

Dr. med. SBB

Pierre Voumard ist Leiter und Chefarzt des MedicalService der SBB. Im Interview spricht er über seine Arbeit.

Seiten 8–9



Bildung ist eine der SEV-Kernaufgaben

Die Bildung und Weiterbildung der Mitglieder ist für den SEV wichtig, wenn sie auch viele Mittel erfordert. Und die Bildung ist erfolgreich, wie aus gebuchte Kurse und ein externes Audit zeigen.

Seite 13



Fast 42 Jahre Railbar

2008 erhielt Annemarie Sulser für ihre gute Arbeit und Treue noch Lob, doch 2010 kam die Kündigung.

Seite 28

Der schienengebundene Nahverkehr erlebt eine bemerkenswerte Renaissance

Platz da fürs Tram!

In immer mehr Schweizer Städten besinnt man sich auf die Vorteile von Strassenbahnen. Etlliche Strecken wurden gebaut, andere werden geplant.

Die Schweiz gehörte zu den Ländern mit gut ausgebauten Tramnetzen. Dies war eine Folge der Besiedlungsstruktur und der Topografie. Doch wie in praktisch allen Ländern spürte das Tram auch in der Schweiz einen starken Gegenwind: Zahlreiche Linien wurden auf Busbetrieb umgestellt, notwendige Investitionen in Infrastruktur und Rollmaterial unterblieben. Um 1970 hatte das Tram einen Tiefpunkt erreicht, sein baldiges Aussterben schien nur eine Frage der Zeit zu sein.

Doch jetzt kommt es zu einer bemerkenswerten Renaissance: Strassenbahnen werden renoviert oder neu gebaut, und das Publikum honoriert das Plus an Komfort mit Zuspruch zum neu-alten Transportmittel. Die Verkehrsplaner überzeugen das Tram mit seiner gegenüber dem Bus grösseren Transportkapazität, Politik und Publikum erfreuen sich an der besseren Ökobilanz.

Mit dem Fahrplanwechsel haben die Glattalbahn und das erweiterte und neu organisierte Berner Tramnetz ihren Betrieb aufgenommen. In Genf wurde die Linie 18 eröffnet. In Lausanne gibt es neue ober- und unterirdische Schienenverbindungen für die wachsende Agglomeration. In weiteren Städten geht man daran, mit Trams eine Lösung für die Verkehrsprobleme zu suchen.



Am Berner Trameinweihungsfest nahm auch der 100-jährige Wagen 37 teil, als «Süppeler» verband er die dezentralen Festplätze.

Dossier Seiten 10 bis 12

FROHE FESTTAGE!

Mit dieser Ausgabe endet das Zeitungsjahr 2010. *kontakt.sev* erscheint das nächste Mal am 20. Januar 2011. Verlag und Redaktion bedanken sich bei Leserinnen und Lesern, Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie den mitwirkenden externen Partnern für die Zusammenarbeit im auslaufenden Jahr. Wir freuen uns auch weiterhin über Lob und Kritik an unserer Zeitung. Wir wünschen allen angenehme Festtage und einen guten Start ins neue Jahr!

Verlag und Redaktion

SBB GAV 4 tritt am 1. Juli 2011 in Kraft

GAV: ohne Freuden sprünge

■ «Ja, aber...»: Dies war die vorherrschende Meinung der Delegierten an der GAV-Konferenz zum Resultat der Verhandlungen.

Die Einschätzungen lagen sehr weit auseinander: Die einen sahen vor allem die Vorteile, wozu neben den neuen Lohngarantien auch die Laufdauer des gesamten Vertrags bis Ende 2014 gehört. Andere dagegen kritisierten den neuen Vertrag als rei-

nes Abbauprodukt, dessen Ausmass erst im Mai für alle sichtbar würden, wenn die persönlichen Auswirkungen bekannt seien.

Eine deutliche Mehrheit der Delegierten befand den Kompromiss jedoch als akzeptabel, was sich in einem klaren Abstimmungsresultat ausdrückte.

pmo

Seite 2

ZUR SACHE

*E*n intensives und schwieriges Jahr, in dem wir stark gefordert wurden, geht zu Ende. Wir haben zusammen mit dem SGB gegen den Abbau bei den verschiedenen Sozialversicherungen gekämpft. Wir haben gewonnen (BVG-Referendum), aber leider auch verloren (AVIG-Referendum). Wir haben dazu beigetragen, dass die 11. AHV-Revision die Parlamentshürde nicht passiert hat, und darüber sind wir froh. Wir haben auch für die Sanierung

»Ein intensives und schwieriges Jahr!«

Giorgio Tuti, Präsident SEV

der Pensionskasse SBB gekämpft und kämpfen weiter dafür. Wir konnten bei den KTU zahlreiche GAV erneuern und werden im kommenden Jahr auch neue GAV aushandeln. Bei der SBB stand ein neues Lohnsystem zur Diskussion, bei welchem wir nach zähem Ringen eine Einigung erreicht haben. Ein Abschluss, den beide Seiten (SBB und SEV) als Kompromiss bewerten, der lebbar ist. Damit wurde ermöglicht, unseren guten SBB-GAV bis Ende 2014 weiterlaufen zu lassen. 2011 wird nicht minder intensiv werden. Wir werden uns für sichere Arbeitsplätze einsetzen und für gute Anstellungsbedingungen. Wir werden uns aber auch dafür einsetzen, dass die Zufriedenheit unserer Kolleginnen und Kollegen an der Arbeit wieder steigt. Eine Massnahme, die sich sofort umsetzen lässt und die bei allen wirkt, heisst Wertschätzung; diese brauchen wir alle. Ich wünsche euch und euren Familien schöne Festtage und ein gutes neues Jahr. Recht herzlichen Dank für euren Einsatz zum Wohl der Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr!

NEWS

ENTTÄUSCHUNG
FÜR ZUS UND SEV

Die Zürcher Regierung unterstützt den Zürcher Verkehrsverbund bei seinem neuen Sicherheitskonzept. Er nimmt damit die Abschaffung der Zugchefs S-Bahn (ZuS) und der durchgehenden Zugbegleitung in Randstunden in Kauf. Der SEV und das Aktionskomitee ZuS setzen sich weiter ein für ein angepasstes Sicherheitskonzept nach dem Grundsatz «Sicherheit und Kundendienst aus einer Hand». Sie hoffen auf den Kantonsrat, der das Thema im neuen Jahr diskutieren wird.

BÜTLER ZUM VÖV

Mirjam Bütler wird neue Vizedirektorin des Verbandes öffentlicher Verkehr. Bütler ist 37-jährig und studierte Politologin. Sie arbeitete unter anderem bei Bernmobil, als Generalsekretärin der Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion des Kantons Bern und als persönliche Mitarbeiterin von Bundesrat Leuenberger. Sieben Jahre war sie bernische Grossrätin.

ELVETINO CATERER
AUF ETR-ZÜGEN

Auf den ETR-470- und ETR-610-Zügen zwischen der Schweiz und Italien war für die Minibar bisher Elvetino zuständig und für das Bordrestaurant das italienische Unternehmen Cremonini. Die unterschiedlichen Angebote und Öffnungszeiten waren auf Dauer unbefriedigend und umständlich. Deshalb führt Elvetino seit dem 12. Dezember auch den Speisewagen auf den genannten Zügen. Das bisherige Angebot wird beibehalten und zusätzlich um saisonal und regional typische Aktionen erweitert.

LAUBERHORNBAHN
ZUR JUNGFRAUBAHN?

Die Verwaltungsräte der Jungfraubahn Holding AG (JB) und der Sesselbahn Lauberhorn AG wollen Verhandlungen über eine Übernahme des Sessellifts durch die JB führen. Die Sesselbahn Lauberhorn (ehemals Bügellift) ist eine der traditionsreichsten Schneesportanlagen der Schweiz. Sie ist in den Abonnementsverbund der Jungfrau Ski Region eingebunden und erzielt einen Jahresumsatz von 1 Million Franken.

Mit 89 zu 16 Stimmen sagt die GAV-Konferenz Ja zum neuen SBB-GAV

Ein deutliches «Ja, aber...»

Der GAV 4 der SBB tritt am 1. Juli 2011 in Kraft. Die Delegierten des SEV haben mit deutlichem Mehr dem Verhandlungsergebnis zugestimmt. Aber Begeisterung sieht anders aus.

«Ich mache keine Freuden-sprünge, aber ich empfehle euch dieses Resultat mit gutem Gewissen zur Annahme!» Dies war die klare Aussage von SEV-Vizepräsident Manuel Avallone, nachdem er den 110 Delegierten der GAV-Konferenz die Eckpunkte des neuen Gesamtarbeitsvertrags vorgestellt hatte.



Mit Schokolade-Kläusen bedankte sich die SEV-Jugend für Verbesserungen bei den Einstiegsgehältern.

Er führte besonders die Verbesserungen bei den Mindestlöhnen ins Feld sowie den Umstand, dass neu Garantien an die Stelle der Besitzstände treten. Das ist mehr als ein sprachlicher Unterschied: Neu profitieren auch all jene zur Hälfte von den jeweiligen generellen Lohnerhöhungen, die bereits über dem Höchstlohn des Anforderungsniveaus liegen.

Zeit für eigene Anliegen

«Am 3. Januar beginnt die Arbeit von vorne: Wir haben viele Punkte, die wir mit der SBB aufgreifen wollen, und dazu dient es uns, dass sie nun alle die alten Behauptungen zum bisherigen Lohnsystem nicht mehr vorbringen können!» Immer wieder habe die SBB Begehren zurückgewiesen mit dem Hinweis auf die fehlende Marktausrichtung der Löhne, was nun nicht mehr möglich sei. Die Laufzeit bis mindestens Ende 2014 verschaffe zudem die Ruhe, um zahlreiche gewerkschaftliche Anliegen anzupacken.

Die Delegierten diskutierten intensiv über Verbesserungen und Verschlechterungen, wobei sich vor allem die Unzufriedenen zu Wort meldeten.

Überwindung nötig

Zwei handfeste Schwächen im neuen Lohnsystem for-

dernten bei vielen Delegierten Überwindung: die grosse Zahl von Tieferstufungen bei den Einreihungen sowie die schlechtere Lohnperspektive in den untersten Anforderungsniveaus.



Nach langen Diskussionen waren bei der Schlussabstimmung dann doch weitaus d...

„Einiges gefällt mir nicht. Aber wir verlieren nichts beim Lohn. Ich finde das Resultat akzeptabel, zumal wir damit den Rest des GAV unverändert beibehalten können.“

Nicola Porreca,
Bau Nordwestschweiz

„Ich bin enttäuscht und schockiert. Ich kann dieses Lohnsystem wegen seiner unsagbaren Ungerechtigkeiten nicht annehmen. Erst im Mai werden wir realisieren, was uns wirklich geschieht.“

Jean-Luc Grémaud,
LPV Genf

Das Resultat der Lohnverhandlungen mit der SBB

550 Franken Prämie, fürs System 0,9 Prozent

Kaum eine Jahresteu-erung und das neue Lohnsystem vor der Einführung: Der Spielraum in den Lohnverhandlungen mit der SBB war diesmal äusserst eng.

«Es war klar, dass ein Zusammenhang zwischen dem neuen Lohnsystem im Gesamtarbeitsvertrag und den Lohnverhandlungen besteht», betont SEV-Vizepräsident Manuel Avallone, der auch bei den Lohnverhandlungen die gewerkschaftliche

Delegation anführte. Entsprechend war eine generelle Lohnerhöhung in dieser besonderen Situation für einmal kaum zu erreichen. Eine solche hätte die Grundlagen des im neuen Gesamtarbeitsvertrag definierten Lohnsystems bereits wieder verändert.

Prämie und System

Die Gewerkschaften willigten schliesslich ein, dass alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine einmalige Zahlung von 550 Franken erhalten, und dass 0,9 Prozent der Lohnsumme für die individuellen Anstiege gemäss (al-

tem) Lohnsystem zur Verfügung stehen. Damit kann der Aufstieg zu knapp zwei Dritteln vollzogen werden. Die beiden Teile machen zusammen rund 1,5 Prozent der Lohnsumme aus.

Die 550-Franken-Prämie wird bereits mit dem Januarlohn ausbezahlt und ist nicht versichert. Die individuellen Lohnerhöhungen gemäss System erfolgen wie üblich im Mai; dieser Termin ist auch im neuen GAV wiederum so festgelegt.

Der GAV-Ausschuss des SEV sowie der Verwaltungsrat der SBB haben diesem Resultat zugestimmt. Peter Moor

INFO

Mehr Geld für Infra

Nach dem Nationalrat hat am 16. Dezember auch der Ständerat 3,462 Milliarden als Zahlungsrahmen für die SBB-Infrastruktur in den Jahren 2011 bis 2012 bewilligt – 140 Mio. mehr als vom Bundesrat beantragt. Dank dieser Aufstockung kann die SBB Engpässe auf zentralen Netzteilen rechtzeitig beseitigen, zusätzliche Züge zu den Hauptverkehrszeiten führen und mehr neues Rollmaterial einsetzen, wie die Bahn mitteilt. Zudem kann sie damit Perrons verlängern und anheben und die Kapazitäten in den Güterverkehr-Terminals vergrössern. Den Zahlungsrahmen für die konzessionierten Transportunternehmen erhöhte das Parlament um 59 Millionen auf 1,279 Mrd. Bei dieser Aufstockung ging der Ständerat voraus, und der Nationalrat folgte nach. Fi

der GAV-Delegierten

SEV-Präsident Giorgio Tuti betonte abschliessend, dass in der letzten Verhandlungsrunde genau jene Mängel korrigiert werden konnten, die die GAV-Delegierten an ihrer letzten Versammlung kritisierten: die Lohnkurve und die Ein-

stiegslöhne. «In Verbindung mit einem GAV, der insgesamt immer noch zu den besten der Schweiz gehört, kann ich diesem Resultat zustimmen.» Und das machten die Delegierten dann auch: mit 89 zu 16 Stimmen bei 5 Ent-

haltungen. Einen Antrag auf Urabstimmung hatten sie zuvor massiv verworfen. Inzwischen hat auch der Verwaltungsrat der SBB grünes Licht gegeben, sodass die Umsetzung auf Mitte 2011 erfolgt.

Peter Moor



Die meisten Hände oben, was ein deutliches Ja zum GAV bedeutet.

„Viele Kolleginnen und Kollegen werden den Eindruck haben, dass sie falsch eingereicht worden sind. Ich erwarte vom SEV, dass er die Überführung kritisch begleitet und eine Anlaufstelle für Anfragen bietet.“

Tibor Ledergerber,
Bau Nordwestschweiz

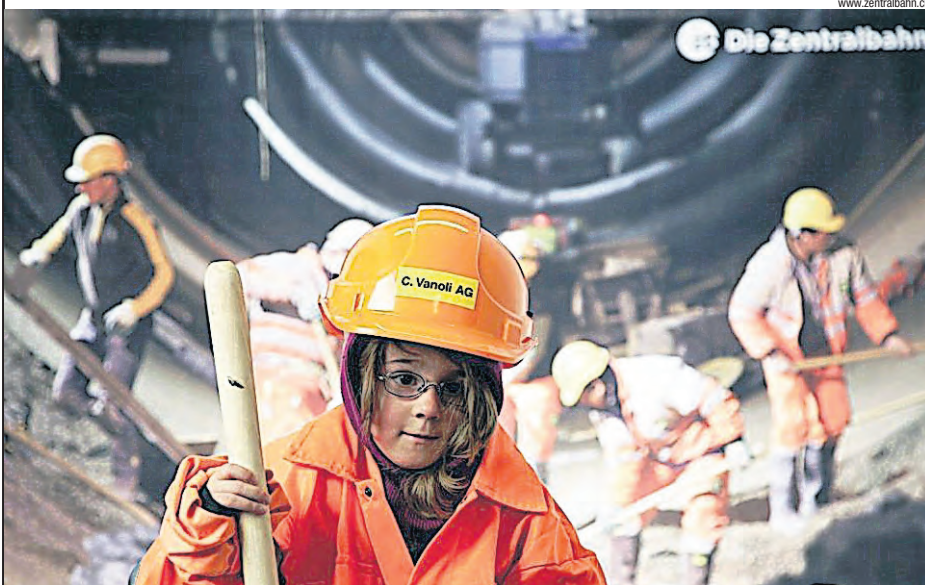
„Die SEV-Jugend stimmt zu, nicht mit Posaunen und Trompeten, aber wir bekommen bei den Einstiegslohnen eine Verbesserung und eine Verbindlichkeit, die bisher fehlte.“

Jasmin Bär,
Jugendkommission

„Ich finde, unsere Delegation hat gute Arbeit geleistet. Vom Resultat bin ich aber nicht begeistert. Angesichts der schwierigen Lage der SBB und des politischen Umfelds lag aber wohl nicht mehr drin.“

Thomas Giedemann,
LPV Tessin

BILD DER WOCHE



«Mineurin» im Tunnel von Grafenort nach Engelberg am Eröffnungsfest vom 11. Dezember, bei dem sich alle als Tunnelbauer/innen ablichten lassen konnten. Der 4200 Meter lange Tunnel ist weniger steil als die bisherige Rampe (105 statt 246 Promille) und erlaubt der Zentralbahn, pro Stunde 1000 statt 400 Personen in 14 Minuten kürzerer Fahrzeit nach Engelberg zu bringen. Wegen Wassereintrüben dauerte der Bau fünf Jahre länger als geplant und kostete statt 68 Mio. rund 176 Mio. Franken.

Einst und jetzt

Der 1882 eröffnete Gotthardbahntunnel schluckt seit 128 Jahren den stets wachsenden Verkehr. Damals sollen pro Tag nicht mehr als ein Dutzend Personenzüge verkehrt haben. Da kann man über die grosszügige Planung von einst nur staunen. Heutzutage disponieren Kurzsichtige. Der kaum in Betrieb genommene Lötschberg-Basistunnel ist bereits ausgelastet bis auf den letzten Zug.

Beim Gotthard-Basistunnel wurde im vergangenen Oktober der Durchbruch gefeiert. 2019 geht er in Betrieb. Mit dem Ceneri-Basistunnel. Dann sollen mehr Güter auf die Schiene verlagert werden. Hoffentlich. Denn der Güterverkehr Nord-Süd wird mehr und immer mehr. Fatal wäre, wenn für die neue Gotthardbahn Chiasso Endbahnhof wäre. Diese Gefahr ist real. Italien hat versprochen und nicht gehalten. Anschlüsse ab Chiasso, Luino und Domo-dossola sind auf dem Papier stecken geblieben. Fast bei jedem Treffen sass dem schweizerischen Bundesrat ein neuer Verkehrsminister gegenüber. Keiner hielt bisher Wort. Neue Zusagen sind «wie immer ohne Gewähr».

Realisiert wurde einzig der Monte-Olimpino-Tunnel bei Chiasso. Ein Meisterwerk ist er nicht. Er ist ein permanenter Sanierungsfall. Ob also Italien seine Verpflichtungen zeitgerecht einlösen wird, ist zumindest fraglich. Das ist in «Bern» mit diplomatischer Höflichkeit hingenommen worden. Etwas zu geduldig, meine ich. Im Norden siehts besser aus. Deutschland sollte die vierspurige Strecke Karlsruhe-Basel schaffen. Und wir? Gute Frage! Bei uns wird Politik gerne mit Buchhaltung verwechselt. Vom Appenzeller Hans-Rudolf Merz zum Beispiel, bis vor Kurzem Finanzminister. Sein Rezept: Sparen, Schulden abbauen, noch mehr sparen. Was ist dagegen einzuwenden? Politik ist mehr als nur immerzu Sparen. Für die «Neuen Alpen Transversalen» (Neat) werden 18 Milliarden Franken budgetiert. Für die Zufahrten ab Basel Richtung Mittelland, Gotthard und Lötschberg hingegen reicht das Geld nicht mehr. Das ist wie ein neues Haus ohne Dach.

1882 war die Schweiz ein armes Land. Pioniere, allen voran Alfred Escher, finanzierten mit deutscher und italienischer Hilfe ein damals gigantisches Werk am Gotthard. Da darf die reiche Schweiz doch nicht auf halbem Weg stehen bleiben.

Helmut
Hubacher



Schweizer Gewerkschafter werden erneut bei EU-Botschafter Reiterer vorstellig

SGB-Einsatz gegen Lohndumping

An einer Kundgebung vor der EU-Botschaft in Bern haben Gewerkschafter/innen gegen Versuche protestiert, den Lohnschutz in der Schweiz auszuhebeln.

In der Europäischen Union werden die Stimmen lauter, die von der Schweiz verlangen, die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs bei der Personenfreizügigkeit zu übernehmen. Dies führte dazu, dass der Schweizer Lohnschutz auf Klage von Firmen aus der EU zusammengestrichen würde. Im Rahmen eines Aktionstages des Europäischen Gewerkschaftsbundes haben deshalb überall in Europa Gewerkschafter/innen gegen diese Politik des «Sparens für alle und der Boni für wenige» demonstriert.

Gegen alle Arbeitnehmenden gerichtet

Bisher galt in den flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit der Grundsatz: «In der Schweiz müssen Schweizer Löhne bezahlt werden.» Nun sollen die Vorkündigungspflicht von 8 Tagen bei Entlassungen, die Beiträge an die GAV-Vollzugskosten und das neue Kautionsystem unter Beschuss kommen.

Mit solchen Beschlüssen stärken jedoch die verantwortlichen Stellen der EU die antieuropäische populistische Rechte in der Schweiz. Die angestrebte Aushöhlung der flankierenden Massnahmen richtet sich gegen alle Arbeitnehmenden: Schweizer, Immigrierte und solche im Ausland. Der SGB wird sich weiterhin dagegen zur Wehr setzen. *pan.*



SEV-Budget 2011 rechnet mit bescheidenem Defizit

Basis ist eine stabile Mitgliederzahl

Das Budget des SEV fürs Jahr 2011 rechnet mit einem kleinen Defizit. Damit dieses nicht höher ausfällt, muss aber die Mitgliederzahl stabil bleiben.

Das Projekt «Werben und Organisieren» geht ins dritte Jahr und erlebt damit die Reifeprüfung: Wenn es seine Ziele erreichen soll, muss die Mitgliederzahl des SEV 2011 stabil bleiben.

Wie hoch die Latte damit liegt, zeigt ein Blick zurück: In den letzten 20 Jahren hat der SEV mit Ausnahme von 2001 regelmässig Mitglieder verloren; einerseits wegen des Personalabbaus im öffentlichen Verkehr, andererseits wegen Todesfällen der pensionierten Mitglieder, die zahlreicher sind als die Pensionierungen.

Grundlage des Budgets

Für Finanzchef Ruedi Hediger ist die Ausgangslage klar: «Unser Budget 2011 ist darauf abgestützt, dass gegenüber 2010 kein weiterer Mitgliederrückgang erfolgt!» Im laufenden Jahr werden voraussichtlich die Eintritte von Aktivmitgliedern die Abgänge durch Stellenwechsel und Kündigungen ausgleichen; der Nettoverlust beschränkt sich damit auf die Todesfälle.

Der Mitgliederbetrag des SEV bleibt unverändert bei 26.80 Franken im Monat; für die einzelnen Mitglieder ergeben sich jedoch Unterschiede durch die Beiträge an Unterverband und Sektion.

Unter dieser Voraussetzung rechnet das Budget – bei einem Umsatz von knapp 13 Millionen Franken – mit einem Defizit von 258000 Franken. Dieses ist für Hediger verkraftbar. Es hängt allerdings stark von der Entwicklung der Finanzmärkte ab, denn der Kapitalertrag der Fonds und Reserven ist nötig, um die Rechnung weitgehend auszugleichen.

Kerngeschäft nicht gedeckt

«Im Kerngeschäft, der gewerkschaftlichen Tätigkeit, rechnen wir nächstes Jahr mit einem Fahlbetrag von über anderthalb Millionen Franken», betont der Finanzchef. Die Mitgliederbeiträge müssten um rund 60 Franken jährlich höher liegen, wenn der SEV die gewerkschaftliche Arbeit voll über die Mitgliederbeiträge und die beträchtlichen Aufwendungen fürs Aushandeln und Betreuen der Gesamtarbeitsverträge über die Vollzugskostenbeiträge finanzieren wollte.

Ruedi Hediger bremst damit gleich auch Begehrlichkeiten von allen möglichen

Seiten und betont: «Es kann nicht sein, dass wir immer weniger Mitglieder haben, aber immer mehr Personal brauchen, um diese zu betreuen!»

Vorstand besorgt

Der Vorstand, der für die Genehmigung des Budgets zuständig ist, zeigte sich besorgt. Er will in Zukunft vierteljährlich über die finanzielle Entwicklung des SEV informiert werden.

Hediger erläuterte bei der Budgetpräsentation vor dem Vorstand auch mögliche Szenarien der weiteren Entwicklung. Sollte die Teuerung ansteigen, die Mitgliederzahl jedoch weiter zurückgehen, müsste der SEV innert weniger Jahre nach Lösungen suchen, um die Dienstleistungen für die Mitglieder aufrechterhalten zu können. Bei tiefer Teuerung und stabiler Mitgliederzahl hingegen ist die Zukunft des SEV aus finanzieller Sicht nicht gefährdet.

Für den Finanzchef positiv ist die Verlängerung des Gesamtarbeitsvertrags mit der SBB: «Ein vertragsloser Zustand bei der SBB würde uns administrativ stark belasten», hielt er fest. Der GAV-Abschluss bringt Stabilität in die Beziehung zur SBB und ist ein Argument in der Mitgliederwerbung, was letztlich auch den Finanzen dient. *Peter Moor*

Swiss-Tochter

SPA vor dem Aus

Die Swiss Private Aviation, die sieben Business- und Privatjets betreibt, ist von der Liquidation bedroht. Zurzeit läuft das gesetzlich vorgeschriebene Konsultationsverfahren bei den Interessierten (v. a. beim Personal).

Falls niemand eine Lösung zur Weiterführung der SPA aufzeige, werde diese aufgelöst, erklärte die Swiss gegenüber dem «Tages-Anzeiger». Die derzeit 61 Mitarbeitenden würden in diesem Fall wo immer möglich innerhalb der Swiss-Gruppe oder im Lufthansa-Konzern weiterbeschäftigt. Für alle übrigen Betroffenen würden sozialverträgliche individuelle Lösungen im Rahmen eines Sozialplans erarbeitet.

Erstklassgäste im Visier

Die Swiss hatte im Juli 2008 die am Zürcher Flughafen ansässige Servair Private

Charter übernommen mit dem Ziel, Erstklassgäste aus ganz Europa auf die Langstrecken der Swiss und Luftansa zu bringen.

Konstrukt mit «Geburtsfehlern»

Die SPA übernahm später auch die Flotte der Lufthansa Private Jet, durfte als Schweizer Gesellschaft aber keine innerdeutschen Flüge mehr anbieten. Dies sei der Geburtsfehler der SPA, schreibt der «Tages-Anzeiger». Die Lufthansa wolle dieses Geschäft nun mit einem deutschen Partner betreiben. Zudem habe die Finanzkrise die Business-Fliegerei einbrechen lassen. Zu den Geschäftszahlen der SPA wollte die Swiss nichts sagen. «Die Swiss und der Lufthansa-Konzern müssen ihre Verantwortung gegenüber den Mitarbeitenden wahrnehmen und allenfalls von Stellenverlust Betroffenen adäquate Jobangebote unterbreiten», fordert Philipp Hadorn, Präsident von SEV-Gata, der Luftabteilung des SEV. *Fi*

Vor zehn Jahren entstand die «Charta für die Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Verkehr»

Erfolg für eine Gewerkschafteridee

Mehrere Dutzend Vertreter/innen von Gewerkschaften und KTU feierten am 7. Dezember das zehnjährige Bestehen der «Charta für die Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Verkehr».

Vor zehn Jahren genoss das Personal des öffentlichen Verkehrs, wenn es von Aggressionen betroffen war, nicht den gleichen gesetzlichen Schutz wie beispielsweise die Polizei. Daher setzte sich damals eine Gruppe von Buschauffeuren, angeführt vom Lausanner Johan Pain, in den Kopf, diese Lücke zu füllen. Die Mitglieder dieser Gruppe waren aktiv in der Gatu, der «Groupe autonome des transports urbains», die seither in die Branche Bus-Gatu des SEV-Unterverbandes VPT integriert wurde.

Am 7. Dezember erinnerte sich Johan Pain, der heute Präsident der Sektion VPT tl (Transports publics de la région lausannoise) ist, an den langen Weg, bis die Aggressionen als Offizialdelikt ins Personenbeförderungsgesetz aufgenommen wurden.

Mit Jutzet und Vollmer

Als die Urheber der Charta – also Johan Pain und «seine» Gatu – beschlossen, auf den Erlass eines Bundesgesetzes zum Schutz des Personals des öffentlichen Verkehrs vor Aggressionen hinzuwirken,

wandten sie sich – nach einem Umweg über den SEV – an Erwin Jutzet. Der heutige Freiburger Staatsrat war damals Nationalrat und arbeitete regelmässig als Vertrauensanwalt für den Rechtsschutz des SEV. Er reichte in den eidgenössischen Räten eine Motion ein, die acht Jahre später dazu führte, dass strafbare Handlungen gegen öV-Personal als Offizialdelikt ins

Personenbeförderungsgesetz aufgenommen wurden. «Ich habe mich dieser Sache angenommen, weil unter den Dossiers, die ich im Auftrag des SEV bearbeitete, oft Fälle von Aggressionen gegen Verkehrsangestellte waren. Es war nötig, den gesetzlichen Rahmen zu verbessern. In meinen Augen drängte sich das Offizialdelikt auf. Ich bin glücklich, dass unser Vorha-

ben nach vielen Jahren des Redens endlich ins Gesetz aufgenommen worden ist. Wird dieses Gesetz aber auch angewendet?»

Peter Vollmer, Direktor der Arbeitgeberorganisation VöV, musste zugeben, dass der Artikel 59 des Personenbeförderungsgesetzes «trotz grosser Aufklärungsarbeit bei Untersuchungsrichtern und Polizist/innen nicht systematisch angewendet wird».

Der Erfolg der Gewerkschaftssektionen

SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger bestätigte die Feststellung von Vollmer. «Noch heute gibt es Polizisten, die unsere Kolleg/innen auffordern, zu klagen, während doch das Gesetz vorsieht, dass die Verfolgung von Aggressoren von Amtes wegen geschieht.» Die Vizepräsidentin betonte, wie viel Aufklärungsarbeit durch die Gewerkschaften und das BAV geleistet wurde. Wichtig sei vor allem, dass nun die gesetzliche Grundlage existiert. «Und dass sie existiert, ist Gewerkschaftern mit der Hartnäckigkeit eines Johan Pain zu verdanken, der seinerzeit nicht viel Gehör fand».

Barbara Spalinger unterstrich, welche wichtige Rolle die Sektionen des Unterverbandes VPT spielen. «Sie haben uns geholfen, dieses Projekt auf die politische Ebene zu bringen. Ich bin nicht sicher, ob wir ohne unsere Sektionen das Ziel erreicht hätten.» AC/pan.

INFO

Was ist diese Charta genau?

Die Charta für die Verbesserung der Sicherheit im öffentlichen Verkehr ist ein Text, der die Direktionen und Sektionen, die sie unterzeichnen, dazu verpflichtet, alles zu tun, um «die Risiken der Gefährdung durch Gewalt und Aggressionen zu vermindern, das Gefühl der Unsicherheit bei der Kundschaft und beim Personal zu vermindern und jede nötige Unterstützung eventueller Opfer von Aggressionen zu sichern». Bis heute haben 60 Unternehmen mit SEV- und VPOD-Sektionen die Charta unterzeichnet. Am 16. November 2000 hatten in Freiburg die ersten Unternehmen und Gewerkschaftssektionen ihre Unterschrift unter die Charta gesetzt.

Strafbare Handlungen (Beschimpfungen, Drohungen und Tätlichkeiten) gegen das Fahrpersonal werden von Amtes wegen durch die Polizei verfolgt. (Personenbeförderungsgesetz Art. 59)



Eine Information von BAV, VöV und den Gewerkschaften des Verkehrspersonals

Une information de VPT, de l'UTP et des syndicats de personnel des transports

Un'informazione dell'UTP, dell'UTP e dei sindacati del personale dei trasporti

Tout individu auteur d'agressions verbales ou physiques à l'encontre du personnel de conduite fera l'objet de poursuites judiciaires. (Art. 59 de la Loi sur le transport des voyageurs)

I reati (ingiurie, minacce e vie di fatto) commessi nei confronti del personale conducente sono perseguiti d'ufficio dalla polizia. (in base all'art. 59 della Legge sul trasporto viaggiatori)

BAV, VöV und SEV haben im Herbst diesen Kleber gegen Gewalt im öV lanciert.

INTERVIEW MIT JOHAN PAIN, DEM «GEISTIGEN VATER» DER CHARTA FÜR DIE SICHERHEIT IM ÖV

Was ist das hauptsächliche Verdienst der Charta?

Die Unternehmen in die Pflicht zu nehmen, sich mit der Problematik der Gewalt, der Aggressionen und der Unflätigkeiten im öffentlichen Verkehr zu befassen.

Hat die Charta eine Zukunft?

Ja, wenn die Unternehmen ihren Geist und ihre Verpflichtungen ernst nehmen. Die Übernahme der Charta in die GAV ist in vielen Unternehmen etwas Neuartiges. Bei den Transports publics de la région lausannoise ist dies schon verwirklicht.

Was bedeutet es für dich, dass es einfachen Gewerkschaftern gelungen ist, einen Artikel in ein Bundesgesetz aufnehmen zu lassen, der das Personal des öffentlichen Verkehrs im Fall einer Aggression schützt?

Dinge, die von den unmittelbaren Betroffenen getragen werden, sind oftmals von mehr Motivation, vielleicht sogar Starsinn begleitet. Bei uns brauchte es Geduld und Energie, bis unsere Anliegen die Bundesebene erreicht hatten. Man



muss auch hervorheben, dass die Unterstützung durch den SEV und den VöV bei der Ausarbeitung der Charta entscheidend war, dass der Artikel 59 ins Personenbeförderungsgesetz aufgenommen wurde.

Heute gibt es im öffentlichen Verkehr mehr Gewalt als früher. Worauf führst du diese Entwicklung zurück?

Es ist ein gesellschaftliches Problem. Unglücklicherweise hat die gleiche Gesellschaft die Tendenz, mehr und mehr die verschiedenen Aggressionen und Unflätigkeiten zu banalisieren.

Was ist die wirksamste Prävention gegen Aggressionen im öffentlichen Verkehr?

Die Information über das Risiko, sich strafbar zu machen, wenn man sich gegenüber Bus-, Tram- und Bahnpersonal aggressiv verhält. Das Anbringen der vom BAV, dem VöV und dem SEV realisierten Kleber in den Bussen ist ein Beispiel dafür. Hoffen wir jetzt, dass alle Unternehmen die Empfehlungen des BAV umsetzen, wie es die Direktion der Transports publics de la région lausannoise getan hat.

Interview: Alberto Cherubini/pan.

NEWS

NEIN ZU GIGALINERN

Das Parlament verlangt für Lastwagen ein gesetzliches Höchstgewicht von 40 Tonnen und eine Beschränkung der Länge auf 18,75 Meter. Eine entsprechende Motion der Verkehrskommission des Ständerats hat am 15. Dezember auch der Nationalrat an den Bundesrat überwiesen. Lastenzüge bis 60 Tonnen und 25 Meter sind in Skandinavien und Holland zugelassen und sollen nächstes Jahr in Deutschland getestet werden.

UNNÖTIGE 2. RÖHRE

Der Gotthard-Strassentunnel kann saniert werden, ohne dass vorher eine zweite Tunnelröhre gebaut wird. Ein solcher Bau würde zudem die Sanierung massiv verteuern. Zu diesem Schluss kommt der Bundesrat in einem Bericht, den er im Auftrag des Parlaments ausgearbeitet hat. Der Bericht bilde die Grundlage für die nun nötige politische Diskussion, sagte Verkehrsministerin Doris Leuthard.

AUS FÜR SÄGEWERK

Die österreichische Mayr-Melnhof Holz Holding AG hat am 15. Dezember ihre Grosssägerei in Domat/Ems (GR) mit 130 Mitarbeitenden geschlossen, nachdem das Kantonsparlament ein Rettungspaket von 40 Mio. nicht unterstützen wollte. Der Kanton hatte die Ansiedlung der Sägerei, die Mitte 2007 eröffnet wurde und damals der Stallinger-Gruppe gehörte, mit einem Investitionsbeitrag von 7,5 Mio., einem Darlehen von 10 Mio. sowie Steuererleichterungen forciert. Mit dem Ziel, gegen 50 % der An- und Abtransporte auf der Schiene abzuwickeln, erstellte die Sägerei für ca. 20 Mio. einen Anschluss mit Dreischienengleis an die Netze von SBB und RhB. Letztere baute eigens einen Zwischenwagen für das Rangieren ihrer Wagen mit der SBB-Rangierlok und beschaffte 30 neue Flachwagen. Diese seien aber auch für den zunehmenden kombinierten Verkehr einsetzbar, sagte die RhB auf Anfrage. Ein Angestellter verliere vor Ort seine Arbeit, werde jedoch anderswo weiterbeschäftigt. Dieses Jahr transportierte die RhB rund 35 000 m³ Holz und SBB Cargo 293 000 Nettotonnen zur und ab der Sägerei. Der Bedienungspunkt Domat/Ems wird wegen anderer Kunden weitergeführt.



Die Schilthornbahn AG gehört zu den grossen und dynamischen Transport- und Wintersportunternehmungen im Berner Oberland und betreibt neben der Stammlinie Stechelberg – Mürren – Schilthorn weitere Transport- und Schneesportanlagen.

Im Rahmen der Nachfolgeregelung unseres bisherigen Leiters der administrativen Dienste suchen wir auf den Herbst 2011 einen/eine

Leiter/in der administrativen Dienste

Sie sind verantwortlich für die kommerziellen Dienste, das Kassenwesen, die Personaladministration, das Fahrplankenwesen, die Liegenschaftsverwaltung, die Betreuung der Versicherungsdossiers, die Erstellung von statistischen Unterlagen, die Überwachung des internen Rechnungswesens sowie für die Budgetierung in der Gesamtunternehmung.

Als Mitglied der Geschäftsleitung übernehmen Sie weitere verantwortungsvolle Aufgaben und pflegen die notwendigen Kontakte zu den Amtsstellen, Verbänden und Partnerorganisationen. In dieser Funktion wirken Sie mit vielen Gestaltungsmöglichkeiten aktiv an der Entwicklung des Unternehmens mit und vertreten unsere Unternehmung mit Fach- und Sozialkompetenz in verschiedenen Projekten und Gremien.

Sie verfügen über eine fundierte Ausbildung im kaufmännischen Bereich und im Rechnungswesen und weisen entsprechende Berufserfahrung und Weiterbildungen aus. Höhere Berufsprüfungen (z. B. eidg. Buchhalterdiplom, Manager/in öffentlicher Verkehr) oder ein Fachhochschulabschluss sind von Vorteil.

Wir bieten Ihnen eine verantwortungsvolle, interessante und vielfältige Tätigkeit in einem überschaubaren, dynamischen Team. Arbeitsort ist Mürren. Eine attraktive Wohnmöglichkeit steht zur Verfügung.

Fühlen Sie sich angesprochen? Wir freuen uns auf Ihre schriftliche Bewerbung mit den üblichen Unterlagen mit dem Vermerk «Persönlich» an:

SCHILTHORNBahn AG

Peter Feuz
Höheweg 2
Postfach 309
3800 Interlaken

oder an: peterfeuz@schilthorn.ch
www.schilthorn.ch

Bei Fragen steht Ihnen Peter Feuz (Telefon 033 826 00 01) gerne zur Verfügung.



Graxie

e Vi auguriamo di cuore
Buon Natale e felice Anno Nuovo
.....laddove non è facile partire!

Danke

und frohe Weihnachten sowie ein glückliches Neues Jahr
wünschen wir Ihnen von Herzen
.....von dort wo der Abschied nicht leicht fällt!

Merci

et nous vous souhaitons de tout coeur
un joyeux Noël suivi d'une bonne et heureuse année
.....l'endroit qu'il n'est pas facile de quitter!

Parkhotel Brenscino
Brissago
Martin Faes mit Familie & Team

Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago
Tel. 091 786 81 11 / info@brenscino.ch / www.brenscino.ch



Zahnprothesen & Reparaturen seit 25 Jahren

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

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

Vorstand SEV beendet sein erstes Tätigkeitsjahr

SEV-Leitbild bereit zur Vernehmlassung

Ein passender Abschluss für das erste Tätigkeitsjahr: Der Vorstand hat als letztes Geschäft des Jahres das Leitbild als Vernehmlassungsentwurf genehmigt.

Das Leitbild soll Selbstverständnis, Werte, Inhalte und Arbeitsweise des SEV in einfachen Sätzen festhalten, als Richtschnur für Mitglieder und Funktionäre. Es wird in einer ausführlicheren und einer Kurzfassung vorgelegt; Anfang Jahr erfolgt der Versand an die Unterverbände und Sektionen, damit bis zum Kongress dann eine bereinigte Version vorliegen wird. Der Kongress soll das Leitbild abschliessend genehmigen (*kontakt.sev* wird im neuen Jahr darauf zurück kommen).

Zur Kenntnis genommen hat der Vorstand zudem die Risikomatrix des SEV; diese soll jährlich wiederkehrend beurteilen, welche (finanziel-

len) Risiken für den SEV bestehen, und wie hoch die Gefahr ist, dass diese eintreten. So sollen unangenehme Überraschungen vermieden werden. Zu den hoch eingeschätzten Risiken gehört unter anderem ein Mitglieder-rückgang beziehungsweise der damit verbundene Rückgang an Beitragseinnahmen.

Erneut konnte jedoch im ablaufenden Jahr die Zahl der Mitglieder in den Aktiv-Kategorien leicht erhöht werden; ein Rückgang ergibt sich jedoch aufgrund der anhaltend hohen Zahl von Todesfällen bei den Pensionierten.

Gesamtarbeitsverträge unterschreiben

Wie üblich musste der Vorstand grünes Licht geben, bevor der SEV einen Gesamtarbeitsvertrag unterschreiben kann; dies gilt auch für jenen der SBB. Nach dem deutlichen Ja der GAV-Konferenz zum Abschluss war dies jedoch eine Formsache.

Dies gilt auch für zwei weitere erneuerte GAV: Bei

LOHNABSCHLÜSSE: 1,5 PROZENT ALS MASS

Nach der SBB hat auch die BLS mit dem SEV einen Lohnabschluss getroffen, der 1,5 Prozent der Lohnsumme ausmacht. SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger informierte den Vorstand, dass dies etwa dem Branchenschnitt entspricht. Es gebe einzelne deutlich bessere Abschlüsse, leider auch klar tiefere.

Besonders wies sie aber darauf hin, «dass meist nicht alle etwas im Portemonnaie haben». Der Trend weg von generellen hin zu individuellen Lohnerhöhungen sei deutlich erkennbar. Wenn es generelle Lohnerhöhungen gegeben habe, liege dieser Anteil jeweils deutlich unter einem Prozent.

den Autolinee Bleniesi konnten allgemeine Lohnerhöhungen, Verbesserungen bei der vorzeitigen Pensionierung und eine zusätzliche Ferienwoche erreicht werden. Beim öffentlichen Verkehr der Region Nyon gibt es ebenfalls eine zusätzliche Ferienwoche und höhere Zulagen.

Interne Abläufe verbessern

Ein Vorstandsmitglied hatte eine Diskussion darüber verlangt, wie es zur Änderung in der Verordnung zum Arbeitszeitgesetz gekommen sei, wonach neu eine Dienst-

schaft von 14 (statt bisher 13) Stunden möglich sei. Er wies darauf hin, dass soeben rund 900 Teilnehmerinnen und Teilnehmer der regionalen VPT-Tagungen eine Resolution gegen Verschlechterungen im Arbeitszeitgesetz beschlossen hätten. Zudem kritisierte er, dass die am Kongress angekündigte SEV-interne AZG-Kommission nicht zum Zug komme.

Vizepräsidentin Barbara Spalinger gestand ein, dass es aus heutiger Sicht ein Fehler gewesen sei, deren Sitzung vom Herbst mangels Trak-

tanden abzusagen; man hätte dort dieses Thema ansprechen sollen – wobei der Entscheid in der Sache nicht zu beeinflussen gewesen wäre. Zudem wies sie auch darauf hin, dass die 14-Stunden-Dienstschicht nur zwischen zwei Freitagen eingeteilt werden darf, womit dies wohl selten geschehen werde. Sie versprach, die Abläufe innerhalb des SEV zu verbessern und das Thema an der Tagung der VPT-Branche Bus anzusprechen.

Termine 2012 und 2013

Schliesslich legte der Vorstand auch noch neue Termine fest: Im Jahr 2012 finden die Delegiertenversammlungen der Unterverbände am Mittwoch, 23. Mai, statt. 2013 mussten die letztes Mal festgelegten Termine um eine Woche verschoben werden, da der Kursaal bereits besetzt war. Neu finden am 22. Mai die Delegiertenversammlungen, am 23. und 24. Mai 2013 der Kongress statt. *Peter Moor*

BSV verfügt die Liquidation der Pensionskasse

Ascoop: Ende ohne neuen Schrecken

Die Pensionskasse Ascoop wird liquidiert. Das Bundesamt für Sozialversicherungen hat die Liquidation der Pensionskasse verfügt und einen Liquidator eingesetzt.

Die Ascoop ist eine Sammelstiftung, der vor allem Betriebe des öffentlichen Verkehrs angehörten. Ab 2000 geriet sie in eine erhebliche Unterdeckung, die 2008 rund 700 Mio. Franken erreichte. Die Versicherten und ihre Arbeitgeber mussten einschneidende Sanierungsmassnahmen treffen, um ihre Pensionskasse zu sichern.

Inzwischen konnten sich fast alle der rund 150 Vorsorgewerke, die im Jahr 2009 noch der Ascoop angehörten, mit ihren gut 9500 Versicherten und 5300 Pensions-

nierten anderen Sammeleinrichtungen anschliessen und die Sanierung fortführen, ein grosser Teil in die Mitte Jahr gegründete Symova. Die Versicherten leisten weiterhin massive Beiträge an die Sanierung; einzelne Unternehmen haben sich deswegen zudem hoch verschuldet.

Bei der Ascoop verblieben nur noch 11 Vorsorgewerke mit insgesamt 41 aktiven Versicherten und 49 Personen in Rente sowie zusätzlich eine sogenannte Rentnerkasse mit 333 Rentnerinnen und Rentnern, die keinem Arbeitgeber mehr zugeordnet werden können.

Bei dieser Ausgangslage sah auch das Bundesamt für Sozialversicherung als Aufsichtsbehörde keine Aussicht mehr auf Weiterführung der Ascoop und hat deshalb deren Liquidation auf 1. Januar 2011 verfügt.

Für die 11 Vorsorgewerke, die der Ascoop noch angeschlossen sind, wird der Liquidator die Sanierungsmassnahmen weiterführen und eine neue Vorsorgelösung suchen.

Die «Rentnerkasse» kann weder als Vorsorgewerk saniert werden noch ihre Verpflichtungen erfüllen. Sie wird dem Sicherheitsfonds übertragen. Die Renten von 330 Bezügem werden dadurch vollgesichert. Lediglich für drei Pensionierte, deren Renten auf einem früheren Lohn von mehr als 150000 Franken beruhen, wird die Rente gekürzt.

Damit kann ein schwieriger Sanierungsfall zu einem guten Abschluss gebracht werden. «Wir alle, der SEV, die Firmen, vor allem aber die Aktiven, die Rentnerinnen und Rentner sind mit einem blauen Auge davon gekommen», hält SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger fest. *pmo/bsv*

BESINNLICH – BEDENKLICH

Weihnachten – Fest der Freude?

Im Moment, da dieser Text entsteht, sieht alles nach weissen Weihnachten aus – genau das also, was sich alle wünschen; oder etwa nicht?

Klar, dass nicht ganz alle auf weisse Weihnachten warten; und es sind nicht nur Leute mit Schwierigkeiten beim Gehen. Auch all jene, die wie auf Nadeln mit der Familie um den Baum sitzen, weil sie jederzeit zur Arbeit gerufen werden können, hätten es lieber etwas wärmer. Das ist durchaus doppeldeutig gemeint: Wenn schon am Heiligen Abend auf Abruf stehen, dann doch mit der Gewissheit, dass der Arbeitgeber eine anständige Entschädigung dafür bereithält. Das ist bei der SBB gar nicht so sicher, hat sich doch herausgestellt, dass Instandhaltung einen sehr lockeren Umgang mit der Pikettregelung beim Störungsmanagement hat. Seit Langem werden Leute mit 50 Franken abgegolten, die

sich dafür beim Friedensfest stark einschränken mussten, und nun, da im Unternehmen neue Pikettregelungen gelten, geht es ja vielleicht noch billiger. Vieles ist unklar, die Betroffenen hätten gerne vor Weihnachten Klarheit gehabt, aber dafür war im Adventskalender der Vorgesetzten kein Platz mehr... *pmo*

Pikett: SEV verlangt Klärung
Aufgrund von Meldungen der Mitglieder hat der SEV vor längerer Zeit bei der Abteilung Instandhaltung von SBB Infrastruktur Auskunft über die Pikettregelungen verlangt. Als keine Antwort kam, machte der SEV eine schriftliche Anfrage. Diese wurde so beantwortet: Man müsse sich selbst zuerst ein Bild machen (!) und werde im neuen Jahr informieren. Information genügt dem SEV aber nicht: Es wird Verhandlungen brauchen, um eine GAV- und richtlinienkonforme Pikettregelung sicherzustellen.



„Wir sind uns bewusst, dass wir eine grosse Verantwortung tragen – nicht nur in medizinischer, sondern auch in sozialer Hinsicht.“

Dr. med. Pierre-Albert Voumard

Pierre-Albert Voumard, Leiter und Chefarzt des MedicalService der SBB

«Im öffentlichen Verkehr können wir es uns nicht erlauben, mit der Sicherheit zu spielen»

Die SBB mustert ihren Dienstwagen für medizinische Untersuchungen aus. Dies nahm kontakt.sev zum Anlass, mit Dr. med. Pierre-Albert Voumard über den MedicalService der SBB zu sprechen, dem er seit 1996 vorsteht. Er trägt damit die schwere Verantwortung für die Untersuchungen zur Arbeitsfähigkeit in bestimmten Bahnberufen und für die periodischen medizinischen Kontrollen, die das Gesetz vorschreibt.

kontakt.sev: Warum mustert der MedicalService seinen Untersuchungswagen aus?

Dr. med. Pierre-Albert Voumard: Das Unternehmen hat dies einerseits des-

halb beschlossen, weil der Wagen den technischen Anforderungen nicht mehr genügte und sehr teure Anpassungen nötig gewesen wären. Andererseits deshalb, weil die Zahl der Untersuchungen zunahm und es daher sehr schwierig wurde, den Wagenumlauf und die Untersuchungstermine der Mitarbeitenden aufeinander abzustimmen. Aber wir ersetzen den Wagen durch vier fixe Untersuchungsräume, die zu den drei bestehenden in Bern, Lausanne und Zürich hinzukommen. Damit können wir unsere Dienstleistungen verbessern und die Termine flexibler festlegen. Nachteilig ist, dass gewisse Mitarbeitende längere Anfahrtswege in Kauf nehmen müssen.

Bei der SBB leiten Sie den «MedicalService. Ärztliche Kompetenz für Unternehmen». Warum steht «Unternehmen» in der Mehrzahl? Arbeiten Sie auch für andere Unternehmen als die SBB?

Ja, wir bieten unsere Dienste auch anderen konzessionierten Transportunternehmen wie der BLS an, aber auch wie schon bisher der Post, der Bundesverwal-

tung, der SRG und weiteren Unternehmungen.

Könnten Sie den Dienst, den Sie leiten, kurz vorstellen?

Die Verwaltung des MedicalService, wo ich arbeite, ist im Bahnhof Bern im Bollwerk 4 und 6 untergebracht. In einem Nebengebäude befinden sich die Räume für die medizinischen Untersuchungen und ein Büro für die Terminverwaltung. Wir haben auch Untersuchungsräume in Lausanne und Zürich. Weitere haben wir als Ersatz für

„Wir ersetzen den Untersuchungswagen durch vier fixe Untersuchungsräume, die zu den drei bestehenden in Bern, Lausanne und Zürich hinzukommen.“

den Untersuchungswagen soeben in Bellinzona, Luzern und Muttenz eröffnet, ein weiterer kommt in den nächsten Monaten in St. Gallen hinzu. Letztes Jahr haben wir 4926 medizinische Untersuchungen durchgeführt. Unser Dienst beschäftigt zurzeit 42 Personen, darunter 15 Ärzte und Ärztinnen, 9 medizinische Praxisassistentinnen und 8 Sekretärinnen. Zudem arbeiten wir landesweit mit

einem gut ausgebauten Netz von Vertragsärzt/innen zusammen.

Welchen Auftrag hat der MedicalService?

Wir untersuchen Mitarbeitende vor ihrer Anstellung sowie danach periodisch auf ihre medizinische Tauglichkeit zum Führen oder Begleiten von Zügen, wie dies die Verordnung des Uvek über die Zulassung zum Führen von Triebfahrzeugen der Eisenbahnen (VTE) vorschreibt. Wir machen die Kontrollen, wel-

Messungen am Arbeitsplatz vornimmt. Innerhalb der Geschäftseinheit Arbeitsmarktfähigkeit, Gesundheit und Soziales (AGS) der SBB arbeiten wir mit weiteren Diensten zusammen, zum Beispiel mit dem Sozialdienst oder dem Betrieblichen Gesundheitsmanagement (BGM).

Wenn bei den periodischen Untersuchungen entschieden wird, dass ein Mitarbeiter seine bisherige Berufstätigkeit nicht weiterführen darf, hat dies für den Betroffenen einschneidende Folgen. Fallen Ihnen solche Entscheide nicht schwer, zumal die Kriterien, welche Bund und SBB vorgeben, doch manchmal sehr rigide sind?

Im öffentlichen Verkehr können wir es uns nicht erlauben, mit der Sicherheit zu spielen. Wir halten uns im MedicalService an eine einheitliche Doktrin, doch jede untersuchte Person ist ein Fall für sich. Wir sind uns bewusst, dass wir eine grosse Verantwortung tragen – nicht nur in medizinischer, sondern auch in sozialer Hinsicht. Doch Sie dürfen mir glauben, dass wir keinen Entscheid auf die leichte Schulter nehmen.

BIO

Dr. Pierre-Albert Voumard

wurde als Eisenbahnersohn am 16. August 1956 geboren. Er schloss sein Medizinstudium 1981 in Lausanne ab und wurde 1987 von der Universität Basel zum Dr. med. ernannt. Nachdem er als Assistenzarzt verschiedenenorts berufliche Erfahrung gesammelt hatte, trat er 1989 in den damaligen Ärztlichen Dienst der Bundesverwaltung, der PTT und SBB ein. 1990 erlangte er den Titel eines Spezialisten FMH in allgemeiner Medizin und 1994 in Arbeitsmedizin. Seit Mai 1996 ist er Leiter und Chefarzt des MedicalService. Im Jahr 2005 wurde er zum Präsidenten des Internationalen Verbandes der bahnärztlichen Dienste gewählt.

Pierre-Albert Voumard ist verheiratet, hat drei Söhne und lebt mit seiner Familie in Villeneuve (VD).

INTERVIEW



Dr. med. Voumard, Leiter und Chefarzt des MedicalService der SBB seit 1996: «Die SBB hat ihre Produktivität in den letzten Jahren gesteigert. Dies kann sich auf die Gesundheit einer gewissen Zahl von Mitarbeitenden auswirken.»

Immer mehr EisenbahnerInnen sind gestresst oder erleiden gar ein Burn-out. Haben Sie dies auch festgestellt?

In der Tat gibt es SBB-Mitarbeitende mit psychologischen Problemen, die wir auf ihre Arbeitstauglichkeit untersuchen müssen. Die Stressresistenz ist sehr individuell, und es gibt diese Art von Problemen auch bei anderen Unternehmungen.

Ja, aber es gibt ziemlich viele SBB-Mitarbeitende, die über die zahlreichen Restrukturierungen klagen, über den Druck, den ihre Vorgesetzten auf sie ausüben, damit die Ziele erreicht werden, und über den Druck seitens der Kundschaft...

Die SBB hat ihre Produktivität in den letzten Jahren gesteigert. Dies kann sich auf die Gesundheit einer gewissen Zahl von Mitarbeitenden auswirken und rechtfertigt die Ausarbeitung einer Gesundheitsstrategie, wie sie die Unternehmensführung letztes Jahr genehmigt hat.

Kümmert sich Ihr Dienst um Prävention?

Es sind die Geschäftseinheiten Betriebliches Gesundheitsmanagement (BGM) und SI (Sicherheit), die sich bei der SBB unter anderem mit Prävention beschäftigen. Natürlich tragen unsere Untersuchungen ebenfalls dazu bei, beispielsweise wenn dabei ein beginnender Diabetes oder zu hoher Blutdruck festgestellt wird.

Sie präsidieren den Internationalen Verband der bahnärztlichen Dienste. Was ist der Nutzen dieser Organisation?

Sie ist ein guter Ort für den Austausch über Erfahrungen und medizinische Arbeitsweisen. Beispielsweise beschliessen wir dort auch Stellungnahmen zuhanden der Europäischen Eisenbahngesellschaft zu bestimmten medizinischen Aspekten der EU-Richtlinie 2007/59 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern im grenzüberschreitenden Verkehr.

Sie sind Arzt, doch Ihre Funktion scheint vor allem administrativer Art zu sein. Trauern Sie der praktischen ärztlichen Arbeit nicht nach?

Ich stehe den ÄrztInnen meines Dienstes zur Verfügung, um bestimmte Diagnosen zu überprüfen. Zu-

dem kümmere ich mich weiterhin persönlich um die Mitarbeitenden des Industriewerks Yverdon und andere Berufskategorien bei externen Kunden. Diese Basisarbeit gibt mir nützliche Hinweise auf die Gesundheit des Personals

und des Unternehmens. Als man beispielsweise über die Zukunft des IW Yverdon diskutierte, hatte dies sehr direkte negative Auswirkungen auf die Gesundheit der betroffenen Mitarbeitenden.

Interview: Alberto Cherubini/FI

DIE SBB MUSTERT DEN MEDIZINISCHEN UNTERSUCHUNGSWAGEN AUS

Mit der Stilllegung des medizinischen Untersuchungswagens endet bei der SBB eine ganze arbeitsmedizinische Epoche. Die beiden ersten Untersuchungswagen nahm die SBB 1957 in Betrieb. Einer diente als Wartsaal für radiologische Untersuchungen,

der andere – ohne Toilette und Klimatisierung – für die eigentlichen medizinischen Untersuchungen. 1999 verliess der aktuelle Wagen die Hauptwerkstätte in Olten, klimatisiert und mit Toilette. Nach zehn Dienstjahren wird er Ende Jahr ausgemustert. Letztes



Jahr führte der Medical-Service 1255 von total 4926 Untersuchungen im Bahnwagen durch. Das Gefährt machte im ganzen Land in vielen Depots und Bahnhöfen halt. Neu finden die Untersuchungen ausschliesslich in sieben fixen Untersuchungsräumen in Bellinzona, Bern, Lausanne, Luzern, Muttenz, St. Gallen und Zürich statt.



„Das Tram ist nicht nur ein Transportmittel, es hat etwas Emotionales.“

Barbara Egger, Regierungsrätin Kanton Bern

Das Tram, vor vierzig Jahren totgesagt, erlebt eine bemerkenswerte Renaissance

In der Schiene auf der Strasse

Schienentransport hat viele Vorteile. Das gilt nicht nur für Hochgeschwindigkeitsbahnen auf langen Strecken, sondern auch für den Nahverkehr. Deshalb erlebt das Tram vermehrte Beachtung.

Um 1970 erwarteten viele Prognostiker das rasche Ende der verbliebenen Strassenbahnen. Das Tram schien eine überholte Episode der Technik zu sein. Da kam die Trendwende: Als erste Stadt beschloss 1980 das kanadische Edmonton den Wiederaufbau des Tramnetzes. Ein paar Jahre später war es auch in Europa so weit: In Deutschland, Frankreich und auch in der Schweiz plant man den Ausbau von Strassenbahnnetzen oder die Wiedereinführung von Trams. Von früher Dutzenden sind

heute nur noch sechs Schweizer Tram-Städte übrig geblieben: Genf, Lausanne, Neuenburg, Bern, Basel und Zürich. Doch in Luzern, St. Gallen und Lugano denkt man an die Wiedereinführung.

Ökologie, Komfort, Kapazität

Vorteile des Schienentransports sind in erster Linie die grössere Kapazität, aber auch die hohe Laufruhe und damit der höhere Fahrkomfort. Trams sind ökologischer als Busse, sogar wenn ihr Fahrstrom aus Öl- oder Gaskraftwerken stammt. Das Einstei-

gen ist leichter als beim Bus, besonders bei Niederflurfahrzeugen oder Hochperrons. Mit dem Tram erschlossene Stadtteile steigen im Wert, was sich in steigenden Immobilienpreisen und Detailhandelsumsätzen zeigt. Trams haben einen «Schienebonus», ihre Benutzung vermittelt ein Gefühl von Urbanität, sodass nach Umstellungen von Bus auf Bahn schon Frequenzsteigerungen bis 80% gemessen wurden!

Nachteile des Trams sind die Schienengebundenheit (besonders bei Störungen

oder Bauarbeiten), der höhere Preis von Infrastruktur und Rollmaterial (allerdings sind Trams durch die längere Lebensdauer und die grössere Transportkapazität langfristig günstiger als ein Busbetrieb), und die gegenüber Bussen geringere Toleranz gegenüber Steigungen. Historische Strassenbahnen wiesen zwar Steigungen bis 113% auf, heute werden kaum mehr als 70% bewältigt. Trams sind nicht schneller als Busse, sie erreichen auf Eigentrasse zwar eine recht hohe Geschwindigkeit, aber der vielen Halte-

stellen wegen kommen sie kaum je auf eine Durchschnittsgeschwindigkeit über 20 km/h.

War die Renaissance der Strassenbahn ursprünglich der Versuch einer Antwort auf den überbordenden motorisierten Individualverkehr, ist das Tram heute Personen- und Gütertransportmittel und Touristenattraktion zugleich. Der Schienennahverkehr ist eine zeitgemässe Antwort auf ein altes Problem und wird deshalb auch in Zukunft seinen Beitrag zum Modalsplit leisten. *pan.*

AUFBAU UND ABBAU

In der Schweiz gelten Trams rechtlich als «Nebenbahnen». Das erste elektrische Tram verkehrte 1888 von Vevey über Montreux nach Chillon, vorher hatte es schon Strassenbahnen mit Dampf- und Pferdetraction gegeben. Es entstanden dann in rascher Folge zahlreiche Strassenbahnen, darunter auch einige Überlandstrecken wie die rechtsufrige Thunerseebahn (1913/14) oder die WSB im Aargau (ab 1901) sowie mehrere Linien in der Romandie und im Tessin. Gegen das schlecht ausgebaute Strassennetz hatte die Schiene die Nase vorn. Der weltweite Tram-Höhepunkt war um 1920 mit ca. 3000 Betrieben erreicht. Danach begann der Niedergang, veraltete Anlagen mit Investitionsdefizit wurden stillgelegt oder auf (Trolley-) Busbetrieb umgestellt. In der Schweiz wechselte etwa die Thunerseebahn zwischen 1939 und 1958 in mehreren Etappen

auf Trolleybus und schliesslich auf Dieselbus. Sie galt als Verkehrshindernis, weil ihre Wagen auf der (ausgebauten) Strasse von der einen auf die andere Seite schaukelten. Das gleiche Problem kannte auch die WSB, bei der man mit einer Eigenstrassierung (1945 begonnen, jetzt abgeschlossen) für Abhilfe sorgte. St. Gallen kannte ein Netz von maximal 12,2 km Länge; 1957 fuhr das letzte Tram. Lausanne Tramnetz hatte eine maximale Ausdehnung von 66 km mit Steigungen bis 113% – 1964 wurde die letzte Linie stillgelegt, 1991 die erste «neue» wieder eröffnet. In Touristenorten gab es mehrere Trams, etwa in Spiez, Meiringen oder St. Moritz. Das Rifflalptram am Gornergrat, das kürzeste und höchstgelegene Tram, fuhr von 1899 bis 1960 und wurde 2001 neu gebaut. Insgesamt wurden in der Schweiz über 50 Tramlinien ein- oder umgestellt. *pan.*

Die Glattalbahn – Erfolg trotz schwieriger Voraussetzungen

Region wächst dreimal so schnell

Nach sechsjähriger Bauzeit ist die Glattalbahn im Norden Zürichs eingeweiht worden.

12,7 km Doppelspur, ein Tunnel, Viadukte, jede Menge an Strassenquerungen – gebaut in drei je gut zweijährigen Etappen und im Kostenrahmen: eine reife Leistung! Die Glattalbahn, die trotz ihres Namens eher ein Tram ist, erschliesst die wachstumsstärkste Region des Kantons Zürich. Dank ihr gelangen die Einwohner ohne Umsteigen zum Flughafen Zürich-Kloten und schnell, sicher und komfortabel an den Zürcher Hauptbahnhof.

Steil steigt das Viadukt von der Haltestelle Wallisel-

len an, um sich dann elegant, aber eng zwischen SBB-Gleisen, Autobahn, Zufahrtsrampe und Hochspannungsleitung durchzuschwingen. Als die ersten Pläne für die Glattalbahn diskutiert wurden, glaubten etliche nicht an eine mögliche Realisierung. Doch alle technischen, finanziellen und politischen Hürden konnten überwunden werden.

Einbindung in ein Gesamtvorhaben

Für den Präsidenten des Verwaltungsrats der gesamtverantwortlichen VBG, Otto Halter, war der Entscheid des Kantons Zürich von zentraler Bedeutung, «das Glattalbahn-Projekt in ein Gesamtverkehrsvorhaben einzubinden».

Andreas Flury, Gesamtprojektleiter und Direktor VBG, misst einer klaren Kompetenz- und Verantwortungsregelung grosse Bedeutung zu. «Zur zielstrebigen Umsetzung der Vorgaben gehörten eine konsequente, disziplinierte Führung und die strikte Einhaltung der Kosten- und Zeitvorgaben.»

Vorbild, Verantwortung, Vertrauen

Peter Zbinden beobachtete das Projekt aus seinem Wohnort Wallisellen. Der frühere CEO Alptransit Gotthard ist überzeugt, dass eine menschenorientierte Führung nach dem Prinzip: «Vorbild sein, Verantwortung übernehmen, Vertrauen schenken» zum Erfolg beigetragen hat. *Johannes von Arx/pan.*

DOSSIER

Mehr als 100 Jahre brauchte es bis zum «Tram Bern West»

Die Schiene hat Zukunft

Die Idee, Bümpliz und Bern mit einer Strassenbahn zu verbinden, ist alt. Jetzt wurde aus der Idee Wirklichkeit.

Das Bümplizer Kirchenurbar gab 1750 die Distanz nach Bern mit «nur eine Stunde» an – zu Fuss, wohlverstanden. Als immer mehr Arbeiter sich hier niederliessen, die nach Bern zur Arbeit pendelten, brauchte es eine Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr. Diese brachte 1860 die Centralbahn mit der Linie nach Thörishaus (–Freiburg). Als 1896 über die Linieneinführung der zweiten Bahnlinie von Bern nach Westen, nach Neuenburg, diskutiert wurde, wies man schon darauf hin, zwischen Bern und Bethlehem werde «ohnehin» eine Strassenbahn erstellt. Trotzdem wurde die Bahnlinie durch diesen Bümplizer Ortsteil geführt. Deshalb verkehren jetzt von Bümpliz nach Bern zwei Bahnlinien, die heute S-Bahnen sind.

Lange versprochen, aber nicht verwirklicht

1915 nahm der Gemeinderat von Bümpliz Fühlung mit Bern, um die Tramidee voranzutreiben – die Realisierung scheiterte an den Kosten. Anlässlich der Eingemeindung 1918 wurde der Bau des Trams versprochen – aber ohne Zeitangabe... 1924 wurde eine Buslinie gebaut, 1948 kam eine zweite nach Bethlehem hinzu. Schon 1930 wurde vom Halbstundentakt auf den 20-Minuten-Takt umgestellt, weil die

Frequenzen stiegen. Nach und nach wurde der Fahrplan immer mehr verdichtet, zuletzt zum Drei-Minuten-Takt, sodass auf dem gemeinsamen Streckenabschnitt alle 90 Sekunden ein Bus fuhr – und die meisten waren gut gefüllt. Alle Tramvorstösse blieben erfolglos – auch die Motion des damaligen Stadtrats Peter Vollmer 1984. Ein Postulat von SEV-Mitglied Heinz Junker wurde 1991 akzeptiert, und die Planung begann.

2003 stimmte die Bevölkerung der Stadt Bern der Finanzierung des Projekts zu, wobei Bümpliz/Bethlehem allerdings ablehnte. Beim Referendum auf kantonaler Ebene im Jahr darauf resultierte ein äusserst knappes Nein (die ländlichen Gegenden überstimmten die Städte). Erst ein zweites Projekt mit veränderter Streckenführung wurde 2006 und 2007 auf städtischer und kantonaler Ebene angenommen – zuletzt auch im direkt betroffenen Stadtteil.

Erschliessung eines Neubaugebiets

Mit dem Tram nach Brünnen werden auch das dortige Einkaufszentrum mit Erlebnisbad und das gleichenorts entstehende Quartier erschlossen. Schon 1973 hatte das neue Saali-Quartier eine Tramverbindung zur Stadt erhalten. Bern setzt verstärkt auf die Förderung des öffentlichen Verkehrs und die Minimierung des motorisierten Individualverkehrs. Für den öV spricht dabei insbesondere die Luftreinhaltung in den

Gassen des Unesco-Weltkulturerbes mit seinen Sandsteinhäusern. Aus dem gleichen Grund wurde schon 1890 in der Altstadt keine Dampftraktion zugelassen.

Das Tram ist wirtschaftlicher

Die ersten Busse nach Bümpliz verfügten über 40 Plätze, die letzten über 70. Ein (zweigenkiger) Megabus böte 95 Plätze, die neuesten Trams aber haben eine Kapazität von 240 Personen. Schon 1969 stellte das Berner Stadtplanungsamt fest, dass «der Einsatz von Gelenktrams wirtschaftlich günstiger als der Betrieb mit Gelenkbussen sei. In Deutschland ist ein Tram ab 4000 Passagieren täglich günstiger als ein Bus, ab 30000 bis 40000 wäre eine Schnellbahn vorzuziehen.

Neben dem quantitativen Aspekt hat das Tram aber auch qualitative Vorteile. Beim Volksfest zur Einweihung des Trams Bern West am 12. Dezember sagte es die bernische Regierungsrätin Barbara Egger so: «Das Tram ist nicht nur ein Transportmittel, es hat etwas Emotionales.» Schon plant man in Bern das Tram zwischen Köniz und Ostermundigen. Die Schiene hat Zukunft.

Keine Entlassungen

Weil das Tram im 6-Minuten-Takt fährt, braucht es allerdings weniger Personal als der 3-Minuten-Busbetrieb. Dank Fahrplanverbesserungen gehen «nur» etwa 14 Stellen (von insgesamt 480) verloren, was über die natürliche Fluktuation aufgefangen werden kann. pan.



Nicht nur einen neuen Fahrplan, auch neue Haltestellen brachte die Einweihung des Trams Bern West. Die Tramgegner veranstalteten eine «Tram-Disco», während draussen der letzte Bus und das erste Tram vorfuhren. Die Tamliengemeinschaft wünschte mit einer Blumengirlande Glück.

GENF: AUSBAU AUF ALLEN EBENEN

Mit dem Fahrplanwechsel in diesem Herbst wurde in Genf die neue Tramlinie 18 in Betrieb genommen. Damit setzt sich ein unaufhaltsamer Prozess fort.

1925 gab es in Genf 125 km Tram- und (teils grenzüberschreitende) Regionalbahnlinien. 1969 blieben in der einstigen Pionierstadt des Trams kümmerliche 9 km. Seit 1995 kehrt man wieder zum Tram zurück. Mit Linien nach Meyrin ergänzt, die vor ein Jahr eröffnet wurde. Ab dem 2. Mai 2011 wird diese Linie bis ins Cern fahren, Ende 2011 ist die Verbindung Cornavin–Onex–Bernex im Betrieb. Weitere Projekte in Planung: Erweiterung des Netzes nach Grand-Saconnex. Im Rahmen des Agglomerationsprojektes werden Erweiterungen in Richtung Genève-Plage und Vésenaz ins Auge gefasst, ebenso nach St-Julien, Annemasse und Ferney-Voltaire. Die Linie ins Cern soll bis Saint-Genis-Pouilly verlängert werden. *Hes./pan.*

Wiederauferstehende Linien

Die Achse Cornavin–Servette wird seit dem Fahrplanwechsel durch die Linie 18 bedient, die das Angebot der Tramlinie nach Meyrin ergänzt, die vor einem Jahr eröffnet wurde. Ab dem 2. Mai 2011 wird diese Linie bis ins Cern fahren, Ende 2011 ist die Verbindung Cornavin–Onex–Bernex im Betrieb. Weitere Projekte in Planung: Erweiterung des Netzes nach Grand-Saconnex. Im Rahmen des Agglomerationsprojektes werden Erweiterungen in Richtung Genève-Plage und Vésenaz ins Auge gefasst, ebenso nach St-Julien, Annemasse und Ferney-Voltaire. Die Linie ins Cern soll bis Saint-Genis-Pouilly verlängert werden. *Hes./pan.*

In Lausanne hat die Metro Erfolg – schon liebäugelt man mit der m3

Go west, young (old) tram!

Die Tramnetzzukunft begann in Lausanne mit der m1 und der m2, den beiden Stadt-U-Bahnen.

2017 soll eine neue Tramlinie zwischen Lausanne-Flon und dem Westen Lausannes eingeweiht werden. Und danach vielleicht die m3 zwischen der Stadt und Blécherette.

Nachdem die ersten Tramgleise in Lausanne 1896 eingeweiht wurden, entwickelte sich das Tramnetz bis in die 30er-Jahre auf eine Gesamtlänge von 66 km. 1932 rollte der erste Trolleybus. Weitere folgten und eine Reihe Autobuslinien. Das Tramnetz war in der 60er-Jahren komplett weg.

Erfolg der Metros

1991 nahm die TSOL, die «Société du Tramway du Sud-Ouest Lausanne SA, den Betrieb auf und beförderte schon in den ersten Betriebsjahren mehr als 7 Millionen Passagiere jährlich. 2008 fuhr die m2, die erste automatische U-Bahn der Schweiz, zwischen dem Norden und dem Süden der Stadt. Die TSOL wurde zur m1.

Und der Blick in die Zukunft? Die erste Etappe des



So sollen in zukünftigen Bahnhof Renens die Bahn und das Tram verbunden sein.

Projekts «axes forts» («Starke Achsen») der Agglomeration Lausanne-Morges ist die Linie 11 der Strassenbahn zwischen dem Bahnhof Renens und der Place de l'Europe in Lausanne-Flon. Die Arbeiten sollen 2014 begonnen werden, die Inbetriebnahme ist für 2017 vorgesehen. Die Finanzierung ist durch den Beschluss des eidgenössischen Parlaments vom September 2010 gesichert.

Die zweite Etappe besteht in einer Verlängerung der Tramlinie von Renens Rich-

tung Westen bis Bussigny und die Erschliessung des Blécherette-Quartiers, wobei man in diesem Fall noch zwischen einem Tram und einer U-Bahn schwankt. Gegenwärtig tendieren die Gemeindevertreter eher für die Metro-Variante für die Strecke Bahnhof SBB–Place de l'Europe–Blécherette. Der Staatsrat muss seinen endgültigen Entscheid in den nächsten Monaten fällen, um ihn dann in die Revision des Agglomerationsprojektes einfließen lassen zu können.

Die Beträge der zweiten Etappe werden 2014 bestimmt.

Die U-Bahn-Variante hat Vorteile bezüglich Geschwindigkeit und Transportkapazität. Die Stadt Lausanne sieht das Tram Renens–Flon als erste Phase eines zusammenhängenden Tramnetzes, die m2 als erste Etappe eines U-Bahn-Netzes. Bis 2020 erwartet die Agglomeration Lausanne-Morges 70 000 neue Einwohner und Arbeitsplätze. Da braucht es entsprechende Transportkapazitäten. *Hes./pan.*

AUSZÜGE AUS EINEM GESPRÄCH MIT OLIVIER NORER, GEOGRAF UND JOURNALIST, PRÄSIDENT DES VCS GENF

kontakt.sev: Warum wurde das Tram praktisch vollständig durch den Bus ersetzt?

Olivier Norer: Seit den 1920er-Jahren hat eine starke Lobby zusammen mit der Entwicklung von Bus und Auto das Tram schlecht geredet. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs tauchten die ersten negativen Begriffe für das Tram in der Presse auf. Man wollte die Strassen vom Tram «befreien». Dieser Druck hat, zusammen mit den Schwierigkeiten der meist privaten Gesellschaften, genügend Mittel für

die Modernisierung der Linien und Fahrzeuge bereitzustellen, zu einem Wandel der öffentlichen Meinung und der Politik geführt.

Und welches sind die Gründe für die Renaissance des Trams?

Seit Beginn der 1970er-Jahre gehört der Gegenwind für das Tram der Vergangenheit an. Mit der Entwicklung der Städte, der Agglomerationsgebiete, der Satellitenstädte können Bus und Trolleybus der Nachfrage nicht mehr genügen. Seit dem Ölschock von 1973 will man auch wieder zur elektrischen

Traktion zurück. Damals war die Zeit aber noch nicht reif fürs Tram. Zuerst setzte man auf Trolleybuslinien und Grossraumfahrzeuge. Die Erfolge der neuen Tramnetze in Nantes (1985) und Grenoble (1987) machten Trams wieder zu etwas Modernem.

Welches sind die hauptsächlichsten Hindernisse?

Gordischer Knoten bleibt die Finanzierung. Gegenwärtig investiert der Kanton Genf gegen 30 Millionen jährlich in die Entwicklung des Tramnetzes. Dazu kommt die Ent-

wicklung von Eisenbahn und Trolleybus. Die Bedürfnisse sind dringend, die Finanzen beschränkt. Zum Glück hat Genf für die grenzüberschreitende Linie eine Finanzhilfe von 40% des Bundes erhalten. Das erlaubt es, den Zeitplan einzuhalten. Ein Teil der «classe politique» glaubt aber, dass zu viel Geld für den Verkehr ausgegeben wird, und will die Budgets zusammenstreichen. Auch die Struktur des grenzüberschreitenden Raums in Genf ist schwierig und die Nachbargemeinden in Frankreich können kaum das Ihre beitragen.

Glücklicherweise bewegt sich aber auf diesem Gebiet etwas.

Was bräuchte es, um die Situation zu verbessern?

Genf hat 1986 mit einer Linie von 8,2 km angefangen und hat heute ein Netz von 25,7 km, dazu kommt das gute Trolleybusnetz. Für die Stadt ist das nicht schlecht. Nur das regionale Netz und jenes der Eisenbahn lassen gegenwärtig zu wünschen übrig. Die Ceva-Linie (Cornavin–Eaux Vives–Annemasse) und die S-Bahn werden ungeduldig erwartet! *Hes./pan.*

Weiterbildung für SEV-Mitglieder, eine Kernaufgabe der Gewerkschaft

«Bildung ist Basisarbeit»

Die Mitglieder des SEV können alle Kurse des Bildungsinstituts Movendo besuchen. Darüber hinaus bietet der SEV aber auch eigene Kurse für seine Mitglieder an. Fürs Kursprogramm verantwortlich ist Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz.

kontakt.sev: Weshalb bietet der SEV zusätzlich zu Movendo eigene Kurse an?

Jérôme Hayoz: Wir haben im SEV sehr viele Leute, die in Sektionen und Teilorganisationen Verantwortung übernehmen. Da brauchen sie besonderes Wissen, das wir ihnen direkt vermitteln.

Sind die Movendo-Kurse eher etwas für Gewerkschaftsprofis?

Nein, bei Movendo gibt es viele gute Kurse für Leute der Basis. Aber alles, was unsere Branche besonders betrifft oder im SEV speziell organisiert ist, kommt bei Movendo nicht vor. Zudem ist es wichtig, dass wir in den Kursen auch Kontakt zu unsern aktiven Mitgliedern knüpfen können.

Welches ist der Paradekurs des SEV?

Der Basiskurs für Leute mit Funktionen ist ein Renner, da haben wir immer zwischen 15 und 25 Personen. Er bietet wichtige Grundlagen zum Organisieren in der Gewerkschaft, aber auch bezüglich Verkehrs- und Sozialpolitik. Dieser

Kurs ist gut aufgebaut; er vermittelt den Leuten auch Freude an der Arbeit, die sie im SEV leisten.

SEV-Kurse sind für die Mitglieder gratis. Gibt es einen Ansturm?

Nicht gerade einen Ansturm, aber durchaus grösseres Interesse als auch schon. Früher mussten wir gelegentlich Kurse mangels

auch die Persönlichkeit zu bilden. Zweitens kommt es in den Kursen zum direkten Kontakt zwischen der Basis und dem Gewerkschaftsapparat, was uns die Möglichkeit gibt, den Puls der Leute zu fühlen. Und drittens haben insbesondere die mehr-tägigen Kurse eine grosse Eigendynamik, das heisst, die Leute kommen untereinander in einen intensiven



Jérôme Hayoz ist Programmverantwortlicher und auch selbst Kursleiter.

Interesse absagen, das kommt heute praktisch nicht mehr vor. Immer ausgebucht sind die Kurse zum Arbeitszeitgesetz; das ist Fachwissen, das den Leuten sehr gut dient.

Dieser Kurs ist neuerdings von der Vereinigung der Strassenverkehrsämter (ASA) anerkannt und wird auch für Berufsschauffeure angeboten; was bedeutet das?

Die Chauffeurzulassungsverordnung (CZV) schreibt vor, dass Berufsfahrer regelmässig Weiterbildung besuchen und nachweisen müssen. Wir haben diesen Kurs, den wir schon lange im Angebot haben, extern prüfen lassen, damit er den Anforderungen der CZV entspricht. Diesen Kurs bietet der SEV übrigens auch als Paket für Firmen an, das ist eine gute Dienstleistung!

Hältst du Bildung für eine gewerkschaftliche Kernaufgabe?

Auf jeden Fall! Dabei geht es für mich um drei Hauptpunkte: erstens natürlich darum, Wissen und Fähigkeiten zu vermitteln, aber

Kontakt, der weit über den Kurs hinaus fortwirkt.

Was ist neu im Angebot 2011?

Wir haben auf ausdrücklichen Wunsch der Mitglieder einen Vertiefungskurs zu den Themen des Basiskurses eingeführt. Es geht darum, das damals Gelernte anhand der inzwischen gemachten Erfahrungen zu vertiefen und untereinander auszutauschen. Der Erfahrungsaustausch steht auch im Zentrum des neuen Kurses zur Mitgliederwerbung.

Was empfehlst du aus dem Movendo-Programm?

Dort gibt es gute Kurse für Leute in Personalkommissionen. Wobei zu ergänzen ist, dass wir im Umfeld der kommenden Peko-Wahlen bei der SBB zusätzlich eigene Vorbereitungs- und Einführungskurse anbieten werden. *Interview: Peter Moor*
Alle Mitglieder haben das vollständige Kursprogramm von Movendo und SEV mit dem Mitgliederausweis 2011 zugeschickt bekommen. Es ist auch unter www.sev-online.ch bzw. www.movendo.ch verfügbar.

DIE KURSE DES SEV 2011

Blick hinter die Kulissen des SEV; 30. Mai 2011

Die Teilnehmenden setzen sich mit dem SEV, seiner Struktur und seinen gewerkschafts- und verkehrspolitischen Zielen auseinander.

Mitgliederwerbung; 29. März 2011 (Bern); 13. April 2011 (Zürich)
Die Teilnehmenden setzen sich mit ihren Strategien in der Mitgliederwerbung auseinander. Sie erweitern ihr Repertoire an Instrumenten und Strategien für die Arbeit in der Mitgliederwerbung und können eine Werbestrategie für ihre Sektion erstellen.

Basis-Seminar für Mitglieder von Sektionsvorständen, Kommissionen und anderen Gremien

Modul 1: SEV, Organisation und Gewerkschaftspolitik; 4./5. April
Die Teilnehmenden lernen die Strukturen und Standpunkte des SEV sowie die politischen Grundlagen des SEV-Alltags kennen.

Modul 2: Werben und Organisieren in einer Sektion oder Gruppe; 5. bis 7. Oktober 2011

Die Teilnehmenden lernen eine Sektion dynamisch zu führen oder zu dynamisieren. Sie lernen Arbeitsinstrumente kennen, um neue Mitglieder zu werben und zu organisieren. Sie setzen sich aktiv mit den Aufgaben und Positionen der Gewerkschaften auseinander.

Vertiefungsseminar für (Vize-)Sektionspräsident/innen und Angehende; 11./12. Mai 2011

Die Teilnehmenden kennen ihre Aufgaben und ihre Rolle als (Vize-)Sektionspräsident/in, sie lernen Arbeitsinstrumente, um diese Rolle wahrzunehmen und sind in der Lage, auch anspruchsvolle Situationen in der Sektion anzugehen.

Mitglieder von Geschäftsprüfungskommissionen; 20. Juni 2011
Die Teilnehmenden lernen eine Jahresrechnung prüfen und eine fehlerhafte Buchhaltung erkennen, die Tätigkeit des Vorstandes überprüfen sowie der Mitgliederversammlung Bericht erstatten.

Kompetent und selbstbewusst Auftreten im MitarbeiterInnen-gespräch; 17. November 2011

Die Teilnehmenden lernen die verschiedenen Kategorien von Zielen kennen, können entsprechende Ziele verfassen, kennen zumutbare, realistische und unrealistische Erwartungen sowie ihre Rechte bei Personalbeurteilungen.

Einführung ins Arbeitszeitgesetz (AZG); anerkannter Weiterbildungskurs für Berufsschauffeure; 6. April; 9. November

Die Teilnehmenden lernen die wichtigsten Bestimmungen des AZG und der AZGV kennen. Sie können die Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen in ihrem Arbeitsalltag überprüfen und im Rahmen der betrieblichen Mitwirkung die Einhaltung des Gesetzes in der Dienstplangestaltung sicherstellen.

Verkehrspolitik und Herausforderungen der Zukunft; 4. Mai

Die Teilnehmenden lernen die verkehrspolitischen Herausforderungen in der Schweiz und der EU kennen. Sie setzen sich mit dem Einfluss der EU auf die schweizerische Politik auseinander. Sie kennen die Grundlagen der politischen Prozesse und Abläufe und die Konsequenzen für den Alltag im öV. Sie setzen sich mit den verkehrspolitischen Positionen des SEV auseinander.

GAV – heute und in Zukunft; 23. März 2011

Die Teilnehmenden lernen das Instrument GAV und dessen Inhalte sowie die verschiedenen Arten von GAV kennen. Sie setzen sich mit den politischen Rahmenbedingungen und Aspekten auseinander und erkennen die Wichtigkeit von GAV im öffentlichen Verkehr.

Lohnpolitik – Entwicklung der Lohnsysteme in Verkehrsbetrieben; 27. Oktober 2011

Die Teilnehmenden lernen Elemente aktueller Entlohnungskriterien kennen sowie die gewerkschaftlichen Positionen zur Lohnpolitik.

Erfolgreiche Berufs- und Lebensgestaltung – Workshop für junge Berufstätige (bis 30 Jahre); 27./28. Oktober 2011

Die Teilnehmenden nehmen eine Standortbestimmung vor, klären ihre Interessen ab und legen ihre kurz-, mittel- und langfristigen Ziele fest.

Wen-Do – Selbstverteidigung und Selbstbehauptung für Frauen; 29./30. November 2011

Die Teilnehmerinnen setzen sich mit den verschiedenen Arten von Gewalt auseinander. Sie lernen die Techniken und die Philosophie von Wen-Do kennen. Sie lernen, Gewalt im Alltag zu definieren und kennen Strategien, um dieser zu begegnen.

INFO

Gute Noten für den SEV

Der Kurs zum Arbeitszeitgesetz, der für Berufsschauffeure als Teil ihrer obligatorischen Weiterbildung gilt, ist durch den Verkehrssicherheitsrat überprüft worden. Dabei erhielt der SEV (und Kursleiter Martin Allemann) durchwegs gute Noten. Das Fazit lautet: Der Kurs und die Infrastruktur erfüllen die Bedingungen, das Audit wurde erfolgreich bestanden.

Sizilien kreuz und quer mit der Bahn

11. - 20. Mai 2011 (10 Tage)

Sizilien zur besten Jahreszeit mit dem Zug. Hin- und Rückfahrt mit dem Schiff!
Pauschalpreis CHF 2400.-



Bahnabenteuer Südtirol

22. - 26. Juni 2011 (5 Tage)

Machen Sie Bekanntschaft mit wenig bekannten Eisenbahnstrecken und Tälern
im benachbarten Südtirol! Pauschalpreis CHF 990.-



Weitere Bahn-Spezialreisen 2011

- ▶ **Indien mit Darjeeling und Rajasthan**
24.02. - 10.03. 2011 (15 Tage)
- ▶ **Luxemburg-Express**
22.04. - 25.04. 2011 (4 Tage - Ostern)
- ▶ **USA - Mexico**
26.05. - 09.06. 2011 (15 Tage)
- ▶ **Bahnleckerbissen Süd-Alpen - Nizza - Tenda**
06.04. - 10.04. und 05.10. - 09.10. 2011 (5 Tage)
- ▶ **Erlebniswoche am Mittelmeer**
30.04. - 07.05. 2011 (8 Tage)
- ▶ **Auvergne und Cevennenbahn**
11.06. - 13.06. 2011 (3 Tage)
- ▶ **Naturerlebnis Süd-Alpen - Tenda - Nizza - Provence**
08.04 - 12.04. und 07. - 11.10. 2011 (5 Tage)
- ▶ **China und Lhasabahn**
13.05. - 28.05. 2011 (16 Tage)
- ▶ **Bahnleckerbissen in Schweden**
17.07. - 28.07. 2011 (12 Tage)

Und mehr.

Die schönsten Bahnstrecken der Auvergne

10. - 15. Juni 2011 (6 Tage)

Im historischen Autorail über die technisch und landschaftlich spektakulärsten Strecken Frankreichs.
Pauschalpreis CHF 1490.–

Alle Reisen unter www.servrail.ch auch online buchbar!

Namibia und Wüstenzug

15. - 30. Oktober 2011 (16 Tage)

Grosse Rundreise durch ein Land voller Kontraste und Naturwunder. Eindrückliche Bahnfahrt im Schlafwagen mit dem Desert Express.
Pauschalpreis CHF 6280.–



Bitte senden Sie mir Detailprogramme:

- Sizilien mit der Bahn
- Die schönsten Bahnstrecken der Auvergne
- Bahnabenteuer Südtirol
- Namibia und Wüstenzug
- Indien mit Darjeeling und Rajasthan
- Bahnleckerbissen Süd-Alpen - Nizza - Tenda
- Naturerlebnis Süd-Alpen - Tenda - Nizza - Provence
- Luxemburg-Express
- Erlebniswoche am Mittelmeer
- China und Lhasabahn
- USA - Mexico
- Auvergne und Cevennenbahn
- Bahnleckerbissen in Schweden
- Hamburger Bahnspezialitäten
- Gebirgsbahnen an der Adria
- Syrien - Jordanien und Hedjaz-Bahn
- Jahresprogramm 2011

Vorname

Name

Strasse

PLZ/Ort

E-Mail

- ▶ **Hamburger Bahnspezialitäten**
18.08. - 22.08. 2011 (5 Tage)
- ▶ **Gebirgsbahnen an der Adria**
15.09. - 25.09. 2011 (11 Tage)
- ▶ **Syrien - Jordanien und Hedjaz-Bahn**
26.10. - 7.11. 2011 (12 Tage)

Tel. 031 311 89 51 oder einsenden an **SERVRAIL**, Postfach 335, 3027 Bern • info@servrail.ch • www.servrail.ch

LUST AUF FERIE IM SCHNEE?



Bettmeralp

Sie haben die Wahl – wir ein entsprechendes Angebot zu fairen Preisen!

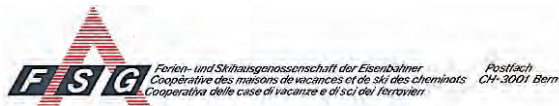
Vereinzelte freie Wohnungen während der ganzen Wintersaison

- auf der Bettmeralp
- in Grindelwald
- in Samedan

Für SEV-Mitglieder bekanntlich besonders attraktiv mit 10 Prozent auf dem Mietpreis – ebenfalls in der Hochsaison! Einzelmitglieder der FSG profitieren sogar von 20 Rabatt! Unser Angebot und die freien Belegungsdaten finden Sie unter www.fsg-ferien.ch.

Auskunft und Reservation:

renate.freiburghaus@fsg-ferien.ch, 031 911 46 88 (vormittags)



BEITRAGSREGELUNG 2011

Der Vorstand SEV hat die **Mitgliederbeiträge** bestimmt. Der Beitrag bleibt unverändert und somit gilt für das Jahr 2011 folgende Regelung:

Aktive

– Grundbeitrag pro Monat: 28 Franken

Pensionierte

– Halbzahlende Mitglieder 14 Franken

– Viertelzahlende Mitglieder 7 Franken

– Achtelzahlende Mitglieder 3.50 Franken

Es handelt sich hier um den Grundbeitrag. Hinzu kommen die entsprechenden Ansätze für Unterverband, Sektion und eventuell Gruppen.

Beitragsregelung für Pensionierte/Witwen

Hinsichtlich der Erhöhung der AHV-Renten 2011 verändern sich die Einkommensgrenzen für die Bemessung der Pensionierten-Beiträge geringfügig.

- Halbzahlende Mitglieder (ganzer PV-Beitrag)
Renteneinkommen: 3480 Franken und mehr pro Monat
- Viertelzahlende Mitglieder (halber PV-Beitrag)
Renteneinkommen: 2320 Franken und mehr pro Monat
- Achtelzahlende Mitglieder (viertel PV-Beitrag)
Renteneinkommen: weniger als 2320 Franken pro Monat

Das massgebende Renteneinkommen setzt sich aus den Leistungen der Pensionskasse und der AHV/IV-Rente des Mitgliedes sowie einer allfälligen SUVA-Rente zusammen.

www.sev-online.ch

Sektionen

4. März 19.15 Uhr, Zürich-Alt- stätten, Rest. Markthalle	■ RPV Zürich Voranzeige: 114. Generalversammlung mit anschliessendem Nachessen	Anmeldung erforderlich bei Kassier Daniel Purtschert, 079 331 43 11. Die Traktandenliste wird zu gegebener Zeit am Arbeitsplatz ausgehängt.
15. Januar 16 Uhr, Brig- Glis, Restaurant Riverside	■ ZPV Brig Generalversammlung mit anschliessendem Soirée-Abend	Der Vorstand würde sich freuen, viele aktive und pensionierte Kolleg/innen sowie Auszubildende zu begrüssen. Die Traktandenliste ist im ZP-Lokal ausgehängt. Zum Soirée-Abend ab 19 Uhr sind die Partner/innen eben- falls herzlich eingeladen. Bitte schreibt euch im ZP-Lokal ein oder meldet euch an bei Michael Cathrein, 079 479 05 92, schmeichel@gmx.ch.

Sektionen VPT

12. Januar	■ VPT RBS, Pensionierte Winterwanderung	Die Wanderung führt vom Jaunpass über Bädermoos-Bäderegg zurück zum Jaunpass; zirka 2 Stunden, Höhenun- terschied +150/-150 m. Wanderstöcke und evtl. Rutschschutz für Schuhe mit- nehmen. Mittagessen im Restaurant. Reisezeiten werden bei der Anmeldung (erst im neuen Jahr) bekannt gegeben. Anmeldung bis 9. Januar an Bernhard Blaser, 031 911 24 27.
22. Januar 14.30 Uhr, Hasle-Rüegsau, Rest. Sonne	■ VPT BLS, Gruppe Bahndienst Hauptversammlung	Die Traktanden entnehmt ihr der Ein- ladung am Anschlagbrett. Ab 18.30 Uhr Nachtessen. Der Vorstand freut sich auf zahlreiches Erscheinen

Pensionierte

4. Januar Basel, Rest. Bundesbahn	■ Pensioniertes Zugpersonal Basel Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
6. Januar Olten, Restaurant Bahnhof (Gleis 13)	■ Pensioniertes Zugpersonal Olten Stammtisch	Wir treffen uns auch 2011 jeden er- sten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind herzlich willkommen. Allen Stammtisch-Teil- nehmern schöne Festtage und ein glückliches neues Jahr!
12. Januar	■ PV Luzern Wanderung Mondacce- Madonna del Sasso mit Ulrich Frehner	Luzern ab 8.20 Uhr, Mondacce an 11.44 Uhr. Wir wandern in zirka 1½ Stunden auf dem Höhenweg nach Madonna del Sasso. Mittagessen im Restaurant Manor. Locarno ab 15.45 Uhr, Luzern an 18.41 Uhr. Bitte Znüni für die Hinfahrt mitnehmen. An- meldung bis 10. Januar bei Franz Bühler, 041 252 10 82. Der Wander- leiter wünscht frohe Festtage und ein unfallfreies neues Jahr.
9. Februar	■ PV Luzern Besuch KKW Mühleberg	Luzern ab 8.00 Uhr, Fuchsenried an 9.30 Uhr. Wanderung von 20 Minu- ten zum KKW. Führung von 10 bis 13 Uhr, anschliessend Mittagessen in der Kantine. Um 14.40 Uhr bringt uns ein Extrabus nach Brünnen, ab 15.32 Uhr, Luzern an 17.00 Uhr. Pauschal- preis 20 Franken, inkl. Führung, Mit- tagessen und Extrabus. Anmeldung (Geburtsdatum und Adresse angeben) bis 12. Januar bei Franz Bühler, 041 252 10 82. Wichtig: Für die Teil- nahme sind ID oder Pass erforderlich!

Sport und Kultur

<p>3. Januar 18 Uhr, Bern, Bollwerk, Instruktions- zimmer P 245</p>	<p>■ Eisenbahner Philatelisten Bern Nächstes Sammlertreffen</p>	<p>Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.</p>	<p>15. Januar</p>	<p>■ ESV Luzern Schneeschuhtour ins Weisse</p>	<p>Drei- bis vierstündige Schneeschuhtour, je nach Verhältnissen. Gute Berg- oder Winterschuhe, Schneeschuhe, Stöcke, warme Kleider; Verpflegung aus dem Rucksack. Auskunft über Treffpunkt und Route erteilt Tourenleiter Marcel Hofer, 051 220 77 70. @ www.esv-luzern.ch</p>
<p>6. Januar</p>	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Einfache Skitour Biet im Ibrigggebiet</p>	<p>Anreise mit öV nach Einsiedeln-Weglosen. Aufstieg in zirka 3 Stunden über Druesberghütte-Wannehöchi auf den Biet (1965 m). Abfahrt nach Waag bei Unteriberg. Zürich HB ab 7.38 Uhr, Sargans ab 6.39 Uhr, Einsiedeln ab 8.35 Uhr. Komplette Skitourenausrüstung mit LVS und Schaufel. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis am Vorabend an TL Hanspeter Berliat, 052 747 22 18, berliat@eunet.ch.</p>	<p>19. und 20. Januar Alt St. Johann</p>	<p>■ EWf Herisau Skitouren Toggenburg</p>	<p>Winterthur ab 7.37 Uhr, Wattwil ab 8.34 Uhr. HP in Skihütte SC Wülflingen, Alt St. Johann (Massenlager, Schlafsack empfohlen). Skitourenausrüstung mit Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 17. Januar (9 Uhr) bei Familie Bollmann, 052 222 01 55.</p>
<p>7. Januar 18.20 Uhr, Olten, PB, Gleis 7</p>	<p>■ Eisenbahner Foto-, Film- und Videoclub Olten (EFFVCO) photo 10</p>	<p>Die «photo» hat sich von einer kleinen Ausstellung befreundeter Fotografen zur bedeutendsten Werkschau für Schweizer Fotografie gemauert. Treffpunkt 18.15 Uhr im Bahnhof Olten unter dem Glaskubus. @ www.effvco.ch</p>	<p>21. Januar</p>	<p>■ Eisenbahner Foto-, Film- und Videoclub Olten (EFFVCO) Abgabetermin Portfolio-Wettbewerb 2010</p>	<p>Die Arbeiten zum Portfolio-Wettbewerb müssen bis spätestens 21. Januar (GV) abgegeben werden an H.P. Christen, Winkelstrasse 2, 4665 Oftringen. Sonst müssen sie direkt an den Verantwortlichen für den Portfoliowettbewerb (Daniel Elsener) geleitet werden. @ www.effvco.ch</p>
<p>9. Januar 13 Uhr, Kandersteg, Bahnhofbuffet</p>	<p>■ Bergklub Hügelrad Bern Wintertreffen</p>	<p>Langläufer/innen und Wanderer/innen treffen sich zum gemeinsamen Mittagessen und gemütlichen Beisammensein. Anmeldung bis 6. Januar erforderlich an Gerhard Niklaus, 031 911 39 47. Der Vorstand wünscht euch allen frohe Festtage und einen guten Start ins neue Jahr.</p>	<p>21. Januar Ab 18 Uhr, Olten, Restaurant Bahnhof (Gleis 13)</p>	<p>■ Eisenbahner Foto-, Film- und Videoclub Olten (EFFVCO) 57. ordentliche Generalversammlung</p>	<p>Der Generalversammlungsabend beginnt wie immer mit einem gemeinsamen fakultativen Nachtessen. Die GV beginnt um 20 Uhr. Die genauen Angaben mit Traktandenliste wurden jedem Mitglied rechtzeitig zugestellt. @ www.effvco.ch</p>
<p>12. Januar</p>	<p>■ ESC Basel, Ski- und Bergsport Krokus Schneeschuwwanderung: Ausprobieren und Spuren ziehen im Nidwaldner Schnee in der stillen Winterlandschaft von Maria Rickenbach</p>	<p>Dauer zirka 3 Stunden. Schneeschuhe und Stöcke können gemietet werden. Zwischenverpflegung und warmes Getränk gehören in den Rucksack. «Einkehr» beim Start und Ziel im Restaurant. Basel ab 8.03 Uhr, Luzern ab 9.11 Uhr, Dallenwil an 9.38 Uhr. Ab Talstation LDN mit Luftseilbahn nach Maria Rickenbach. Rückreise nach Absprache, stündlich möglich. Anmeldung bis 10. Januar an Heinz Spengler, 061 311 74 32. Schneeschuwwanderleiter ist Walter Trösch, Beckenried, 041 620 32 25.</p>	<p>22. Januar</p>	<p>■ ESC Winterthur Skitour Brichplanggenstock</p>	<p>Mittelschwere Skitour ab Oberalppass. Abfahrt je nach den besten Schnee-Verhältnissen via Val Giuv nach Dieni oder via Schattig Wichel-Fellital nach Gurtnehen. Winterthur ab 6.58 Uhr. Auskünfte und Anmeldung bis 20. Januar bei TL Peter Rothenbühler, 052 213 47 07, pepiro@bluewin.ch.</p>
<p>12. bis 14. Januar Alt St. Johann, Treffpunkt nach Ankunft des 9-Uhr-Postautos im Ferienhaus der Eisenbahner</p>	<p>■ ESC Winterthur Skitage Toggi</p>	<p>Der Winter ist da! Das Leiterteam freut sich auf eure Anmeldungen zu diesen traditionellen und geselligen Sporttagen. Auch Nichtmitglieder sind willkommen zum Pisten- und Tourenfahren, Langlaufen oder Wandern. Unterkunft mit Halbpension im Ferienhaus der Eisenbahner. Zwischenverpflegungen aus dem Rucksack oder im Restaurant. Anmeldungen bis 7. Januar an Hansruedi Aebersold, Sonnenblickstrasse 23, 8404 Winterthur, 052 242 59 80, 079 794 38 19.</p>	<p>25. Januar (statt 31. Januar)</p>	<p>■ EWf Herisau Leichte Schneeschuhtour Dreibündenstein</p>	<p>Treffpunkt Bergstation Luftseilbahn Rhäzüns-Feldis (Chur ab 9.08 Uhr, Rhäzüns an 9.27 Uhr, zirka 7 Minuten bis Luftseilbahn). Mit Sesselbahn bis Motta. Route: Motta-Dreibündenstein-Feldis; 3½ bis 4 Stunden, +300/-700 m. Kaffeehalt bei Ankunft in Feldis, Rest aus Rucksack. Anmeldung bis 23. Januar an Rolf und Monica Allenspach, 052 232 06 97, 079 782 14 52 (oder bis 20. Januar: rolfallenspach@bluewin.ch).</p>
<p>14. Januar 20 Uhr, Zofingen, Altes Schützenhaus</p>	<p>■ Eisenbahner Foto-, Film- und Videoclub Olten (EFFVCO) Vernissage AARSO-Fotoausstellung</p>	<p>Für den Besuch der Vernissage fahren wir mit der S8 um 19.37 Uhr (Gleis 12) ab Olten nach Zofingen. @ www.effvco.ch</p>	<p>26. Januar Treffpunkt: Effretikon, Bahnhof</p>	<p>■ ESC Winterthur Wanderung Effretikon-Wangen-Stettbach</p>	<p>Wanderzeit 4 Stunden, Mittagessen in Wangen. Teilnahme auch nur 1. oder 2. Teil möglich. Winterthur ab 9.11 Uhr (S8), Zürich HB ab 9.03 Uhr (S3). Infos und Anmeldung bis 24. Januar bei Manfred Portmann, 052 232 30 00.</p>
<p>14. Januar 9.06 Uhr, Matt Station</p>	<p>■ EWf Herisau Leichte Skitour Sunnenhörnli GL</p>	<p>Zürich ab 7.40 Uhr via Ziegelbrücke-Schwanden. Skitourenausrüstung und Rucksackverpflegung. Aufstieg ab Wissenberg und Abfahrt nach Engi (+1000/-1400m). Anmeldung bis Vorabend an Thomas Zehr, 043 444 11 09 oder 079 505 09 16.</p>	<p>27. Januar Illnau, Hotel Rössli</p>	<p>■ EWf Herisau Stöck-Wys-Stich</p>	<p>Treffpunkt zur Wanderung um 10.28 Uhr am Bahnhof Fehraltorf (1 Stunde bis Illnau) oder direkte Anreise: Illnau an 10.54 oder 11.24 Uhr. Gemeinsames Mittagessen, CHF 19.50, danach Jassturnier. Nichtjasser willkommen. Details siehe EWf-Website oder bei TL Ernst Egli, 071 277 72 36 (Anmeldung bitte bis 24. Januar). @ www.ewf-herisau.ch</p>
<p>14. Januar 9.06 Uhr, Matt Station</p>	<p>■ EWf Herisau Leichte Skitour Sunnenhörnli GL</p>	<p>Zürich ab 7.40 Uhr via Ziegelbrücke-Schwanden. Skitourenausrüstung und Rucksackverpflegung. Aufstieg ab Wissenberg und Abfahrt nach Engi (+1000/-1400m). Anmeldung bis Vorabend an Thomas Zehr, 043 444 11 09 oder 079 505 09 16.</p>	<p>27. bis 29. Januar</p>	<p>■ EWf Herisau Skitouren Bregenzerwald</p>	<p>Treffpunkt im Zug ab St. Margrethen um 7.54 Uhr nach Bregenz. Touren im Gebiet Mellau-Au-Damüls, je nach Verhältnissen. Skitourenausrüstung. Anmeldung und Auskunft bis 23. Januar bei Christian Meier, 081 630 14 16 oder 081 257 32 64 (G) oder quidschen@deep.ch.</p>

2. bis 4. Februar	<p>■ EWf Herisau Skitouren Diemtigtal</p>	Ein bekanntes, interessantes Tourengebiet im Berner Oberland. Wegen Unterkunft-Reservation ist eine definitive Anmeldung bis 5. Januar nötig. Detailprogramm folgt später. Anmeldung an Ueli Stalder, 033 654 28 84, oder ueli.stalder@bluewin.ch.	3. bis 17. September	23. Stadtberner SESKV-Meisterschaft	Restaurant Mappamondo, Bern.
1. bis 12. Februar Heimberg, Restaurant Rössli	<p>■ SVSE-Kegeln 1. Rössli-SESKV-Meisterschaft</p>	MS Bahnen 1 + 2, Sport Bahnen 3 + 4. Startzeiten: Montag bis Freitag, 14 bis 21 Uhr, Samstag, 11 bis 20 Uhr, Sonntag Ruhetag. Anmeldung: Montags bis Freitag, 14 Uhr bis 20 Uhr bei Evelyne Götschmann, 031 991 68 53 oder 076 318 68 53; ab Meisterschaftsbeginn ans Kegelsportzentrum Rössli, 033 437 12 16 (während Startzeiten).	28. September bis 8. Oktober	47. Schweizerische SESKV-Americaire	Restaurant Kreuz, Wohlen b. Bern.
Termine 2011	<p>■ SVSE-Kegeln</p>	Details siehe Website www.svse.ch, Rubrik «Kegeln». Restaurant Linde, Mühlethal.	15. bis 29. Oktober	50. Schweizerischer SESKV-Gruppenwettkampf	Kegelsporthalle Allmend, Luzern.
8. bis 22. Januar	35. Aargauer SESKV-Meisterschaft		5. November	Schweiz. Einzel-Cup A + B	Restaurant Linde, Küngoldingen.
1. bis 12. Februar	1. Rössli-SESKV-Meisterschaft	Kegelsportzentrum Restaurant Rössli, Heimberg.	<p>Diverse</p> <p>■ Gewerkschaftsbund des Kantons Zürich GBKZ Voranzeige: Öffentliche Delegiertenversammlung</p> <p>Im April 2011 wird in Zürich gewählt. Mario Fehr (SP) und Martin Graf (Grüne) kandidieren für den Regierungsrat. Was sagen die beiden Kandidaten zu sozialpolitischen Fragen, zur Sparpolitik der Regierung, zur Wirtschaftspolitik, zur Migration, zu Ladenöffnungszeiten...? An der öffentlichen Delegiertenversammlung des GBKZ werden die beiden Kandidaten ins gewerkschaftliche Kreuzfeuer genommen – und dann je nachdem zur Wahl empfohlen. @ www.gbkz.ch</p>		
19. Februar bis 5. März	11. Schaffhauser SESKV-Meisterschaft	Kegelzentrum Golden Star, Schaffhausen.	<p>20. Januar 19.30 Uhr, Zürich, Volkshaus, Blauer Saal</p> <p>■ Gewerkschaftliches Netzwerk 2. Säule Bildungsveranstaltungen für Stiftungsräte: «Neue technische Grundlagen für Pensionskassen – die Analyse»</p> <p>Mitte Dezember hat BVG 2010 die neuen technischen Grundlagen für Pensionskassen publiziert. An der Veranstaltung wird eine Analyse der neuen Zahlen vorgenommen. Welche Auswirkungen hat ein Wechsel zu den neuen Grundlagen auf die Leistungen der Kasse? Welche Massnahmen kann der Stiftungsrat treffen, um einen Leistungsabbau zu verhindern? Tagungsgebühr: 100 Franken für Mitglieder eines Verbandes des PK-Netzes. Anmeldung an PK-Netz, c/o SGB, Monbijoustrasse 61, 3007 Bern, 031 377 01 01, info@pk-netz.ch. @ www.pk-netz.ch</p>		
19. März bis 2. April	2ème championnat Jet d'Eau SESKV	Café Chez René, Les Acacias.	<p>8. Februar 14.15 bis 17 Uhr, Basel, Gewerkschaftshaus</p> <p>10. Februar 14.15 bis 17 Uhr, Zürich, HWZ Hochschule für Wirtschaft</p> <p>1. März 14.15 bis 17 Uhr, Bern, Comedia-Saal</p>		
2. bis 16. April	11. Nordwestschweizerische SESKV-Meisterschaft	Restaurant Linde, Küngoldingen.			
2. bis 14. Mai	41. Oberländer SESKV-Meisterschaft	Restaurant Bellevue, Schwäbis/Thun.			
21. Mai bis 4. Juni	46. Walliser SESKV-Meisterschaft	Restaurant Aletsch, Naters.			
20. Juni bis 2. Juli	34. Seeländer SESKV-Meisterschaft	Restaurant Gottstatterhaus, Biel.			
13. bis 27. August	20. Basler SESKV-Meisterschaft	Restaurant Gempenblick, Reinach.			

TOTENTAFEL

Aeschlimann Hans-Ruedi, pens. Geleisemonteur, Signau; gestorben am 24. November im 84. Altersjahr. PV Bern.

Balli Alfred, pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben am 22. November im 70. Altersjahr. PV Zürich.

Benkert Hans, pens. Lokomotivführer, Zürich; gestorben am 3. Dezember im 94. Altersjahr. PV Zürich.

Bernhard Margrit, Witwe des Hans, Muttenz; gestorben am 29. November im 84. Altersjahr. PV Basel.

Blaser Elisabeth, pens. Fachspezialistin, Langenthal; gestorben am 22. November im 65. Altersjahr. PV Bern.

Blum Paul, pensionierter Bahnhofsvorstand-Stellvertreter, Rüti; gestorben am 5. Dezember im 84. Altersjahr. PV Zürich.

Buchli Rosa, Niederurnen; gestorben am 4. Dezember im 81. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Burk Hermann, pens. Verwaltungsbeamter, Zürich; gestorben am 9. November im 89. Altersjahr. PV Zürich.

Buxcel Curt, pens. Technischer Dienstchef, Zürich; gest. am 20. November im 82. Altersjahr. PV Zürich.

Christen Hans, pensionierter Depotangestellter, Zizers; gestorben am 22. November im 88. Altersjahr. VPT RhB, Gruppe Pensionierte.

Eglin Hans, pens. Gepäckarbeiter, Muttenz; gestorben am 28. November im 90. Altersjahr. PV Basel.

Enz Xaver, pensionierter Zugchef, St. Gallen; gestorben am 4. Dezember im 79. Altersjahr. VPT Südostbahn.

Gall Gertrud, Witwe des Max, Sargans; gestorben am 27. November im 77. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Gebbs Alfons, pens. Gruppenchef, Zürich; gestorben am 8. November im 97. Altersjahr. PV Zürich.

Graber Fritz, pens. Spezialhandwerker, Meiringen; gestorben am 30. November im 78. Altersjahr. PV Luzern.

Hänni Margrith, Witwe des Robert, Steffisburg; gestorben am 18. November im 101. Altersjahr. PV Bern.

Hanselmann Frieda, Zürich; gestorben am 24. November im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Krienbühl Joseph, pens. Spezialhandwerker, Birsfelden; gestorben am 26. Dezember im 84. Altersjahr. PV Basel.

Kuhn Hansheiri, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Zürich; gestorben am 16. November im 84. Altersjahr. PV Zürich.

Meier Natalina, Witwe des Georg, Fahrwangen; gest. am 4. Dezember im 84. Altersjahr. PV Zürich.

Philipp Erwin, pens. Lokomotivführer, Zürich; gestorben am 20. November im 77. Altersjahr. PV Zürich.

Randegger Ernst, pens. Spezialmonteur, Zürich; gest. am 10. November im 88. Altersjahr. PV Zürich.

Rufer Arthur, pensionierter Zeichner, Herzogenbuchsee; gest. am 12. November im 90. Altersjahr. PV Bern.

Rupp Lina, Witwe des Jakob, Bern; gestorben am 26. November im 96. Altersjahr. PV Bern.

Rusterholz Julia, Witwe des Adolf, Wädenswil; gest. am 1. Dezember im 90. Altersjahr. PV Zürich.

Salzmann Ernst, pens. Sekretär, Bern; gestorben am 24. November im 95. Altersjahr. PV Bern.

Schläpfer Ernst, pens. Bahnhofinspektor, St. Gallen; gestorben am 6. Dezember im 90. Altersjahr. PV St. Gallen.

Schläppi Edwin, pensionierter Sektionschef, Bern; gestorben am 9. Oktober im 97. Altersjahr. PV Bern.

Schmid Gioconda, Witwe des Anton, Zürich; gestorben am 27. November im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Schneuwly Emma, Witwe des Jakob, Bern; gestorben am 16. November im 85. Altersjahr. PV Bern.

Schnüriger Klemenz, pens. Zugchef, Einsiedeln; gest. am 29. November im 87. Altersjahr. VPT Südostbahn.

Senn Maria, Witwe des Emil, Greifensee; gest. am 4. Dezember im 90. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

Sterchi Ernst, pens. Geleisemonteur, Hasle-Rüegsau; gest. am 8. November im 85. Altersjahr. PV Bern.

Stettler Frida, Witwe des Ernst, Biel; gestorben am 26. November im 91. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Stucki Rosa Verena, Witwe des Arnold, Bolligen; gest. am 1. November im 79. Altersjahr. PV Bern.

Sutter Heinz, pens. Betriebssekretär, Basel; gestorben am 4. Dezember im 75. Altersjahr. PV Basel.

Thumm Olga, Witwe des Fritz, Zürich; gestorben am 8. Dezember im 90. Altersjahr. PV Zürich.

Völlmin Lotty, Witwe des Otto, Ormalingen; gestorben am 16. Oktober im 84. Altersjahr. PV Ulten und Umgebung.

Wagner Hedwig, Witwe des Fritz, Zürich; gestorben am 25. November im 93. Altersjahr. PV Zürich.

Walther Jakob, pens. Technischer Assistent, Bern; gestorben am 7. Oktober im 87. Altersjahr. PV Bern.

Wehrle Hansruedi, pens. Stellwerkbeamter, Basel; gestorben am 8. Dezember im 77. Altersjahr. PV Basel.

Wyder Alwin, pensionierter Lokomotivführer, Winterthur; gestorben am 12. Dezember im 77. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Zimmerli Otto, pens. Rangiermeister, Oftringen; gestorben am 26. November im 90. Altersjahr. PV Ulten und Umgebung.

■ SEV Migration

Stellungnahme zur SBB-Personalumfrage 2010

Die Migrationskommission (MK) hat im Vorfeld und während der Umfrage zur Personalfriedenheit bei der SBB viele Stimmen ihrer Mitglieder angehört. Hier eine Kurzfassung davon: «Diese Fragen werden die Realität nicht vollständig wiedergeben. Viel wichtiger wäre es, dass die Kader der SBB draussen bei den Arbeitenden präsent wären, da in den Büroräumen die Realität meistens verzerrt ist.»

Die Migrant/innen fordern die SBB-Leitung vehement auf, sich die Mühe zu machen und am Pausentisch mit ihnen zu sprechen. Denn dort erhalten sie die «echte» und «persönliche» Befindlichkeit des Personals: Die Ängste um

die Arbeitsstelle, die Sorgen um einen vielleicht bald tieferen Lohn, die Enttäuschung und Frustration wegen mangelnder Wertschätzung.

Plötzlich müssen wir uns «schnell» bessere Sprachkenntnisse aneignen, die vorher jahrzehntelang vernachlässigt wurden. Ist diese Kenntnis für die tägliche Arbeit im Team notwendig? Ist nicht eher Teamarbeit und somit Sozialkompetenz notwendig? Wie viel Sozialkompetenz braucht es in einem Führungsjob der SBB, dass diese Arbeit im neuen Lohnsystem so viel höher bewertet wird? Oder zählt für die Leistungsbewertung nur, wie viel Personal eingespart werden konnte? Das Können für die

tief eingereichte Arbeit wird nicht mehr geschätzt, denn der ach so gerechte Markt (sowie Toco) bewertet ja diese Fähigkeiten tiefer.

Wenn diese Stimmen eine Plattform fänden und publiziert würden, dann wäre auch die bittere Pille der Personalfriedenheitsumfrage einfacher zu schlucken. Wir brauchen konkrete Präsenz und spürbare Wertschätzung – nicht nur in Form eines gerechten Lohns – seitens der SBB-Leitungskader. In Erwartung, dieses Interesse an unserer Befindlichkeit zu wecken, wünschen wir dem Topkader, dem Personal, insbesondere den Tausenden Migrant/innen der SBB, schöne Festtage.

Migrationskommission SEV

■ ZPV Zentralvorstand

Nachfolge für Werbungsarbeit gesucht

Zu Beginn der Schlussitzung vom 3. Dezember bedankte sich ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet bei Zentralsekretärin Janine Truttmann für ihre Arbeit, die sie das ganze Jahr für den Zentralvorstand (ZV) leistet.

Vor rund einem Jahr hat der ZPV die neuen Strukturen eingeführt. Die Mitglieder stellten fest, dass der Unterverband nach diesem lehrreichen Jahr auf gutem Weg ist. SEV-Vizepräsident Manuel Avallone informierte über

die GAV-Verhandlungen und bedankte sich bei allen, die an der Mahnwache teilgenommen haben.

Nächstes Jahr finden Wahlen statt. Der ZV diskutierte über eventuelle neue Vorstandsmitglieder, damit der Infolfluss mit der Peko Zugpersonal weiterhin so gut bleibt wie bis anhin. Die Werbung ist nach wie vor ein wichtiges Thema für den SEV und seine Unterverbände. Die ZPV-Werbeverantwortliche hat ihren Rücktritt

erklärt. Der Zentralpräsident hofft, dass bald wieder jemand für dieses Amt gefunden werden kann.

Weil der ZPV ein gutes Kassenjahr verzeichnen konnte, waren die ZV-Mitglieder zum Abendessen mit einer Übernachtung im Hotel Hirschen in Beromünster eingeladen. Nach dem Apéro und einem gutem Essen begrüßte sie der Nachtwächter von Beromünster und sie erlebten eine Geschichtstour durch den Ort. *Janine Truttmann*

■ GAV-Informationsveranstaltung

«Ja, aber ...» zum Gesamtarbeitsvertrag

Am 9. Dezember haben die Unterverbände, vertreten durch Beat Jurt (TS), Markus Kröpfl (LPV) und Janine Truttmann (ZPV), zu einem GAV-Informationsnachmittag im Bahnhof Biel geladen. Die Referenten waren SEV-Vizepräsident und GAV-Verhandlungsleiter Manuel Avallone und SEV-Gewerkschaftssekretär Nick Raduner.

Aus erster Hand wurden die Teilnehmenden – nebst dem Lok- und Zugpersonal kamen viele Kollegen vom IW sowie ein Nichtmitglied vom Zugpersonal – über die langen GAV-Verhandlungen informiert. Manuel Avallone bedankte sich bei allen, die an der Mahnwache teilge-

nommen hatten. «Diese Mahnwache zeigte die grosse Solidarität innerhalb des SEV und imponierte der GAV-Verhandlungsdelegation der SBB.» Nach der Präsentation der Ergebnisse der Lohnsystemverhandlungen folgte eine Fragerunde, bei der viele kritische Fragen gestellt wurden. Auch ob der SEV eine Antwort bereit hätte, wenn die GAV-Delegierten «Nein» stimmen würden. All diese Fragen wurden während einer angeregten Diskussion kompetent beantwortet. Ein «Nein», so Manuel Avallone, könnten wir uns aber nicht leisten, das könnten wir einer Mehrheit der Bevölkerung ange-

sichts der Lage der SBB nicht erklären. Die SBB trete überall als Bittsteller auf, kein Geld z. B. für die Infrastruktur oder neue Züge. Und trotzdem erhalte das Personal einen guten, neuen GAV, bei dem keiner verliere.

Einige Anwesende fanden, dass uns die SBB bei jeder neuen GAV-Verhandlungsrunde erpresst und sich der SEV schon jetzt wieder auf die nächste Runde vorbereiten müsste. Grundsätzlich fand aber die Mehrheit, dass gut verhandelt wurde und dass die Delegierten «Ja» stimmen sollten. Wenn auch vielleicht «Ja, aber ...»!

Janine Truttmann

■ TS Zentralausschuss

Jeannine Pilloud, die neue Chefin der Division Personenverkehr

Auch wir heissen Jeannine Pilloud herzlich willkommen, dies jedoch mit gemischten Gefühlen. In einigen Medien konnte man lesen, sie sei eine Quotenfrau. Damit hat sie kein Problem, denn sie habe Durchsetzungsvermögen, Standhaftigkeit, und fähige Frauen würden sich auch ohne Quoten durchsetzen. Frau Pilloud soll bei den SBB die Frauenförderung vorantreiben und bei den Gewerkschaften punkten. Über ihren eigenen Führungsstil sagt sie aus: «Ich bin nicht für die Basisdemokratie. Doch ich erwarte auch direktes Feedback. Sagen Sie, wenn Sie etwas nicht richtig finden.» Die Basisdemokratie

ist die älteste Form der Demokratie. Wir werden sehen, wie ihre direkte, unzimperliche Art als starke Analytikerin bei der Basis und bei den Kaderleuten ankommt.

Zentralpräsident Werner Schwarzer bedankt sich bei den Mitgliedern, Aktivisten und allen Mitarbeitenden in den Sekretariaten für die erfolgreiche Zusammenarbeit. Von einer weiterhin guten Zusammenarbeit im 2011 sind wir überzeugt und nehmen die bevorstehenden Herausforderungen im Januar mit neuer Motivation wieder an. Die nächste Zentralausschusssitzung findet am 7. Januar statt. *Medienstelle TS*

■ ZPV Biel/Bienne

Denis Babey wird neuer Präsident

An der Mitgliederversammlung konnte zur Erleichterung der abtretenden Präsidentin Janine Truttmann ein neuer Präsident gewählt werden. Unter grossem Applaus nahm Denis Babey seine Wahl an. Ab sofort liegt der Vorstand, mit Ausnahme der Beisitzerin Carmen Schmid, voll in welscher Hand. Als Gäste waren ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet sowie Bruno Schrag von der Peko Zugpersonal dabei. Es wurde ausgiebig über den GAV, die Weiterentwick-

lung Zugpersonal und über die Pensionskasse diskutiert. Die Mitglieder taten ihre Meinungen kund und die Emotionen gingen hoch, speziell beim Thema Weiterentwicklung Zugpersonal und damit bei der Teambildung. Dank den guten Argumenten und kompetenten Antworten von Andreas Menet und Bruno Schrag konnten einige Meinungen zum Positiven gewendet werden. In diesem Bereich gibt es aber in Biel noch viel zu tun. *Janine Truttmann*

■ SVSE Kegeln

«Guet Holz» auch für den Vorstand

Zum Schluss der Kegelsaison 2010 ging Ende November die Delegiertenversammlung SESKV über die Bühne. Präsident René Ackermann konnte rund 80 Personen begrüßen. Neben Mitgliedern der TK, GPK, des SVSE und Gästen vom SEV, SSKV und SFKV, waren rund 27 Klubs vertreten.

Den Antrag der TK zur Genehmigung des neu überarbeiteten Sportreglements Nr. 15 nahm die Versammlung einstimmig an, ohne grosse Diskussion, was sogar die TK erstaunte. Mit kräftigem Applaus wiedergewählt wurden René Ackermann als Präsident, Peter Suter als Kassier und die bisherigen TK-Mitglieder Markus Krebs, Christian

Rotzer, Felix Haymoz, Erwin Berger und Jean-Luc Pittet, ebenso die GPK-Mitglieder Markus Brand, Walter Karlen und Marco Ceretto.

Erwin Berger moderierte mit Witz (mehr als einem) das Absenden der Jahresmeisterschaft 2010, des Gruppenwettkampfs sowie der Américaine. Die Austragungsorte der schweizerischen Wettkämpfe 2011 wurden bei Américaine und Einzel-Cup einstimmig an den KK Thunersee bzw. nach Küngoldingen vergeben. Beim Gruppenwettkampf ergab die Abstimmung ein hauchdünnes Resultat von 17:16 zugunsten des ESV Luzern gegenüber Les Eclairs Genf. *Urs Huber*

■ ZPV Regionalversammlung Ost

Immer noch ein brennendes Thema: Sanierung PK

ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet und Thomas Walther, Präsident ZPV Romanshorn, begrüßten rund 50 Mitglieder zur diesjährigen Regionalversammlung Ost in Romanshorn.

Gemeindeammann Norbert Senn stellte Romanshorn als wichtigen Verkehrspunkt vor. Zudem bedankte er sich für die Arbeit, die das Zuggesetz auf den Zügen verrichtet und so für die Kunden das Reisen angenehmer macht.

Ein brennendes Thema ist immer noch die Sanierung der Pensionskasse SBB (PK)! Erwin Schwab, Stiftungsratspräsident PK SBB und Leiter SEV Versicherungen, informierte über den aktuellen Deckungsgrad der PK SBB. Dieser liegt im Moment (Stand: 30. September) bei 91,8%. Die Sanierung wird durch die Mitarbeitenden und die SBB zurzeit vollumfänglich geleistet. Leider ist der Beitrag des Bundes noch ausstehend. Dieser wird nicht vor dem nächsten Frühling feststehen.

■ SVSE Badminton

Gesellig, sportlich, toll und spassig wars!

Badminton-Spass am Trainingsweekend im Sportcenter Olympica.

Zum Trainingsweekend traf sich Anfang Dezember eine muntere Schar Badminton-Spieler/innen im Sportcenter Olympica in Brig.

Nach der Ankunft gab es einen Spaghettiplausch. Der Kohlenhydratschub war von Nöten, kündigte doch Lokaltainer Thomas intensive Trainingssektionen an. Beim Aufwärmspiel wurden gar verborgene Talente der Schauspielkunst entdeckt. Danach waren Zielsicherheit, Laufübungen und Verhalten am Netz angesagt, wobei immer wieder «Belohnungen» in Form von Liegestützen

SEV-Gewerkschaftssekretär Nick Raduner erklärte den Grund, wieso nur ein Teil des GAV verhandelt wird. Der SEV und die SBB wollen nur Einigkeit über das neue Lohnsystem erzielen sowie darüber, dass bei positivem Abschluss der jetzige GAV verlängert wird. Nachdem Nick Raduner das neue Lohnsystem Toco ausführlich erklärt hatte, bestand der Gesichtsausdruck vieler Kollegen nur noch aus Fragezeichen. Müsste ein Lohnsystem nicht für alle Mitarbeitenden verständlich sein? Die Angst, dass es zu viele Verlierer gibt und nur eine Gewinnerin (SBB), ist gross. *(Anmerkung der Redaktion: Gewerkschaften und SBB haben sich über das neue Lohnsystem geeinigt – siehe kontakt Nr. 24 vom 9. Dezember, Interview.)*

Der Zentralpräsident berichtete über die aktuellen Themen des Unterverbands ZPV. Ein brennendes Thema ist natürlich der ZVV. Für jede/n Mitarbeiter/in werden Wege und Lösungen bis Ende Jahr gesucht, damit man

allen eine Perspektive bieten kann. Die Frage stellte sich auch, ob es möglich ist, ein neues Gesetz zu definieren, um den Transportfirmen zu ermöglichen, ein eigenes Sicherheitssystem aufzubauen. Weiter informierte Andreas Menet, dass die Wandlung vom Verband zur Gewerkschaft immer noch auf dem Weg ist. Auch die neuen Strukturen des ZPV hätten sich bewährt. Die Erfahrungen seien mehrheitlich gut. Leider stagniere der Mitgliederbestand seit Ende Juli. «Deshalb ist es wichtig, aktiv neue Mitglieder zu werben.» Thomas Walther berichtete über die Neuerungen bei der Weiterentwicklung Zuggesetz, insbesondere die Teamstrukturen. Neu werden an den Standorten verschiedene Rotationen geprüft. Weiter erläuterte er die Weiterentwicklung VM sowie mögliche Änderungen der Ausrüstung.

Im Anschluss an die Versammlung folgte der gemütliche Teil. *Thomas Schönmann und Peter Bischofberger*

Spieler/innen anschliessend noch zur Verfügung. Der Schlummerbecher wurde zum Tagesausklang an der Bar oder im Kämmerlein (wobei die Zimmernachbarn unfreiwillig akustisch miteinbezogen wurden) genossen.

Am anderen Morgen ging es gleich zügig ans Aufwärmspiel. In einer Doppelpartie galt es mit zwei Bällen zu agieren. Über und unter dem Netz war je ein Shuttle im Einsatz. Die Wachener und gut Gestärkten waren da sicher im Vorteil. Danach waren auch die Restlichen wach und Andrea, am Vorabend angereist, konnte ihr grosses Fachwissen weitergeben. Das Stellungsspiel im Einzel wurde mit vielen Übungen durchgearbeitet. Auf dem Halbfeld ging manchen ein Licht auf, doch danach beim Match-Spiel war der Platz wieder sooo gross.

Gesellig, sportlich, toll und spassig wars – das Gelernte wird jetzt umgesetzt und wir freuen uns bereits auf das nächste Mal! *Roger Baumann*

■ ZPV Samedan

Mitglied FAV-Konferenz gesucht

Roger Tschirky, Koordinator RhB, konnte nebst zahlreichen Mitgliedern auch Pensionierte und einige Gäste zur Regionalversammlung begrüßen. Martin Sturzenegger, Leiter Vertrieb RhB, informierte über seine Aufgaben bei der RhB. Das Unesco-Weltkulturerbe sei der RhB wichtig, sie wolle es als Freizeitprodukt besser vermarkten. Der Fokus liege auf Kundendienst und Kundenbetreuung. ZPV-Vizepräsident Pascal Fiscalini informierte aus dem Zentralvor-

stand. SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Peyer informierte aus der Geschäftsleitung. Er durfte von den Lohnverhandlungen noch keine Details preisgeben, da sie noch vom Verwaltungsrat der RhB abgesegnet werden müssen. Ein neues Mitglied als Nachfolger/in von Stefan Decasper für die FAV-Konferenz konnte noch nicht gewählt werden.

Die nächste Regionalversammlung findet am 23. November in Samedan statt.

Sandrine Aebersold

■ RPV Thurtal und RPV Südostschweiz

Gemeinsame Herbstversammlung

Präsident Roland Zehentner begrüßte zur ersten gemeinsamen Herbstversammlung 24 Mitglieder und SEV-Gewerkschaftssekretär Peter Peyer. Die Versammlung gedachte der drei verstorbenen Arbeitskollegen Martin Büchel, Buchs SG, Roger Guggisberg, Winterthur, und Oskar Kälin, Pfäffikon SZ.

Der Präsident erwähnte das Schreiben des Bundesamtes für Verkehr (BAV), das vorschreibt, dass Ruhe- und Ausgleichstage ab 2011 wieder aufgelistet werden müssen. Der Mitgliederbestand des Unterverbands RPV betrug Ende Oktober 1281 Personen. Ein weiteres Thema waren die SEV-Lohnforderungen 2011 an die SBB: +2,9 Prozent. Der Bund hat 1,148 Milliarden Franken an die Sanierung der Pensionskasse SBB zugesichert. Kollege Antonio Gisondi wurde als Migrationsmitglied gewählt. Die Rangiartagung Ost findet am 9. April in Aarburg statt, die GV RPV Südostschweiz ist am 19. März in Sargans vorgesehen und der RPV Thurtal wird die nächste Herbstversammlung organisieren. Der Zentralkomitee sucht immer noch zwei Leute. Von

Vorteil wäre, wenn die Bewerber eine zweite Landessprache beherrschen würden. Die RPV-Sektionen Ostschweiz und Thurtal zählen zusammen rund 200 Mitglieder, trotzdem ist es schwer, Vorstandsmitglieder zu finden. Roland Zehentner stellte die Frage in den Raum, ob es Sinn machen würde, mit dem RPV Winterthur eine gemeinsame Herbstversammlung durchzuführen. Die Mehrheit der versammelten Mitglieder möchte dies nicht.

Hanspeter Eggenberger informierte über die Jahres-einteilung, die das BAV vorschreibt und die in jeder SBB-Abteilung gemacht werden muss. Infra: Buchs SG gehört neu zu Zürich. Für eine eigene Peko müssen noch Unterschriften gesammelt werden, damit ein Gesuch gestellt werden kann. Buchs erhält zwei neue Duschen mit Umkleidekabinen. Im Funkraum gibt es neu eine kleine Küche.

Abschliessend orientierte Peter Peyer sehr umfangreich zum GAV3+ und neuen Lohnsystem Toco (*kontakt.sev* berichtet laufend über diese Themen).

Martin Horath

SEV NICHT ERREICHBAR

In der Altjahrswoche, vom 27. bis 31. Dezember, werden im Zentralsekretariat des SEV in Bern dringende Anpassungen an der Stromversorgung vorgenommen. Das führt dazu, dass in dieser Zeit keine Verbindung zum SEV besteht, weder telefonisch noch per E-Mail. Das Zentralsekretariat und die Regionalsekretariate des SEV sind ab 3. Januar 2011 wieder normal geöffnet.

■ SBV Bern und VPV Bern

Zwei Unterverbände – zwei Sektionen – eine Versammlung!

Die Sektionen SBV Bern und VPV Bern haben eine gemeinsame Mitgliederversammlung durchgeführt.

Eine spezielle Mitgliederversammlung fand am 23. November in Bern statt: Die Sektionen von SBV und VPV Bern luden zur gemeinsamen Herbstversammlung ein. Dieses Novum entstand aufgrund der Tatsache, dass SBV und VPV darüber nachdenken, ob vermehrte Zusammenarbeit bis hin zu einer allfälligen Fusion der beiden Unterverbände sinnvoll wäre. So war es auch ein Anlass, um sich besser kennen zu lernen. 30 Mitglieder des VPV und 40 vom SBV konnten die beiden Vorsitzenden Daniel Trolliet (VPV) und Manfred Schaffer (SBV) begrüßen. Daniel Trolliet musste kurzfristig einspringen, da Roland Schwager, Präsident a.i. des VPV Bern, einen Un-

fall erlitten hatte und nicht dabei sein konnte. Die anwesenden Jubilare beider Sektionen wurden geehrt.

Elisabeth Jacchini, Zentralpräsidentin SBV, zeigte den Stand der Zusammenarbeit SBV-VPV auf. Aus den bis jetzt erarbeiteten Varianten werden 2011 maximal zwei Modelle an die Sektionsvorstände zur Diskussion in den Regionen geliefert. Ende 2011 soll die beste Variante bekannt sein und an den Delegiertenkonferenzen 2012 der definitive Entscheid gefällt werden. Der neue UV könnte so per 1. Januar 2013 starten. Elisabeth Jacchini betonte, dass es nicht darum gehe, eine Fusion um jeden Preis durchzuziehen! Eine Zusammenarbeit müsse den Mitgliedern einen Mehrwert bringen und dürfe nicht dazu führen, dass sich die Mitglieder heimatlos fühlen. Anfragen und Inputs der Sektionen sind immer willkommen!

Daniel Trolliet informierte über die OR-Verträge der SBB. Die SBB möchte den Anteil der Angestellten mit OR-Verträgen von 2 auf 5% steigern. Aktueller Stand ist 3,8%. Der VPV wehrt sich und hat Mitspracherecht erhalten. SBB und Sozialpartner haben in dieser Frage eine Arbeitsgruppe gebildet. Vertreter VPV sind Roland Schwager und Daniel Trolliet. Der VPV wird vor allem beobachten, dass die 5% nicht überschritten werden! Es gilt ebenso zu beobachten und herauszufinden, wo und auf welchen Stellen die Leute mit OR-Verträgen arbeiten.

Manfred Schaffer erwähnte die Eröffnung der neuen BZ Zürich in Zürich Flughafen per 1. Dezember 2010. Die Peko überwacht die zwischen den Sozialpartnern ausgehandelte Vereinbarung über die Begleitmassnahmen.

Heinz Suter von der Gewerkschaft Kommunikation (Geko) stellte das Lohnsys-



Manfred Schaffer, Präsident der SBV-Sektion Bern.



Heinz Suter, Gewerkschaft Kommunikation.

tem der Post vor, das in vielen Punkten mit dem neuen System Toco der SBB übereinstimmt. Für die Geko stellen sich die grössten Probleme bei den Lehrabgängern, den Einstiegsgehältern für neue Mitarbeitende unter 25 Jahren und bei den individuellen Leistungshonorierungen. Bei der jährlichen Lohnerhöhung ist ein Reporting und Controlling wichtig, damit klar ist, wo die Lohnerhöhung eingebaut wird und

wo Einmalzahlungen ausgerichtet werden.

SEV-Präsident Giorgio Tuti zeigte die aktuellen Brennpunkte und Projekte des SEV auf. Nachzulesen sind sie vor allem in *kontakt.sev* Nr. 22 (SGB-Kongress) und Nr. 23 (Finanzierungsvorschläge für den öV). Die Wahlen 2011 resp. das Verhalten der Politiker bei öV-Fragen werden für den SEV auch ein Thema sein, ebenso natürlich die PK SBB!

Mathias Schmid

■ PV Zürich

Gelungene 100-Jahr-Jubiläumsfeier

Am 1. Dezember durfte Präsident Hans Beeri im Namen des Sektionsvorstands nach dem Apéro rund 280 Personen sowie mehrere Ehrengäste begrüßen. Er betonte, er sei stolz, dass genau auf den Tag vor 100 Jahren weit-sichtige pensionierte Eisenbahner unsere PV-Sektion Zürich gegründet haben. Gekannt moderierte Walter Grimm, Leiter OK und Vorstandsmitglied, den ganzen Tag das Jubiläumsfest.

Für die hervorragende musikalische Unterhaltung der Feier waren die Musikant/innen der beliebten Bendliker-Musik mit Dirigent Rolf Landis besorgt. Walter Grimm erläuterte seine selbst verfasste Jubiläumsschrift aus der Gründerzeit. Daraus ging hervor, dass der Unterverband PV bereits 1920 den aktiven SEV-Mitgliedern rechtlich gleichgestellt worden ist. Vizepräsident Hansruedi Schneider zeigte in einem unterhaltsamen Video mit dem Titel «Unser PV» Szenen der Sektionsreisen der letzten Jahre. Die ausgewählten Musikeinlagen passten vortrefflich zu den einzelnen Filmsequenzen.

SBB-Personalchef Markus Jordi orientierte über die Pünktlichkeit, Sicherheit und Wirtschaftlichkeit der SBB. Er erwähnte auch die schlechte finanzielle Lage der Pensionskasse SBB, wodurch die aktiven Mitarbeitenden höhere Beiträge leisten müssen und die Pensionierten auf Jahre hinaus keine Teuerungszulage erhalten.

SEV-Präsident Giorgio Tuti unterstrich in seiner brillanten Grussadresse den Sinn und Zweck sowie die unbedingte Berechtigung des SEV für die Pensionierten. Nach dem ausgezeichneten Mittagessen erwähnte PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan, dass sich der Unterverband PV auch in Zukunft immer für seine Pensionierten einsetzen wird.

Die Zürcher Stadtpräsidentin Corinne Mauch dankte in ihrer Ansprache allen Pensionierten für die jahrelange Arbeit zugunsten des öffent-

lichen Verkehrs. «Dank Ihnen sind wir Schweizer Weltmeister im Eisenbahnfahren.» Sie selbst habe kein Auto, sondern ein GA 1. Klasse.

In seinem Schlusswort sagte Hans Beeri, der heute gehörte Rückblick auf ein wichtiges Stück Gewerkschaftsgeschichte unserer Sektion gebe neuen Rückhalt, um die erarbeiteten sozialen Errungenschaften in unserem Land zu bewahren und weiterzubringen. Er dankte allen für die Teilnahme und wünschte den Festbesuchern und ihren Angehörigen ein geruhames, frohes Weihnachtsfest und nur das Allerbeste fürs neue Jahr. Damit endete die wunderschöne 100-Jahr-Feier.

Fritz Abt



Die Zürcher Stadtpräsidentin Corinne Mauch und im Hintergrund die Bendliker-Musik.

Junge Musikerinnen sorgen für Feierlichkeit und Besinnlichkeit

Die Weihnachtsfeier im Stadttheater Olten wurde umrahmt von Darbietungen des PV-Männerchors. Präsident Walter Burgherr begrüßte etwa 190 Teilnehmende. Nach einigen Mitteilungen sprach Pfarrer Rolf Weber von Lutembach besinnliche Worte zu den kommenden Weihnachtstagen. Vorerst ging er in seinen humorvollen Ausführungen kurz auf seine Jugend ein. Damals sei Olten für ihn die grosse Welt gewesen, wo die Züge aus allen Teilen Europas Halt machten. Dann ging er auf die Geschichte der Krippen ein, die heute in allen Grössen und Formen existieren. Zum ersten Mal wurde die Darstellung einer Krippe im Jahre 1223 erwähnt, Urheber war damals Franz von Assisi. Die Geschichte der Krippen und der Weihnachtsfeier führe unweigerlich zur Frage, warum wir eigentlich Krippen haben und weshalb heute auch die Jungen, wie ein Beispiel aus dem Religionsunterricht zeige, diesen Brauch kennen und schätzen. Die

heutige Zeit sei schnell, bereits Ende Oktober beginne die Weihnachtszeit und am 27. Dezember die Fasnacht. Die Krippe führe dagegen zurück zur Ruhe und Besinnlichkeit und sei ein Sinnbild des Menschen in seiner Ganzheit. Die Versammelten verdankten die Ansprache mit grossem Applaus.

Das Streicherensemble Accelerando der Musikschule Olten brachte Feierlichkeit und Besinnlichkeit in die Versammlung. Unter der Leitung von Regula Anderes spielten Mädchen zwischen 10 und 15 Jahren verschiedene bekannte und weniger bekannte Musikstücke. Die jungen Musikerinnen erhielten zum Dank viel Beifall und abschliessend begleiteten sie die Versammelten beim Singen von Weihnachtsliedern. Pünktlich konnte Präsident Walter Burgherr die Feier beenden und wünschte allen Anwesenden und vor allem auch den Kranken frohe Weihnachten und Glück und Gesundheit für das kommende Jahr.

Arnold Seiler

■ PV Thurgau

«Flöten-Leckerbissen» und witzige Anekdoten

Präsident Albert Mazenauer durfte 74 Mitglieder und einige Gäste zur Adventsfeier begrüssen. Den Mitgliedern im Krankenstand wünschte er gute Genesung. Die Romantiker Vorstandsmitglieder mit Gattinnen hatten die Tische hergerichtet.

Zur Einstimmung gab es Advents- und Weihnachtsmusik. Danach stellte sich der Ex-Franziskanermönch Bruder Beno Kehl vor. Aufgewachsen ist er in Rorschach, der Vater war dort Depotchef. Er kenne die Eisenbahner und deren Anliegen. Die Adventszeit habe Franz von Assisi ins Leben gerufen und die Franziskanermönche hätten sie verbreitet. Beno ist gerne in der Natur, um Kraft und Besinnung zu tanken. Grosse Reisen hat er gemacht und dabei hungernde Menschen angetroffen. In Afrika

habe er das Elend der Menschen erfahren. Seit drei Jahren kaputte Wasserpumpen konnten nicht mehr gebraucht werden, weil sie niemand reparieren konnte. Ein Telefon in die Schweiz an den richtigen Mann, und es konnte geholfen werden. Angetroffen habe er auch einen Gefangenen, der wegen einer Ohrfeige, die er seinem Onkel gegeben habe, zu 15 Jahren verurteilt war. Dies, weil der Onkel im Land ein hoher Würdenträger war. Bei der Gassenarbeit in Zürich lernte er Harry kennen, der ihn in seine Wohnung einlud. Dort habe es wie in einem Saustall ausgesehen und beim Aufräumen entdeckten sie im Bett plötzlich noch einen Menschen, der abgemagert und zugehörnt war. Für diese Adventsrede mit witzigen Anekdoten, die

nie langweilig war, erntete Beno grossen Applaus.

Das Flötenensemble Windspiel unter der Leitung von Musikpädagogin Iris Hafter gab einige Leckerbissen zum Besten. Zu hören waren Melodien, die mit der Eisenbahn zu tun hatten: von Nord- über Zentral- und Südamerika nach Europa und am Schluss zurück in die Schweiz. Die zehn Musikerinnen wurden mit grossem Applaus verabschiedet. Die kleinste Flöte von rund 20 Zentimetern Länge und die grösste Flöte, 2,20m lang, wurden sorgfältig verpackt.

Zum Abschluss gab es einen warmen Imbiss. Zufriedene Mitglieder gingen schliesslich nach Hause und sprachen dem Vorstand ein grosses Kompliment für diesen gelungenen Nachmittag aus.

Toni Arnold

■ PV Aargau

Tolles Konzert der Schüler/innen

Im vollen Gemeindehaus der reformierten Kirchgemeinde Windisch konnte Karl Schilter die Kolleg/innen herzlich begrüssen. Er führte dann auch durch das Programm, weil sich nebst einer grösseren Anzahl Mitglieder auch Präsident Willi Fischer entschuldigen musste. Er liegt im Spital Aarau, kann dieses aber erfreulicherweise demnächst verlassen. Von hier aus gehen die besten Grüsse und Wünsche an ihn. Wie gewohnt war der Saal von Vorstandskollegen und deren Frauen sowie einigen treuen Helfern schön und festlich geschmückt.

Der Schülerchor des Dorfschulhauses Windisch glänzte mit tollen Darbietungen. Die Lehrerinnen Kalt, Giovanelli und Müller boten ein schönes Konzert dar. Frau Pollet bereicherte das Konzert mit dem Flötenensemble sowie einer jungen Pianistin. Die Liederauswahl fand Gefallen, was der lange Applaus zeigte. Es war bemerkenswert, wie die Schüler/innen voll dabei waren.

Josef Stübi, römisch-katholischer Stadtpfarrer in Baden, verstand es, die Ver-

sammelten in die Weihnachtsgeschichte zu begleiten. Humorvoll erzählte er aus seiner Schul- und Studienzeit und von seiner Zeit als junger Vikar in Windisch. Als Bewunderer der Bahn zeigt er sich heute noch beeindruckt, wie ein Bahnhof mit den diversen Mitarbeitenden so perfekt funktionieren kann. Die Versammlung spendete Pfarrer Stübi grossen Applaus und dankte ihm für den gehaltenen besinnlichen Teil.

In der Zwischenzeit wurde das Buffet eingerichtet und die Schöpfbrigade war auf Platz. Der Küchenmannschaft unter der Leitung von Cyrill Schifferle wurde auch noch der Dank für die wertvolle Mitarbeit überbracht. Nachdem Kaffee und Dessert serviert waren, begann langsam der grosse Aufbruch. Alle waren sich sicher, wieder einen schönen und unterhaltsamen Nachmittag erlebt zu haben.

Wir wünschen allen eine friedvolle, fröhliche und gesegnete Weihnachtszeit. Zum Jahreswechsel entbieten wir allen eine gute Zeit und vor allem beste Gesundheit.

Karl Schilter

■ PV Luzern

Wohlklingende Gospellieder und feinste Töne von der Panflöte

Ein aufgestelltes, fröhliches Publikum fand sich am 7. Dezember im Hotel Anker in Luzern zur Adventsfeier ein.

Den Auftakt machten vier Klassen vom Schulhaus Meiersmatt in Kriens. Mit hellen Stimmen trugen 80 fesche Jugendliche mehrere Gospellieder vor. Die Gruppe wurde von Lehrer Kurt Schöpfer temperamentvoll dirigiert und am Klavier begleitet. Der Gesang erfüllte den Raum und damit auch die Herzen der Besucher/innen. Bei bekannten Titeln summteten die Gäste kräftig mit. Einen speziellen Eindruck hinterliessen die Solovorträge der Sänger/innen. Trotz ihres jugendlichen Alters gaben sie mit bühnenreifen Auftritten ihr Bestes.

Im zweiten Programmteil begeisterte uns das Duo «PanTastico» mit seinem

Können. Karin Schaerer mit Panflöte sowie Mathias Inauen mit E-Piano und Gesang führten uns zuerst auf eine musikalische Weltreise. Melodien aus Osteuropa folgten Weisen aus Irland und Klängen aus Südamerika. Das Konzert bot einen wahren Ohrenschaus und endete mit dem gemeinsam gesungenen Lied «Oh du fröhliche». Der Schülerchor und das Duo ernteten für ihre Darbietungen grossen Applaus, den sie mit Zugaben belohnten.

Präsident Peter Grütter dankte den Mitwirkenden und Helferinnen und Helfern und wünschte allen fröhliche Festtage. Ein Kompliment geht an Vizepräsident Walter Lerch für das gute Gelingen des erstmals von ihm organisierten Anlasses.

Otto Fuchs

VORANZEIGE KONGRESS 2011

76. Kongress SEV
Dienstag, 24. Mai 2011, in Bern

Traktanden

1. Kongresseröffnung
2. Mandatsprüfung
3. Wahl der Stimmenzählenden und des Tagungssekretärs
4. Beschlussprotokoll des 75. ordentlichen Kongresses vom 19./20. Mai 2009 in Bern
5. Referat des Präsidenten SEV
6. Sozialbericht SEV 2011
7. Anträge der Geschäftsprüfungskommission (GPK)
8. Neues Leitbild für den SEV
9. Wahlen

- 9.1. Vorstandspräsident/-in
- 9.2. Vorstandsvizepräsident/-in
- 9.3. Mitglieder Geschäftsprüfungskommission SEV (GPK SEV)
- 9.4. Ersatzmitglieder Geschäftsprüfungskommission SEV (GPK SEV)
10. Kongressanträge
11. Positionspapiere
12. Revision Statuten und Reglemente SEV
13. Resolutionen
14. Verschiedenes

Achtung!

Anträge sind bis *spätestens Mittwoch, 23. März 2011 schriftlich* dem Zentralsekretariat in Bern einzureichen. *Die Geschäftsleitung SEV*

■ PV Biel/Bienne

Samichlous zu Besuch bei den Pensionierten in Biel

Am 2. Dezember fand die Chlouser-Feier in Biel statt. 134 Personen erfreuten sich am abwechslungsreichen Nachmittagsprogramm, das der Männerchor der pensionierten Eisenbahner mit Liedervorträgen bereicherte. Dabei wurden die Ehrenurkunden für die 40-, 50- und 60-jährige SEV-Mitgliedschaft abgegeben. Das Unterhaltungstrio Edgar Charles und Co. sorgte für ausgezeichnete Unterhaltung und es konnte gelacht werden. Der Samichlous überbrachte kleine Geschenke. Der warme Zvieri-Teller «Coq au vin mit Nu-

deln» bis genug fand grossen Anklang.

Wichtige Mitteilung: Präsident Samuel Bürki hat sich im Oktober einer schweren Operation unterziehen müssen und konnte an der Feier nicht teilnehmen. Aus gesundheitlichen Gründen kann er leider sein Amt nicht mehr ausführen. Die Versammelten wünschen Samuel Bürki gute Besserung und baldige Erholung. Sekretär Ruedi Flückiger übernimmt interimsmässig einen Teil der Aufgaben des Präsidenten. Er gibt unter 033 356 41 43 gerne Auskunft. E-Mails sind

neu auch an ihn zu richten: rflueckiger@bluewin.ch. Die bisherige Telefonnummer 032 384 84 30 und E-Mail-Adresse sev-pv.biel-bienne@gmx.ch des PV Biel sind nicht mehr im Betrieb. Bitte beachtet die Unterlagen, die euch Anfang Februar persönlich zugestellt werden. Denkt bitte daran, dass ihr den Railbon von 100 Franken, den ihr vor Kurzem von der SBB erhalten habt, unbedingt mit der Bestellung von FVP-Fahrausweisen verwenden müsst.

Der Vorstand wünscht frohe Festtage und ein glückliches neues Jahr. *Ruedi Flückiger*

■ RPV Aargau

Neue Mitglieder zu werben, ist wichtig

Präsident Markus Engetschwiler begrüßte zur Herbstversammlung 13 Mitglieder. Die Sektion blieb dieses Jahr von schweren Unfällen verschont. Für die verstorbenen Rangierkollegen aus anderen Sektionen wurde eine Gedenkminute abgehalten. Der Sektionsbestand blieb wiederum konstant. Der Präsident rief alle auf, neue Mitglieder zu werben. Er führte die Versammlung fort mit den neuesten

Informationen von der RPV-Präsidentenkonferenz RPV. Ein grosses Thema waren die GAV-Verhandlungen und das neue Lohnsystem Toco. Er erklärte die Änderungen und das weitere Vorgehen bis zum Abschluss des GAV. Er dankte für das Sammeln der Unterschriften für die Lohnpetition zuhanden der Verhandlungsgemeinschaft. Die SBB-Pensionskasse wurde auch wieder thematisiert. Ohne Gegen-

stimmen hat der Ständerat als Erstrat der Sanierung der Pensionskasse SBB mit 1,148 Milliarden zugestimmt, nun geht die Vorlage in den Nationalrat. Auch über den Zustand des Unterverbandes RPV wurde informiert. Unter Verschiedenem wurde die neue Taschenuhr vorgestellt für die Mitglieder mit 40- und 25-jähriger SEV-Mitgliedschaft im nächsten Jahr.

Thomas Ammann

■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Pensionierte sind wichtige Botschafter des öV

Präsident Walter Holderegger begrüßte an die 200 Kolleginnen zur Weihnachtsversammlung in Spiez.

SEV-Präsident Giorgio Tuti bedauerte die Ablehnung der Steuergerechtigkeitsinitiative. In der Politik laufe alles auf einen Abbau bei den Sozialversicherungen hinaus. Abgezockt werde überall dort, wo es die Arbeitnehmenden und Pensionierten treffe. Die Gewerkschaften wollten aber nicht nur bekämpfen, sondern auch aufbauend wirken. Tuti erwähnte das Projekt «AHV plus», das zu höheren Renten für kleine Einkommen führen soll. Ferner soll eine Initiative für einen gesetzlichen Mindestlohn lanciert werden. Er machte sich für die 1:12-Initiative stark, die eine maximale Lohnspannbreite in einem Unternehmen von 1:12 in der Verfassung verankern will. Abschliessend beklagte er das heutige Schwinden des Solidaritätsgedanken.

Sektionspräsident Beat Reichen, Stiftungsratsmitglied Symova, informierte, dass der Übergang von der Ascoop zur neuen Sammelstiftung Symova reibungslos verlaufen ist. Insbesondere hätten die Renten keine Änderungen erfahren. Er erläuterte die Anlagestrategie und die Performance, die dem Vergleich mit anderen Vorsorgewerken standhält.

SEV-Sekretär Jérôme Hayoz sagte, dass die Rentner/innen eine wichtige Stütze der Gewerkschaftsarbeit bilden. Die BLS wolle ihre Beziehungen zu den Pensionierten wieder vermehrt pflegen. Ein Indiz dafür sei sicher der Empfang einer Delegation durch die neue BLS-Personalchefin Franziska Jermann im November. Das wird allgemein begrüßt, spielen wir ehemaligen Bähnler doch eine wichtige Rolle als Botschafter des öV. Nach langer Zeit lädt das Unternehmen auf Betreiben des SEV am

18. Januar wieder zu einem Anlass mit Mittagessen ein. Er kam auch auf die Zukunft der BLS zu sprechen, die sich in einem stets härter werdenden Markt behaupten müsse.

Die Frage, ob in den Aktiendeal der KPT auch SEV-Funktionäre involviert seien, verneinte Giorgio Tuti. Der Mitgliederbestand ist seit 1. März bei 12 Eintritten, 19 Todesfällen und 11 Austritten auf 670 gesunken. Die Personalzeitschrift «départ!» wird unter der Leitung des neuen Redaktors Giovanni Leardini in kürzeren Abständen erscheinen. Für 2011 sind sechs «normale» und zwei Sonderausgaben geplant. Dringend gesucht sind Schreibwillige für die Kolumne, die Spalte für die Pensionierten. Leardini schwebt vor, Pensionierte über ihre jetzigen Tätigkeiten zu interviewen. Koordination: Hans Kopp, Tel. 033 222 59 15, kopp.hans@hispeed.ch. Hans Kopp

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

Nationale Foto-, Film- und Videowettbewerbe

Rund 500 Digital-, Farb- und Schwarzweissbilder zum Thema «Im Zoo» bewerteten die Juroren Ende November. Etwa 15 Teilnehmende sahen sich die Jurierung der Bilder in Schwarzweiss und Farbe live an. Gleichzeitig wurden die Resultate der am Vorabend jurierten Digibilder gezeigt. Die Sektionwanderpreise gingen bei den Digibildern an Basel, bei den SW-Bildern an die Briger und bei den Farbbildern an die Berner. Den Kombipreis als bester Fotograf gewann Jean-Jacques Magnin, Bern. Die Medaillengewinner

in den einzelnen Sparten und vollständigen Ranglisten sind auf www.effvas.ch ersichtlich.

Zum Film- und Videowettbewerb reiste Anfang Dezember eine stattliche Anzahl Zuschauer/innen nach Olten an, darunter auch etliche Autoren. Die Juroren hatten neun Filme zu bewerten. Ein Film wurde disqualifiziert, weil er zu wenige eigene Filmsequenzen des Autors aufwies. Den «Gold-» und «Silberfilm» hatten die Juroren schnell erkorren, über den dritten Rang mussten sie diskutieren, weil drei Filme die gleiche Punkt-

zahl erhalten hatten. Sie einigten sich recht schnell und gaben die Rangliste bekannt: «Premierenfahrt Swiss Classic Train» von Heinz Baumann erhielt die Goldmedaille, «La croix aveugle» von Heinz «Hene» Weibel gewann Silber und «Dampfloktreffen in Koblenz» vom über 90-jährigen Max Randegger erhielt Bronze. Die gesamte Rangliste ist ersichtlich auf www.effvas.ch, Rubrik «Film». Der nächste EFFVAS-Film- und -Videowettbewerb findet am 3. Dezember 2011 in Olten statt.

Margrit Christen

■ PV Winterthur-Schaffhausen

Bringt das neue Jahr Frieden?

Der PV-Chor unter der Leitung von Anita Nydegger eröffnete die Weihnachtsfeier in Oberwinterthur. Im festlich geschmückten Saal begrüßte Präsident Ernst Schefer 300 Mitglieder, Gäste und Mitwirkende. Den Kranken und Verunfallten oder aus anderen Gründen Abwesenden wünschte er alles Gute.

In ihrer Betrachtung zur Weihnachtszeit erzählte Seelsorgerin Elvira Gilg von einem invaliden Hirten, der sich nicht traute, nach Bethlehem zur Krippe zu gehen. Er meinte, das Ganze könnte eine Täuschung sein. Später ging er doch mit seinen Krücken nach, sah im Stall die Krippe und das kleine Kind. Staunend machte er sich auf den Heimweg und merkte erst später, dass er ohne Krücken unterwegs war. Früher hatte er keine Hoffnung mehr auf eine Besserung gehabt. Aber jetzt gab es eine positive Veränderung. Sind unsere Erwartungen zu gross, einmal im Jahr in Frieden zu leben? Wagen wir es auch,

einen Blick in die Krippe zu tun, damit sich etwas in unserem Leben ändert!

In seinen Gedanken zum Jahresende sagte PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan, es komme jetzt die Zeit der Besinnung und der Stille. Es gelte aber auch Rückblick und Ausblick aufs vergangene und kommende Jahr zu halten. «Wird das neue Jahr Frieden bringen? Frieden, der Schlüssel zum Glück?»

Das Konzert der «Alten Garde» unter der Leitung von Meinrad Lagler und Kurt Möckli war wieder ein Hochgenuss. Was die älteren Damen und Herren geleistet hatten, war Klasse. In ihrem Programm hatten sie auch zwei Weihnachtslieder zum Mitsingen eingeplant.

Ernst Schefer bedankte sich bei allen Mitwirkenden, wünschte ein frohes Weihnachtsfest und guten Rutsch ins neue Jahr. Nächste Veranstaltung ist die Hauptversammlung am 7. Februar 2011 im Hotel Römertor in Oberwinterthur. Werner Meier

■ PV St. Gallen

«Zuefäll git's» sorgt für gute Laune

Pünktlich wie immer konnte Präsident Andreas Forrer am 9. Dezember die Adventsfeier eröffnen und 109 Personen begrüßen. Die hübsch geschmückten Tische zauberten eine warme vorweihnachtliche Stimmung in den Saal.

Erster Höhepunkt der Feier war das Referat von Pfarrer Maik Becker. Seine lockere Art, sich vorzustellen und über die Adventszeit zu referieren, war eindrucklich und fand viel Gefallen. Er verglich die X-Beine der Jesuskrippe mit dem Kreuz von Ostern. Auf einem Bild sah man Maria und Josef auf der Strasse vor dem überfüllten Zebrastrassen. Der Spruch: «Wollen wir sie reinlassen?» erübrigt sich: Alle konzentrierten sich auf die Weihnachtsgeschenke und nicht darauf, wer reinwollte.

In einer Schweigeminute gedachten die Versammelten der seit der Herbstversammlung verstorbenen sechs Mitglieder. 14 Jubilaren, die zwischen 80 und 94

Jahre alt werden, konnte zum Wiegenfest gratuliert werden. Für seinen unermüdlichen und langjährigen Einsatz durfte Alfred Schläpfer vom Präsidenten ein Präsent in Empfang nehmen.

PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan überbrachte die Grüsse des Zentralvorstands. Sein kurzes Referat war für einmal von allgemeinem Charakter: «Was brachte oder holte das verflossene Jahr? Denken wir an das Positive. Frieden in der Welt, mit der Welt, mit sich selber und der Wunsch nach einer schönen Welt!»

Später unterhielt das Senioren-Theater St. Gallen mit dem Stück «Zuefäll git's». Schauplatz war eine Seniorenresidenz, deren Bewohnerinnen und Bewohner zwar gut aufgehoben, aber beileibe nicht sorglos waren. Nach einem langen kräftigen Applaus für die gelungene Aufführung rundete ein gutes Essen die Adventsfeier ab.

Peter Spörr

■ LPV BLS, Lokpersonaltagung

Projekt Zukunft LPV BLS: erste Ergebnisse

Zwei Themen dominierten die diesjährige Lokpersonaltagung der drei LPV-Sektionen bei der BLS. Die neue Leiterin Personal der BLS, Franziska Jermann, kam, um sich vorzustellen und uns kennenzulernen, und Adrian Dellenbach präsentierte als Leiter der Arbeitsgruppe Zukunft LPV BLS einen ersten Zwischenstand des Projekts.

Nachdem Franziska Jermann kurz vor ihrem Werdegang erzählt hatte, kam die Diskussion rasch auf Themen, welche die Anwesenden im Zusammenhang mit ihrer Anstellung beschäftigten. Zwei davon seien hier herausgegriffen: Der Produktivitätsdruck hat zur Folge, dass in der Dienstplangestaltung kaum noch auf menschliche Bedürfnisse Rücksicht genommen werden kann (z.B. Arbeitsunterbrechung für eine Hauptmahlzeit). Das hat zur Folge, dass immer mehr Lokführende Raubbau am eigenen Körper und an der Gesundheit betreiben, was wiederum die Angst vor einer medizinischen Fahrdienstuntauglichkeit heraufbeschwört. Das Lokpersonal würde sich hier gesicherte Zukunftsperspektiven wünschen. Oftmals hat es das Gefühl, dass die BLS zwar viele gute Dinge für das Personal anzettelt, dass aber die Lokführenden davon meist weitgehend ausgeschlossen sind. Stellvertretend sei hier das Angebot an interner

Weiterbildung genannt, wo es kaum einen Kurs hat, der einem Lokführer für seine Berufsausübung direkt nützlich ist. Natürlich konnte Franziska Jermann keine fertigen Lösungen zu unseren Anliegen präsentieren. Aber das offensichtliche Interesse an dem, was wir zu sagen hatten, und die betonte Bereitschaft, Probleme offen und im gemeinsamen Dialog anzugehen anstelle eines gegenseitigen Versteckspiels, nahmen wir gerne zur Kenntnis.

Adrian Dellenbach, Präsident LPV Emmental, präsentierte erste Ergebnisse der Arbeitsgruppe Zukunft LPV BLS, die sich mit der Neuausrichtung der Zusammenarbeit der drei LPV-Sektionen im Bereich der BLS befasst. Drei mögliche Szenarien haben sich herauskristallisiert: eine einzige Sektion, die sich in Regionen gliedert, die von Obmännern (bzw. -frauen) betreut werden, ähnlich wie heute der Fachausschuss oder die Dienstplankommission organisiert sind; eine einzige Sektion, die drei Untersektionen enthält, ähnlich den Gruppen des heutigen VPT BLS; und der Status quo, mit drei Sektionen, die fallweise zusammenarbeiten. In der nächsten Zeit werden die Mitglieder des LPV BLS die Gelegenheit erhalten, zu entscheiden, in welche Richtung das Projekt weitergeführt werden soll. *Benjamin Kälin*

■ ZPV Rheintal-Chur

Guter Einsatz für passenden Tourenablauf

Unter der Leitung des neuen Präsidenten Robert Eisenring fand die Herbstversammlung in Buchs statt. Hauptthemen waren die GAV-Verhandlungen und die neuen Teamstrukturen fürs Depot Chur.

Zum aktuellen Stand der GAV-Verhandlungen und des neuen Lohnsystems informierte ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet. Die Teilnehmer hörten aufmerksam zu, was er zum neuen Sicherheitskonzept des ZVV berichtete. Speziell interessierten die Weiterentwicklung VM sowie die neuen Teamstrukturen. Neu soll es nicht mehr ausschliesslich die 13er-Rotation geben, sondern je nach Grösse des Depots unterschiedliche. Wer in Chur eine Jahresrotation möchte, hat auch Anrecht darauf. Carlo Decasper bedankte sich bei allen Personen in Chur, denn nur durch ihre Mithilfe konnte die 24er-Rotation zustande gebracht werden. Nun seien wir alle gefordert, dass diese Struktur auch funktioniert.

Thomas Schneider gibt sein Amt als Kassier bei der nächsten Hauptversammlung ab. Damit die Übergabe reibungslos funktioniert, wird schon in dieser Versammlung Patrizia Arms als Nachfolgerin gewählt. Sie kann somit beim Jahresabschluss schon mit dabei sein.

Die neuen Dienstpläne liegen auf. Zusätzlich hat die Dienstplankommission

eine geänderte Version ausgehängt. Wichtige Änderung in der Version der Dienstplankommission: Die ersten Touren nach dem Frei sind wieder Spät- und nicht Frühdienste. Leider konnte die Kommission die vielen Einzelrasttage nicht eliminieren.

Carlo Decasper zeigte sich sehr verärgert über die Arbeit der Jahresplanung in Zürich. Damit sprach er allen anwesenden Churern aus der Seele. Der diesjährige Tourenablauf sei eine Frechheit und liesse Spekulationen offen, ob dies eine Rache der Zollstrasse sei, da sich das Depot Chur von Anfang an gegen die Teilintegration der Teamstrukturen und danach gegen den 13er-Turnus gewehrt hätte. Inzwischen haben sich allerdings die Wogen wieder geglättet und die Churer haben eine Entschuldigung erhalten, deshalb wird auf weitere Aktionen verzichtet.

Andreas Menet bedankte sich bei den Kollegen/innen im Depot Chur, dass sie bei den Teamstrukturen so geschlossen zusammengehalten hätten. Probleme wie in anderen Depots kamen hier zum Glück nicht auf.

Der Präsident wünscht, dass Verbesserungsvorschläge, die das ganze Depot angehen, mit dem Vorstand abgesprochen werden.

Peter Fritschi

Bist du bereits Mitglied?

Ist dein Kollege oder deine Kollegin noch nicht dabei?

80 Prozent der Angestellten im öffentlichen Verkehr sind Mitglied einer Gewerkschaft – schliesst euch alle dem SEV an!

Wenn du einen Kollegen oder eine Kollegin vom SEV überzeugst, dann gibt es eine Werbepremie für dich.

Unsere Argumente?

Der SEV steht für:

- Einkommen, von denen man gut leben kann,
- Arbeitszeiten, mit denen sich leben lässt,
- Gesamtarbeitsverträge (GAV), die deine Arbeitsbedingungen regeln,
- und vieles mehr...



- Ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch das Abonnement von *kontakt.sev*.
- Ich abonniere *kontakt.sev* zum Preis von 40 Franken für ein Jahr.
- Ich will *kontakt.sev* noch genauer kennenlernen und bestelle ein Probeabonnement (6 Ausgaben).

Name/Vorname:

Geworben durch:

Strasse:

Name/Vorname:

PLZ/Ort:

Adresse:

Telefon (Geschäft):

PLZ/Ort:

Telefon (Privat):

Telefon:

Datum:

Unterschrift:

Für alle weiteren Informationen nehmen wir mit dir Kontakt auf! Danke für dein Interesse!

Talon einsenden an: Zentralsekretariat SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, oder faxen an 031 357 57 58

Willst du dein eigenes kontakt.sev?

Kennst du jemanden, der *kontakt.sev* lesen will?

Wenn du Mitglied wirst, bekommst du automatisch *kontakt.sev* – das Abonnement ist in deinem Beitrag enthalten.

Aber auch Kolleginnen und Kollegen aus anderen Branchen und Gewerkschaften können *kontakt.sev* abonnieren.

Das Jahresabonnement kostet 40 Franken.

Oder willst du vielleicht erst einmal ein Probeabonnement?

Es gibt sechs Ausgaben von *kontakt.sev* gratis zum Kennenlernen!

Weitere Fragen? info@sev-online.ch oder www.sev-online.ch

**Hol dir die Werbepremie:
die exklusive SEV-Uhr im Wert von 250 Franken
(einmal pro Mitglied bei Werbung eines Neumitglieds)**

Ja, ich wünsche die SEV-Uhr als Werbepremie.

Link zum Recht

Erfolgreich reintegriert – auch dank Druck vom SEV

Das Beispiel zeigt, dass SBB-Mitarbeitende nach einem Berufsunfall die zweijährige Anspruchsfrist genau im Auge behalten müssen, denn danach kann ihnen die Entlassung drohen. Weiter zeigt es, welche negativen Folgen Reorganisationen auf die berufliche Zukunft von Mitarbeitenden mit gesundheitlichen Problemen haben können. Und dass der Beizug des SEV-Rechtsschutzteams trotz dem Betrieblichen Gesundheitsmanagement der SBB wichtig und hilfreich sein kann.

Kollege X verliert nach einem Unfall seine Arbeit im Gleisbau. Erfreulicherweise sucht der Arbeitgeber SBB engagiert nach einer nachhaltigen und guten Reintegrationslösung für X und weist ihm eine zeitlich befristete Arbeit als Lagerverantwortlicher zu. Dieser Arbeitseinsatz dient der beruflichen Qualifikation. Zudem beginnt X eine Umschulung zum Logistikfachmann und wird vom Arbeitgeber gut begleitet und betreut. Doch plötzlich erhält er die Meldung, er werde seinen jetzigen Job verlieren, denn die Anspruchsfrist sei bald abgelaufen.

Vergessenes Damoklesschwert

In der Tat war dem Kollegen diese Anspruchsfrist, die gemäss GAV zwei Jahre dauert, schriftlich mitgeteilt worden, doch irgendwie hat er sie vergessen oder aus dem Bewusstsein verdrängt. Jedenfalls bekommt er einen ordentlichen Schrecken. Er hat eine Vereinbarung unter-

zeichnet, welche die Lohnanspruchsfrist bis zum Ende der Ausbildung verlängert und bis dann auch den Arbeitseinsatz zusichert.

An einer Besprechung im Februar 2010 wird X ermuntert, mit der Stellensuche zu beginnen, weil seine Weiterbeschäftigung bzw. Reintegration infolge der laufenden Reorganisation unsicher sei. Für ihn steht aber der Ausbildungsabschluss im Oktober 2010 im Vordergrund. Die SBB bereitet das Austrittsschreiben vor. Dieses und der weitere Ablauf der Reintegration werden im März 2010 mit X besprochen. Falls innerhalb der zweijährigen Anspruchsfrist keine Reintegration möglich sei, beinhalte der «RE-Prozess» eine Auflösung des Arbeitsverhältnisses, wird ihm mitgeteilt. Dieser Schritt stehe nun an, da die sechsmonatige Kündigungsfrist und das «Verfahren nach VwVG» (mit rechtl. Gehör und Verfügung) berücksichtigt werden müsse.

Moralische Verpflichtung des Arbeitgebers

Hier schaltet X den SEV-Berufsrechtsschutz ein mit dem Ziel, die Entlassung zu verhindern. Der SEV stellt der SBB den Antrag, auf die vorgesehene Verfügung zu verzichten und X im aktuellen Einsatzgebiet definitiv zu reintegrieren. Diese Forderung begründet der SEV damit, dass die gesundheitliche Situation von X durch einen Berufsunfall verursacht wurde, bei dem X keinerlei Selbstverschulden traf – daher sei die SBB mindestens moralisch zu besonderen Anstrengungen für eine Lösungsfindung verpflichtet.

Weiter macht der SEV geltend, dass X während der Anspruchsfrist nicht irgendein Praktikum absolvierte, sondern den Posten eines Lagerleiters bekleidete und entsprechend qualifizierte Arbeit leistete. Auch habe X während dieser Zeit mit viel Engagement bei der Umschulung mitgemacht und es sei wis-

INFO

Was geschieht am Ende der Anspruchsfrist?

GAV SBB Ziffer 140.1: Wenn innert der Anspruchsfrist mangelnde medizinische Tauglichkeit festgestellt wird und die Mitarbeiterin oder der Mitarbeiter spätestens am Ende der Anspruchsfrist bei der SBB reintegriert werden kann, wird das Arbeitsverhältnis auf Ende der Anspruchsfrist angepasst.

GAV SBB Ziffer 140.2: Wenn die Mitarbeiterin oder der Mitarbeiter vor Ablauf der Anspruchsfrist bei der SBB reintegriert werden kann und der neue Lohn inklusive Regionalzulage und Garantiebeiträge nicht tiefer ist als der bisherige, wird das Arbeitsverhältnis sofort angepasst.

GAV SBB Ziffer 141.1: Ist die berufliche Reintegration bei der SBB bis zum Ablauf der Anspruchsfrist nicht möglich oder nicht absehbar, so löst die SBB das Arbeitsverhältnis wegen mangelnder medizinischer Tauglichkeit auf.

senschaftlich erwiesen, dass solchermassen eingegliederte Mitarbeitende äusserst motiviert und dem Arbeitgeber sehr verbunden seien. Zudem hält der SEV fest, dass gerade im Bereich Logistik immer wieder Stellen zur Ausschreibung gelangen. Entsprechend könne nicht festgestellt werden, eine Reintegration sei weder möglich noch absehbar.

Sieg der Vernunft (und Moral)

Auf dieses Schreiben antwortet die SBB erfreulicherweise, dass sie auf die Auflösung des

Arbeitsverhältnisses verzichte, sofern für X in der neuen Organisation eine Einsatzmöglichkeit bestehe. Bald darauf folgt die Information, dass X im Zuge der Reorganisation zur neuen Organisationseinheit wechseln und dort auch seine neuen Fähigkeiten als Logistikfachmann anwenden könne. Die Auflösung des Arbeitsverhältnisses sei somit hinfällig. Zur Zufriedenheit aller Beteiligten wird ein neuer Arbeitsvertrag abgeschlossen.

Rechtsschutzteam SEV

Die 150-jährige Geschichte des zweitgrössten Bahnhofes in der Schweiz

Bahnhof Bern 1860–2010

Dieses Buch ist eine echte Fundgrube für alle, die sich für die Stadt- und Verkehrsgeschichte der Stadt Bern interessieren. Sehr detaillierte Pläne zeigen die genaue Benützung der verschiedenen Bahnhofräume und der umliegenden Strassenzüge in den Jahren 1880 (Sackbahnhof), 1955 (vor dem Abbruch), 1975 (nach dem Neubau) und 2010.

Planen, umbauen und ... wieder planen

Der Kopfbahnhof von 1860 mit vier Gleisen war bald zu klein, 1891 wurde er deshalb in einen Durchgangsbahnhof umgebaut. Seither kämpfte er stets mit den gleichen Problemen. Der Platz zwischen der Altstadt und dem Hügel der Grossen Schanze ist eng, und die Per-

ronanlagen liegen in einer scharfen Kurve. Immer wieder prüften die SBB neue Linienführungen und andere Standorte.

1974 modern gebaut, 2008 modernisiert

Doch der Bahnhof blieb, wo er war. Die Planung für einen Neubau zog sich über ein halbes Jahrhundert hin. Von 1957 bis 1974 wurde dann der modernste Bahnhof Europas gebaut. Doch die grosse Freude währte nur kurz: Der Bau war zwar eine perfekte «Verkehrsmaschine», doch ein architektonischer Bezug zur Stadt fehlte. Dieser Mangel wurde erst durch diverse Umbauten der späten 1990-Jahre behoben, die endlich ein wirklich öffentliches Gebäude ermöglichen.

Eine Chronologie 1857–2010 listet Jahr für Jahr die Geschichte des Bahnhofes und die vielen Projekte auf – ob ausgeführt oder nicht oder zurückgestellt. Der Fotograf Thomas Janscher hat eine Reportage beigesteuert mit vielen Details über den Bahnhof, wie wir ihn seit 2004 (Inbetriebnahme des Westausganges Welle von Bern) und 2008 (Ende des Umbaus auf dem Bahnhofplatz) kennen.

Roland Kallmann

Werner Huber: Bahnhof Bern 1860–2010 – Planungsgeschichte, Architektur, Kontroversen. Verlag Scheidegger & Spiess, Zürich, 2010. ISBN 878-3-85881-316-9, 224 Seiten, 90 Bilder. Format 22 x 27 cm, Schutzumschlag, kartonierter Einband, CHF 69.

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, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Henriette Schaffner

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:

SEV, Mitgliederdienste, 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: Zürichsee Werbe AG, Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

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

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 20. Januar 2011

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 13. Januar, 8 Uhr
Inserateschluss: 10. Januar, 10 Uhr

Erholsame Winterwanderung mit grossartigem Panorama und lokalen Spezialitäten

Auf der Sonnenseite von Engelberg

Wendelin Niederberger aus Stansstad NW, Präsident der SEV-VPT-Sektion Zentralbahn, lockt uns mit seinem Ausflugstipp in die urchige Zentralschweiz.



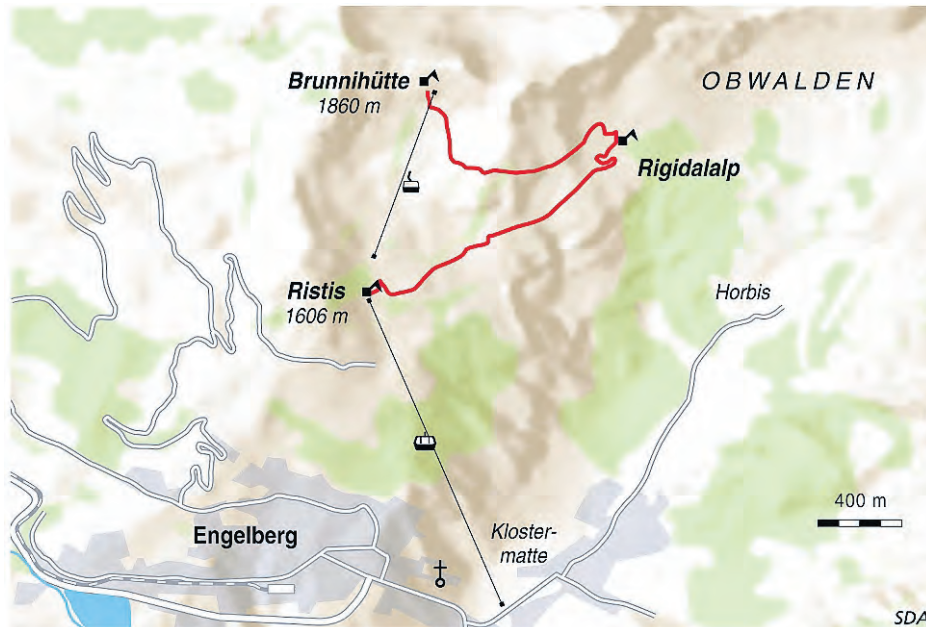
Wendelin Niederberger ist seit 30 Jahren Lokführer bei der Zentralbahn. Bisher bewältigte er auf der Fahrt nach Engelberg Steigungen bis 246 Promille. «Nun sind es dank dem neuen Tunnel nur noch 105 Promille», sagt er fast etwas traurig.

Wir fahren mit der Zentralbahn (Luzern ab .06) nach Engelberg. Dabei durchqueren wir den Tunnel, der auf den Fahrplanwechsel vom 12. Dezember neu eröffnet wurde. Dank ihm beträgt die Reisezeit von Luzern nach Engelberg nur noch 47 Minuten (von Bern: 1 Stunde 53 Minuten; von Zürich: 1 Stunde 49 Minuten).

In Engelberg steigen wir auf den Gratis-Skibus Nr. 5 um und fahren bis zur Klostermatte. Von da führt uns die im Jahr 2008 neu erstellte Panorama-Luftseilbahn zum Ristis auf 1600 m über Meer. Jetzt geniessen wir zuerst das Panorama mit dem Titlis, dem Grosse und dem Kleinen Spannort, dem Hahnen, dem Grau- und dem Hutstock.

Nach dem ersten Eindruck machen wir uns auf den Weg Richtung Rigidalalp. Nach 30 Minuten erreichen wir das Älplerbeizli Rigidal, wo man sich bei einem Zwischenhalt mit Engelberger Spezialitäten wie Käseschnitten oder Lebkuchen mit Nidle stärken kann.

Oder man wandert weiter und erreicht nach einer halben Stunde die Brunnihütte. In der auf 1860 m gelegenen SAC-Hütte mit einer kleinen Speisekarte mit saisonalen



Spezialitäten können Sie sich auf der grossen Sonnenterasse oder im warmen, heimeligen Stübli erholen. Nach dem Essen sollten Sie noch einen richtigen Innerschweizer Kaffee mit «Chrüter», «Zwetschgen» oder «Träsch» probieren. Es läuft sich dann

viel leichter wieder den gleichen Weg zurück zum Ristis. Wenn jemand aber schon genug gewandert ist, besteht die Möglichkeit, von der Brunnihütte mit dem Sesselflift zum Ristis zurückzufahren.

Ich empfehle für diese Wanderung gutes Schuh-

werk. Es ist eine gemütliche Winterwanderung auf der Sonnenseite von Engelberg. Das Brunnigebiet ist auch ein kleines, übersichtliches Skigebiet für Gross und Klein. Weitere Informationen erhalten Sie unter www.brunni.ch.

Wendelin Niederberger

ES GUETS NÖIS!



Das Jahr 2011 wird ein spezielles «Bahnjahr» – was wird es uns alles bringen?!

VOR 50 JAHREN

Für den reichen Onkel

Es gibt ihn bestimmt in jeder Verwandtschaft, den reichen Onkel, der einfach «alles» hat und dem etwas zu Weihnachten zu schenken sooo schwer ist ... Krawatten hat der dutzendweise, Socken dito, mit Rasier- und Kölnischwasser ist er auf Jahre hinaus versehen, lesen tut er (leider) nicht – da ist guter Rat teuer. Hier unser kleiner Vorschlag: Wie wäre es mit einer Schachtel wirklich guter, selber gemachter Weihnachtsgüetzi? Bestimmt würde sich der Onkel, auch wenn er ein businessgehetzter Manager ist, über den süssen Gruss freuen, ganz besonders darüber, dass wir uns seinetwegen Zeit und Mühe genommen haben, Teigschüssel und Kuchenblech in Aktion treten zu lassen. Die Güetzi verpacken wir in eine originelle Blechdose und dürfen über den Erfolg unseres Geschenkes sicher sein.

«Der Eisenbahner» vom 23. Dezember 1960 (gekürzt)

Zauberhafte Flusslandschaften Süddeutschlands

9. - 16. Oktober 2011 (8 Tage)

Pauschalpreis: ab CHF 1390.–



Entdecken Sie bezaubernde Flusslandschaften auf Donau, Main-Donau-Kanal, Main und Rhein. Faszinierende historische Städte Süddeutsch-

lands erwarten Sie. Geniessen Sie den Komfort und die französische Küche Ihres schwimmenden Hotels!

P R O G R A M M

1. Tag, Sonntag, 9. Oktober 2011: Schweiz - Passau

Bahnfahrt Zürich-München und Bustransfer nach Passau. Ihr Schiff startet die Donau aufwärts Richtung Regensburg.

2. Tag: Regensburg - Hilpoltstein

Fakultativer Ausflug in Regensburg. Fahrt auf dem Main-Donau-Kanal und Ankunft gegen Abend in Hilpoltstein.

3. Tag: Hilpoltstein - Nürnberg - Bamberg

Vormittags fakultativer Ausflug mit Besichtigung der Altstadt von Nürnberg. Derweil fährt Ihr Schiff bis Erlangen und weiter bis Bamberg.

4. Tag: Bamberg - Rothenburg

Ihr Schiff gleitet weiter nach Schweinfurt. Fakultativer Ausflug nach Rothenburg ob der Tauber. Während des Ausflugs fährt die MS France weiter nach Gerlachshausen.

5. Tag: Würzburg - Wertheim

Vormittags fakultativer Besuch von Würzburg mit der Residenz. Während der Besichtigung fährt Ihr Flussschiff nach Karlstadt, wo Sie einsteigen zum Mittagessen. Weiterfahrt bis Wertheim.

6. Tag: Wertheim - Miltenberg - Aschaffenburg

Am Vormittag entdecken Sie das Städtchen Miltenberg. Mittagessen an Bord und Flussfahrt Main abwärts bis Aschaffenburg.

7. Tag: Aschaffenburg - Frankfurt - Mainz

Während dem Frühstücksbuffet gleitet Ihr Schiff Richtung Frankfurt. Fakultativer Ausflug zur Besichtigung dieser wichtigen Geschäftsstadt und der beschaulichen Altstadt. Weiterfahrt nach Mainz. Stadtrundgang. Zurück auf dem Schiff geniessen Sie den Galaabend.

8. Tag, Sonntag, 16. Oktober 2011: Mainz - Strassburg - Schweiz

Geniessen Sie Ihr letztes Frühstücksbuffet und das Mittagessen an Bord. Ankunft in Strassburg gegen 14 Uhr. Bustransfer zum Bahnhof Basel SBB.

Ausflugspaket mit 5 Ausflügen

Das Ausflugspaket umfasst alle fünf fakultativen Ausflüge in Regensburg, Nürnberg, Rothenburg, Würzburg und Frankfurt.



 REISEGARANTIE



Anmeldung Zauberhafte Flusslandschaften Süddeutschlands 9. - 16. Oktober 2011 (8 Tage)

- Hauptdeck CHF 1450.– * Oberdeck CHF 1650.– *
- Einzelkabine Hauptdeck gewünscht, Zuschlag CHF 270.–
- Bahnfahrt 1. Klasse gewünscht, Zuschlag CHF 50.–
- Ausflugspaket für 5 Ausflüge gewünscht, CHF 170.–
- Ich bin / wir sind Mitglied/er des SEV
- Ich bin / wir sind SERV-Mitglied/er der Sektion
- Ich habe / wir haben eine eigene Annullierungskostenversicherung und verzichte / n auf die obligatorische Annullierungskostenversicherung.

Name, Vorname, Geburtsdatum

1.

2.

Adresse

PLZ/Ort

Telefon P

Mobile

Bemerkungen

Ort/Datum

Unterschrift

Es gelten die allgemeinen Reise- und Vertragsbedingungen der SERV RAIL GmbH.
Einsenden an: SERV RAIL, Postfach 335, 3027 Bern oder Anmeldung über www.servrail.ch

Inbegriffen: Kreuzfahrt MS France von Passau nach Strassburg • Hafentaxen • Unterkunft in Doppelkabine Dusche/WC mit Vollpension ab Abendessen 1. Tag bis Mittagessen 8. Tag, inkl. Getränke zu den Mahlzeiten Wein, Bier, Wasser, Fruchtsaft und 1 Kaffee • Bahnfahrt St. Margrethen - München 2. Klasse • Busfahrt München - Passau und Strassburg Hafen - Basel SBB • Unterhaltung an Bord, Welcome Drink und Galaabend • SERV RAIL-Reiseleitung ab Zürich und bis Basel

Nicht inbegriffen: Bahnбилет Wohnort - St. Margrethen und Basel - Wohnort • Zuschlag Einzelkabine CHF 270.– • Zuschlag Bahnfahrt 1. Klasse St. Margrethen - München CHF 50.– • Ausflugspaket für 5 Ausflüge CHF 170.– • Getränke an der Bar und im Salon • Obligatorische Annullierungs- und SOS-Versicherung CHF 39.–

* **Reduktion** CHF 60.– für Mitglieder SEV und SERV (nicht kumulierbar)!

Auskunft: SERV RAIL, Telefon 031 311 89 51

Annemarie Sulser, Railbar-Stewardess während fast 42 Jahren

«Wahrscheinlich habe ich mich von Anfang an zu wenig gewehrt»

Wegen einer Bagatelle erhielt die langjährige Railbar-Stewardess Annemarie Sulser im März von Elvetino die Kündigung. Im November kam es vor Arbeitsgericht zu einem Vergleich. Erst da wollte sie Elvetino wieder anstellen. Verständlich, dass sie zu diesem späten Zeitpunkt nicht mehr zurückwollte.

1968 bewarb sich Annemarie Sulser nach ihrer Lehre als Köchin mit 19 Jahren bei der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft, SSG. In Speisewagen zu kochen sei zu hart für Frauen, lautete die Antwort, doch sie könne als Railbar-Stewardess sofort beginnen, wenn sie wolle. Das tat sie und erfüllte sich damit einen Jugendtraum: «Als Schulmädchen ging ich viele Nachmittage auf den Flughafen Kloten und wollte Flughostess werden. Ich hatte kein Sitzleder.» Die Bahn war für sie eine valable Alternative, denn so konnte sie die ganze Schweiz kennen lernen – bis ins Tessin. Sie fuhr sogar bis Mailand, Stuttgart und München, kam aber abends wieder zurück zur Familie, die sie 1971 gründete. Als Aushilfe hatte sie die zeitliche Flexibilität, ein 40%-Pensum, Mann und Tochter unter einen Hut zu bringen. «Damals verdienen wir dank höherer Umsät-



«Mitarbeiterin des Jahres» an der Passaggio-Weihnachtsfeier 2001.

ze und Trinkgelder mehr als heute. Es war Hochkonjunktur, und es gab an den Bahnhöfen noch weniger Verpflegungsmöglichkeiten. Der Zusammenhalt des Personals war auch besser, weil wir uns beim Vorbereiten und Zurückgeben der Railbars im Magazin täglich sahen.»

1984, zwei Jahre nach der Geburt der zweiten Tochter, zog die Familie nach Buchs SG. Annemarie Sulser arbeitete von Chur aus für die SSG und bediente für diese auch Züge der RhB. 1987 kehrte die Familie wieder in die Region Zürich zurück.

Nach ihrer Scheidung Mitte der 90er-Jahre erhöhte sie ihr Pensum auf drei bis fünf Tage pro Woche. Ihr Arbeitgeber hiess ab 2000 Passaggio und wurde 2003 zur SBB-Tochter Elvetino. Als Annemarie Sulser im Oktober 2008 ihr 40-Jahr-Dienstjubiläum feierte, dankte ihr Elvetino für die «treue Pflichten-

füllung». In der Personalbeurteilung 2008 erhielt sie die Note «gut» für alle Kriterien. Schon die SSG und Passaggio hatten ihr in den Zwischenzeugnissen stets «sehr gute» Arbeitsleistungen und «vollste Zufriedenheit» attestiert. Denn sie verstand ihre Arbeit nicht nur als Herausgabe von Waren gegen Geld, sondern als richtigen Service an den Reisenden, mit denen sie immer gerne ein paar Worte wechselte. Für gute Umsätze übergab ihr Passaggio im Dezember 2001 ein Diplom als «Mitarbeiterin des Jahres». Zweimal wurde sie auch im Fernsehen als Railbar-Stewardess gezeigt und interviewt.

«Nur noch eine Nummer»

«Ich tat alles für das Unternehmen», sagt Annemarie Sulser, «wahrscheinlich habe ich mich von Anfang an zu wenig gewehrt.» So ging sie fast zwei Jahre lang jeden Werktag um 5 Uhr zu Fuss zur S-Bahn-Station, um in Zürich HB an einem Elvetino-Stand Gebäck zu verkaufen, bevor sie die Railbartour begann. Plötzlich vernahm sie eher zufällig, dies sei nicht mehr nötig. Oder als sie im Mai 2008 endlich fest angestellt wurde, gab man ihr den Monatslohn einer Neueinsteigerin. Ihre Forderung nach einer Lohnerhöhung wurde nie beantwortet. Elvetino aber drohte dem Personal zunehmend mit Sanktionen für die kleinste Nachlässigkeit, wie zu spätes Einreichen einer Unter-

Ein schöner Zug zum Geldverdienen
Kommen Sie als Stewardess oder Steward zur SSG



SSG-Personalwerbeplakat aus den 70er-Jahren mit Annemarie Sulser (links).

schrift zu neuen Dienstvorschriften. Ein Klima der Angst machte sich breit. Auch gab es in der direkten Personalführung wegen vieler Wechsel keine Beständigkeit mehr. So bekam sie das Gefühl, nur noch eine Nummer zu sein.

Anfang 2009 kam die Vorschrift, dass in der Kasse der Warenbestand auf der Railbar jederzeit erfasst sein müsse, statt nur am Anfang und Ende der Tour wie zuvor. Da Annemarie Sulser bei hektischem Geschäftsgang gelegentlich nicht jeden verkauften Artikel sofort tippte (dies aber später stets nachholte), erhielt sie bei Kontrollen eine Mahnung, einen Verweis und schliesslich die Kündigung per 24. Juni 2010.

Der SEV-Anwalt klagte dagegen beim Arbeitsgericht Zürich. Dieses kam im November zum Schluss, dass die Kündigung nicht nur unanständig, sondern missbräuchlich war, und schlug einen Vergleich vor: Elvetino solle zwei Monatslöhne Entschädigung zahlen, rund 7000 Franken. Damit waren beide Seiten einverstanden. Elvetino bot gar die Wiedereinstellung an, nachdem sie diese zuvor stets abgelehnt hatte und mit Annemarie Sulser nur noch über den Anwalt verkehren wollte. Für sie kam die Geste daher zu spät: «Ich hätte nicht mehr in den

Spiegel schauen können, wenn ich zurückgekehrt wäre – so wie ich nicht mehr in den Spiegel schauen könnte, wenn ich betrügen würde.»

Bis zum 24. Juni fehlte Annemarie Sulser bei Elvetino keinen Tag, obwohl sie ständig Bauchschmerzen hatte, «weil ich die Kündigung nicht verkraftete». Seit August arbeitet sie bei einer Hauswartfirma, stürzte dabei im September eine Treppe hinab, musste ins Spital und an Krücken gehen. Seit Anfang Monat kann sie wieder zu 50% arbeiten. Sie überlegt sich, mit dem Freund zusammenzuziehen und sich mit 62 Jahren pensionieren zu lassen.

Markus Fischer



Annemarie Sulser ca. 1970 mit grauem Minijupe...



... und 1998 im «Wilhelm Tell Express» mit bunter Bluse.

BIO

Annemarie Sulser (61) wuchs in Zürich auf, lernte Köchin und arbeitete ab 18. Oktober 1968 als Railbar-Stewardess in Zürich. Auch als die beiden Töchter klein waren, arbeitete sie im Schnitt etwa 2 Tage pro Woche, nach ihrer Scheidung Mitte 90er-Jahre dann 3 bis 5 Tage. Ab Mai 2008 hatte sie bei Elvetino eine feste 100%-Stelle – bis ihr per Juni 2010 missbräuchlich gekündigt wurde. Sie wohnt in Dübendorf, hat vier Enkel und einen Freund. Hobbys: Häkeln, Kochen.