrer Optik auf die Bedeutung der Ferienanlage in Scuol hinwiesen.

«Warme Betten»

Der Gemeindepräsident zeigte sich hochofret über die hohe Auslastung der Ferienwohnungen. Er sprach von «warmen Betten» im Gegensatz zu den «kalten Betten» der vielen Zweitwohnungen, die nur während weniger Wochen im Jahr bewohnt sind. Er stände deshalb auch einer allfälligen Erweiterung der Ferienanlage durchaus positiv gegenüber.

Der Reka-Direktor erwähnte seinerseits die gute Auslastung der Anlage, eine der besten bei den von der Reka betreuten Feriendomizilen. Er wies auch darauf hin, dass gemäss einer Studie je-



Stiftungspräsident Reto Feissli (links) und Geschäftsleiter Bruno Worni.

der Gast pro Übernachtung im Durchschnitt 55 Franken ausgabe, wovon die einheimischen Gewerbe- und



Der Innenhof der vier Flügel der Anlage ist als Spielplatz und als Treffpunkt für einen Schwatz bei Gross und Klein sehr beliebt.

Dienstleistungsbetriebe direkt profitierten.

Der SBB-Personalchef bekräftigte angesichts der paritätischen Zusammensetzung des Stiftungsrates, dass die SBB auch in wirtschaftlich schwierigen Zeiten die Sozialpartnerschaft pflege und die soziale Verantwortung gegenüber den Mitarbeitenden wahrnehmen wolle.

3,4 Millionen investiert

Beim Rundgang durch die frisch renovierten Ferienwohnungen konnte man von den schlichten, aber äusserst zweckmässig eingerichteten freundlichen Zimmern einen Augenschein nehmen. Die Investition von rund 3,4 Millionen Franken hat sich offensichtlich gelohnt. Äusserst zufrieden zeigten sich die ersten Gästefamilien, die

teilweise Scuol schon seit Jahren schätzen.

Die Feriensiedlung Scuol ist ausgesprochen familienfreundlich und ein idealer Ausgangspunkt für Wanderungen im Nationalpark, aber auch für zahlreiche andere Ausflüge in der Region. Es verwundert deshalb nicht, dass die Ferienwohnungen derart gut ausgelastet sind, dass einzelne Buchungswünsche gar nicht berücksichtigt werden können. Mitverantwortlich für die Beliebtheit von Scuol ist auch die Familie Folie, die vor Ort die Gäste betreut und die Anlage verwaltet.

Text: René Windlin, Gewerkschaftssekretär SEV, Vizepräsident Stiftungsrat Personalfonds SBB

Fotos: Franz Murmann, Lokführer SBB, Mitglied Stiftungsrat Personalfonds SBB

Die Feriensiedlung in Scuol wird im Auftrag des Personalfonds SBB von der Reka vermarktet, und über sie laufen auch die Reservationen. Die Reka ist verpflichtet, Buchungen von SBB-Personal bevorzugt zu behandeln. Dies tut sie, indem sie eine Sperrfrist von 6 Monaten einhält, bevor sie auch Buchungen von SBB-externen Feriengästen annimmt. Unsere Tipps:

- Wir empfehlen eine möglichst frühzeitige Buchung noch während der jeweiligen Sperrfrist. Da das SBB-Personal in der Regel die Ferien schon lange im Voraus eingeteilt hat, sollte dies eigentlich möglich sein.



Blick in ein Wohnzimmer mit dem kleinen Wintergarten.

sonal in der Regel die Ferien schon lange im Voraus eingeteilt hat, sollte dies eigentlich möglich sein.

INFO

- Aktive und Pensionierte der SBB erhalten das ganze Jahr einen Rabatt von 20%. Um in den Genuss dieses Rabatts zu kommen, muss die Buchung direkt bei der Reka, Bern, 031 329 66 33, erfolgen. Aktive müssen ihre SBB-Personalnummer angeben, Pensionierte ihre ehemalige Funktion/Tätigkeit.
- Vereinzelt gibt es weitere Vergünstigungen. Diese werden u. a. in der SBB-Zeitung und im *kontakt.sev* publiziert.
- Empfehlenswert ist auch ein Blick auf www.reka.ch.

Ein SEV-Mitglied stellt einen Anziehungspunkt seiner Gegend vor

«Tour des Deux Rives» beidseits der Rhone

Michel Tacchini (45) arbeitet bei der SBB als Lokführer-Einteiler und ist Vizepräsident der SEV-VPV-Sektion Lausanne. Er stellt uns eine herrliche Rundwanderung vor, die «Tour des Deux Rives» beidseits der Rhone, im Wallis und in der Waadt.

Die Wanderung, die uns Michel Tacchini vorschlägt, hat nichts mit einem kleinen Verdauungsspaziergang zu tun: Die «Tour des Deux Rives» ist 81 Kilometer lang und führt auf markierten Wanderwegen durch zehn Walliser und Waadtländer Gemeinden zwischen



Michel Tacchini, Vizepräsident der SEV-VPV-Sektion Lausanne und Gemeinderat von Collonges VS.

Martigny und Monthey. Die Marschzeit beträgt etwa 30 Stunden. Man sollte dafür also drei bis vier Tage vorsehen.

Fans von Aktivferien kommen in der Gegend voll auf ihre Rechnung, denn sie ist voller Attraktionen wie dem Musée Gianadda von Martigny oder den Thermalbädern von Lavey.

Michel Tacchini schlägt uns die Tour aber auch deshalb vor, weil sie durch «seine» Gemeinde Collonges führt, in der er sozialistischer Gemeinderat ist. Er ist für die Ressorts Umwelt, Wald und Alpweiden sowie für die Bürgergemeinde zuständig. Collonges hat 550 Einwohner/innen und ist das letzte Walliser Dorf am

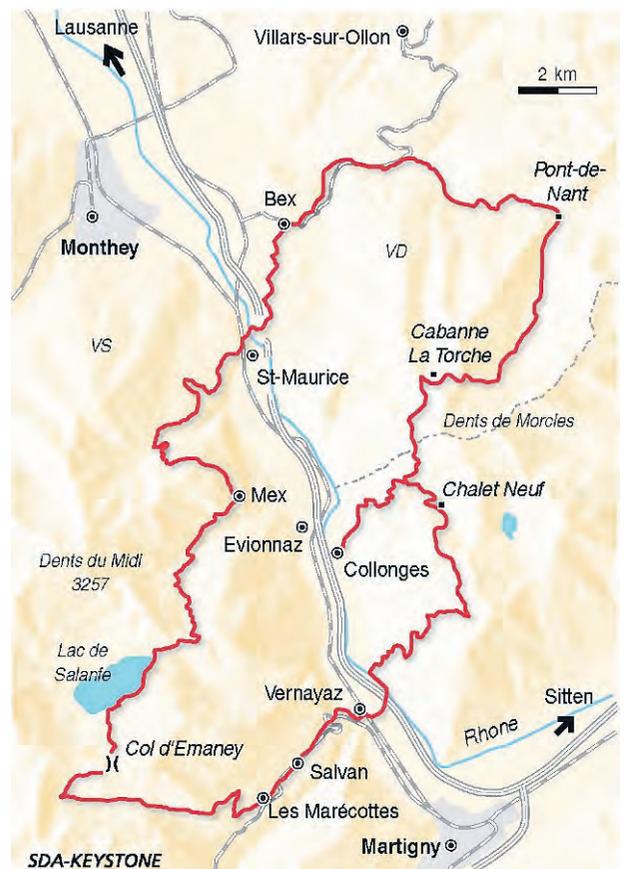
rechten Ufer der Rhone.

«Als Etappenort kann ich das Chalet Neuf empfehlen. Es liegt in unserer Gemeinde auf 1850 Metern Höhe am Fuss der Dents de Morcles – ein sehr ruhiger, erholsamer Ort. Die Berghütte gehört der Bürgergemeinde von Collonges und war früher ein Stall, der komplett renoviert wurde. In den Schlafräumen finden bis 32 Personen Platz. Wenn ihr reservieren wollt, dann ruft direkt den Hüttenwart an: 027 767 10 29.»

Der tiefste Punkt der Bergtour liegt auf 418 Metern über Meer, der höchste auf 2544 Metern. Man nimmt sie daher am besten im Sommer oder Herbst unter die Füsse. Wer nicht die ganze Rundwanderung am Stück machen kann oder will, kann sich gut auf einzelne Etappen beschränken. «Wer eine lange Reise machen will, sollte sein Pferd schonen!», schrieb schon Racine.

www.tourdesdeuxrives.ch

Alberto Cherubini/FI



ABSCHIED VON EINEM GROSSEN GEWERKSCHAFTER



Mit roten Nelken haben Kolleginnen und Kollegen von Ernst Aschi Leuenberger Abschied genommen.

VOR 50 JAHREN

Mitglieder schreiben

«In letzter Zeit kommen wieder des öftern Zirkulare der Verwaltung betr. Klassendisziplin in die Fächer des Zugspersonals. Nun hätte ich an die Kollegen, die in Uniform ihre Dienstreisen absolvieren, eine grosse Bitte: Weist bitte bei euren Dienstfahrten eure Dienstfreikarte vor! Es ist leider grosse Mode geworden, dass die Karte überhaupt nicht mehr vorgewiesen wird, sondern der Kondukteur wird bloss «ange-glötzt», was ungefähr heissen soll: Ich habe sie ja bei mir, bin bloss zu faul, sie hervorzunehmen.

Diese Bitte richtet sich nicht nur an die Arbeiter des Bahndienstes, sondern an alle, die in Uniform ihre Dienstreisen absolvieren, ganz besonders an die Herren in der 1. Klasse, die zum Teil ihre Freikarte überhaupt nie zücken.

H.W.»

«Der Eisenbahner»
vom 3. Juli 1959 (gekürzt)

Christiane Borrat-Besson

«Cricri», Bahnhofvorsteherin von Champéry

Seit 35 Jahren arbeitet Christiane Borrat-Besson bei der Meterspurbahn Aigle-Ollon-Monthey-Champéry (AOMC), die 1999 in den Transports Publics du Chablais (TPC) aufging.

Christiane Borrat-Besson ist quicklebendig, aufgestellt und strahlt in ihrem Bahnhof von Champéry, auf 1050 Metern Höhe. «Cricri, können wir abfahren?», fragt ein Lokführer. Christiane Borrat-Besson – alias Cricri für die Kolleginnen und Kollegen und für die einheimische Kundschaft – tritt aus ihrem Büro und drückt auf die Knöpfe ihres Kommandopultes. Der Zug kann nun losfahren und windet sich durch das Tal hinunter Rich-

tung Rhoneebene, wo er in Monthey, Ollon und Aigle Halt machen wird. «Als ich anfing, gab ich das Abfahrtsignal noch mit der Kelle. Später genügte ein Handzeichen an den Lokführer. Seit vier Monaten aber ist die Linie automatisiert.»

Moderner Bahnhof

An ihrem Schalter bedient Christiane Borrat-Besson Einheimische und Tourist/innen. «Englisch- und Deutschkenntnisse sind hier unverzichtbar», sagt sie. «Im Winter steigen viele Wintersportler/innen vom Zug in die Seilbahn um und fahren mit ihr ins Skigebiet Portes-du-Soleil.» Der AOMC-Bahnhof und die Seilbahnstation befinden sich im gleichen Gebäude, vom Bahnhofsperson gelangt man ebenerdig zur Kabine – ein modernes, gut durchdachtes Konzept!

Im Sommer beleben den Bahnhof zahlreiche Wanderer und Mountainbiker mit Helm, Brille und Renndress. «Bei Regenwetter sind sie voller Schlamm», sagt Christiane und lacht.

Der Bahnhof ist «ihr» Geschäft

«Wenn ich mich heute entscheiden müsste, würde ich wieder den gleichen Beruf wählen. Nach den Ferien freue ich mich immer wieder auf die Arbeit. Was mir hier besonders gefällt, ist der Kontakt mit der Kundschaft und den Kollegen. Wir sind bei der AOMC wirklich ein gutes Team. Und ich bin sehr selbstständig!» Neben dem Fahrdienst, dem Erteilen von Auskünften und dem Verkauf nationaler und internationaler Fahrausweise bietet die Bahnhofsvorsteherin von Champéry auch Reisebürodienste an: «Ich organisiere

Gruppenreisen und wechsle für meine Kundschaft Geld zu einem Vorzugskurs.»

Wenn sie von ihrem Bahnhof oder ihrer Kundschaft spricht, hat man wirklich das Gefühl, der Bahnhof gehöre ihr und es sei «ihr»

Geschäft. «Selbst auf der Strasse bitten mich die Leute um Fahrplanauskünfte.» In Champéry bietet die Bahn dank Christiane Borrat-Besson einen beispielhaft kundennahen Service public an.

Alberto Cherubini/FI

BIO

Christiane Borrat-Besson wurde am 14. Juli 1957 in Monthey geboren und wohnt in Val-d'Ille. Sie ist Witwe und Mutter zweier erwachsener Söhne. Bei der AOMC arbeitet sie seit 1974. Im September 1979 wurde sie zur Gehilfin des Bahnhofsvorstands von Champéry ernannt. Als dieser 1989 in Pension ging, nahm sie selbst den Bahnhof unter ihre Fittiche. «Schon vier Direktoren ha-

ben mich aushalten müssen», scherzt sie. Als Mitglied des Dorfvereins «Accueil et solidarité villageoise» bringt sie während einer Woche pro Monat ehrenamtlich alten Leuten Mahlzeiten nach Hause. Sie gehört der SEV-VPT-Sektion Plaine du Rhône an. «Ich bin in der Gewerkschaft, weil es nötig ist und aus Solidarität. Unsere Sektion leistet gute Arbeit.»

AC/FI



Die fröhliche Bahnhofsvorsteherin Christiane Borrat-Besson bietet in Champéry, am Zugang zum Skigebiet Portes-du-Soleil, Einheimischen und Tourist/innen einen beispielhaften Service public.