

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 18

17. September
2009

kontakt.sev

Tel. 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58, E-Mail: kontakt@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

Weiter ohne «Vision 2010»

Vor wenigen Jahren haben SBB Personenverkehr und die Gewerkschaften die Vereinbarung «Vision 2010» abgeschlossen. Jetzt ist sie gekündigt – und eine neue Zusammenarbeit aufgegleist.

Seiten 2-3

Warum am 19. 9. an die SGB-Demo?

Daniel Lampart erklärt, was gegen Krise und Arbeitslosigkeit zu tun ist.

Seiten 6-7



Aus für Rangierbahnhof Rotkreuz

Krise kostet 19 Rangierer ihren Job. SBB steht ihnen gegenüber in der Pflicht.

Seite 24



Pensionskasse SBB beschliesst extrem harte Sanierung – der Bund muss nachziehen

Jetzt alle nach Bern

Das Personal bezahlt erneut, die SBB bezahlt erneut – nun richtet sich die ganze Aufmerksamkeit auf den Bund. Sein Beitrag ist noch immer ungewiss. Alle Mitglieder und Sympathisant/innen des SEV sind auf Samstag zur Grosskundgebung aufgerufen.

Mehr einzahlen, länger arbeiten und am Schluss weniger Rente bekommen: Das sind die Folgen der Sanierungsmassnahmen, die der Stiftungsrat der Pensionskasse SBB beschlossen hat. Bis ins Jahr 2019 soll die Pensionskasse wieder ins Gleichgewicht gebracht werden, aber der Preis dafür ist hoch. Und noch immer ist ein Punkt offen: Beahlt der Bund nun

seine Schuld, die er seit 1999 vor sich herschiebt, als er die Pensionskasse unvollständig ausfinanziert hat?

Das Sanierungskonzept des Stiftungsrats rechnet mit einem Bundesbeitrag von 1,148 Milliarden Franken, also jenem Betrag, den der Bundesrat im Sommer angekündigt hat.

Nur: Damit begleicht der Bund seine Schuld nur unvollständig! Und zudem ist völlig offen, ob das Parlament dem Antrag folgen wird. Deshalb braucht es jetzt den Druck von der Basis. Dazu führt der SEV am

Samstag, 19. September, um 12.30 Uhr auf der Schützenmatte in Bern seine Kundgebung durch. Ein Grossaufmarsch wird der politischen Forderung Nachdruck verschaffen! pmo

Dossier und Interview zur Pensionskassensanierung ab Seite 10



Die Plakate für die Grosskundgebung stehen bereit.

ZUR SACHE

Hart, sehr hart sind die Massnahmen, die die Pensionskasse SBB ihren Versicherten und ihren Rentnern aufbürdet. Länger arbeiten mit weniger Lohn, um am Schluss erst noch weniger Rente zu bekommen: Das ist eine Frechheit! Auch wenn wir wissen, dass der Stiftungsrat keine andere Wahl hatte, weil ihm das Bundesamt für Sozialversicherungen im Nacken sitzt: Es

„Diese Massnahmen sind hart, sehr hart!“

Giorgio Tuti, Präsident SEV

tut weh, solche Entscheide entgegennehmen zu müssen.

Umso mehr, als die direkt Beteiligten nichts falsch gemacht haben. Weder sind sie verantwortlich für die Finanzkrise, noch sind sie schuld daran, dass der Bund 1999 die Kasse unvollständig ausfinanziert und erst noch ohne Schwankungsreserve ver selbstständig hat.

Nun müssen wir ein Zeichen setzen gegenüber diesem Bund, der seit Jahren zögert und zaudert. Wir müssen ein Zeichen setzen, dass wir vom Bund verlangen, was uns zusteht. Wir verlangen vom Bund, dass er uns so behandelt wie andere auch, die nicht bei der SBB arbeiten, sondern in der Verwaltung, bei der Post oder der Ruag.

Ihr wisst, was wir zu tun haben! Am kommenden Samstag findet in Bern unsere Grosskundgebung statt. Die Politik wird sehr genau schauen, ob wir den Grossaufmarsch zustande bringen. Wenn ja, dann steigen unsere Chancen beim Pensionskassengeschäft. Also... Ich zähle auf jeden und jede!

FAHRPLÄNE NACH BERN: DIESE ZÜGE SIND FÜR DEN SEV VORGESEHEN

Lausanne/Fribourg	IC 721	Basel Stadt	IC 1069	Glarus	
Lausanne	ab 10.20	Basel SBB	ab 10.28	Ziegelbrücke	ab EC 100/Extra
Fribourg	ab 11.04	Bern	an 11.27	Zürich HB	an 10.01
Bern	an 11.26			Zürich HB	ab 10.47
		Nordwestschweiz	IC 969	Bern	an 10.56
Oberwallis/Berner Oberland	IC 823	Basel	ab 11.01		an 11.54
Brig	ab 10.49	Bern	an 11.56	Chur	
Visp	ab 10.57			Chur	ab IC 568/718
Thun	ab 11.36	Zürich Stadt	Extrazug	Zürich HB	an 9.09
Bern	an 11.54	Zürich HB	ab 10.28	Zürich HB	ab 10.23
		Bern	an 11.29	Bern	an 11.29
Biel/Jura	IR 1840	Zürich Land	Extrazug	Romanshorn/Winterthur	IC 820
Biel	ab 11.21	Zürich HB	ab 10.56	Romanshorn	ab 9.41
Bern	an 11.48	Bern	an 11.54	Winterthur	ab 10.25
		St. Gallen	IC 718	Bern	an 11.57
Aarau/Olten	IR 1918	St. Gallen	ab 9.11		
Aarau	ab 10.47	Bern	an 11.29		
Olten	ab 10.58				
Bern	an 11.25				

NEWS

KONJUNKTURPROGRAMM GEKÜRZT

Der Nationalrat hat am Montag auf Antrag von SVP und FDP die meisten Massnahmen für Langzeit- und jugendliche Arbeitslose aus dem dritten Konjunkturpaket gekippt. Von den Vorschlägen des Bundesrats im Umfang von 350 Mio. Franken blieben am Ende noch 15 Mio. übrig. Vor allem lehnte der Rat Finanzhilfen für nicht profitorientierte Organisationen ab, damit diese für etwa 8000 Langzeitarbeitslose auf sechs Monate befristete Arbeitsplätze schaffen können. Vergeblich forderten SP, Grüne, CVP und Volkswirtschaftsministerin Doris Leuthard, angesichts der prognostizierten Arbeitslosenrate von 5,5 % an den Massnahmen festzuhalten. Davon nahm der Rat nur die Verdoppelung der Höchstdauer der Kurzarbeit auf 24 Monate und ein Weiterbildungsprogramm im Energiesektor an. Hingegen war er klar dafür, die CO₂-Abgabe für 2009 und 2010 schon 2010 zurückzuerstatten, was 640 Mio. entspricht. Nun ist wieder der Ständerat am Zug.

RHB TICKET SHOP AUFGESCHALTET

Nach der SBB bietet seit Anfang Juli als erste «Privatbahn» in der Schweiz auch die RhB den Kauf von Online-Tickets an. Die 870 000 User, welche jährlich www.rhb.ch besuchen, können nun alle gewöhnlichen Tickets sowie Tageskarten für die Schweiz über den Ticket Shop kaufen. Einzige Voraussetzung ist, dass die Abgangs- oder Enddestination in Graubünden liegt. Für den Bernina Express können auch Sitzplatzreservierungen erworben werden. Zu einem Abbau beim Schalterpersonal, wo die Personalsituation eher angespannt sei, dürfte das E-Ticketing kaum führen, sagt SEV-Sekretär Peter Peyer.

NEUER CHEF INFRASTRUKTUR BEI BLS

Der Bauingenieur Daniel Wyder aus Ittigen BE wird Nachfolger von Kees van Hoek, der die BLS im April 2009 verliess. Wyder arbeitet seit 2002 bei SBB Infrastruktur, zurzeit als Leiter Anlagemanagement. Wann er die Stelle bei der BLS antreten wird, ist noch offen.

Lokführer-Retraite vom 11. September 2009

Vision 2010 ist tot – es lebe

In letzter Zeit kam es zwischen den Personalverbänden und der Leitung Zugführung SBB Personenverkehr (P) immer wieder zu Meinungsverschiedenheiten. Vor diesem Hintergrund haben die Spitzen von Personalverbänden und SBB am 11. September anlässlich einer Retraite die offenen Punkte auf den Tisch gelegt und im Detail besprochen.

Am Spitzengespräch nahmen Vertreterinnen und Vertreter von SEV, transfair, VSLF und SBB teil. Die Liste der zu besprechenden Themen ist lang und wurde von der SBB und den Personalverbänden festgelegt. Im Sinn einer Auslegeordnung wurden zahlreiche Themen behandelt.

Personalverbände und SBB: den Herausforderungen der Zukunft gemeinsam begegnen

Alle Beteiligten waren sich an der Retraite einig, dass an einem Tag nicht jedes Thema sofort und zur Zufriedenheit aller Beteiligten gelöst werden kann. Einigkeit herrschte jedoch über die folgenden grundsätzlichen Eckwerte:

- Die Lokführer von P sind Teil des Erfolges von P am Markt. Damit tragen sie eine grosse Verantwortung dafür, dass der Personenverkehr auch in Zukunft auf der Erfolgsschiene bleibt. Dieser Tatsache ist



KOMMENTAR

Grosser Schritt in die richtige Richtung

Die «Retraite Lokpersonal Personenverkehr» vom 11. September war sehr konstruktiv. Bei der SBB war klar die Bereitschaft zu erkennen, mit den Sozialpartnern zusammen endlich Lösungen für die schon lange anstehenden Probleme zu finden. Und weil am Verhandlungstisch die

massgeblichen Leute beider Seiten sass, gelang dies auch in mehr Punkten als in den Jahren zuvor.

Für die Umsetzung der Lösungen sind auch klar die Verantwortlichen auf beiden Seiten bezeichnet worden. Bei einigen Geschäften wie zum Beispiel der Grund- und Weiterausbildung wird dafür die Personalkommission zuständig sein.

Noch sind aber nicht alle Probleme gelöst. Wir sind jedoch zuversichtlich, dass am 28. September, anlässlich der Retraite II, auch die noch offenen Punkte guten Lösungen zugeführt werden können.

*Für die SEV-LPV-Delegation:
Rinaldo Zobebe, Zentralpräsident
LPV, und Jürg Humi, Gewerkschaftssekretär SEV*

Wirtschaftskrise wirkt auf das Lokpersonal der BLS

Rigide Massnahmen, aber keine Entlassungen

Freizeit statt Geld, Freizeit statt grosse Mehrzeitkonten sowie interne und externe Ausmietungen. Diese und weitere Massnahmen für das gesamte Lokpersonal haben Gewerkschaften und BLS ausgehandelt und damit gezwungenermassen auf die Wirtschaftskrise reagiert.

Eigentlich ist es nicht nachvollziehbar: Täglich werden mehrere SMS an das BLS-Lokpersonal im S-Bahnbereich Bern verschickt, mit denen Leute gesucht werden für Touren, die noch nicht besetzt sind. Andererseits sind bei der BLS AG insge-

samt 55 Vollzeit-Lokpersonalstellen überzählig, weil der Güterverkehr wegen der Wirtschaftskrise massiv eingebrochen ist.

Reagieren war auf jeden Fall angesagt. Gemeinsam haben BLS und Gewerkschaften (SEV, transfair, VSLF) auf das Fahrplanjahr 2010 befristete Lösungen für das gesamte BLS-Lokpersonal ausgehandelt. Damit können Entlassungen und auch direkte Lohnkürzungen verhindert bleiben.

Konkret werden die Vergütungen für Arbeiten in der Nacht und an Sonntagen noch zu 50 % in Form von Geld ausgerichtet, die anderen 50 % werden in Zeit umgewandelt. Mehr Freizeit statt Geld geht auch. Rigoroser trifft Einzelne, dass die

Mehrzeiten bis auf Null abgebaut werden. Damit die so entstandene Freizeit für die Betroffenen dennoch attraktiv ist, werden die arbeitsfreien Tage einerseits in der Rasttagsrotation eingebaut, andererseits zusätzliche Ferienbänder geöffnet. Wer noch mehr Freizeit beziehen will, kann selbst das individuelle Guthaben aus dem Orange-Urteil in Zeit statt Geld beziehen (und damit Steuern sparen). Ausbildungsabgänger werden vorläufig zu 80 % eingestellt. Vereinbart ist aber auch, dass, sobald sich die Lage entspannt, diese Teilzeitpensen auf 100 % erhöht werden können.

Falls sich Mitarbeitende der Massnahmen wegen in einer schwierigen finanziel-

len Situation sehen, können sie dies einbringen. Gemäss Vereinbarung werden solche Fälle in einem zweistufigen Verfahren geprüft.

Nick Raduner

KOMMENTAR

Wir haben einschneidende Massnahmen vereinbart. Gleichzeitig konnten damit noch tiefergreifende Mittel gegen die Wirtschaftskrise umgangen werden, beispielsweise Kurzarbeit oder Entlassungen. Mit der Befristung auf ein Jahr ist der gemeinsame Glaube an den baldigen Aufschwung verbunden.

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

der Dialog

sich auch das Management der SBB und die Führung ZF voll und ganz bewusst und steht uneingeschränkt hinter dem Lokpersonal.

- SBB P bildet Lokführer der Kat. D aus und schafft die Voraussetzung, damit sich alle aufgrund Eignung und Nachfrage entwickeln können. Die Ausbildung zum Rangierlokkführer bleibt bestehen.

Zudem konnten folgende Lösungen erarbeitet und beschlossen werden:

Die Inhalte der Vision 2010 und die Auswirkungen der Kündigung wurden besprochen. Einigkeit besteht, dass die Kündigung per Ende 2009 ihre Wirkung entfaltet und eine Übergangsregelung zu folgenden Themen erarbeitet werden muss:

- Führungs- und Entwicklungsgespräch (FEG/Personalbeurteilung);
- BBT-Anerkennung wird weitergetrieben – bis Ende Jahr ist ein Projektplan erstellt;
- Entlohnung während und nach der Ausbildung (inkl. Übergangsregelung). Bis

zur definitiven Verabschiedung von ToCo-GAV gelten die bestehenden Einreichungen.

- Die «Beförderungen» gemäss Vision 2010 werden ab sofort sistiert.

Mit der Personalkommission werden im Rahmen der betrieblichen Mitwirkung folgende Themen behandelt:

- Berufsbild Lokführer/in muss geklärt und explizit geregelt werden
- Grundausbildung: Definition der Depotprofile (Fahrzeug- und Streckenkenntnisse) und des Zeitraums, bis ein/e Lokführer/in das Depotprofil erreicht hat.

Für folgende Themen konnte eine Lösung gefunden werden:

- Für Ausbildungen analog LEA II werden in Zukunft vorgängig die Rahmenbedingungen mit der PeKo klar vereinbart. Für die im 2009 durchgeführten LEA II-Ausbildungen werden zusätzlich 30 Minuten gutgeschrieben (insgesamt 120 Minuten).
- Auslandsinsätze: Die SBB ist bereit, Lokführer/innen mit Auslandsinsätzen spe-

ziell zu honorieren. Die Lösung gilt für Lokführer/innen mit Einsätzen auf den Strecken nach Frasné, Bellegarde und Singen. Lokführer/innen, die diese Leistungen fahren, werden rückwirkend auf den 1.7.2009 in die FS 15 eingereiht und erhalten eine einmalige Lohnerhöhung von 2000 Franken. Lokführer/innen, die schon vorher in der FS 15 eingereiht waren, erhalten im Oktober 2009 eine einmalige Prämie von 4000 Franken für die Jahre 2009/10.

Weiteres Vorgehen

Die Spitzen der Sozialpartner und der SBB haben vereinbart, sich am 28. September 2009 wieder zu treffen und die restlichen offenen Punkte zu besprechen. Beide Seiten sind sich einig, dass nur der ständige Dialog schlussendlich zu konstruktiven Lösungen führt.

Manuel Avallone, SEV
Hubert Giger, VSLF
Hans Bortis, transflair
Vincent Ducrot, SBB
Markus Jordi, SBB
Walter Hofstetter, SBB

MEINE MEINUNG

Fahrlässig

Die S-Bahn Berlin steht seit Monaten in den Schlagzeilen. Und zwar negativ. Sie befördert täglich um die 500 000 Leute. Da spielt es schon eine Rolle, ob das System funktioniert oder nicht. Zum zweiten Mal wieder nicht. Alle Züge müssen in die Werkstätte. Was ist passiert?

Die Berliner S-Bahn wird nicht von der Stadt betrieben, sondern von der DB. An sich sollte das ein Vorteil sein. Ist es aber nicht. DB-Chef Hartmut Mehdorn ist daran schuld. Die Politik tanzte nach seiner Pfeife. Statt umgekehrt. Schliesslich gehört die DB dem Staat. Genau das wollte Mehdorn ändern. Um jeden Preis. Deshalb hat die S-Bahn in Berlin ein Problem.

Mehdorn arbeitet seit Jahren nur auf ein Ziel hin: Auf den Börsengang. Mit anderen Worten: Die DB sollte privatisiert werden. Zuerst nur zum Teil, später ganz. Sie brauche für Zukunftsinvestitionen Milliarden Euro, so alt DB-Chef Mehdorn. Die habe der Staat nicht. Deshalb müssten Aktionäre einspringen. Im letzten Moment kostete ihn das den Job.

An der Börse wird anders kalkuliert als beim Service public. Aktionäre wollen nur eines: Gewinn, Dividenden. Um die DB profitabler zu machen, forcierte Mehdorn die Städteverbindungen mit ICE-Zügen. Da könne Geld verdient werden, rechnete er vor. In der Region würden nur rote Zahlen herausfahren, so Mehdorn. Also konzentrierte er sich auf die ICE. Nicht auf einen flächendeckenden öffentlichen Verkehr.

An der Börse zählt einzig Gewinn. Das bekam die Berliner S-Bahn zu spüren. Bei ihr zog DB-Chef Mehdorn die Sparsbremse. Es schauten 50 Millionen Euro heraus. Das war fahrlässig. Vor einigen Monaten brach das S-Bahn-Netz zusammen. Die Züge mussten in die Werkstätte, um sämtliche Räder zu überprüfen.

Nun wiederholt sich das Ganze. Erneut wurde die Notbremse gezogen. Diesmal sind's die Bremsen. Wieder werden die Züge aus dem Verkehr genommen. Mehdorns fahrlässiger Sparkurs rächt sich. Das eben ist der Unterschied: Die DB ist börsenuntauglich. Eine Bahn ist keine Gewinnmaschine. Sicherheit kommt vor Rendite. Das kostet Geld. Der grosse Vorteil des Service public bleibt: SBB und andere Bahnunternehmen sind für die Volkswirtschaft unverzichtbar. Der Gewinn liegt genau genau darin.

Helmut Hubacher

BILD DER WOCHE



Kundendienst vom Feinsten: Einsteigen mit Limmatbootkassier am Zürichhorn. Im August stellte die Zürichsee-Schiffahrtsgesellschaft ZSG mit 375 941 Fahrgästen einen neuen Monatsrekord auf. Bis Ende August beförderte sie dieses Jahr mit ihren 17 Schiffen auf Zürichsee und Limmat 1,434 Mio. Passagiere – 2,1 % mehr als im Rekordjahr 2008. Die Sommersaison endet am 18. Oktober.

SEV war Gastgeber am Vierländertreffen der deutschsprachigen Bahngewerkschaften in Basel

Sicherheit gemeinsam fördern

Die Bahngewerkschaften Deutschlands, Österreichs, Luxemburgs und der Schweiz wollen gemeinsam vorgehen, um die Sicherheit im Schienenverkehr hochzuhalten und die Risiken der Bahnliberalisierung zu begrenzen.

Das schwere Güterzugsunglück im italienischen Viareggio, aber auch die Probleme der deutschen ICE und bei der S-Bahn Berlin zeigen, dass sich die Bahnen verstärkt darum bemühen müssen, das Sicherheitsniveau zu halten und zu verbessern. Zwar ist und bleibt die Bahn unbestritten das sicherste Verkehrsmittel; die Liberalisierung hat jedoch dazu geführt, dass in Europa sowohl bei der Beschaffung als auch beim Unterhalt des Materials wie auch bei der Ausbildung des Personals Verschlechterungen erfolgt sind, die Risiken mit sich bringen.

Guy Greivelding, Präsident des luxemburgischen Landesverbands und der Eisenbahnsektion der Europäischen Transportarbeiterföderation (ETF), berichtete am Vierländertreffen in Basel

von der Sicherheitskonferenz, die der EU-Kommissär Antonio Tajani Tage zuvor durchgeführt hatte. Vonseiten der Bahngesellschaften und der Fahrzeuglieferanten wurde ein Zusammenhang der Unfälle und Störungen mit der Liberalisierung in Abrede gestellt, lediglich Greivelding betonte diesen Aspekt.

Die EU will die europäische Bahnagentur ERA stärken und mit zusätzlichen Kompetenzen versehen, um das Sicherheitsniveau in ganz Europa zu verbessern.

Fachwissen zusammenführen

Die Gewerkschaften Transnet und GDBA aus Deutschland, vda aus Österreich, Landesverband FNCTTFEL aus Luxemburg und der SEV haben am 10. September bei ihrem Spitzentreffen vereinbart, dass sie gemeinsam Anstrengungen unternehmen, um die Bahnsicherheit zu fördern. Sie werden ihre Fachspezialisten zusammenführen, um die Erfahrungen aus den verschiedenen Ländern auszutauschen und das Vorgehen zu planen, um hohe Sicherheitsstandards festzulegen und durchzusetzen. «Sicherheit im Bahnverkehr ist im Interesse aller – sowohl

der Reisenden als auch des Bahnpersonals, aber auch der Allgemeinheit, die durch fahrlässigen Umgang mit Si-

cherheitsregeln in Gefahr gerät, wie dies der Unfall in Viareggio gezeigt hat», betonten die versammelten Ge-

werkschafter in Basel. In den nächsten Wochen sollen bereits erste gemeinsame Arbeiten anlaufen. *Peter Moor*

BAHNGEWERKSCHAFTEN BEKÄMPFEN MONSTER-LKW

Güter gehören auf die Schiene und nicht auf die Strasse. Dies gilt ganz besonders bei grossen Gewichten über lange Distanzen. Am Vierländertreffen der deutschsprachigen Bahngewerkschaften in Basel haben die Vertreter aller Organisationen eine gemeinsame Erklärung gegen die sogenannten Gegaliner abgegeben. Alexander Kirchner, Vorsitzender Transnet, und Peter Tröge, stellvertretender Bundesvorsitzender GDBA aus Deutschland, Wilhelm Haberzettl, stellvertretender Vorsitzender der österreichischen vda, Guy Greivelding, Präsident des luxemburgischen Landesverbands,

und Giorgio Tuti, Präsident SEV, weisen in ihrem Aufruf auf die Gefahren hin, die solche Monsterlastwagen für die Umwelt, die Verkehrssicherheit und nicht zuletzt die Arbeitsplätze haben. Für Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer besonders wichtig ist der Arbeitsplatzeffekt. Gegaliner werden dazu führen, dass Gütertransporte in grossem Massstab von der Schiene auf die Strasse verlagert werden. Tausende von Arbeitsplätzen bei den Bahnen stehen auf dem Spiel. Der Aufruf schliesst: «Aus allen diesen Gründen gibt es nur eine Haltung: Halt den Gegalinern!» *pmo*



«Wehret den Anfängen!», heisst es im Aufruf der Bahngewerkschaften gegen die Megatrucks.

Halbjahresabschluss der SBB überrascht positiv

SBB-Personal steigert Produktivität weiter

Die SBB hat im ersten Halbjahr einen Gewinn von 133 Millionen Franken ausgewiesen. Für das Personal ist es äusserst befremdend, dass es Lohnneinbussen hinnehmen muss, obwohl das Unternehmen steigende Gewinne verzeichnet.

Erneut verzeichnet der Personenverkehr der SBB Spitzenresultate. Für den SEV kommt dies nicht überr-

schend, ist das Personal doch in vielen Bereichen nach wie vor aufs Höchste belastet, und verschiedene Personalkategorien weisen Unterbestände auf.

Ärgerlich ist, dass aufgrund der Divisionalisierung kein besserer Ausgleich zwischen dem erfolgreichen Personenverkehr und dem unter der Krise leidenden Güterverkehr möglich ist. Insbesondere bei den Lokomotivführern führt dies zu einer absurden Situation: auf der einen Seite Personalmangel und Überstunden, auf der andern Seite Überbestände.

Der SEV verlangt, dass die SBB die Krise im Güterverkehr durchsteht, ohne Personal abzubauen, denn die mittelfristigen Prognosen zeigen klar in Richtung einer weiteren Zunahme der Gütermengen. Vorübergehende Überbestände sollen durch Ausleihungen und Weiterbildungen überbrückt werden.

Kaufkraft dennoch steigern

Das Halbjahresresultat der SBB hat einen bitteren Nachgeschmack, wurde doch am Tag vor seiner Bekanntgabe dem Personal das Sanierungspaket der Pensionskasse

aufgebürdet, das zu massiven Lohnneinbussen und Rentenverlusten führt (siehe Dossier ab Seite 10). «Für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ist es völlig unverständlich, dass sie weniger verdienen sollen, wenn gleichzeitig die SBB steigende Gewinne ausweist», betont SEV-Vizepräsident Manuel Avallone: «Wir werden uns bei den kommenden Lohnverhandlungen dafür einsetzen, dass das Personal seine Kaufkraft dennoch steigern kann!» Das Halbjahresresultat zeige, dass der Spielraum bei der SBB dafür vorhanden sei. *pmo*

INFO

1 Mrd. Fr. für Infrastruktur

Zwar hat die SBB sehr gut geschäftet, aber gleichzeitig spricht sie von grossen Finanzproblemen: Beim Infrastrukturunterhalt sieht die SBB einen Nachholbedarf, der Kosten in der Grössenordnung von einer Milliarde Franken ausmacht.

Wie der SEV schon seit Längerem betont, ergeben sich aus der steigenden Netzbelastung Engpässe beim Unterhalt, die letztlich zu zusätzlichen Störungen führen.

Zur besseren Finanzierung sei eine Preiserhöhung im Dezember 2010 unumgänglich, hat SBB-Verwaltungsratspräsident Ulrich Gygi gegenüber den Medien erklärt.

Elvetino-Nachtzugpersonal

Personalabbau sofort stoppen!

Die Nachtzugstewards fordern ein Ende des Stellenabbaus und wollen für die Managementfehler von Elvetino nicht länger den Kopf hinhalten – für Fehler, die sich auf die Kundschaft noch verheerender auswirken würden, wenn das Personal nicht alles tun würde, um die negativen Folgen im Rahmen zu halten.

Die Stewards sind wütend auf ihre Arbeitgeberin Elvetino, weil diese die Vereinbarung von 2008 in einem wichtigen Punkt nicht einhält: Ein Steward soll im Prinzip *einen* Wagen begleitet und zwei nur dann, wenn insgesamt nicht mehr als 72 Reisende zu betreuen sind. Der Zweck der Vereinbarung war, den Fahrgästen einen optimalen Service zu bieten und die Arbeitsplätze des Nachtzugpersonals möglichst beizubehalten. Doch



Elvetino und die SBB sollten das Nachtzugangebot verbessern und zum Nachtzugpersonal besser Sorge tragen.

zurzeit passiert das Gegenteil. Die Elvetino AG setzt ihre Sparpolitik fort, verschlechtert damit den Kundenservice und verursacht so letztlich selbst die tendenzielle Abnahme der Passagierzahlen in den Nachtzügen. So «lud» Elvetino diesen Frühling zwei Kollegen dazu ein, von der Nachtzugbeglei-

tung in die Bahnrestauration zu wechseln.

Sparen auf Kosten des Personals

Dieser Stellenabbau führte zu einer Überlastung des verbleibenden Nachtzugpersonals. Elvetino verlangt von den Stewards, dass sie immer mehr Reisende betreuen. Logisch, dass mit weniger Personal der Schwellenwert von 72 Passagieren pro Steward allzu oft überschritten wird. Zugleich hat Elvetino die Wagnervorbereitungszeit reduziert. Daher müssen die Stewards nun unbezahlte Vorarbeit leisten, damit die Kundschaft weiterhin akzeptable Reisebedingungen vorfindet.

Drei Forderungen

Am 3. September traf sich fast das gesamte Nachtzugpersonal von Elvetino in Domodossola zu einer Gruppenversammlung, die vom Präsidenten der SEV-VPT-Sektion Bahndienstleistungen, Ferruccio Noto, geleitet wurde. Die Stewards diskutierten ausführlich über die Verschlechterungen ihrer Arbeitsbedingungen und verabschiedeten drei Forderungen an ihre Direktion:

- Elvetino soll die beiden Kollegen, die von der Nachtzugbegleitung in die Bahnrestauration wechseln mussten, wieder in den Nachtzügen einsetzen und aufhören, Nachtzugpersonal in andere Berei-

che zu versetzen oder zu entlassen.

- Elvetino soll die Vereinbarung von 2008 einhalten, insbesondere die Limite von 72 Nachtzugpassagieren pro Steward.
- Elvetino muss den Stewards die Nachtzulage, die ihnen gemäss Arbeitszeitgesetz (AZG) zusteht, vollständig ausbezahlen; zurzeit wird diese nur teilweise ausbezahlt.

Zudem fordert das Nachtzugpersonal von Elvetino eine bessere Berücksichtigung der Kundenerwartungen. So müsste die Frühstücksqualität nicht verschlechtert, sondern verbessert werden, wie überhaupt der ganze Service im Zug.

Auch von der SBB erwarten die Stewards, dass sie endlich Massnahmen ergreift, um die Nachtzüge attraktiver zu machen – von der Reinigung und Hygiene in den Schlaf- und Liegewagen über einen regelmässigen und seriösen technischen Unterhalt bis zu einem Nachtzug-Marketing, das diesen Namen verdient.

Die Herbstversammlung der SEV-VPT-Sektion Bahndienstleistungen findet am Donnerstag, 15. Oktober, um 18 Uhr im SBB-Personalrestaurant Oase im HB Zürich statt.

Alberto Cherubini/FI

VERHANDLUNGEN

Am Mittwoch 9. September brachten SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger, Gewerkschaftssekretärin Regula Bieri und Ferruccio Noto bei der Elvetino-Direktion die drei Personalforderungen ein und verlangten Nachverhandlungen zur Vereinbarung von 2008. Dabei stellten sie klar, dass die Nachtzugstewards bereit sind, für ihre Forderungen zu kämpfen, falls Elvetino darauf nicht eingeht. Die Geschäftsführung scheint denn auch bereit zu sein, mit der Personalvertretung wirklich zu verhandeln. Fortsetzung folgt. AC/FI

ARBEITEN BEI 55 GRAD!

Für die Missstände in den Nachtzügen sind neben Elvetino auch die Eisenbahnerbetriebe verantwortlich. Auf ihre Nachlässigkeit sind beispielsweise technische Mängel an den Wagen wie defekte Toiletten zurückzuführen, die oft allzu lange nicht repariert werden. Auch Sauberkeit und Hygiene lassen zu wünschen übrig. Oder die Klimatisierung, wie etwa diesen Sommer in Rom, als die Wagen ungekühlt in der Sonne standen. Geradezu skandalös waren denn auch die Reisebedingungen für die Passagiere und die Arbeitsbedingun-

gen für die Stewards. In den Schlaf- und Liegewagen stieg das Thermometer auf über 55 Grad! Zahlreiche Passagiere beschwerten sich und sagten, sie würden nicht so schnell wieder einen Nachtzug nehmen... Es ist inakzeptabel, wenn Personal und Kunden in solche Wagen steigen müssen. «Wir können die Klimaanlage erst wenige Minuten vor der Abfahrt einschalten», erklärt ein Steward. «Erst in Bologna war die Luft wieder erträglich.» Die Neatunnelbauer hatten wegen erheblich tieferer Temperaturen gestreikt! AC/FI

NEWS

SIGNAL 1 AN BERN

■ Der Kanton Zug will wichtige Bahnprojekte künftig mit Darlehen und Zinskostenbeteiligungen bis maximal 400 Mio. Franken vorfinanzieren können. Damit will die Regierung insbesondere den Bau des Zimmerberg-Basistunnels beschleunigen. Eine rasche Verbesserung der Bahnverbindungen zwischen Zürich und Zug sei aus verkehrspolitischen, volkswirtschaftlichen und staatspolitischen Gründen unbedingt aktiv zu unterstützen, schreibt die Volkswirtschaftsdirektion in einer Mitteilung vom 8. September. Der Kanton setze damit ein klares Zeichen, dass er bereit sei, sich an bedeutenden Bahninfrastrukturvorhaben zu beteiligen und Liquiditätsprobleme des Bundes zu entschärfen. (sda)

SIGNAL 2 AN BERN

■ Der Luzerner Kantonsrat hat am 13. September einen Sonderkredit über 20 Millionen Franken genehmigt, mit denen das Vorprojekt für einen neuen Tiefbahnhof Luzern vorfinanziert wird. Damit werde ein landesweites Signal ausgesendet, sagte Baudirektor Max Pfister. Dessen war sich der Kantonsrat bewusst: Er behandelte den Kredit in einer halbtägigen Sondersession und zog nach der Detailberatung in den Bahnhof, um dort unter den verwunderten Blicken von Passanten und Reisenden die Schlussabstimmung durchzuführen. Diese fiel mit 118 zu 0 einstimmig aus. Zudem unterzeichneten die Ratsmitglieder eine Resolution an den Bundesrat. Mit der Vorfinanzierung der Planung will Luzern erreichen, dass der Tiefbahnhof vom Bund ins Paket Bahn 2030 aufgenommen wird. (sda)

SPARIDEE IN BERN

■ Rund 20 Experten haben am 7. September gestützt auf die Empfehlungen des ETH-Gutachtens vom Juni 2009 zahlreiche Möglichkeiten für den Ausbau des Berner Bahnhofs analysiert. Neu dabei ist eine Billigvariante der ETH: Statt einen neuen RBS-Tiefbahnhof zu bauen, sollen zwei Gleise des bestehenden in Richtung Haupthalle verlängert werden. Ihnen müssten aber mehrere Geschäfte weichen. Acht grundsätzliche Ausbauplanvarianten werden weiterverfolgt. (sda)



„Die Kantone und Gemeinden planen, 2010 ihre Ausgaben um 2,5 Milliarden zurückzufahren. Gegen diese Krisenverstärkungspolitik braucht es Massnahmen.“

Daniel Lampart, Zentralsekretär und Chefökonom des SGB

Daniel Lampart zur Kundgebung des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB) vom 19. September in Bern

«Arbeitslosigkeit bekämpfen, nicht

Der SEV ruft seine Mitglieder auf, am 19. September in Bern auch an der SGB-Kundgebung «Krise bekämpfen – Arbeit, Lohn und Rente sichern» teilzunehmen (siehe Box). SGB-Chefökonom Daniel Lampart erläutert die wirtschaftlichen Hintergründe.

kontakt.sev: Die Konjunkturforschungsstelle der ETH Zürich (KOF) prognostiziert, dass die Schrumpfung des Bruttoinlandsprodukts Anfang 2010 zu Ende gehen wird. Wie schätzt du die Wirtschaftslage ein?

Daniel Lampart: Momentan sind die Zeitungen voll von Berichten über eine wirtschaftliche Erholung oder sogar über einen kommenden Aufschwung. Doch das ist zu optimistisch. In den meisten Ländern ist das BIP stark zurückgegangen. Was nun da und dort als Aufschwung gesehen wird, ist vor allem eine Korrektur

des Konjunkturreinbruchs Ende 2008/Anfang 2009. In dieser Phase haben die Unternehmen ihre Lager abzubauen begonnen. Sie haben die Produktion stark zurückgefahren und die Kunden möglichst aus den Lagern bedient. Mittlerweile sind die Lager so tief, dass die Firmen die Produktion wieder aufnehmen oder erhöhen. Dazu beginnen die Konjunkturpakete im Ausland und die expansive Geldpolitik zu wirken. Die Rezession dürfte sich aber fortsetzen. Wegen der hohen Arbeitslosigkeit schrumpft die Kauf-

kraft. In den USA sind die Haushalte zudem stark verschuldet. Die Folge: Die Leute konsumieren weniger. Und die Firmen halten sich bei den Investitionen zurück. Auch die Banken sind noch nicht über den Berg. Die Aussichten fürs nächste Jahr bleiben daher leider schlecht.

Der Präsident des Schweizerischen Arbeitgeberverbandes, Rudolf Stämpfli, rechnet mit der «tiefsten Rezession seit Jahrzehnten» und daher mit weiteren Massnahmen. Kurzarbeit sei kein Allheilmittel

gegen die Krise. Geht die vom SGB geforderte Verlängerung der Kurzarbeit auf 24 Monate an der Realität vorbei?

Im Gegenteil. Mit Kurzarbeit können Stellen erhalten werden. Das ist nicht nur eine riesige Erleichterung für die betroffenen

Umfrage der KOF bei den Unternehmen. Was den Firmen fehlt, sind Kunden, die kaufen. Wenn zum Beispiel ein Schweizer Autozulieferer Absatzprobleme hat, weil eine Autofabrik weniger Autos herstellt, kann er dieses Problem nicht mit Lohnsen-

„Lohnsenkungen sind Gift für die Konjunktur. Sie schwächen die Kaufkraft, wodurch die Rezession noch schlimmer wird.“

Personen, sondern hilft auch den Unternehmen, ihre Belegschaften über die Krise hinwegzureden. Denn wenn gut aufgestellte Unternehmen nur wegen eines vorübergehenden Auftragsbruchs ihr Personal verlieren, haben sie grosse Mühe, in einem späteren Aufschwung wieder Tritt zu fassen. Herr Stämpfli denkt sehr kurzfristig.

Er ist auch der Meinung, dass bei Unternehmen, die ums Überleben kämpfen, eine Lohnreduktion kein Tabu sein dürfte...

Die Lohnsenkungen sind Gift für die Konjunktur. Sie schwächen die Kaufkraft, wodurch die Rezession noch schlimmer wird. Und sie sind auch ein Schlag ins Gesicht der betroffenen Arbeitnehmenden. In den guten Jahren mussten sie zuschauen, wie die Aktionäre und Topmanager die Erträge abkassierten; in den schlechten Zeiten sollen sie nun plötzlich finanzielle Opfer bringen müssen.

Die Exportfirmen haben grossmehrheitlich kein Problem mit den Produktionskosten. Das zeigt auch eine

kungen lösen. Im Gegenteil braucht es international Massnahmen zur Stützung der Konjunktur, damit die Nachfrage wieder anzieht. Dazu gehören Lohnerhöhungen in allen Ländern.

Stämpfli kritisierte zudem die SGB-Forderung nach 80 bis 120 Franken mehr Lohn als zu pauschal. Unternehmen dürften in ihrem «Durchhaltekampf» nicht durch zu hohe Kosten geschwächt werden.

Zwei Drittel der Beschäftigten in der Schweiz arbeiten in Firmen, in denen die Geschäfte gut oder befriedigend laufen wie zum Beispiel in Teilen der Bauwirtschaft oder in Kantonalbanken. Wenn diesen Leuten gesagt wird, es gebe keine Lohnerhöhungen, nur weil in den Zeitungen schlechte Nachrichten über Probleme bei den Grossbanken und der Exportwirtschaft stehen, so wird ihnen ihr Anteil am guten Geschäftsgang vorenthalten. Das geht nicht. Die SGB-Verbände haben daher verlangt, dass in diesen Firmen die Löhne um 80 bis 120 Franken steigen müssen.

KRISE BEKÄMPFEN – ARBEIT, LOHN UND RENTE SICHERN!

Unter diesem Motto führen der Schweizerische Gewerkschaftsbund (SGB), Travail.Suisse, SP, Grüne und weitere Organisationen am **Samstag 19. September ab 13.30 Uhr in Bern** eine nationale Kundgebung durch. Worum geht es?

Blinder Marktglaube und ungebremste Börsengier haben die Wirtschaftskrise ausgelöst. Die Arbeitslosigkeit wird sich ab jetzt massiv erhöhen. Doch was tut die bürgerlich dominierte Politik? Statt die Konjunktur anzukurbeln, wollen der Bund und die meisten Kantone und Gemeinden vor allem eines: sparen. Auch bei der Arbeitslosenversicherung, der AHV und der beruflichen Vorsorge. Zugleich wird den Menschen nächstes Jahr durch massiv höhere Krankenkassenprämien noch mehr Kaufkraft entzogen. Damit wird die Last der Krise einseitig an die «normalen» Arbeitnehmenden und Rentner/innen überbürdet, die nicht von Boni profitiert und die Krise nicht verursacht haben. Daher demonstrieren wir für folgende Massnahmen:

Arbeit sichern:

- Endlich ein wirksames Konjunkturprogramm mit Investitionen in Infrastruktur, öffentlichen Verkehr, familienergänzende Kinderbetreuung, ökologischen Umbau!
- Kantone und Gemeinden müssen den unsinnigen Sparkurs beenden!
- Wirksame Massnahmen gegen Jugendarbeitslosigkeit!
- Entlassungen stoppen – Kurzarbeit auf 24 Monate verlängern!

Lohn und Kaufkraft sichern, um über den Konsum die Binnenwirtschaft zu stützen:

- 80 bis 120 Franken mehr Lohn für nächstes Jahr! Denn der Mehrheit der Betriebe geht es noch gut.
- Erhöhung der Arbeitslosen-Taggelder und Verlängerung der Bezugsdauer statt Abbau der Arbeitslosenversicherung mitten in der Krise!
- Voller Ausgleich des Anstiegs der Krankenkassenprämien für tiefe und mittlere Einkommen!
- Sofortige Rückerstattung der CO₂-Abgabe!

Renten sichern:

- Kein Abbau der AHV-Renten, kein höheres AHV-Alter!
- Keine Einschnitte bei den Pensionskassen!

SGB/SEV

INTERVIEW

verstärken! »

Der Bund hat in den letzten Monaten zwei Konjunkturprogramme im Umfang von 1,6 Milliarden Franken beschlossen, und ein Drittes für 400 Mio. wird gerade im Parlament beraten. Weitere 200 Mio. sind für zusätzliche Krankenkassenverbilligungen vorgesehen. Reichen diese 2,2 Milliarden noch nicht?

Leider werden Bund, Kantone und Gemeinden die Krise im nächsten Jahr massiv verstärken. Beispiele: Die explodierenden Krankenkassenprämien kosten die Schweizer Haushalte über 2 Milliarden Franken an Kaufkraft – für eine vierköpfige Familie macht das 1500 Franken mehr Prämien im Jahr. Und indem die CO₂-Abgabe einkassiert, aber nicht zurückerstattet wird, gehen weitere 500 Mio. verloren. Die Kantone und Ge-

„Leider werden Bund, Kantone und Gemeinden die Krise im nächsten Jahr massiv verstärken.“

meinden planen, 2010 – mitten in der Krise – ihre Ausgaben um 2,5 Milliarden zurückzufahren. Gegen diese Krisenverstärkungspolitik braucht es Massnahmen.

Was muss der Bund tun?

Er muss die Arbeitslosigkeit bekämpfen, nicht verstärken – so lautet übrigens auch der Volksauftrag in der Verfassung. Er muss die Prämienverbilligungen der Krankenkassen um rund 2 Milliarden erhöhen. Er muss die Einnahmen aus der CO₂-Abgabe der Jahre 2009 und 2010 sofort zurückgeben. Dadurch erhält die Bevölkerung rund weitere 500 Milli-

onen. Und es braucht ein Investitionsprogramm wie in den 90er-Jahren, um der Krisenverstärkungspolitik der Kantone und Gemeinden entgegen zu wirken.

Kannst du Beispiele für diese falsche Sparpolitik nennen?

Viele Kantone haben in den letzten Jahren strenge Schuldenbremsen eingeführt, die nicht einmal in einer Rezession Defizite zulassen. Sinken nun wegen der schlechteren Konjunktur die Steuereinnahmen,

schlagen diese Kantone einen Sparkurs ein, was die Krise weiter verstärkt. Das ist zum Beispiel im Kanton Neuenburg der Fall.

Wie viel darf der Bund für die Konjunkturförderung ausgeben, ohne dass ein Schuldenberg entsteht, der später nur mit schmerzhaften Sparprogrammen wieder abgebaut werden kann?

Der Bund hat das Geld bei der Bevölkerung schon lange einkassiert. Er hat nämlich im Aufschwung über 8 Milliarden mehr gespart, als er es gemäss der Schuldenbremse hätte tun müssen. Dazu kommen nun noch

1,2 Milliarden aus dem UBS-Verkauf. Der Bund muss das Geld jetzt an die Leute zurückgeben. Denn die brauchen es dringend.

Kritiker der Kaufkraftstützung sagen, diese nütze nur beschränkt, weil darobende Exportunternehmen nicht von der inländischen, sondern von der ausländischen Nachfrage abhängen...

Wie gesagt, die Politik wird die Krise im kommenden Jahr verstärken. Das bedeutet, dass neben der Export- auch die Binnenwirtschaft, die im Moment wegen der Lohnerhöhungen vom Herbst 2008 noch gut läuft, mehr und mehr unter Druck kommen wird. Das muss unbedingt verhindert werden.

Was kann für die Exportwirtschaft getan werden?

Für sie ist die Nationalbank eine grosse Hilfe. Sie muss eine Aufwertung des Frankens bekämpfen, was sie bisher ziemlich erfolgreich getan hat.

Rechte Politiker fordern ein höheres Rentenalter und Leistungsabbau bei der AHV und der beruflichen Vorsorge, indem sie auf die gestiegene Lebenserwartung verweisen. Was hältst du dem entgegen?

Es ist doch schön, dass wir länger leben. Und das ist mit der AHV auch finanzierbar. Denn heute produziert ein(e) Arbeitnehmer(in) rund vier Mal mehr als vor 50 Jahren, weil wir zum Beispiel bessere und neue Maschinen haben, weil die Jungen heute einfacher eine Ausbildung machen können als früher und weil die Infrastruktur ausgebaut wurde. Das führt automatisch zu mehr Einnahmen bei der AHV.

Die Finanzkrise hat viele Pensionskassen in grosse Probleme gestürzt. Zeigt dies nicht, dass die AHV dank ihrer Finanzierung über das Umlageverfahren krisenbeständiger ist und somit auf Kosten der 2. Säule gestärkt werden müsste?

Das Umlageverfahren der AHV wurde in der Vergangenheit oft schlecht gere-

det. Die Krise zeigt nun, dass es sehr stabil ist. Ein Umbau der Altersvorsorge ist aber eine sehr komplexe Angelegenheit. Wenn wir nun überstürzt etwas am System ändern, besteht die Gefahr, dass wir Renten aufs Spiel setzen. Beim SGB prüfen wir zurzeit alle Optionen. Die Ergebnisse werden wir im nächsten Jahr präsentieren.

Fragen: Markus Fischer



Daniel Lampart: «Es braucht international Massnahmen zur Stützung der Konjunktur. Dazu gehören Lohnerhöhungen in allen Ländern.»

BIO

Daniel Lampart ist seit 2006 Chefökonom des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes SGB. Lampart hat an der Universität Zürich studiert und mit einer Dissertation in Wirtschaftsgeschichte sowie einem Lizentiat in Philosophie abgeschlossen. Er vertritt den SGB im Bankrat der Schweizerischen Nationalbank, in der Wettbewerbskommission und in weiteren Kommissionen des Bundes.

WELTPREMIERE!

Aufwändig gefertigte und von Hand bemalte Wanduhr in einer weltweiten Limitierung



Werte, die erhalten bleiben

DER NOSTALGISCHE ZUG

FÄHRT



ZU JEDER STUNDE

EISENBAHN-ROMANTIK

Unternehmen Sie mit dieser aufwändig gefertigten Wanduhr eine romantische Reise in die Vergangenheit, als alles noch ein wenig gemütlicher war. Die Bahnstation widerspiegelt diese Idylle genau so, wie der Bahnwärter, welcher zu jeder Stunde hinter der sich öffnenden Tür erscheint und den fahrenden Zug ankündigt.

Grösse: ca. 56 cm inkl. Gewichte.
Funktioniert mit einer "AA" und zwei "D" Batterien.

Mit 365-Tage-Rücknahme-Garantie

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

Zu jeder vollen Stunde
erscheint der Schaffner,
und der Ton einer
Lokomotive erklingt



Nur
Fr. 66.60 je Rate
Gesamtpreis: Fr. 199.80
(zzgl. Fr. 13.90
Versand und Service)

EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN

Reservierungsschluss 26. Oktober 2009

Ja, ich reserviere die Wanduhr "Eisenbahn-Romantik"

Ich bezahle: gegen Rechnung 50122

per MasterCard oder Visa

Gültig bis: _____ (MMJJ)

Sicherheitscode _____

(die letzten 3 Nummern auf
der Rückseite Ihrer Karte)

Ich wünsche Monatsraten

Vorname/Name Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

e-mail

Unterschrift Telefon

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

- Von Hand bemalt
- Hochwertiger Skulpturenguss
- Weltweit limitiert
- Mit Echtheitszertifikat

Die Wanduhr „Eisenbahn-Romantik“ erscheint exklusiv bei Bradford in begrenzter Auflage. Sichern Sie sich noch heute diese Wanduhr und geniessen Sie "Eisenbahn-Romantik" pur!

Nennen Sie bei Online-Bestellung bitte die Nummer: 50122

www.bradford.ch

NEWS

**S-BAHN-FREIBURG:
PERSONAL BESORGT**

Die Beschäftigten der Bus- und Bahnbereiche der Freiburger Verkehrsbetriebe TPF machen sich Sorgen um ihre Arbeitsplätze wegen verschiedener Aussagen der Regierung zur Schaffung einer Freiburger S-Bahn. Das TPF-Personal befürchtet vor allem eine Auslagerung des Verkehrs zwischen Bulle und Freiburg durch die Gründung eines neuen Verkehrsunternehmens. So könnten die Arbeitsbedingungen unter Druck geraten und die öffentlichen Finanzen durch den überflüssigen Aufbau von Verwaltungs- und Direktionsfunktionen belastet werden, gab der SEV Staatsrat Beat Vonlanthen bei einem Treffen zu bedenken. Inzwischen hat der SEV erfahren, dass den TPF und der SBB ein neues Projekt präsentiert wurde, das statt einer S-Bahn nur den Ausbau der direkten Busverbindungen Bulle–Freiburg vorsieht. Das wäre nicht im Interesse der Greyerzer/innen.

SEV IN KVF DABEI

In der nationalrätlichen Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF) nimmt für die SP-Fraktion neu die Frauenfelder Nationalrätin und SEV-Regionalsekretärin Edith Graf-Litscher Einsitz.

**NEUER PRÄSIDENT
FÜR BANK COOP**

Der Verwaltungsrat (VR) der Bank Coop hat am 3. September den ehemaligen Basler Regierungsrat und Ökonomen Ralph Lewin als neuen VR-Präsidenten designiert. Gewählt werden soll er an der nächsten Generalversammlung am 25. März 2010 als Nachfolger von Willi Gerster, der Ende Juli aus gesundheitlichen Gründen zurückgetreten ist. Unterdessen wird der VR von Andreas C. Albrecht präsidiert.

CIS FÄHRT WEITER

Das Bundesamt für Verkehr (BAV) entzieht Cisalpino die Konzession nicht, wie Anfang Jahr angedroht. Man habe festgestellt, dass die gemeinsame Tochter von SBB und FS alles daran setze, Verbesserungen vorzunehmen, erklärte das BAV auf Anfrage der sda.

Link zum Recht

Wann werden Pensionskassenleistungen rückwirkend angepasst?

Das SEV-Rechtsschutzteam erbringt auch Dienstleistungen für die pensionierten Kolleginnen und Kollegen. Oft geht es bei deren Anfragen um Fragestellungen aus dem Bereich der Sozialversicherungen, insbesondere der Pensionskasse.

**Passt die Pensionskasse
SBB Renten nur dann
rückwirkend an, wenn sie
davon profitiert?**

Dies scheinen sich manche pensionierten Kolleginnen und Kollegen gefragt zu haben, als sie neulich von der Pensionskasse (PK) SBB eine Mitteilung über zwei Renten Anpassungen erhielten: Erstens habe die PK SBB ab dem 1. Januar 2009 die Überentschädigungsberechnung zugunsten der Versicherten angepasst, und zwar aufgrund eines Bundesgerichtsurteils vom Dezember 2008. Zweitens habe die PK SBB rückwirkend per 1. Juli 2007 eine Anpassung der Überentschädigungsberechnung zugunsten der Versicherten vorgenommen, die bisher vergessen gegangen sei.

Unter den Kolleginnen und Kollegen, die sich beim Rechtsschutzteam SEV meldeten, weil sie diese Mitteilung nicht nachvollziehbar und inakzeptabel fanden, war beispielsweise ein Kollege, von dem die PK SBB aufgrund der beiden Korrekturen rund 5000 Franken zurückforderte. Er stellte sich die Frage, ob es zulässig sei, die Anpassung zu Lasten der Versicherten rückwirkend per 1. Juli 2007 vorzunehmen, hingegen jene zugunsten der Versicherten erst ab dem 1. Januar 2009. Er bat den SEV, dies zu überprüfen.

Keine Schummelei

Die Abklärungen des Rechtsschutzteams SEV und jene des ergänzend beigezogenen SEV-Vertrauensanwaltes ergaben, dass das

Vorgehen der PK SBB korrekt war:

- Die rückwirkende Anpassung der Überentschädigungsberechnung stand in Übereinstimmung mit dem Vorsorgereglement der PK SBB und wurde korrekt berechnet. Ebenso war die Rückforderung nicht verjährt und auch aus dieser Sicht zulässig.
- Die Korrektur zugunsten des Versicherten erfolgte nicht rückwirkend, weil der Anlass dazu ein Entscheid des Bundesgerichts war, was eine Praxisänderung darstellt. Mit anderen Worten: Was bisher als «richtig» galt, wurde mit diesem Urteil neu als «falsch» bezeichnet. Derartige Praxisänderungen wirken sich nicht rückwirkend aus, sondern sie gelten ab dem Zeitpunkt des Entscheids für die Zu-

kunft. Dieses Verbot der Rückwirkung ist durchaus sinnvoll und in den meisten Fällen für die Betroffenen auch von Vorteil, weil solche Praxisänderungen mehrheitlich zu Lasten der Betroffenen gehen. Als Beispiel seien hier nur die Gerichtsentseide im Zusammenhang mit laufenden IV-Renten genannt.

Auch wenn der SEV in diesem Fall für den pensionierten Kollegen keine finanzielle Verbesserung erzielen konnte, hat dieser nun immerhin die Gewissheit, dass alles mit rechten Dingen zu- und herging. Übrigens zeigt sich die PK SBB bei Rückforderungen sehr kulant, wenn ihr Ratenzahlungen vorgeschlagen werden.

Rechtsschutzteam SEV

**BUSFAHRER/INNEN
DER TL WOLLEN BES-
SERE DIENSTPLÄNE**

120 Angestellte der Lausanner Verkehrsbetriebe TL übergaben der Direktion am 31. August eine Resolution und einen Kaktus gegen allzu lange Arbeitstage mit 4-stündigen Pausen oder 6-Tage-Wochen wegen allzu kurzer Touren. In einer Petition mit 340 Unterschriften fordern sie auch eine Schutzabtrennung der Fahrersitze, nachdem im Sommer erneut ein Chauffeur angegriffen wurde. AC/FI

Alberto Orabini



Die im Verband öffentlicher Verkehr (VöV) organisierten Transportunternehmen fordern mehr Mittel für den öV

Nutzerabgabe für alle Verkehrsteilnehmer/innen

Nur mit einem neuen Finanzierungsmodell könnten die Kapazitätsengpässe im öV beseitigt werden, sagte VöV-Direktor Peter Vollmer am 3. September an der VöV-GV in Lausanne.

Insbesondere reichten die Mittel aus dem FinöV-Fonds nicht für die zweite Etappe

von Bahn 2000 respektive für das Konzept «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB), erklärte Vollmer. Deshalb brauche es dringend neue Finanzierungsquellen.

Klar sei, dass sich die nötigen Infrastrukturen nicht allein durch eine zusätzliche öV-Nutzerabgabe finanzieren liessen. Der VöV habe daher zusammen mit

externen Experten fünfzehn Finanzierungsmodelle unter die Lupe genommen.

Dabei hebe sich ein Vorschlag von den anderen ab: das sogenannte «Mobility Pricing». Bei diesem Modell müssten alle Verkehrsteilnehmer/innen ausser den Velofahrer/innen und Fussgänger/innen (Langsamverkehr) pro gefahrenen Kilometer eine Abgabe leisten.

Wider Zwangsausschreibungen Vollmer wehrte sich auch gegen die systematische Ausschreibung von Bahnlinien. Viele Fragen zu Eigentum und Übertragung der Infrastruktur seien ungeklärt. Der Schweizer öV sei von hoher Qualität. Es stehe zu viel auf dem Spiel, um mit «unüberlegten Zwangsausschreibungen bloss ideologische Positionen» zu befriedigen. sda/FI

„Aufgrund der geltenden Rechtslage können die Pensionierten nicht zur Leistung von Sanierungsbeiträgen verpflichtet werden. Sie müssen aber während der gesamten Sanierungsperiode auf jeglichen Teuerungsausgleich verzichten.“

Wie es zur desolaten Lage der SBB-Pensionskasse kam

Jetzt ist der Bund in der Pflicht

Mangelhaft ausfinanziert, war schon der Start für die PK SBB schwierig. Börsenschwäche und zuletzt die Finanzkrise liessen das Loch immer grösser werden. Jetzt braucht es Milliarden zur Sanierung.

Die Pensionskasse der SBB (PK SBB) wurde 1999 gegründet, im Zusammenhang mit der Überführung der SBB in eine AG. Sie übernahm die Angestellten der SBB, die als «Bahnbeamte» in der «Pensions- und Hilfskasse der SBB» (PHK) versichert gewesen waren, und mit den aktiven Versicherten auch die Rentner/innen. Mit diesen Finanzen hätte sie ausgestattet werden müssen: mit dem noch nicht ausbezahlten Anteil der Altersguthaben der Rentner/innen, mit den aufgelaufenen Altersguthaben der aktiven Angestellten sowie mit aus-

reichenden Risikorückstellungen und Wertschwankungsreserven. Da die PHK aber nicht wie eine private Pensionskasse geführt worden war, fehlten bei der Gründung der PK SBB die Rückstellungen und Reserven. Somit waren die Finanzen bei der Gründung völlig ungenügend. Deshalb sagt man, die PK sei «nicht vollständig ausfinanziert» worden. Auch für die freiwillig vorzeitig Pensionierten wurde zu wenig Geld mitgegeben, auch ihre Renten sind «ungenügend ausfinanziert». Und die fehlenden Gelder stehen auch nicht für Anla-

„Wirklich nachhaltig ist nur die von der PK SBB vorgeschlagene Variante.“

gen zur Verfügung, mit denen Reserven gebildet werden könnten.

In die Krise geraten

Dieser Anfangsfehlbetrag (im Sport spräche man von einem «Handicap») konnte in den letzten zehn Jahren nicht wettgemacht werden: die Boom-Jahre an der Börse waren vorbei, die Börsenkrise 2001/2002 machte auch bescheidenen Hoffnungen ein Ende. Der überdurchschnittlich hohe Rentneranteil – die PK SBB hat mehr Rentenbezüger/innen als aktive Versi-

cherte – macht es auch unmöglich, mit den Gewinnen aus den Anlagen der Aktiven (Berufstätigen) den Risikofonds zugunsten der Pensionierten zu öffnen.

Der «aktive Teil» ist saniert

Um die PK SBB nachhaltig zu sanieren, sodass sie nachher einen genügenden Deckungsgrad hat und mit ihrem Vermögen vernünftige Erträge erwirtschaften kann, braucht es gut drei Milliarden Franken. 2007 haben SBB und Versicherte ihren Beitrag an die Sanierung bereits geleis-

tet. Die SBB allein hat insgesamt 1,5 Millionen Franken bezahlt, der Teil der Pensionskasse, der die aktiven Versicherten betrifft, ist damit – nach Meinung der SBB – saniert. Nun ist der Bund in der Pflicht und muss den Rentnerteil der PK SBB sanieren. Wie viel Geld der Bund für diese Sanierung in die Hand nehmen muss, darüber gehen die Meinungen auseinander.

Mitte 2008 sah der Bund vier Möglichkeiten. Die «Sanierung ohne Bundeshilfe» überliess «die noch offene Sanierung vollumfänglich der PK SBB», wobei der Bund

DIE FINANZEN EINER PK – EINIGE BEGRIFFSKLÄRUNGEN

Pensionskassen haben entweder das **Beitragsprimat** oder das **Leistungsprimat**. Im Beitragsprimat entrichten Versicherte und Arbeitgeber Beiträge in der Höhe eines bestimmten Prozentsatzes des **versicherten Verdienstes**, die die sogenannten **Altersgutschriften** bilden. Zusammen mit einer allfälligen **Einmaleinlage** (z. B. **Freizügigkeitsleistungen** aus einer früheren Pensionskasse) bilden sie das **Altersguthaben**. Dieses wird verzinst, wobei der vom Bundesrat festgelegte **BVG-Mindestzinssatz** eingehalten werden muss. Während die AHV-Rente u. a. von der Zahl der Beitragsjahre und vom Zivilstand abhängig ist, wird als Pensionskassenrente ein bestimmter Prozentsatz des Altersguthabens ausgerichtet. Dieser ebenfalls vom Bundesrat festgelegte Prozentsatz heisst **Umwandlungssatz**.

Die Pensionskassen legen ihre Gelder auf dem Kapitalmarkt an. Mit den Erträgen werden Altersgutschriften verzinst und Reserven als sogenannte **Risikodeckungsrücklagen** im **Überschussfonds** angelegt. Die Pensionskasse hat also zwei Beitragszahler, nämlich die Arbeitnehmenden und die Arbeitgeber. Der Finanzmarkt, der von Thomas Daum, dem Direktor des Arbeitgeberverbandes, als «dritter Beitragszahler» bezeichnet wird, zahlt keine Beiträge, sondern soll das Guthaben verzinsen und das Risiko decken helfen. Und wenn der Staat, wie die Gewerkschaften dies fordern, bei der Sanierung von Kassen hilft, wird er nicht zum «vierten Beitragszahler, wie Daum dies tadelt. Er wendet bloss einmalig massiven volkswirtschaftlichen Schaden ab – wie er es bei der SBB-Pensi-

onskasse ausfinanziert, löst er nur seine Verpflichtungen als früherer Arbeitgeber ein. Manche Kassen kennen das **Leistungsprimat**, so auch die PK SBB vor 2007. Bei ihnen richtet sich die Altersrente nicht nach den geleisteten Beiträgen, sondern nach dem versicherten Verdienst. Dieser entspricht dem AHV-pflichtigen Lohn abzüglich **Koordinationsabzug**. Die Jahresrente beträgt normalerweise 60% des versicherten Verdienstes. Bei Eintritt in die Pensionskasse nach dem 20. Altersjahr muss sich der oder die Versicherte «**einkaufend**», bei Lohnerhöhungen sind **Nachzahlungen** zu leisten. Die Vermögenserträge werden zur Erreichung eines **vollständigen Deckungsgrades** sowie für **Rückstellungen** und **Wertschwankungsreserven** verwendet.

pan.



«Am Golde hängt, zum Golde drängt doch alles»: Die PK SBB hat durch die Börsenkrise einen massiven Verlust auf ihren Anlagen eingefahren.

DOSSIER



Neil Labrador

Was bringt ihnen die Zukunft? Das neue Rentenalter 65 gilt bei der SBB auch für Schwerarbeiter...

zugab, dass auf diese Weise eine Sanierung der PK SBB «nur mit hohen Sanierungsbeiträgen, welche für das Unternehmen SBB und das Personal einschneidende Konsequenzen hätte, und/oder mit einer deutlichen Reduktion der Rentenansprüche» zu erreichen wäre.

bleibenden Unterdeckung bleibt die Kasse ein Sanierungsfall.»

Etwas besser sähe es bei der Variante «reduziertes Sanierungskonzept SBB» aus: Zusätzlich zu den oben genannten Zahlungen käme der Ausgleich der Unterdeckung des Altersrentneran-

teil der PK SBB bei einer unterdurchschnittlichen Renditeentwicklung erneut in eine Unterdeckung gerät.»

Jetzt muss der Bund seinen Anteil übernehmen

Wirklich nachhaltig ist nur die von der PK SBB selber vorgeschlagene Sanierungsvariante: Zu den 1678 Mio. für den Altersrentneranteil kämen ein Beitrag zum Ausgleich der Unterdeckung bei den IV-Rentnern (180 Mio.) und die Möglichkeit, «eine ergänzende Rekapitalisierungszahlung an die SBB vorzunehmen, falls die PK SBB in eine finanziell schwierige Lage gerät. Damit könnten sich die totalen Kosten für den Bund auf bis zu 3170 Millionen belaufen.»

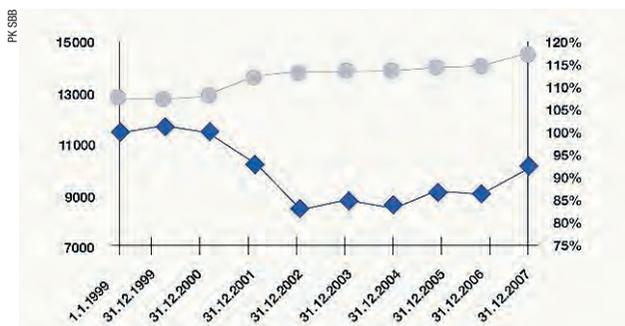
Das ist wirklich kein Pappentstiel! Dem Bundesrat war es zu viel: Er liess am 24. Juni verlauten, er sei bereit, die Sanierung mit einem Beitrag von 1148 Mio. zu unterstützen. Damit bezahle er die Unterdeckung der Altersrenten (Ende 2006) und die Kosten der Senkung des technischen Zinssatzes, davon abgezogen würden die Verluste aus nicht finanzierten

Leistungen wie beispielsweise freiwilligen Pensionierungen. Der Bundesrat fügt bei: «Mit diesem Bundesbeitrag allein kann die PK SBB mit grosser Wahrscheinlichkeit nicht saniert werden. Daher erwartet der Bundesrat, dass sich die SBB und ihre Mitarbeitenden in Ergänzung dazu substantiell an der Sanierung der Kasse beteiligen.»

Dabei verkennt der Bundesrat, dass beide ihren Beitrag längst leisten. Die SBB

hat 2007 bereits einen Betrag von anderthalb Milliarden eingeschossen. Von 2003 bis 2006 leisteten SBB und Mitarbeitende einen Sanierungsbeitrag von je 1,5%, die Verzinsung der Altersguthaben wurde reduziert, die Rentenbezüger/innen müssen auf den Teuerungsausgleich verzichten, und der Wechsel zum Beitragsprimat führte zu höheren Beiträgen und tieferen Leistungen.

Peter Anliker



Die Entwicklung des Kapitals (linke Skala, obere Kurve) und des Deckungsgrades (rechte Skala, untere Kurve) der PK SBB.

Hoffen auf die Börse

Bei der vom Bundesrat damals bevorzugten «erweiterten Gründungs-Ausfinanzierung» wollte der Bund 662 Millionen bezahlen. Der Bundesrat wollte diese Variante, weil sie billig schien, er musste allerdings selber eingestehen: «Aufgrund der ver-

teils; insgesamt würde der Bund 1678 Mio. bezahlen. Bei dieser Variante sollte es nach Meinung des Bundes «bei normaler Entwicklung der Finanzmärkte möglich sein, eine adäquate Wertschwankungsreserve aus Vermögensüberschüssen aufzubauen. Allerdings kann nicht ausgeschlossen werden, dass

INFO

Ziel: 100% Deckung

Ende 2008 sank der Deckungsgrad der PK SBB auf unter 80% – der Sanierungsbedarf ist also gross und dringend. Es ist das Ziel, «in einer überschaubaren und realistischen Frist» einen Deckungsgrad von 100% zu erreichen, konkret bis im Jahr 2019. Nebst der Unterstützung durch den Bund und den Beiträgen der SBB müssen auch die aktiven Versicherten weiterhin zur Sanierung beitragen:

- Die Altersguthaben werden 2009 nicht verzinst. Ab 2010

werden die Altersguthaben mit dem BVG-Mindestzinssatz verzinst.

- Ab 2010 werden Sanierungsbeiträge in Form von Lohnprozentsen (1. Halbjahr 2%, danach 2,5%) geleistet.

• Das Rentenzielalter beträgt neu 65 statt 63,5 Jahre. Aufgrund der geltenden Rechtslage können die Pensionierten nicht zur Leistung von Sanierungsbeiträgen verpflichtet werden. Sie müssen aber während der gesamten Sanierungsperiode auf jeglichen Teuerungsausgleich verzichten. pan.



„Bei den folgenden Generationen wird sich die Frage stellen, wieweit sich jemand noch eine vorzeitige Pensionierung leisten kann.“

Erwin Schwarb, Präsident des Stiftungsrats

Gespräch mit Erwin Schwarb und Markus Jordi, Präsident und Vizepräsident des Stiftungsrats der Pensionskasse SBB

«Jeder Moment ist der dümmste für solche Massnahmen»

Beschlossen wurden die Sanierungsmassnahmen im Stiftungsrat der Pensionskasse SBB. Dieser ist paritätisch zusammengesetzt, also zur Hälfte aus Personalvertretern und zur Hälfte aus Vertretern des Unternehmens. Erwin Schwarb, Geschäftsführer der SEV-Versicherungen, ist zurzeit dessen Präsident, der SBB-Personalchef Markus Jordi ist Vizepräsident.

kontakt.sev: Was ist eigentlich «zumutbar»?

Markus Jordi: Diese Frage hat sich auch der Stiftungsrat gestellt. Wir mussten entscheiden, welche Leistung die Pensionskasse den Versicherten bieten soll, und davon hängt die Zumutbarkeit ab.

Erwin Schwarb: Wir haben hart darüber diskutiert. Es gibt ja zwei Gründe für die Unterdeckung: die ungenügende Ausfinanzierung und die Finanzmarktkrise. Die Finanzmarktkrise macht immerhin rund zwei Milliarden Franken aus, und da müssen Arbeitgeber und Arbeitnehmer eine Lösung finden. Wir haben nach einer ausgewogenen Lösung zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, aber auch innerhalb der Altersklassen gesucht. Die Leistungskürzungen gegenüber dem ursprünglichen Leistungsziel im Beitragsprimat sind zum Teil massiv und machen bei einem 55-Jährigen gut 10 Prozent aus.

Das Bundesamt für Sozialversicherungen erklärt, es gebe keine Grenze der Zumutbarkeit. Teilen Sie diese Haltung?

Jordi: Fragen Sie die Leute, die Familienväter, die allein erziehenden Mütter: Es gibt eine Grenze des Zumutbaren. Aber wir befinden uns immer in einem Konflikt: Entweder senken wir die Leistungen oder wir verlan-

gen Geld. Jetzt machen wir den Versuch, symmetrisch die Opfer zu verteilen. Aber im Durchschnitt pro Versicherten führt es zu einer zusätzlichen Belastung von rund 750 Franken im Jahr. Das macht etwas aus in ei-

„Im Durchschnitt pro Versicherten führen die Sanierungsmassnahmen zu einer zusätzlichen Belastung von rund 750 Franken im Jahr. Das macht etwas aus in einem Familienbudget. Es ist wirklich an der Grenze des Zumutbaren. Es kann zu Härtefällen kommen.“



Alle Fotos: Christine Staub

Markus Jordi, Personalchef SBB und Vizepräsident des Stiftungsrats der Pensionskasse SBB

nem Familienbudget. Es ist wirklich an der Grenze des Zumutbaren. Es kann zu Härtefällen kommen.

Die Sanierungsbeiträge führen zu einem Kaufkraftverlust im dümmsten Moment. Die SBB könnte als Arbeitgeberin ja etwas dagegen tun.

Jordi: Jeder Moment ist der dümmste für solche Massnahmen! Immerhin ist zurzeit die allgemeine Teuerung sehr klein. Es kommt hinzu, dass wir in unserer Branche das Lohnniveau gehalten haben und die Arbeitsplätze insgesamt Bestand haben. Die SBB hat

versucht, mit ihrem erneuten Einschuss von 938 Millionen Franken dazu beizutragen, dass der Kaufkraftverlust nicht noch grösser wird. Damit entzieht man andererseits der SBB Investitionskraft; das bringt für

voll gedeckte Pensionskasse. Weshalb wehren Sie sich nicht gegen die Vorgaben?

Jordi: Alle Kassen, die so funktionieren, verdrängen das Problem und bauen auf das Prinzip Hoffnung. Eine Unterdeckung heisst, dass Finanzierung und Leistung nicht im Gleichgewicht sind. Bei Verselbstständigungen, Abspaltungen, Reformen erweisen sich dann solche Vorsorgewerke als riesige Belastung. Im Übrigen sind auch die Gesetzesbestimmungen sehr klar: Wir müssen die PK SBB sanieren.

Schwarb: Durch die Auslagerung wurde die PK SBB vor zehn Jahren als privatrechtliche Stiftung gegründet. Demnach hätte sie bereits 1999 vollständig, ohne Altlasten ausfinanziert werden müssen. Das hat man damals aber nicht gemacht.

Sie sprechen vom Prinzip Hoffnung. Aber auch die jetzige Sanierung basiert auf Annahmen. Kann es noch schlimmer kommen?

Jordi: Wir haben rational abgestützte Hoffnungen! Wir haben Annahmen getroffen bezüglich Rendite und Lohnwachstum. Wir gehen davon aus, dass wir mit den jetzt getroffenen Massnahmen das Sanierungsziel eines 100%-Deckungsgrades bis Ende 2019 mit hoher Wahrscheinlichkeit erreichen werden. Aber

wenn es an der Börse in dieser Zeit noch ein paar-mal zu Crashes kommt wie letztes Jahr, dann erwischt es uns auf dem linken Fuss. Das weiss niemand.

Schwarb: Wir haben das mit Experten überprüft. Ob unsere Annahmen eintreffen, wird erst die Zukunft zeigen. Ich persönlich sehe folgende drei erfolgskritische Faktoren: Die Kapitalrendite, wo wir gut 4 Prozent erreichen müssen, die BVG-Minimalverzinsung, die der Bundesrat jährlich festlegt, und die Zahlung des Bundes. Je mehr wir vom Bund bekommen, desto eher erreichen wir eine nachhaltige Deckung. Es ist entscheidend, dass der Bund seinen Verpflichtungen nachkommt.

Was unternimmt der Stiftungsrat, um den Bund zum Zahlen zu bringen, welchen Betrag hat er als Ziel?

Schwarb: Der Stiftungsrat hat ein Hilfsbegehren von rund 3 Milliarden Franken an den Bund gestellt. Wir halten an diesem Anspruch fest. Aber wenn wir die Resultate der Vernehmlassung sehen, will die Politik nicht in diese Richtung gehen, die zur korrekten Ausfinanzierung führen würde. Der Entscheid des Bundesrates, dem Parlament einen Betrag von 1,148 Milliarden zu beantragen, weist in die richtige Richtung, aber zu-

Man kann sich ja nicht vorstellen, dass die SBB konkurs geht oder stillgelegt wird. Aber nur in diesem Fall braucht es eine



„Die Pensionskasse müsste etwas Speck ansetzen können. Eine nachhaltige Ausfinanzierung zwischen 107 und 115 Prozent wäre nötig.“

Markus Jordi, Vizepräsident des Stiftungsrats

DOSSIER

frieden sind wir damit eigentlich nicht.

Jordi: Wir haben untersucht, wie es auf dem Rechtsweg aussehen würde. Eine Klage des Unternehmens gegen den Eigentümer – in dieser Höhe – wäre in der Schweiz einzigartig und sehr heikel, und der politische Weg wäre damit versperrt. Deshalb haben wir uns für den politischen Weg entschieden, und es ist wichtig, dass man auf verschiedenen Gleisen an die Politik herangeht. Der SEV und die anderen beteiligten Gewerkschaften werden sich da mit ihrer Kundgebung vom 19. September sicher gebührend Gehör verschaffen können! Wir sind jetzt mit den Sanierungsmassnahmen vorausgegangen, damit haben wir das gemacht, was wir konnten.

Schwarb: Jetzt ist klar und eindeutig die Politik am Zug!

Würde die Schaffung einer so genannten Rentnerkasse etwas nützen?

Schwarb: Wir haben diese Lösung mit einer Bundesgarantie ausgiebig diskutiert. Fachlich eine nachhaltige, ideale Lösung. Die Frage ist nur: Wie realistisch ist eine solche Lösung? Wenn die Politik dazu Hand bieten würde, wäre der Stiftungs-

rat der Letzte, der sie ablehnte...

Jordi: Es gibt keine Partei von ganz links bis ganz rechts, die diesen Weg gehen will. Man hat sich einmal daran die Finger verbrannt, jetzt will es niemand mehr anfassen. Dieser Entscheid liegt nicht in unserer Hand; die Idee ist deshalb illusorisch.

Was hat die PK SBB falsch gemacht, dass es überhaupt soweit gekommen ist?

Jordi: Es steht klar im Vordergrund, dass bei der Ausgründung 1999 keine Reserven gebildet und die Kasse voll dem Finanzmarkt ausgesetzt wurde. Sie müsste etwas Speck ansetzen können. Eine nachhaltige Ausfinanzierung zwischen 107 und 115 Prozent wäre nötig.

War man früher zu grosszügig?

Jordi: Bei der Ausgründung gab es einen Konstruktionsfehler: Mit Blick auf die damals sehr guten Finanzmärkte wurde auf die Reserve verzichtet, in der Annahme, diese würde sich innert kürzester Zeit bilden. Ein Fehler war es auch, sich nicht früher von Altlasten zu trennen. Aus heutiger Sicht hätte man den Bund früher dazu bringen müssen, Anpassungen zu machen.

Schwarb: Jetzt, 10 Jahre nach der Verselbständigung, müssen wir nicht mehr nach Schuldigen su-

„Je mehr wir vom Bund bekommen, desto eher erreichen wir eine nachhaltige Deckung. Es ist entscheidend, dass der Bund seinen Verpflichtungen nachkommt.“



Erwin Schwarb, Geschäftsführer der SEV-Versicherungen und Präsident des Stiftungsrats der Pensionskasse SBB

chen. Faktum ist, die PK SBB wurde nie vollständig ausfinanziert und erhielt keine Wertschwankungsreserven. Aber es ist klar, dass die Börseneuphorie damals die Politiker dazu gebracht hat zu glauben, die Börse werde alles regeln. Nach zwei gravierenden Börsenkrisen wissen wir, dass eine entsprechende Reserve nötig gewesen wäre.

Gibt es aufgrund der Sanierungsmassnahmen eine Pensionierungswelle bei der SBB?

Jordi: Ich glaube es nicht. Es gibt nicht schlagartig weniger Renten, und je näher jemand an der Pensionierung steht, umso geringer sind die Auswirkungen. Ab

55 Jahren nehmen die Auswirkungen ab. Ich rechne weder mit einer Pensionierungswelle noch damit,

dass die Leute sofort länger im Betrieb bleiben. Jeder wird seinen Versicherungsausweis anschauen und prüfen, ob es noch sinnvoll ist, mit 63 1/2 zu gehen oder nicht.

Schwarb: Die Garantien vom Primatswechsel laufen weiter, und bei den über 60-Jährigen bleiben die Leistungen deshalb weitgehend bestehen. Bei der folgenden Generation wird sich jedoch die Frage stellen, wieweit sich jemand noch eine vorzeitige Pensionierung leisten kann.

Jordi: Wir erleben jetzt etwas, das allgemein in der Vorsorge passiert: Es gibt ein Bedürfnis der Leute, früher zu gehen, was auch den

Interessen des Arbeitgebers und des Arbeitsmarktes entsprechen kann. Die Finanzierungsmechanismen wirken jedoch in die andere Richtung. Wir müssen schauen, welche Kosten es uns verursacht, dass Leute länger im Betrieb bleiben. Wir werden zusammen mit den Sozialpartnern Lösungen suchen.

Wann erhalten die Pensionierten zum nächsten Mal einen Teuerungsausgleich?

Jordi: Das sagen wir ganz direkt; wir haben es auch im Brief an die Pensionierten geschrieben: Solange die Sanierung läuft, wird es keinen Teuerungsausgleich geben. Wir können das nicht machen, und wir dürfen es auch nicht, solange wir nicht mindestens einen Deckungsgrad von 107,5 Prozent erreicht haben. Wir müssen also davon ausgehen, dass bis 2019 kein Teuerungsausgleich auf den Renten entrichtet werden kann. Ich bin mir bewusst, was wir damit unseren Rentnerinnen und Rentnern abverlangen. Aber es gibt leider keine Alternative. **Schwarb:** Wir müssen darauf hoffen, dass die Teuerung in den nächsten Jahren nicht sprunghaft ansteigt, sonst gibt es eine sehr schwierige Situation.

Interview: Peter Moor

UND WIE STEHT ES UM DIE ASCOOP?

Nicht nur die Pensionskasse (PK) SBB steckt in Schwierigkeiten – ein grosser Teil der Pensionskassen weist heute eine Unterdeckung auf, teils als Folge der Finanzkrise, teils aber auch aus anderen, älteren Gründen.

Die Pensionskasse der Ascoop ist davon nicht ausgenommen. Sie führt als Sammelstiftung die Pensionskassen von rund 130 Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und des Tourismus. Rund 9500 aktive Versicherte und 5400 Rentenbezüger/innen sind ihr angeschlossen. Im Rahmen der Vernehmlassung zur Sanierung der PK SBB fragte der Bundesrat auch, wie sich die Vernehmlassenden zu einer allfälligen Beteiligung bei der Sanierung der Ascoop stellten. Die Antworten fielen unterschiedlich aus, der Bundesrat

lehnte schlussendlich eine Unterstützung der Ascoop ab. Darüber zeigte sich der Stiftungsrat der Ascoop «besorgt», denn auch viele der Pensionskassen, die der Ascoop angeschlossen sind, müssen saniert werden, der durchschnittliche Deckungsgrad betrug Ende des letzten Jahres 72,79%.

Mitte nächsten Jahres will sich die Ascoop nun teilen: In einer neuen Sammelstiftung sollen diejenigen PKs vereinigt werden, die die festgelegten Sanierungsziele verbindlich einhalten wollen (und dazu Gelder der Unternehmen erhalten). Bis 2020 soll ihr Deckungsgrad auf 100% steigen. Die Vorsorgewerke, denen dies nicht möglich ist, würden in der – entsprechend maroderen – Ascoop verbleiben. *pan.*

DIE UMSTRITTENE VERFAHRENSFRAGE

Es gibt grundsätzlich zwei Möglichkeiten, Rentenleistungen zu finanzieren: das Umlageverfahren und das Kapitaldeckungsverfahren. Das Umlageverfahren kommt bei der AHV/IV, aber auch bei der Kranken- und der Arbeitslosenversicherung sowie den Ergänzungsleistungen zur Anwendung: Die von den Versicherten geleisteten Beiträge werden gleich wieder ausgeschüttet. Beim Kapitaldeckungsverfahren sparen die Versicherten ein Kapital an, aufgrund dessen Höhe ihnen später die Rente ausgerichtet wird. Typisches Beispiel ist in der Schweiz die Pensionskasse; aber auch Lebensversicherungen und das private Sparen beruhen auf diesem Verfahren. Gegen das Umlageverfahren wird ins Feld geführt, die demografischen Veränderungen (immer mehr Rentner/innen bei immer

weniger Beitragszahlenden) führten dazu, dass die Renten eines Tages nicht mehr finanzierbar seien. Dieses Szenario rechnet nicht mit Produktivitätsfortschritten. Beim Kapitaldeckungsverfahren besteht das Risiko, dass die Inflation die angesparten Beiträge wefrisst, wie es in der Geschichte schon mehrmals vorgekommen ist. Beim Umlageverfahren kann mit Risikodeckungsrücklagen und Rückversicherungen das Risiko zumindest teilweise aufgefangen werden. Der deutsche Nationalökonom Gerhard Mackenroth postulierte schon 1952, dass aller Sozialaufwand aus dem Volkseinkommen der laufenden Periode gedeckt werden müsse: «Es gibt keine Ansammlung von Periode zu Periode, kein «Sparen» im privatwirtschaftlichen Sinn.» *pan.*

UNGLEICHE SCHICKSALE IM ÖFFENTLICHEN VERKEHR

Die Pensionskassen der Unternehmen des öffentlichen Verkehrs (ausgenommen PK SBB und Ascoop) haben nicht alle das gleiche Schicksal. Recht gelassen sehen die Angestellten der Transports publics fribourgeois tpf in die Zukunft, die der Winterthur-Sammelstiftung angeschlossen sind. Ende 2008 betrug deren Deckungsgrad 100,4%. Diese Kasse wird nach dem Beitragsprimat geführt. Im Gegensatz dazu hatte die ebenfalls nach dem Beitragsprimat geführte Vorsorgestiftung der Transports publics genevois TPG Ende letzten Jahres einen Deckungsgrad von 58,3%. Trotz dieses tiefen Deckungsgrades sind keine Sanierungsmassnahmen geplant, da die Kasse von einer Staatsgarantie profitiert und somit der Kanton für das finanzielle Gleichgewicht sorgen muss. Ein zweiter Teil der gleichen Kasse wurde erst vor wenigen Jahren gegründet, er hat keine Staatsgarantie und weist einen Deckungsgrad von 106,9% auf. Eine komplexere Situation herrscht bei der Pensionskasse der Gemeinde Lausanne CPCL, der ausser dem Gemeindepersonal auch die Angestellten von rund 15 Unternehmen angeschlossen sind, darunter die Transports publics de la région lausannoise TL und die Bahn Lausanne-Echallens-Bercher LEB. Die Kasse, die im Jahr 2000 zum Beitragsprimat gewechselt hat, weist einen Deckungsgrad von 37% aus. Ein Sanierungsplan der Gemeindebehörden von Lausanne sieht eine Rekapitalisierung in der Höhe von 350 Millionen Franken vor, darin eingeschlossen 60 Millionen, die von den Unternehmen beigesteuert werden müssen, nicht zuletzt von TL und LEB. Im Sommer hat

das Parlament von Lausanne dem Plan zugestimmt, doch der Waadtländer Grosse Rat beauftragte das kantonale Finanzdepartement mit einer Untersuchung der Gründe, die die Kasse in eine derart ungemütliche Situation geführt haben. Die Intervention des Kantons ist insbesondere darin begründet, dass der Kanton mit seinen Subventionen an die TL und die LEB nicht die Sanierung der CPCL finanzieren will. Johan Pain, Präsident der Sektion TL des SEV und Mitglied des Verwaltungsrates der CPCL, vertritt eine klare Haltung: «Das Personal des öffentlichen Verkehrs hat schon in den Jahren 2000 und 2005 Massnahmen zur Sanierung der Kasse mitgetragen, die insbesondere eine massive Erhöhung der Beiträge und eine Reduzierung der Renten im Falle einer vorzeitigen Pensionierung beinhaltet haben. Ein dritter Beitrag an die Kasse kommt nicht in Frage.» Bei der CPCL kommen auf einen Rentner bzw. eine Rentnerin rund 1,5 aktive Beitragszahlende. Die PK der RhB wies Ende letzten Jahres erstmals eine Unterdeckung auf (94,8%), was die Verantwortlichen als «unerfreulich, aber nicht bedrohlich» einschätzten. Allgemein kann gesagt werden, dass Kassen von touristischen Bahnen, die ihre Mittel vollumfänglich selber erarbeiten müssen, über grössere Schwierigkeiten klagen als solche von Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit Abgeltungen. Dabei gilt es allerdings nicht nur den Deckungsgrad zu beachten, sondern auch die Leistungen der Kassen, die je nach Reglement sehr unterschiedlich sein können.

AC/pan.



VORANKÜNDIGUNG

SCHULUNG UND GAV-KONFERENZ SBB UND CARGO

Dienstag, 20. Oktober, 10.15 Uhr bis 16.30 Uhr

Mittwoch, 21. Oktober, 10.15 Uhr bis 16 Uhr

UNIA Egghölzli, Weltpoststrasse 20, Bern 15

Der Dienstag wird für eine Schulung der GAV-Delegierten genutzt. An der Konferenz vom Mittwoch sollen die wichtigsten Stossrichtungen und Verhandlungsziele definiert werden. Die Einladung und wichtigen Unterlagen zur GAV-Konferenz erhalten die Delegierten in der nächsten Zeit per Post. Reserviert euch bereits den Termin.



Für die Jungfraubahn AG suchen wir einen

Stv. Leiter Technischer Unterhalt

Arbeitsort Kleine Scheidegg

Der Technische Unterhalt ist verantwortlich für die Einrichtungen der Jungfraubahn von der Kleinen Scheidegg bis zur Station Jungfrauoch. Dazu gehören Bahnanlagen, Gebäude, Motorfahrzeuge, Wasser- und Energieversorgung sowie Teile der technischen Beschneigung.

Als Stellvertreter arbeiten Sie in erster Linie mit dem Team. Sie unterstützen den Leiter in technischer, administrativer und organisatorischer Hinsicht und übernehmen fallweise die Leitung von Investitionsprojekten. Zudem werden Sie im Lokfahrdienst ausgebildet. Es ist vorgesehen, Sie mit einer Kaderposition der Alpenfeuerwehr Kleine Scheidegg zu betrauen, bei entsprechender Eignung steht die Funktion des Kommandanten zur Disposition.

Für diese abwechslungsreiche Tätigkeit verfügen Sie über eine abgeschlossene Berufslehre und mehrjährige Praxis in einem technischen Beruf, vorzugsweise in der Elektrobranche. Sie haben bereits erste Führungserfahrung gesammelt und verfügen über Durchsetzungsvermögen.

Haben Sie ausserdem eine Affinität zu unserer fantastischen alpinen Umgebung? Dann freuen wir uns auf Ihre Bewerbung.

Für Auskünfte steht Ihnen Gabriel Roth, Leiter Jungfraubahn, Tel. 033 828 72 20, gerne zur Verfügung.

Bewerbungen richten Sie bitte an: Jungfraubahnen, HR-Abteilung, Harderstrasse 14, 3800 Interlaken.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnemente und Adressänderungen:

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

Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–

Inserate: Kretz AG, General-Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen

Telefon 044 925 50 60, Telefax 044 925 50 77, kontakt.annoncen@kretzag.ch, 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 **1. Oktober 2009**.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil und Inserateschluss ist am **24. September 2009, 10 Uhr**.

■ VPT BLS und LPV BLS, SEV-Personalkommission

Dabeisein lohnt sich: «Der SEV bi de Lüüt»

Vertreter aller BLS-Personalkategorien sind in die SEV-Personalkommission (PK) delegiert. An der Sitzung vom 27. August wurden darin namhafte Geschäfte abgewickelt.

Im Oktober und November wird der SEV den BLS-Mitarbeitenden vor Ort weiter vorgestellt werden: «Der SEV bi de Lüüt», heisst der Titel dazu. Dabei organisieren die Gruppen- und Sektionspräsidenten verschiedene Anlässe irgendwo in der BLS-Region. Nick Raduner und Jérôme Hayoz werden dabei nach Möglichkeit vor Ort sein und den Mitgliedern sowie auch Interessierten Red und Antwort stehen. Immer noch läuft die Aktion für die Mitgliederwerbung, bei der die werbende Person eine von 500 nummerierten SEV-Uhren «gewinnen» kann. Ein Teilnehmer rief dazu auf, dass es gerade jetzt ausreichend Gründe für einen SEV-Beitritt gebe: Der GAV ist ausgehandelt und wurde am 18. August unterzeichnet. Das Resultat aus dem Entscheid des Schiedsgerichts zu den Lohnmassnahmen ab 1. April 2009 ist gut. Und die rückwirkende Auszahlung der Vergütungen für Nacht- und Sonntagsarbeit während den Ferien (erfolgt mit dem Oktoberlohn) war ebenfalls das Resultat von Verhandlungen zwischen SEV und BLS. Zudem konnten die erwähnten Ansätze auf den 1. Juli angehoben werden.

Die PK-Mitglieder hielten Rückschau auf die nunmehr abgeschlossenen Verhand-

lungen für den erweiterten GAV BLS. Kritisiert wurde vorab, dass sich die Verhandlungen über einen derart langen Zeitraum hingezogen haben. Unter den gegebenen Umständen wurde das Resultat als gut akzeptierbar eingestuft. Positiv sind die nun klarer definierten Arbeitszeitregelungen. Begrüsst wurde auch, dass die Mitwirkung detaillierter geregelt ist. Dass das Lohnsystem ohne weitere Leistungskomponente ausformuliert ist, befriedigte die PK ebenfalls. Innerhalb eines halben Jahres müssen nun Lösungen gesucht werden für den weitergehenden Ausbau des Lohnsystems. Anlässlich der PK-Sitzung wurde das Vorgehen im Zusammenhang mit den allfälligen neuen Anträgen der Sektionen und Gruppen für weitere Anpassungen festgelegt.

Neue Lokführer-Kollegen und -Kolleginnen gesucht

Besorgt nahmen die Teilnehmenden davon Kenntnis, dass das Schiffspersonal trotz zahlreichen Beteuerungen der Leitung punkto Arbeitszeit wiederum absolut am Limit läuft. Im Zusammenhang mit dem FVP klärt die BLS weiterhin ab, wie weit eine Steuerbefreiung für Personal möglich ist, das oft im Auftrag der Unternehmung unterwegs ist. Die PK wurde weiter darüber informiert, dass der Lokpersonalstandort Berner Oberland erneut umgebaut werden muss. Zurzeit laufen die Ausschreibungen für Lokpersonalstellen im gesamten S-Bahn-Bereich. Falls sich nicht genügend Lokführende auf diese Jobs bewerben sollten, müssten sämtli-

che Stellen in Frutigen, Spiez und Thun neu ausgeschrieben werden. Jüngsten Informationen zufolge sollen die freiwilligen Versetzungen ausreichend sein. Anlässlich der Sitzung konnte lediglich darüber berichtet werden, dass weitreichende Massnahmen gegen die zirka 55 überzähligen Lokpersonalstellen vorbereitet werden. Die entsprechenden Verhandlungen fanden erst nach der Sitzung statt, die Resultate dazu sind nunmehr publiziert worden (siehe Artikel auf Seite 2).

Aktuelle Pensionskassenfragen

Das Standard-Traktandum Pensionskassenfragen nahm ebenfalls viel Zeit in Anspruch. Die Tatsache, dass in die Pensionskasse RM keine neuen Versicherten mehr aufgenommen werden, bildete den Anstoss zum nunmehr angenommenen Antrag, in den Stiftungsrat auch eine Pensioniertenvertretung aufzunehmen. Im Zusammenhang mit der Pensionskasse Ascoop wurde insbesondere über den Vorschlag einer neuen Sammelstiftung für sanierungswillige Unternehmungen diskutiert. Zurzeit läuft eine Umfrage bei den einzelnen Unternehmungen und deren Mitgliedern in den Vorsorgekommissionen, ob sie sich eine Zukunft in der neu zu gründenden Stiftung «Symova» vorstellen können.

Die Sitzung endete mit dem Aufruf an alle aktiven und pensionierten BLS-Mitarbeitenden zur Teilnahme an der SEV-Demo «gegen den Pensionskassenbschiss» vom 19. September.

Nick Raduner



VORANZEIGE MIGRATIONSTAGUNG

21. November 2009
Hotel Arte, Olten



Themen und Anmeldetalon werden im Oktober versandt und in *kontakt.sev* publiziert.

Alle Migrantinnen und Migranten (auch Nicht-SEV-Mitglieder) und Interessierten sind herzlich eingeladen! Wir freuen uns auf zahlreiche Teilnehmerinnen und Teilnehmer.

SEV - Gewerkschaft des Verkehrspersonals
migration@sev-online.ch / www.sev-online.ch

■ PV Buchs-Sargans-Chur & RhB

Sektionsreise mit einer Vierwaldstättersee-Rundfahrt

Über 80 Teilnehmende machten sich am 25. August bei schönem Reisewetter auf, um einen gemeinsamen Tag zu verbringen. Die Reiseroute führte von Chur über Buchs SG via Rorschach-St. Gallen-Degersheim-Wattwil weiter über Rapperswil-Biberbrugg und Arth Goldau nach Luzern. Nach St. Gallen erhielten alle Kaffee und Gipfeli serviert.

Auf dem Mittagsschiff genossen die Teilnehmenden ein gutes Essen und die schöne Rundfahrt auf dem Vierwaldstättersee nach Vitznau

und zurück. Zu Beginn des Nachmittags kehrten die vier nach Luzern zurück. Die verbleibende Zeit bis zur Heimfahrt stand zur freien Verfügung. Einige nutzten diese dazu, die Kapellbrücke zu besichtigen, andere unternahmen eine kleine Shoppingtour und viele löschten den Durst, der bei diesem heissen Sommerwetter gross war.

Wie jedes Jahr hatten Heini Eggenberger und Bruno Tanner die Reise bestens geplant und organisiert. Besten Dank.

Hans Erni

TOTENTAFEL

Berli Bertha, Witwe des Johann, Zürich; gestorben am 7. August im 96. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Borner Mario, pens. Zugführer, Olten; gestorben am 16. August im 54. Altersjahr. Mitglied PV Olten.

Brawand Adolf, pensionierter Zugführer, Winterthur; gestorben am 30. August im 92. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

Caminada Flurin, pens. Zugführer, Luzern; gestorben am 24. August im 93. Altersjahr. Mitglied PV Luzern.

Egli Verena, Witwe des Max, Birsfelden; gestorben am 26. August im 82. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

Frischknecht Hansrudolf, pens. Rangiergruppenführer, Winterthur; gestorben am 1. September im 72. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

Gehrig Erwin, pensionierter Handwerkermeister, Zürich; gestorben am 19. August im 66. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Gyr Ernst, pens. Spezialhandwerker, Richterswil; gestorben am 22. August im 80. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Hausherr Walter, pensionierter Lokomotivführer, Olten; gestorben am 18. August im 87. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

Jud Robert, pensionierter Chefmonteur, Stäfa; gestorben am 17. August im 81. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Mattenberger Ottilie, Erlenbach ZH; gestorben am 12. August im 96. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Müller Ernst, pensionierter Rangiermeister, MuttENZ; gestorben am 5. September im 91. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

Orschel Wilhelmine, Witwe des Hubert, Schaffhausen; gestorben am 31. Juli im 90. Altersjahr. Mitglied VPT Deutsche Bahn, Gruppe Schaffhausen.

Pargäzti Georg, pensionierter Visiteur, Chur; gestorben am 27. August im 77. Altersjahr. Mitglied VPT RhB, Gruppe Pensionierte.

Rüegg Elisabeth, Witwe des Jakob, Winterthur; gestorben am 30. August im 94. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

Sommer Heidi, Witwe des Roland, Zürich; gestorben am 24. Juli im 84. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Strub Hans, pensionierter Lokomotivführer, Buchs AG; gestorben am 24. August im 87. Altersjahr. Mitglied PV Aargau.

von Däniken Felix, pensionierter Spezialhandwerker, Obergösgen; gestorben am 22. August im 77. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

Weiersmüller Kurt, pensionierter Hallenchef, Rohr; gestorben am 2. September im 91. Altersjahr. Mitglied PV Aargau.

Zeiter Emil, pensionierter Gruppenchef, Basel; gestorben am 30. August im 87. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

Zeltner Adam, pensionierter Spezialvisiteur, MuttENZ; gestorben am 6. September im 84. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

■ Vorsorgekommission BLS

Neuwahlen der Personalvertreter

Die Amtszeit der Vorsorgekommission BLS innerhalb der Pensionskasse Ascoop läuft Ende 2009 aus. In den vergangenen vier Jahren wurden in diesem paritätisch zusammengesetzten Gremium zahlreiche Entscheide gefällt, mit Sicht auf die Finanzkrise teils auch sehr unpopuläre. Die Arbeitnehmenden-Vertreter haben gute Arbeit geleistet. Sie haben vor jeder Entscheidung die Vor- und Nachteile exakt abgewogen und dann auch geschlossen gestimmt. Alle vier Vertreter sind SEV-Mitglieder, sie wollen die Verantwortung für weitere vier Jahre übernehmen, stellen sich also einer Wiederwahl. Es sind dies:

- **Beat Reichen**, stellvertretender Teamleiter Schlosserei/Mechanik, Werkstätte Spiez, ist seit 2006 Mitglied der Vorsorgekommission BLS und seit 2002 Mitglied des Stiftungsrats Ascoop;
- **Beat Schmid**, Bahnmeister Bezirk Spiez, ist seit 2006

Mitglied der Vorsorgekommission BLS;

- **Bernhard Siegenthaler**, Bereichsleiter Planung/Logistik, Werkstätte Spiez, ist seit 2006 Mitglied der Vorsorgekommission BLS, zur Zeit als Präsident, er vertritt die Arbeitnehmenden an der Delegiertenversammlung der Ascoop und war von 1992 bis 2005 bereits Stiftungsrat der Personalvorsorgestiftung BLS;
- **Andreas Staub**, Lokomotivführer, seit 2006 Mitglied der Vorsorgekommission BLS.

In den nächsten Tagen werden die Wahlen durchgeführt, die Stimmberechtigten durch die BLS AG persönlich aufgerufen, ihre demokratischen Rechte wahrzunehmen. Ich rufe dazu auf, diesen vier Arbeitskollegen erneut das Vertrauen zu schenken

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

■ PV Olten und Umgebung

Ausflug mit dem Car in die Innerschweiz

Am 27. August versammelte sich eine kleine Schar Mitglieder zum traditionellen Sektionsausflug. Um auch jenen, die nicht mehr so gut zu Fuss sind, die Teilnahme zu ermöglichen, war der Car als Transportmittel gewählt worden. Der Chauffeur war ein sicherer und ruhiger Lenker mit Humor. Viel zu diskutieren gab während der Reise die Frage, warum nicht mehr Pensionierte am Ausflug teilnehmen. Dieses Thema wird den Vorstand in nächster Zukunft noch beschäftigen.

Die Reise führte bei strahlend schönem Sommerwet-

ter über die Autobahn nach Zug, wo die Gruppe auf das Schiff umstieg. Während der Schifffahrt wurden Kaffee und Gipfeli serviert, und es bot sich die Gelegenheit, die prächtige Landschaft zu bestaunen. Im Restaurant Baumgarten bei Immensee wurden die Teilnehmenden mit einem feinen Mittagessen verwöhnt. Dazu konnten sie einen guten Tropfen geniessen. Nach dem Mittagesshalt zeigte sich der Vorteil des Reisebusses, denn die Strecke bis zum Bahnhof Immensee ist lang und verläuft am Schluss auch recht

steil. Der Rigi entlang fuhren wir über Goldau und Schwyz nach Brunnen und dann rund um die Rigi nach Küssnacht, immer die eindruckliche Kulisse der Innerschweizer Alpen und den Vierwaldstättersee vor Augen. Weiter ging es, nun ausschliesslich auf unbekanntenen Nebenstrassen, zum Restaurant Schlacht beim alten Schlachtfeld Sempach zu einem Kaffeehalt. Nach kurzer Fahrt traf schliesslich eine etwas müde, aber zufriedene Schar am Bahnhof Olten ein.

Arnold Seiler



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.

Ideal für Bahnreisende. Nur 3 Gehminuten zu Fuss vom Hauptbahnhof Winterthur, im Herzen der schönen und sehenswerten Altstadt, im Hause Coiffure Gidor. Für Autofahrer Parkhaus im Bahnhof.

Wir reparieren alle Zahnprothesen – egal wo gekauft!

Sehr zufriedene und treue Zahnprothesenträger aus der ganzen Schweiz. Beste Referenzen. Zahnprothesen sind Vertrauenssache.

Höchste Qualitätsarbeit, schnell und erst noch günstig.

AHV-Rabatt, 2 Jahre schriftliche Garantie auf Zahnprothesen-Reparaturen.

Halbheer's Notfalldienst für Zahnprothesen-Reparaturen

Täglich nach telefonischer Voranmeldung. Kein Zuschlag. Die Zahnprothesen werden sofort fachmännisch und innert kürzester Zeit sorgfältig repariert. Sie können gleich darauf warten.

* Unverbindliche und neutrale Gratisberatung *

Lassen Sie Ihre Sorgen mit Ihren Zahnprothesen unsere Sorge sein. Problemlösungen auch in schwierigen und in sogenannten «hoffnungslosen» Fällen. Kostenlose, fachkompetente Beratung und unentgeltliche Zahnprothesen-Kontrolle. Telefonische Voranmeldung erwünscht.

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

Mit bester Empfehlung: Ihr CH-Vertrauenszahntechniker

FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT



1240518

JUNGFRAUBAHNEN

Für die **Berner Oberland-Bahnen AG** suchen wir einen

Stv. Leiter Technischer Unterhalt

Arbeitsort Zweilütschinen

Wir bieten einem ausgewiesenen Fachmann ein abwechslungsreiches und vielseitiges Tätigkeitsgebiet. Sie betreuen die Fahrleitungs- und Stellwerkanlagen sowie Hausinstallationen der BOB.

Sie verfügen über eine abgeschlossene Ausbildung als Elektromonteur idealerweise mit Berufserfahrung im Bahnumfeld.

Zu Ihren Stärken gehören Flexibilität, Zuverlässigkeit und exaktes Arbeiten sowie eine rasche Auffassungsgabe. Zudem sind Sie bereit Pikettdienst zu leisten.

Für ergänzende Auskünfte steht Ihnen Urs Abplanalp, Leiter Technik Berner Oberland-Bahnen AG, Tel. 079 253 91 00, gerne zur Verfügung.

Therese Jaun Schmid, Leiterin Human Resources, Jungfrauabahn, Harderstrasse 14, 3800 Interlaken

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

SEV und Unterverbände

19. Sept. Bern, Schützen- matte und Bundesplatz	■ SEV SGB-Demo mit SEV-Vordemo	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.
21. Nov. Olten, Hotel Arte	■ SEV Migration Voranzeige Migrationstagung	Alle Migrantinnen und Migranten (auch Nicht-SEV-Mitglieder) und Interessierten sind eingeladen. Themen und Anmeldetalon werden zu gegebener Zeit in <i>kontakt.sev</i> publiziert.
25. Nov. Bern, Hotel Bern	■ SEV Voranzeige: Ordentliche Sitzung des Verbandsvorstands	Die Sitzungsunterlagen werden den Mitgliedern des Verbandsvorstands rechtzeitig zugestellt.

Sektionen

19. Sept. 12.30 Uhr, Bern, Schützen- matte	■ ZPV Luzern SEV-Kundgebung «Stopp dem Pensionskassenbschiss» und SGB-Demo	Wir gehen gemeinsam nach Bern. Treffpunkt: 10.40 Uhr bei Zug 2520, Luzern ab 11.00 Uhr, Bern an 12.00 Uhr. Infos auch auf der Webseite. Anmelde- und Anmeldeliste auf dem Korpus im Personallokal. Kommt mit und nehmt Familie, Freunde, Bekannte mit! @ www.zpv-luzern.ch
25. Sept. 19 Uhr, Biel, Hotel Continental	■ ZPV Biel/Bienne Mitgliederversammlung	Nach der Versammlung wird ein kleiner Imbiss offeriert. Eingeladen sind alle aktiven und pensionierten Mitglieder sowie unsere neuen Lehrlinge. Aus organisatorischen Gründen müsst ihr euch auf der Teilnehmerliste im Depot bei der Vitrine einschreiben.
3. Oktober 18 Uhr, Zürich, Bade- nerstr. 540 Rest. Freihof	■ RPV Zürich Herbstversammlung	Themen: Aktuelles aus Gewerkschaft und SBB, Zukunft RPV Zürich. Eingeladen zur Versammlung mit anschliessendem Nachtessen sind alle dienstfreien Kollegen.
14. Oktober 20 Uhr, Luzern, Hotel Cascada	■ SBV Zentralschweiz Herbstversammlung	Die Sektion offeriert um 18.45 Uhr ein Nachtessen. Jedes Mitglied erhält noch eine persönliche Einladung.
14. Nov. 15.45 Uhr, Goldau SZ, Restaurant Gotthard	■ RPV-Sektionen Luzern und Zug-Goldau-Uri Voranzeige Gründungs- versammlung	Themen: Wahl des neuen Vorstands RPV Zentralschweiz und SEV-News. Kandidaten für den Vorstand können sich bis 1. November melden bei einem der beiden Sektionspräsidenten (Fritz Zimmermann oder Max Dürr). Kollegen, die sich bereits zur Verfügung gestellt haben, sind auf der Kandidatenliste aufgenommen. Bitte Termin heute schon reservieren. Nach der Versammlung offerieren die beiden Sektionen einen Imbiss.

Sektionen VPT

18. Sept. 20 Uhr, Oberdorf, Rest. Rössli	■ VPT Waldenburg Herbstversammlung	Die Traktandenliste ist im Personalzimmer angeschlagen. Der Vorstand hofft, viele Kollegen und Pensionierte begrüßen zu können.
--	---------------------------------------	---

19. Sept.
12.30 Uhr,
Bern,
Schützen-
matte

■ VPT BLS, Pensionierte
und VPT BLS, Pensionierte
Emmental
SEV-Demo «Stopp dem
Pensionskassenbschiss!»

Die BLS-Pensionierten treffen sich zusammen mit den Aktiven der BLS um 11.45 Uhr vor der «Oase» auf der Plattform im 1. Stock (zwischen der Migros im Berner Hauptbahnhof-Gebäude und dem Bahnarzt-Gebäude) zum gemeinsamen Gang auf die Schützenmatte. Falls möglich, kommt doch bitte an diese SEV-Demo. Pensionierte und Aktive setzen sich gemeinsam ein für gesicherte Renten – auch bei unserer Ascoop.

22. Sept.

■ VPT RBS, Pensionierte
Wanderung Rohrbach-
Hängebrücke Hostalde-
Frutigen

Ein spektakuläres Erlebnis ist die Wanderung entlang der Engstligen mit einer Überquerung der längsten Hängebrücke Europas; 2½ Stunden, +100/-200 Hm. Gute Wanderschuhe, Wanderstöcke sind zu empfehlen. Worb-Dorf ab 8.00 Uhr, Solothurn ab 7.48 Uhr, Bern ab 8.40 Uhr, Frutigen an 9.24 Uhr, ab (Bus) 9.31 Uhr, Frutigen Rohrbach an 9.41 Uhr; Rückfahrt: Frutigen ab 15.32 Uhr. Verschiebedatum bei schlechtem Wetter: 29. September. Anmelden bis 20. September bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.

29. Sept.
Weinfelden,
Rest. zum
Trauben

■ VPT THURBO
Herbstversammlung

Gastreferent ist Dr. Ernst Boos, Geschäftsführer THURBO.
@ www.vpt-thurbo.ch

6. Oktober

■ VPT RBS, Pensionierte
Wanderung Dürrenroth-
Griesbach-Sumiswald

Sehr schöne abwechslungsreiche Wanderung mit geringen Höhenunterschieden (+/-200 m) durch sanftes Hügelland, einige Teilstücke auf Hartbelag; zirka 3 Stunden. Gute Wanderschuhe, Wanderstöcke empfehlenswert. Verpflegung aus dem Rucksack. Worb-Dorf ab 7.45 Uhr, Solothurn ab 8.01 Uhr über Burgdorf, Bern ab 8.20 Uhr, Hasle Rüeegsau an 8.55 Uhr, ab (Bus) 9.05 Uhr, Dürrenroth Dorf an 9.30 Uhr. Rückfahrt: Sumiswald Grünen ab 15.45 Uhr. Verschiebedatum bei schlechtem Wetter: 13. Oktober. Anmelden bis 3. Oktober bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.

7. Oktober

■ VPT RBS/SZB,
Pensioniertengruppe
Reise nach Waldenburg

Mitglieder der Gruppe Worb sind hierzu herzlich eingeladen. Bitte das Reiseprogramm verlangen bei Walter Reber, Dahlienweg 4, 4528 Zuchwil, 032 685 69 88 oder 079 453 22 76. Anmeldefrist: 2. Oktober.

15. Oktober
9.30 Uhr,
Gümligen

■ VPT BLS, Pensionierte
Emmental
Besichtigung der Lebensmit-
telfirma HACO AG

Besammlung um 9.30 Uhr beim Forum Culinaire (ab SBB-Bahnhof Gümligen zu Fuss in 3 Minuten erreichbar). Programm: Kaffee und Gipfeli, Begrüssung, Produktrepräsentation, Demonstrationen und Degustationen, Videofilm, 13.15 Uhr Mittagessen (offeriert durch die Firma HACO), zirka 14.45 Uhr Schluss. Anmeldung bis 25. September an Siegfried Egli, 062 962 14 49 oder an Heinz Baumgartner 032 672 25 17. Solothurn ab 8.01 Uhr, Huttwil ab 7.46 Uhr (via Langenthal), Bern ab 9.12 Uhr (S2), Hasle-Rüeegsau ab 8.37 Uhr (S44), Burgdorf ab 8.52 Uhr (S44), Bern Wankdorf umsteigen 9.05/9.14 Uhr (S44/S2), Konolfingen ab 8.55 Uhr (S2), Thun SBB ab 8.43 Uhr (S1).

15. Nov.
10.15 Uhr,
Hölstein,
Mehrzweck-
halle

■ VPT RBS
VPT-Tagung Zentralschweiz

Wiederum wird eine Podiumsdiskussion durchgeführt. Nach der Tagung wird ein Mittagessen serviert. Anmeldungen bitte bis spätestens 16. Oktober an Andreas von Niederhäusern, BLW Worblaufen, 031 925 56 70 oder andi.vonnidi@bluemail.ch.



Schweizerischer Eisenbahn-
und Verkehrspersonal-Verband
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti

KPT
CPT
Einfach gut versichert.



MIT DER ONLINE-KOLLEKTIVVERSICHERUNG DES SEV VON SCHOTTISCHEN PRÄMIEN PROFITIEREN. IHRE GEWERKSCHAFT UND DIE GÜNSTIGE KRANKENKASSE KPT SPANNEN ZUSAMMEN: WWW.SEV-ONLINE.KPT.CH

Als Mitglied des SEV erhalten Sie bei der Krankenkasse KPT Zusatzversicherungen zu schottischen Preisen. Nämlich mit **mehr als 25 % Rabatt**. Und Sie profitieren von exklusiven Dienstleistungen wie VitaClic – die Gesundheitsplattform mit persönlicher Notfallakte. Lassen Sie sich unverbindlich und persönlich beraten: Telefon 058 310 98 70. Oder berechnen Sie schnell und einfach Ihre schottische Online-Kollektivprämie: www.sev-online.kpt.ch

Übrigens: Die KPT ist als Genossenschaft organisiert. Das heisst, Überschüsse geben wir an Sie weiter. Sie profitieren so von stabilen und günstigen Prämien bei einer gesunden Kasse.

Pensionierte

17. Sept. 14 Uhr, Biel, neu im Rest. Romand	■ PV Biel Herbstversammlung	Traktanden gemäss Statuten. Gastreferent: Jürg Hurni, Gewerkschaftssekretär SEV; Thema: Grossdemo in Bern zum Pensionskassenbschiss.	zirka 2 Stunden). Mittagessen im Restaurant Bahnhöfli. Rückfahrt nach Zürich je nach Wetter mit Schiff oder S-Bahn, danach individuelle Heimreise. Zwischenverpflegung aus dem Rucksack. Bern ab 8.32 Uhr. Rückkehr nach Bern um zirka 17 Uhr. Anmeldung bis spätestens 28. September, 12 Uhr, an klausxgasser@bluewin.ch, 033 437 35 10 oder 034 402 32 70.
19. Sept. 12.30 Uhr, Bern, Schützenmatte	■ PV Aargau Demo «Stopp dem Pensionskassenbschiss!»	Wir treffen uns in Bern. Empfohlene Züge ab Brugg 10.32 oder 11.00 Uhr mit Umsteigen in Olten (ab 11.29 Uhr), ab Aarau 10.47 oder 11.14 Uhr mit Umsteigen in Olten. Details siehe <i>kontakt.sev</i> Nr. 17 vom 3. September.	1. Oktober 14.30 Uhr, Basel, Rest. Bundesbahn ■ Pensioniertes Rangierpersonal Basel Zusammenkunft Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat. Auch Kollegen anderer Berufskategorien sind willkommen.
19. Sept. 12.30 Uhr, Bern, Schützenmatte	■ PV Biel Aufruf zur Teilnahme an der Grossdemo «Stopp dem Pensionskassenbschiss!»	Gratis-Tageskarten für die Zugfahrt werden Interessierten vom Sektionsvorstand abgegeben. Auskunft bei Ruedi Flückiger, Sekretär, 033 356 41 43 oder 079 251 27 29.	1. Oktober Olten, Rest. Bahnhof ■ Pensioniertes Zugpersonal Olten Stammtisch Wir treffen uns jeden ersten Donners-tagnamittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind stets willkommen.
19. Sept. 12.30 Uhr, Bern, Schützenmatte	■ PV Luzern SEV-Vordemo «Stopp dem Pensionskassenbschiss!» und anschliessend SGB-Demo für sichere Arbeitsplätze, Löhne und Renten	Bringt Partner/in, Freunde und Bekannte mit. Wegen der prekären Situation der Pensionskasse SBB ist Mitmachen ein Muss! Der SEV liefert Gratis-Tageskarten für alle ohne GA, inklusive Angehörige und Freunde. Gemeinsame Anreise. Besammlung um 10.40 Uhr, Bahnhof Luzern, Gleis 8. Anmeldung bitte baldmöglichst an Josef Pfister, 041 450 20 22 oder Otto Fuchs, 041 340 20 07.	1. Oktober 14.30 Uhr, Basel, Volkshaus, Unionssaal ■ PV Basel Herbstversammlung PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan referiert über Aktualitäten. Wahl eines GPK-Mitglieds. Musikalische Umrahmung durch den Männerchor der Pensionierten.
19. Sept. 12.30 Uhr, Bern, Schützenmatte	■ PV Olten und Umgebung Aufruf zur Demo «Stopp dem Pensionskassenbschiss!»	Unsere Sektion lädt ihre Mitglieder zur Teilnahme an der Demo ein. Treffpunkt: Bahnhof Olten beim Brunnen um 10.30 Uhr. Abfahrt des Zuges um 11.00 Uhr. Der Präsident wird Tageskarten abgeben.	3. Oktober 14.30 Uhr, Romanshorn, Hotel Bodan ■ PV Thurgau Herbstversammlung Als Gastreferent konnte Herr Keller, Hörgeräte-Akustiker, gewonnen werden. Thema: Hörprobleme im Alter. An dieser Versammlung wird auch der neue Präsident gewählt.
19. Sept. 12.30 Uhr, Bern, Schützenmatte	■ PV St. Gallen Demo «Stopp dem Pensionskassenbschiss!»	St. Gallen ab 9.11 Uhr, Bern an 11.29 Uhr. Gratis-Tageskarten sind erhältlich beim Präsidenten, 071 841 67 89 oder beim Kassier, 071 277 39 86.	6. Oktober 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.
19. Sept. 12.30 Uhr, Bern, Schützenmatte	■ PV Uri Grossdemo im Zusammenhang mit unserer Pensionskasse	Wir alle beteiligen uns an der vom SEV organisierten Demo in Bern. Abfahrt mit dem Zug in Erstfeld um 9.33 Uhr. Gratis-Tageskarten werden, sofern benötigt, am Demo-Tag vor Ort abgegeben. Wir zählen auf möglichst viele Teilnehmende. Anmeldung erwünscht an Präsident Heinz Frutig, 041 880 18 85, oder an eines der Vorstandsmitglieder.	7. Oktober 14.30 Uhr, Bern, Hotel Bern ■ PV Bern Herbstversammlung Gleich zu Beginn wird SEV-Präsident Giorgio Tuti ein Referat über aktuelle Themen halten. Nach einer Fragerunde gehts weiter mit den ordentlichen Traktanden. Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner Bern umrahmt die Versammlung. Vorgängig findet um 13.30 Uhr die Veteranenehrung für die schriftlich eingeladenen Mitglieder statt. www.sev-pv.ch/bern
23. Sept. Herbstwanderung in Fribourg: Ab Murtentor über die Passerelle Neigles-Galtembrücke-Bürglen nach Marly	■ PV Fribourg, Animationsgruppe Herbstwanderung in Fribourg: Ab Murtentor über die Passerelle Neigles-Galtembrücke-Bürglen nach Marly	Zirka zweistündige Wanderung, auch Teilwanderung möglich (bitte bei Anmeldung angeben). Zeitplan: 9.30 Uhr ab Murtentor (Bus 1 ab Bahnhof bis «Capucins»), 10 Uhr ab Restaurant Grand Pont bei der Zähringerbrücke, 10.30 Uhr ab «Calvaire» oberhalb der Lorette-Kapelle oder um 12.30 Uhr im Café Basilico (ehemals Restaurant Montivers) in Marly zum Mittagessen. Menu CHF 22.–. Die Sektion offeriert den Kaffee sowie ein Getränk während der Wanderung. Rückfahrt: Marly Cité (10 Minuten vom Restaurant) mit Bus 1 ab xx.03/18/33/48. Anmeldung bis 19. September bei Michel Marguerite, 026 475 17 62 oder Michel J. Bernard, 026 470 25 26. Der Anlass findet bei jeder Witterung statt.	8. Oktober 14.30 Uhr, Zürich, Volkshaus, Weisser Saal ■ PV Zürich Herbstversammlung mit Ehrungen Thomas Bürgler, Leiter Privatkunden der PostFinance, orientiert über viele für uns interessante und vorteilhafte Möglichkeiten und Angebote der PostFinance. Weitere Themen sind die Zukunft der Pensionskasse SBB und die Forderung der Teuerungszulage. Jubilareinnen und Jubilare mit 25, 40, 50, 60 und 70 Jahren SEV-Mitgliedschaft bitten wir, zur Ehrung zu erscheinen. Wir wollen gemeinsam unserem Anliegen zum Durchbruch verhelfen – alle sind herzlich eingeladen.
29. Sept. Herbstwanderung Zürich-Küsnacht	■ PV Bern Herbstwanderung Zürich-Küsnacht	Wir treffen uns spätestens um 9.40 Uhr beim «Treffpunkt» im Zürcher Hauptbahnhof. Anschliessend mit Tram Nr. 11 bis Endstation Rehalp. Im Altersheim Rebwies gibts Kaffee/Gipfeli. Vorbei am Remensee und dem Chübelweiher erreichen wir auf leichter Route Küsnacht (reine Wanderzeit	28. Oktober 14.15 Uhr, Schänis, Restaurant Bahnhof ■ PV Glarus-Rapperswil Herbstversammlung PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan wird sich zu aktuellen Themen äussern.
9. Nov.	■ PV Zürich Besuch der Migros-Frischhalteplattform Herdern	Treffpunkt um 8.50 Uhr an der Bushaltestelle Dutweilerbrücke der Linie 54. Der zweistündige Rundgang mit Dia-Show erfordert eine gute körperliche Verfassung, es werden auch Kühlzonen besichtigt. Achtung, die Teilnehmerzahl ist auf 50 Personen begrenzt. Anmeldung: Schriftlich bis 24. Oktober an Rina Marchi, Gugolzstrasse 30, 8004 Zürich, 044 492 12 07, wo auch Programme bezogen werden können. Programme gibts auch an der Herbstversammlung vom 8. Oktober und sie sind abrufbar auf der Webseite. www.sev-pv.ch/zueric	

Sport und Kultur

18. Sept. 20 Uhr, Biel, Rest. Palace	■ EFFVAS Sektion Biel	Fotoauswahl und Betrachten der Bilder für den nationalen Wettbewerb.	29. Sept. 19.30 Uhr, Olten, DUKA	■ Bergklub Flügelrad Bern Jurawanderung dem Doubs entlang von St. Ursanne nach Ocourt	Abfahrt in Bern 8.12 Uhr Richtung Biel. Rückkehr nach Bern 17.48 Uhr. Fahrausweise: GA, TK oder St. Ursanne retour. Marschzeit zirka 3 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack. Unsichere Witterung: Auskunft Dienstagmorgen ab 6.30 Uhr: 079 487 06 42.
19. Sept.	■ EFFVAS Sektion Bern-Lok	Wanderung. Weitere Informationen unter www.fotobernlok.ch.vu .	29. Sept. 19.30 Uhr, Olten, DUKA	■ Eisenbahner Foto-, Film- und Videoclub Olten Besprechung Clubwettbewerb	Am Clubwettbewerb nehmen wie in den Vorjahren die Sektionen Erstfeld, Luzern und der EFFVCO teil. Turnusgemäss sind wir EFFVCO-ler für die Durchführung verantwortlich.
23. Sept. 19 Uhr, Basel, KV	■ EFFVAS Sektion Basel	Clubabend. Thema noch offen. Infos bei info@baslerfotoclub.ch .	30. Sept.	■ ESV Brugg-Windisch Herbstwanderung Fricktaler Höhenweg, Teil 3: Frick-Schinberg-Bürensteig	Leichte Wanderung mit zirka 400 m Auf- und 200 m Abstieg; Marschzeit zirka 5½ Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack, Rastplatz mit Feuerstelle auf dem Schinberg vorhanden. Brugg ab 8.42 Uhr, Frick an 8.56. Rückfahrt: Bus Bürensteig ab 17.02 oder 18.02 Uhr, Brugg an 17.24 oder 18.24 Uhr. Fahrkarten: Brugg-Frick; retour mit Bus ab Bürensteig-Remigen-Brugg. Fragen beantworten Edith und Sepp Hilfiger, 062 875 22 38.
24. Sept. 19 Uhr, Bern, Klublokal	■ EFFVAS Sektion Bern	Fortsetzung der beliebten Fotoshopabende.	1. Oktober 20 Uhr, Biel, Rest. Palace	■ EFFVAS Sektion Biel	Abgabe der Bilder für den nationalen Wettbewerb.
24. Sept.	■ ESC Winterthur Wanderung entlang der Anhöhen und durch die Wälder des Weinlandes	Treffpunkt: 10 Uhr, Bahnhof Winterthur, Gleis 7. Abfahrt 10.06 Uhr nach Andelfingen. Wanderung ab Andelfingen über Humlikon-Hünikon nach Neftenbach, 2 Stunden 50 Minuten; 250 m Auf- und Abstieg. Mittagessen im NR-Restaurant Zum Einhorn in Humlikon. Rückfahrt mit dem Bus ab Neftenbach nach Winterthur. Anmeldung bis 22. September an Joachim Eberle, Rossweid 10, 8405 Winterthur, 052 233 20 24, jh.eberle@bluewin.ch . @ www.esw.ch	1. Oktober	■ ESC Winterthur Gürbetaler Höhenweg	Wanderung von Kehrsatz über Englisberg-Gutenbrünnen nach Thurnen. Schöne Aussicht auf die Berner Alpen; 5 Stunden, 17 Kilometer, 400 m auf- und abwärts. Verpflegung aus dem Rucksack. Grillmöglichkeit. Winterthur ab 6.58 Uhr, Zürich ab 7.32 Uhr, Bern ab 8.32 Uhr (S-Bahn nach Kehrsatz). Rückkehr nach Winterthur um 18.33 Uhr. Billette nach Kehrsatz via Bern und zurück ab Thurnen. Anmeldung bis 29. September an Hansueli Fräfel, Kirchweg 45, 8102 Oberengstringen, 044 272 82 96 oder elfraefel@bluewin.ch . @ www.esw.ch
26. Sept. 13 Uhr, Buchs, Buchserhof	■ EFFVAS Sektion Sargans-Buchs	Wir besprechen die Wettbewerbsbilder.	1. Oktober	■ EWF Herisau Leichte Bergtour Hochfinsler	Treffpunkt: 8.40 Uhr, Bahnhof Sargans (Zürich ab 7.37 Uhr, St. Gallen ab 7.03 Uhr). Mit Bus bis Skihaus Schwarzenberg. Aufstieg über Mädems Hinterberg. Abstieg über Guscha nach Schönhalde. Mit Luftseilbahn, Postauto nach Flums. HD +1100 m/-930 m. Anmeldung bis 27. September bei Lina Bähler, 081 723 44 95. @ www.ewf-herisau.ch
26. Sept.	■ EWF Herisau Bergwanderung Lutertannen-Säntis	Treffpunkt um 9 Uhr am Bahnhof Nesslau. Mit Postauto nach Bernhalde. Route: Lutertannen-Lauchwies-Stossattel-Tierwies-Säntis (+1500 m). Rückfahrt mit Bahn. Variante: Aufstieg nur bis Tierwies (+1000 m) und Abstieg nach Unterwasser. «Unterwegs-Verpflegung» aus dem Rucksack. Anmeldung bis Freitagabend bei Ersatztourenleiter Walter Schmid, 071 994 13 31 oder wmschmid@sunrise.ch . @ www.ewf-herisau.ch	2. und 3. Oktober Interlaken	■ SVSE Schiessen Schweizerische Schiessmeisterschaft 2009	Die Sektionen können sich noch anmelden. Stiche und Rangeure können sektionsweise ohne vorherige Bezahlung mit den speziellen Formularen auf www.svse.ch vorbestellt werden. Anmeldungen bitte an Franz Hurschler, Via Carona 33, 6815 Melide, 091 649 84 62, franzhu@ticino.com . Festkonto: SVSE Schweizerischer Sportverband öffentlicher Verkehr, Zürich, PC-Konto 87-53370-8, IBAN Nummer CH28 0900 0000 8705 3370 8. Nur Sektionsdoppel von 30 Franken und Gruppendoppel von 20 Franken im Voraus auf das Festkonto einzahlen.
26. bis 28. September	■ ESC Winterthur Bergtour «Via Alta della Verzasca» – berühmter Höhenweg im Tessin	Fortsetzung der sehr anspruchsvollen Begehung von Graten und Flanken zwischen dem Verzascatal und der Leventina. Schwierigkeit T5 – T6 in teilweise exponiertem Gelände und mit Kletterstellen bis 2. Grad. Tagesleistungen von 8 bis 10 Stunden. Übernachten in den Selbstversorgerhütten Efra und Cognora. 1. Tag: Zürich ab 9.09 Uhr via Tenero nach Frasco und Aufstieg (3 Stunden) zur Efrahütte. 2. Tag: Begehung des VAV mit Gipfelbesteigungen (bis 10 Stunden). 3. Tag: Besteigung Cima Bianca und Abstieg ins Val Chironico (Postauto, späte Rückkehr). Sehr gute Kondition, Gewandtheit in weglosem und wildem Gelände sowie Kletterkenntnisse zwingend nötig. Auskunft und Anmeldung bis 20. September bei Hans Jaggi, 056 444 70 34, hmjaggi@bluewin.ch .	5. Oktober	■ EWF Herisau Wanderung Fälländer Tobel	Treffpunkt Bahnhof Nänikon-Greifensee um 10.01 Uhr (St. Gallen ab 8.11 Uhr, Zürich ab 9.42 Uhr). Dem Greifensee entlang erreichen wir Fällanden. Aufstieg durch das Fälländer Tobel-Pfaffhausen zum Aussichtspunkt Lorenkopf. Leichter Abstieg zum Zoo Zürich. Wanderzeit 3 Stunden, HD +250 m/-100 m. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldungen bis 3. Oktober an Ernst Egli, 071 277 72 36. @ www.ewf-herisau.ch
27. Sept.	■ EFFVAS Sektion Brig	Rhone-Gletscherwanderung. Details unter www.fototeam-brig.ch .			
27. und 28. September	■ EFFVAS Sektion Romanshorn	Wir fotografieren am Motocross in Amriswil.			
28. Sept.	■ EFFVAS Sektion Romanshorn	Abgabetermin Sektionswettbewerb. Infos bei j.w@bluewin.ch .			
29. Sept. 18.20 Uhr, Luzern	■ EFFVAS Sektion Luzern	Treffpunkt: Perronanfang, Gleis 3. Besprechung der Bilder des gemeinsamen Wettbewerbs mit Olten und Erstfeld.			

<p>7. Oktober</p>	<p>■ ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus Herbstwanderung</p>	<p>Aarau, Biberstein, Gislifluh, Wildeggen HD +/-350 m, Marschzeit 4 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack. Hin-fahrt: Basel ab 8.03 Uhr, Aarau an 8.44 Uhr. Rückfahrt ab Wildeggen, stündlich 16.07 Uhr via Olten, 16.17 Uhr via Aarau. Anmeldung bis 6. Oktober an Heinz Spengler, 061 311 74 32.</p>	<p>10. bis 24. Oktober Bern, Mappa-mondo</p>	<p>■ SVSE Kegeln 48. Schweizer SESKV-Gruppenwettkampf und Sportkegeln</p>	<p>Bus 12 Richtung Länggasse bis Mittelstrasse. Startzeiten: Montag bis Samstag, 10 bis 19 Uhr. Anmelden ab sofort, alle Tage ab 18 Uhr an Walter Mauerhofer, 031 981 09 17. Ab Meisterschaftsbeginn während den Startzeiten im Mappamondo, 031 305 79 83.</p>
<p>9. Oktober</p>	<p>■ ESC Winterthur Wanderung von der Marbachegg nach Flühli LU</p>	<p>Winterthur ab 6.58 Uhr. Wanderzeit: 5½ Stunden, 300 m Auf- und 800 m Abstieg. Verpflegung aus dem Rucksack. Auskunft und Anmeldung bis 5. Oktober bei Manfred Portmann, 052 232 30 00 oder 079 481 46 47. @ www.escw.ch</p>	<p>14. und 15. November 9.30 Uhr, Kegelhalle Allmend</p>	<p>■ ESV Luzern Abschlusswochenende mit Vereinskegeln</p>	<p>Nach Kegeln und Mittagessen zirka 2½-stündige Wanderung zur Dorschnei. Übernachtung mit Metzgete zum Nachtessen in der Dorschnei. Wanderschuhe, Regenschutz, Hüttenschlafsack, Fotos und Dias. Anmeldung bis 30. September (wegen Kegeln und Übernachtung) an Marcel Hofer, 041 280 02 41. @ www.esv-luzern.ch</p>

SOB SÜDOSTBAHN

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.

Per 1. Dezember 2009 suchen wir für die Betriebszentrale in Herisau Mitarbeitende für die

Betriebsführung

(Fahrdienstleiter/in)

Ihre Tätigkeiten:

- Operative und dispositive Leitung des Zug- und Rangierverkehrs bei der SOB und AB
- Sicherstellung einer rechtzeitigen und einwandfreien Kundeninformation
- Einsatz in der Arbeitsvorbereitung der Betriebsführung (Tagesplanung, Betriebliche Anordnungen)
- Selbständige Erledigung von Tagesgeschäften und Ressortarbeiten sowie Bereitschaft für Projektaktivitäten

Ihr Profil:

- Mehrjährige Erfahrung im Fahrdienst (Betriebsdisponent/Fahrdienstleiter)
- Teamfähigkeit und ausgeprägte Belastbarkeit
- Vernetztes Denkvermögen
- Durchsetzungsvermögen
- Bereitschaft zu Schicht- und Wochenendarbeit

Die ILTIS-Schulung und die Schulung für weitere Programme erfolgt in Herisau. Auskünfte erteilt Ihnen gerne Klaus Bischof, Leiter Betriebsführung Herisau, Tel. 071 353 36 05.

Ihre schriftliche Bewerbung senden Sie bitte bis 25. September 2009 an Angela Piccirillo, Personal.

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



Wir sind zwei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit Sitz in Aarau. Als moderne Vorortsbahn befördert die Wynental- und Suhrentalbahn pro Jahr über fünf Millionen Fahrgäste. Eine Aufgabe im öffentlichen Verkehr, für die Zukunft, mit Zukunft!

Für den Ausbau der Verkaufsdienstleistungen suchen wir per sofort eine/einen

Leiterin/Leiter Verkauf

Aufgabenschwerpunkte:

- Verantwortlich für 9 Verkaufsstellen mit 30 Mitarbeitenden
- Weiterer Ausbau des neuen Verkaufskonzeptes Convenience-Shop
- Verantwortlich für die Betriebssteuerung.

Anforderungsprofil:

- Kaufmännische Grundausbildung oder Detailhandelslehre mit kaufmännischer Weiterbildung
- Fundierte Kenntnisse im Detailhandel oder im Bahnverkauf
- Führungserfahrung erwünscht
- Dynamische, aufgeschlossene, flexible und kommunikative Persönlichkeit, die eigenverantwortliches, exaktes und selbständiges Arbeiten gewohnt ist.

Wir bieten Ihnen:

- Herausfordernde und abwechslungsreiche Tätigkeit
- Teamorientiertes Umfeld
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und gute Sozialleistungen.

Für weitere Auskünfte steht Ihnen Herr Martin Höner, Leiter Verkehr Bahn, unter der Telefonnummer 062 832 83 06 gerne zur Verfügung.

Senden Sie Ihre ausführliche Bewerbung bis spätestens 21. September 2009 an: AAR bus+bahn, Wynental- und Suhrentalbahn, Martin Höner, Leiter Verkehr Bahn, Postfach 4331, 5001 Aarau.

AAR bus+bahn · Postfach 4331 · 5001 Aarau · Tel. 062 832 83 00

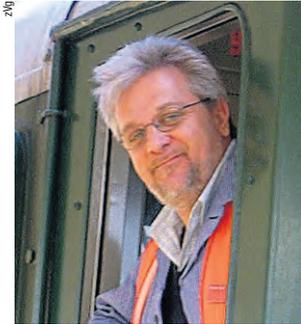
www.aar.ch

WARUM NICHT?

Langnau–Chammershus–Guggernülli–Trubschachen

Napf-Landschaft für Geniesser

Mit dem Zug ist die Strecke Langnau–Trubschachen eine Sache von fünf Minuten. Zu Fuss gibt es längere, aber auch interessantere Möglichkeiten. Eine davon präsentiert Ueli Gasser von der Sektion LPV Emmental.



Noch vor fünf Jahren lag Langnau an der Hauptlinie von Bern nach Luzern. Mit der Eröffnung der Neubaustrecke zwischen Mattstetten und Rothrist und ihrem Zofinger Seitenast ist der Weg durch Emmental und Entlebuch zur Nebenlinie verkommen und von der SBB zur BLS abgewandert. Nach wie vor verkehren aber im Stundentakt Regionalexpresszüge und bieten eine aussichtsreiche Fahrt durch eine schöne Naturlandschaft. Zudem hat hier die BLS eine ihrer wenigen Fernverkehrsstrecken, die dem Personal eine willkommene Abwechs-

lung zur Berner S-Bahn ermöglicht.

Sanft aufwärts

Der Bahnhof Langnau ist Ausgangspunkt dieser aussichtsreichen Wanderung, die durch eine charakteristische Emmentaler Landschaft führt. Beim Bahnhof folgt man der markierten Wanderoute Richtung Lüderenalp. Nach dem Ortskern geht es in einem leichten Aufstieg ostwärts. Schon bald lässt man die letzten Häuser hinter sich und taucht auf Kiessträsschen und Waldpfaden in die landwirtschaftlich geprägte Welt des Napfgebiets

ein. Mächtige Bauernhäuser mit weit ausladenden Walm-dächern, saftige Wiesen und ausgedehnte bewaldete Hänge prägen den Charakter dieser lieblichen Landschaft. Von Grindlebach geht es aufwärts nach Grindle und über aussichtsreiche Eggen zum Verzweigungspunkt Guggernülli, der auf etwas über 1000 Metern liegt.

Die Route führt über ausgedehnte Höhen durch den südlichen Teil des Napfgebiets. Bunte Wälder und sanfte Hügelzüge prägen das Landschaftsbild.

Steil hinunter

Entlang des Twärengrabens geht es auf einem lang gezogenen Höhenrücken weiter Richtung Süden. Danach folgt ein kurzer und recht steiler Abstieg nach Trub-



Eine lohnende Schlaufe: über Guggernülli von Langnau nach Trubschachen.

schachen, der einen markanten Kontrast zur vorherigen Höhenlandschaft bildet.

Das Dorf, im tiefsten Emmental gelegen, wird geprägt durch die Biscuitfabrik Kamblly, deren Gründerfamilie mit der Förderung von kulturellen Veranstaltungen dazu beiträgt, dass Trubschachen

über die engere Umgebung hinaus Beachtung findet.

Für Wanderer, die Süesses lieben, ist ein Abstecher in den Fabrikladen angebracht, bevor in einer der Landgaststuben eingekehrt wird.

ast/pmo
Zusatzinformationen im Internet unter www.bernerwanderwege.ch

AM 19. SEPTEMBER HABEN ALLE DASSELBE ZIEL!



Cartoonist Pellet hat sich bereits in den Kundgebungsumzug Richtung Bundeshaus eingereiht – aber vorher trifft man sich auf der Schützenmatte!

VOR 50 JAHREN

Besonders schnelle Güterzüge in Italien

Die italienischen Staatsbahnen haben die Geschwindigkeit der Güterzüge auf den Hauptstrecken ihres Netzes beträchtlich erhöht. Fahrzeiten wurden gekürzt und eine Reihe neuer Schnellverbindungen geschaffen. Dies geschah, um den Wünschen der Wirtschaft zu entsprechen und der Konkurrenz auf der Strasse entgegenzutreten. Die auf den wichtigsten Strecken wie Mailand–Neapel, Turin–Venedig usw. bereits verkehrenden Eilgüterzüge wurden in besonders schnelle Eilgüterzüge umgewandelt, deren Reisegeschwindigkeit zwischen 37,4 km/h (Mailand–Messina) und 56,7 km/h (Mailand–Rom) liegt. Diese Schnellverbindungen werden den Frachtgutverkehr erheblich beschleunigen und der Wirtschaft beträchtliche Vorteile bringen.

«Der Eisenbahner» vom 21. August 1959 (gekürzt)

Endstation?

**Der VCS
setzt sich für den
Ausbau des öffentlichen
Verkehrs ein.**

**Jetzt Mitglied werden:
www.verkehrsclub.ch
Tel. 0848 611 611**

Ein Willkommensgeschenk
erwartet Sie!



www.verkehrsclub.ch

Mit der Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» engagiert sich der VCS für eine umweltbewusste Mobilität.

Verkehrs-Club
der Schweiz



Das Plus für Mensch und Umwelt

SBB Infrastruktur rangiert in Rotkreuz nicht mehr

«Wir waren ein gutes Team»

Am 4. September lief in Rotkreuz ZG zum letzten Mal ein Güterzug über den Ablaufberg. Seither erfolgt die Triage im Rangierbahnhof Limmattal (RBL). Daher verlieren 19 Rangierer ihre Stellen.

Trotz strahlendem Wetter ist dieser Montag, 7. September, für die Infrastruktur-Rangierer in Rotkreuz ein trauriger Tag, denn für sie gibt es nichts anderes mehr zu tun, als Möbel aus Büros zu räumen und allerlei Material zu entsorgen. Der Grund dafür ist, dass die für die Region bestimmten Wagen neuerdings im Rangierbahnhof Limmattal (RBL) sortiert werden. Das heisst, die Züge kommen nun in Rotkreuz vorformiert an. So können die Rangierer von SBB Cargo die Wagengruppen für die verschiede-

die Betriebslehre machte und in Rotkreuz vom Rangierarbeiter bis zum Teamleiter (seit 2002) aufstieg. Wegen der Krise sei der Güterverkehr stark zurückgegangen, und damit auch die schweizweit zu rangierenden Wagen (minus 20%). «Rotkreuz wird umgenutzt, um den RBL besser auszulasten. Dort werden die Wagen automatisch gebremst, während wir hier noch Bremschuhe legten.»

Völlig veraltet seien die 1974 erstellten Rangieranlagen in Rotkreuz aber nicht, so Bühler weiter. Daher würden sie auch nicht abgebrochen, um bei einer Verkehrszunahme allenfalls wieder genutzt werden zu können.

Rasante Schliessung

Die Mitarbeiterinformation erfolgte am 24. Juni. Schon Ende September wird das Team aufgelöst sein. Wer dann noch keine Stelle hat, steht dank dem Kündigungs-

fänglichen Schock aktiv auf die Jobsuche gemacht.» Unterstützt wurden sie dabei ab 26. Juni von einer Mitarbeiterin von NOA-Prävention, aber auch vom Personaldienst und von Patrick Bühler. «Bei Absagen versuche ich ihnen wieder Mut zu machen.» Bühler organisierte auch Ablöser für Mitarbeiter, die bereits eine neue Stelle antreten konnten.

Von den 19 Rangierern inklusive Teamleiter haben inzwischen 10 eine Lösung gefunden: 4 gehen zur Zugvorbereitung des Personenverkehrs, 2 vorzeitig in Pension, 1 zur Betriebswehr Zürich, 1 zu einer Privatfirma, 1 macht einen Stage beim Trassenmanagement in Luzern und 1 eine Logistikausbildung in Lyss.

Auch Patrick Bühler ist noch am Suchen. Er will sich ab Oktober nebenberuflich in zwei Jahren zum diplomierten Kaufmann weiterbil-



Die Teamloks Ee 3/3 und Am 843 werden Rotkreuz auch bald verlassen.

Zwei Rangierer bleiben noch
Von den Rangierern bleiben ab Oktober nur jene beiden in Rotkreuz, die vorzeitig in Pension gehen. Sie besorgen beispielsweise Rangierarbeiten an Rail4Chem-Zügen.

Alois Staub (60) aus Zug wird im November seinen letzten Arbeitstag haben. Er begann bei der SBB vor 43 Jahren als Hilfsarbeiter im Taglohn beim Gepäck und wechselte ein Jahr später zum Rangier. Er freut sich, bald mehr Zeit für Haus, Garten und Reisen zu haben. Dennoch lässt ihn der Anblick der leeren Geleise nicht kalt: «Den Betrieb hier hättest du sehen sollen, bis sie uns vor drei Jahren mit «Fokus» den Nachtdienst wegnahmen!» Schon damals wurden in Rotkreuz acht Rangierer abgebaut.

Belastende Ungewissheit

Bajram Cuculi (52) aus Wikon LU kam erst im Januar nach Rotkreuz, nachdem er letztes Jahr durch die Schliessung des RB Olten stellenlos geworden war. Seit 1992 arbeitet er bei der SBB im Rangier. Er bewirbt sich aber auch beim Fahrleitungsunterhalt und hofft sehr, bald eine Stelle zu finden.

Auch **Rolf Rölli** (38) aus Rotkreuz findet die Ungewissheit über die berufliche Zukunft sehr belastend. Am liebsten würde er zur Zugvorbereitung in Zürich wechseln. Demnächst kann er auf dem RB Biel einen Tag schnuppern und dort wohl drei Monate lang temporär arbeiten. Weil er auf keine Familie Rücksicht nehmen muss, wäre dies für ihn kein Problem. Wenn immer möglich möchte er bei der SBB bleiben, bei der er vor 22 Jahren die Betriebslehre begann.

Dies hofft auch **Andreas Bienen** (50), der mit seiner Familie in Eschenbach wohnt.

Der Beginn der SBB-Betriebslehre liegt für ihn schon 33 Jahre zurück. In Rotkreuz arbeitet er seit 29 Jahren, davon die ersten 10 Jahre beim Gepäck und seither als Rangierer. Er würde gerne bei RailClean arbeiten. Neulich teilte ihm NOA telefonisch mit, in der Region Brugg sei eine Stelle frei. Doch wenig später hiess es in einem Mail das Gegenteil. Hoffentlich klappt es beim nächsten Mal! Bei rechtlichen Fragen hilft übrigens das Rechtsschutzteam SEV, 031 357 57 57.

Markus Fischer



Von links: Bajram Cuculi, Alois Staub, Andreas Bienen, Rolf Rölli und Patrick Bühler beim Räumen des Materialdepots.

nen Bestimmungsorte direkt übernehmen und an die Kunden verteilen. Und am Abend fahren die eingesammelten Wagen von Rotkreuz aus unsortiert zur Triage in den RBL.

Krisenopfer

Die Schliessung des Rangierbahnhofs (RB) Rotkreuz sei nachvollziehbar, sagt **Patrick Bühler** (38) aus Littau, der vor 21 Jahren bei der SBB

schutz im GAV SBB nicht auf der Strasse, sondern kommt ins Programm Neuorientierung und Arbeit (NOA). Mehrere Rangierer merken gegenüber *kontakt.sev* kritisch an, dass ihnen bis zum Übertritt ins NOA relativ wenig Zeit für die Stellensuche zur Verfügung stand.

«Wir waren ein gutes Team!» lobt Teamleiter Patrick Bühler seine Leute. «Alle haben sich nach dem an-

den. Dafür wird er am Samstag die Schulbank drücken. Auf den Familienvater mit drei kleinen Kindern wartet eine strenge Zeit!

Neben den 19 Rangierern gab es in Rotkreuz bisher auch 9 Fahrdienstleiter inklusive ihrem Teamleiter, der schon bisher teilweise im RBL arbeitete. Sie bleiben vorläufig vor Ort, doch irgendwann wird der Bahnhof wohl automatisiert.

KOMMENTAR

Abbau Abbau Abbau

Die Rangierbahnhöfe bei SBB Infra. Immer wieder sie, respektive die Mitarbeitenden sind betroffen von Schliessungen und Abbau. RB-Anlage Olten, RB Biel und nun der RB Rotkreuz. Für die Betroffenen eine schlimme Situation, sind es doch häufig Kollegen mit Monopolberufen, die jahrzehntelang der SBB treu ihre Arbeitskraft zur Verfügung gestellt haben. Das grosse Problem: Die RB bei Infra sind auf Gedeih und Verderb von Cargo SBB abhängig. Den letzten beissen die Hunde, dies traf auf die Rotkreuzer Kollegen auf jeden Fall zu. Wenn Cargo nicht liefern kann, gibts keine Arbeit. Die Schliessung zu verhindern, ist deshalb nicht gelungen. Aber dafür steht die SBB in der Pflicht, den nun stellenlosen Mitarbeitenden wieder zu Arbeit zu verhelfen. Dies auch mit neuen Ideen und Möglichkeiten, wie der SEV dies bei der Schliessung des RB Rotkreuz forderte. SBB und SEV verhandeln zurzeit darüber, denn (leider) machen wir uns keine Illusionen. Die RBs bleiben unter Druck. Darum braucht es langfristige Ideen und Möglichkeiten für die Rangierer!

Urs Huber, SEV-Team Infrastruktur