

# kontakt.sev

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

## SEV-Verwaltungsrat

Hans Bieri war als Personalvertreter im Verwaltungsrat der SBB – er gibt Einblick in seine Tätigkeit.

Seiten 6/7



## PK-Netz und ARPIP

Die beiden Organisationen sorgen in der Deutsch- und der Welschschweiz für die Weiterbildung der Personalvertreter/innen in den Vorsorgetiftungen und ihre Vernetzung.

Seite 9



## Die Stimme der SBB

Jean-Louis Scherz tritt nach über 46 Jahren bei der SBB in den Ruhestand.

Seite 24

## Umsetzung des neuen SBB-Lohnsystems läuft nicht wie abgemacht

# Transparenz schaffen

Das neue Lohnsystem sorgt bei vielen Mitarbeitenden für Unmut und Verwirrung. Dem könnte die SBB entgegenwirken, indem sie dafür sorgt, dass die aktuellen Stellenbeschreibungen überall rasch ausgehändigt werden.

Zahlreiche Rückmeldungen an den SEV zeigen, dass die SBB ihrer Ankündigung, den Mitarbeitenden auf Nachfrage die aktuelle Stellenbe-

schreibung innert kürzester Frist abzugeben, vielerorts überhaupt nicht nachlebt. Zweifel am neuen Lohnsystem werden damit nicht beseitigt. Denn wie sollen die Mitarbeitenden ohne dieses Dokument überprüfen, ob das im Verständigungsschreiben Ende Mai mitgeteilte Anforderungsniveau korrekt ist? Und wie sollen sie entscheiden, ob sie ihre neue Einreihung akzeptieren oder dagegen eine Eingabe machen sollen?

Der SEV hat daher SBB und SBB Cargo schriftlich aufgefordert, dafür

zu sorgen, dass ihrem Versprechen nach rascher Aushändigung der Stellenbeschreibungen in allen Organisationseinheiten umgehend nachgekommen wird.

Für die Mitarbeitenden ist es gut zu wissen, dass sie bis 15. August Zeit haben, ihre Einreihung anhand der Stellenbeschreibung zu überprüfen und allenfalls mittels einer Eingabe eine bessere Einreihung zu fordern. Dabei hilft ihnen der SEV.

Seiten 2 bis 3

## Auch beim Verkehrspersonal ist die Gleichstellung von Mann und Frau noch nicht erreicht

# Gleiche Löhne und gleiche Chancen jetzt!

Am 20. Jahrestag des Frauenstreiks vom 14. Juni 1991 war auch der SEV aktiv: Mitglieder machten an vielen

Bahnhöfen auf die Gleichstellungsanliegen aufmerksam, und eine Delegation der Frauenkommission besuchte

die Chefs von SBB, BLS und RhB.

Seiten 12 bis 15



BLS-Chef Bernard Guillelmon bekam Besuch.



SEV-Frauen vor einem E-Board im Bahnhof Bern, auf dem am 14. Juni ein SEV-Kurzfilm lief.



Runder Tisch mit SBB-Chef Andreas Meyer.

## ZUR SACHE

*Im Verständigungsschreiben der SBB zur persönlichen Einreihung sorgt folgende Aussage für Verwirrung: «Im Rahmen von Zuordnungsworkshops wurden Funktionen mit Linienvertretenden und HR-Beraternden den Anforderungsniveaus zugeordnet. An der Mehrheit dieser Diskussionen nahmen Vertreter der Personalverbände teil.» Die SBB suggeriert damit, dass sie die Zuord-*

**»Die individuellen Zuordnungen der Funktionen sind nicht verhandelt worden.«**  
Manuel Avallone,  
Vizepräsident SEV

*nung der Funktionen zusammen mit den Sozialpartnern vorgenommen habe. Das ist so nicht korrekt und muss richtiggestellt werden: Die im Verständigungsschreiben mitgeteilten individuellen Zuordnungen der Funktionen sind nicht verhandelt worden, es wurde den Gewerkschaften in Workshops lediglich die Zuordnungssystematik bekannt gemacht. Der SEV will sich nicht aus der Verantwortung stellen. Er hat Ja gesagt zu einem neuen Lohnsystem mit 15 Anforderungsniveaus (A-O) und hat für diese mit der SBB die Frankenbeträge ausgehandelt. Und er wird darauf pochen, dass die Mitarbeitenden von der SBB wie versprochen rasch eine aktuelle Stellenbeschreibung erhalten, die zusammen mit dem Organigramm die Basis für die Zuordnung ihrer Funktion in ein Anforderungsniveau darstellt. So kann überprüft werden, ob die Zuordnung korrekt erfolgte oder ob allenfalls Korrekturen vorgenommen werden müssen.*

## NEWS

## ÜBERGEWICHT ALS ABLEHNUNGSGRUND

■ Bewerber/innen für eine Stelle beim Lok-, Zug- oder Rangierpersonal, die einen Body-Mass-Index (BMI) von 35 und mehr haben, werden von der SBB abgelehnt. Diese setzt damit eine Richtlinie des Bundesamtes für Verkehr (BAV) um, die seit dem 1. April 2010 in Kraft ist. Das BAV macht dafür gegenüber dem «Sonntag» Sicherheitsgründe geltend: Ein BMI von über 35 sei sehr oft mit Tagesschläfrigkeit verbunden. Die Vorschrift gelte nur für Neuanstellungen, doch Übergewicht sei auch ein «Thema» bei den periodischen medizinischen Checks, die das bestehende Personal durchlaufen muss. Für SEV-Präsident Giorgio Tuti ist klar, dass eine solche Vorschrift nur für sicherheitsrelevante Berufe akzeptabel ist. «Für alle anderen Berufe halten wir eine solche Praxis für diskriminierend.» Die Zürcher Verkehrsbetriebe VBZ wenden einen strengeren Grenzwert an: Wer sich als Tram- oder Buschauffeur bewirbt, darf keinen BMI von über 30 haben. Die PostAuto AG dagegen kennt für ihre Busfahrer/innen keine solche Limite. Den BMI berechnet man, indem man das Gewicht durch das Quadrat der Körpergröße teilt.

## RENTNER ALS KAPITÄN

■ Überraschend hat die BLS Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzensee nach dem angekündigten Rücktritt von Michael Lüthi nur einen Übergangschef erhalten. Mit Hans Meiner übernimmt zwar ein Kenner der Materie das Ruder, mit 70 Jahren ist er aber sicher keine langfristige Lösung. Er soll den Betrieb mindestens zwölf Monate leiten – bis klar ist, welche Strategie die BLS mit ihrer Schifffahrtssparte verfolgen will.

## PETITION FÜR HALTE IN PALÉZIEUX

■ Mit der Präsentation des neuen Fahrplanes 2012/13 war bekannt geworden, dass die IR-Züge künftig in Palézieux nicht mehr halten und durch RE-Züge ersetzt werden sollen. Dagegen wurde eine Petition gestartet, die in kurzer Zeit von weit über 1500 Personen unterzeichnet wurde.

Der SEV verlangt von der SBB, dass sie das neue Lohnsystem Toco korrekt umsetzt

# Jetzt müssen subito Fakten

Beim SEV haben sich viele Mitarbeitende gemeldet, die ihre Stellenbeschreibung längst angefordert und trotzdem noch nicht erhalten haben. Das widerspricht der Aussage der SBB, dass die Stellenbeschreibungen umgehend ausgehändigt würden.

Die SBB hat gegenüber dem SEV immer wieder bekräftigt, dass sie in der Lage sei, den Mitarbeitenden die aktuelle Stellenbeschreibung auf Anfrage innert kürzester Frist vorzulegen. Das klappt aber offensichtlich nicht überall. Rückmeldungen von SEV-Mitgliedern zeigen, dass die Aushängung verweigert wird, Stellenbeschreibungen nicht aktuell sind oder die Zuordnungen angeblich anhand von Rahmenstellenbeschreibungen gemacht worden sind. Rahmenstellenbeschreibungen sind aber nur sehr oberflächlich und allgemein abgefasst, was Einfluss haben kann auf die Korrektheit der Zuordnung der Funktion in ein Anforderungsniveau.

Der SEV hat deshalb SBB und SBB Cargo per Schreiben aufgefordert, wie abgemacht für jede Stelle die aktuelle Stellenbeschreibung in der Sprache des Vertrages rasch vorzulegen (deutsch, französisch oder italienisch).

Da dem SEV bis Redaktionsschluss das von der SBB in Aussicht gestellte konkrete Zahlenmaterial zum Umfang der Lohngarantien 2011 noch nicht vorlag, hat er noch nicht überprüfen können, ob diese den Abmachungen entsprechen.

Drei Fragen an SEV-Vizepräsident Manuel Avallone

**kontakt.sev: Welche Reaktionen erhält der SEV zum neuen SBB-Lohnsystem Toco?**



**Manuel Avallone:** Weil Toco innerhalb einzelner Kategorien und Dienstorte viele Garantiefälle generiert, ist dort der Unmut gross. Um verifizieren zu können, ob der Anteil der Garantiefälle unter der vereinbarten Höchstgrenze von 30 Prozent des gesamten Personals liegt, hat der SEV die SBB um genaue Zahlen gebeten.

**Für Unmut sorgen auch Stellenbeschreibungen, die noch immer nicht vorliegen. Warum legt der SEV grossen Wert darauf, dass die SBB diese rasch herausgibt?**

Um überprüfen zu können, ob das im Verständigungs-

schreiben mitgeteilte Anforderungsniveau korrekt ist, brauchen die Mitarbeitenden die aktuelle Stellenbeschreibung. Obwohl vom SEV mehrmals gefordert, war die SBB leider nicht bereit, mit den Verständigungsschreiben auch die Stellenbeschreibungen und die Nummer der Funktionskette mitzuteilen. Auch dies fördert das Vertrauen nicht gerade und löst zusätzliche Mehrarbeit für alle aus.

**Was geschieht, wenn sich aufgrund der aktuellen Stellenbeschreibung herausstellt, dass Zuordnungen nicht korrekt erfolgt sind?**

Der/die einzelne Betroffene fordert dann in einer Eingabe, dass dies korrigiert wird, und wird dabei vom SEV unterstützt (siehe Prozedere im Kasten). Falls ganze Kategorien nicht korrekt zugeordnet worden sind, verlangt der SEV die Korrektur für ganze Kategorien. *FI*

Billettpflicht in Fernverkehrszügen differenziert umsetzen

## Zugpersonal fordert Kulanzmöglichkeiten

SEV und ZPV fordern, dass in den Fernverkehrszügen das Zugpersonal regelmässig Fahrausweiskontrollen durchführen und dabei in begründeten Einzelfällen kulant sein soll.

Ch-direct, die Geschäftsstelle des gesamtschweizerischen Tarifverbands «Direkter Verkehr», der die meisten öV-Unternehmungen umfasst, hat am 15. Juni im Grundsatz beschlossen, eine generelle Billettpflicht einzuführen. Dies bedeutet, dass neu auch im Fernverkehr alle Reisenden ihr Billett gelöst oder entwertet haben müssen. Sonst müssen sie, wie im Regionalverkehr, mit hohen Zuschlägen und Bussen rechnen.

Vorerst keine Einführung bei RhB

Die SBB will die generelle Billettpflicht im Fernverkehr auf den Fahrplanwechsel am 11.



Das Zugpersonal muss seiner Gastgeber- und Kundenbetreuerrolle weiterhin gerecht werden können.

Dezember 2011 einführen, die RhB dagegen bis auf Weiteres nicht. Dies deshalb, weil in ihren Schnellzügen mehrheitlich Tourist/innen unterwegs sind und das Zugpersonal den Schwarzfahrer/innen mit dem jetzigen System durchaus beikommt. Die BLS prüft zurzeit noch, wann und wie sie den Grundsatz im Fernverkehr umsetzen will.

Der SEV und sein Unterverband des Zugpersonals, ZPV, sind einverstanden mit dem Grundsatz, dass sämtli-

che Benutzer/innen des öffentlichen Verkehrs ihren Fahrausweis vor Antritt der Fahrt lösen und andernfalls Zuschläge bezahlen sollen – unter der Bedingung, dass diese Zuschläge im Fernverkehr anders gehandhabt werden als im Regionalverkehr.

Denn im Fernverkehr gibt es zum Beispiel viele Touristen, die sehr wohl zahlungswillig sind, aber infolge Unkenntnis der hiesigen Verhältnisse ohne Billett in Züge einsteigen und dann einen Zuschlag bezahlen müssten, der unverhältnismässig hoch wäre. Dies gilt auch für andere korrekte öV-Benutzer/innen, während der Fall bei renitenten Schwarz- und Graufahrern anders liegt.

SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni fordert: «Das Zugpersonal muss die Möglichkeit haben, in begründeten Einzelfällen kulant zu sein. Dafür sind zusammen mit den Sozialpartnern Sonderre-

gelungen auszuarbeiten.» So könne und müsse auch vermieden werden, dass die Billettpflicht zu einer Zunahme des Konfliktpotenzials auf den Zügen führe.

Kundenservice aufrechterhalten

«Das Zugpersonal muss im Fernverkehr weiterhin regelmässig Fahrausweiskontrollen durchführen und das Serviceangebot in diesen Zügen aufrechterhalten», betont Jürg Hurni. «Die Zugbegleiter/innen müssen ihrer Rolle als Gastgeber/innen und Kundenbetreuer/innen gerecht werden und dürfen nicht als blosser Zuschlagseintreiber/innen missbraucht werden.» Dies widerspräche auch ihrer Ausbildung, so Hurni weiter.

Daher und nicht nur aus Sicherheitsgründen ist es dem SEV auch wichtig, dass auf allen Fernverkehrszügen möglichst rasch die Doppelbegleitung eingeführt wird. *FI*



# auf den Tisch!

## TOGO: DER SEV UNTERSTÜTZT DICH

Was soll ich tun, wenn ich mit meiner Einreihung nicht einverstanden bin? – Wer mit der neuen Einreihung nicht einverstanden ist, soll:

- **NICHTS UNTERSCHREIBEN.**
- Stellenbeschreibung und Organigramm verlangen (Musterbrief dafür unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)).
- Gespräch mit dem/der Vorgesetzten verlangen, um die Stellenbeschreibung auf Korrektheit zu überprüfen.
- Wenn immer noch Unklarheiten bestehen: Sofort Termin (Sprechstunde) mit dem SEV vereinbaren, um die persönliche Situation zu analysieren und das weitere Vorgehen (Eingabe/Beschwerde) zu besprechen. (Daten der Sprechstunden in *kontakt.sev* Nr. 10 und 11 oder im Internet unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)) Um den Zeitrahmen der Sprechstunden möglichst gut

nutzen zu können, benötigen die SEV-Berater/innen folgende Dokumente: Verständigungsschreiben der SBB; Stellenbeschreibung; Organigramm; Lohnzettel vom Mai 2011 (evtl. April); eventuell aktuelle Personalbeurteilung; weitere Unterlagen und Argumente.

### Weiteres Vorgehen / Fristen:

Bis am **15. Juli** erwartet die SBB von ihren Mitarbeitenden Zustimmung zum neuen Vertrag, wenn sie damit einverstanden sind. Andernfalls können sie bis **15. August** eine Eingabe machen an: SBB Human Resources, HR-PP-CB, Hochschulstr. 6, 3000 Bern 65, und darin die Forderung nach einer besseren Einreihung begründen. Bis hierher ist das Verfahren für Mitarbeitende von SBB und SBB Cargo identisch; danach ist zu unterscheiden:

**SBB AG:** Wenn weiter keine Einigung erzielt wird, erlässt HR SBB eine Verfügung, gegen die Beschwerde eingereicht werden kann. Dabei hilft dir der SEV.  
**SBB Cargo AG:** Wenn weiter keine Einigung erzielt wird, sendet HR SBB dem/der Betroffenen eine schriftliche, begründete Stellungnahme und setzt eine neue Frist für die Unterzeichnung des Verständigungsschreibens. Wer in dieser Frist nicht unterzeichnet, erhält eine Änderungskündigung, die eine letzte Frist zur Unterzeichnung des Verständigungsschreibens setzt. In jeder Phase dieses Verfahrens unterstützt dich der SEV.

Für die Mitarbeitenden besteht also keine Eile. Es bleibt genügend Zeit zur Prüfung der Stellenbeschreibung bis Mitte August 2011. Die Vorgesetzten dürfen keinen anderen Ablauf verlangen. SEV

## DIE RENNSCHNECKE DER WOCHE



Am Rande des Frauenaktionstages (14. Juni) in Bern: Die Polizei verhindert erfolgreich den Versuch einer Schnecke, die Strassenverkehrsregeln zu übertreten.

## MEINE MEINUNG

### Fast schon kriminell

Neu ist das nicht. Es geht um die Arbeitszeiten der Fernfahrer auf Europas Autobahnen. Jochen Dieckmann berichtet über seine Erfahrungen. Der Deutsche war 15 Jahre lang am Steuer unterwegs. Nun ist er ausgestiegen. Und hat das Buch geschrieben: «Geschlafen wird am Monatsende».

Es ist das alte Lied. Der Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Strasse im Güterverkehr ist extrem ungleich. Als ob auf der 100-Meter-Tartanbahn der eine mit Renn- und der andere mit Bergschuhen am Start wäre. Der Lokführer hat geregelte Arbeits- und Ruhezeiten, anständige Arbeitsbedingungen, inklusive Lohn. Der Lastwagenchauffeur kann davon vielfach nur träumen. Auf der Strasse herrscht ruinöser Verdrängungskampf. Nach der Devise: Wer fährt noch billiger? Das geht auf Kosten des Chauffeurs.

In Jochen Dieckmanns Buch liest sich Haarsträubendes. Ein Beispiel: Wenn er in der Fabrik zwei Stunden lang Güter lädt, stellt er den Fahrtschreiber auf Pause. Nicht etwa auf Arbeitszeit. Oder die Löhne. In Westdeutschland seien Einstiegsgehälter von 1600 bis 1800 Euro gang und gäbe. In Ostdeutschland sind es 1200 Euro. In Osteuropa noch 600 bis 800 Euro. Das verleitet zum zynischen Kommentar: Je geringer die Löhne, desto länger die Arbeitszeit.

Das ist das eine. Der Buchautor fasst zusammen: «In einem Jahr hatte ich neben drei Wochen Urlaub ganze drei Nächte im eigenen Bett geschlafen.» Erlebt hat er eine Siebentagewoche während sechs Wochen am Stück. «Nicht selten kam ich so zu 24-Stunden-Schichten, ohne dazwischen zu schlafen.» Ausgestiegen ist er, weil «ich 36 Stunden arbeiten sollte, ohne Schlaf».

Dermaßen miese Arbeitsbedingungen führen zum geschäftlichen Unsinn. Dazu der Autor: «Mein absoluter Hit ist Rouen–Istanbul, 2900 Kilometer, leer. Oder ich fuhr deutsches Joghurt zum Abfüllen nach Verona und zurück. Kaffee zum Rösten von Bremen nach Montpellier und zurück.»

Die Bahn befördert Güter nicht nur ökologischer, sondern auch sozialverträglicher. Qualität aber hat ihren Preis. Was sich auf Europas Strassen abspielt, ist schon fast kriminell. Sicherheit wird ganz klein geschrieben. Ebenso Kontrolle. Da hat die Politik grossen Nachholbedarf. Gut ist, dass wir wenigstens das Nachtfahrverbot haben.

Helmut Hubacher





## IN KÜRZE

AMBROSETTI IST  
EUROPA-PRÄSI

Der alle vier Jahre stattfindende Kongress des Europäischen Metallgewerkschaftsbunds hat am 9. Juni in Duisburg Renzo Ambrosetti, Co-Präsident der Unia, für die nächsten vier Jahre in seinem Amt als Präsident bestätigt.

BAUMGARTNER FÜR  
HANSELMANN

Der 62-jährige Urs Hanselmann, seit 1996 Direktor der Basler Verkehrsbetriebe, geht in Pension. Seine Nachfolge hat Mitte Juni der 45-jährige Betriebsökonom und Marketing-Experte Jürg Baumgartner übernommen.

NEUER HYBRIDBUS  
FÜR DEN RBS

Der RBS setzt seine Tests mit Hybridbussen fort. In den nächsten Wochen fährt ein MAN-Hybridbus auf dem Netz, der mit seiner grünen Farbe in der orangen RBS-Busflotte auch optisch auffällt. Im Bus hat es einen Elektro- und einen Dieselmotor. Beim seriellen Antrieb, wie ihn der neue RBS-Bus aufweist, erfolgt der Antrieb rein elektrisch. Der Dieselmotor dient nur als Generator für die Versorgung des Elektromotors mit Energie. Immer beim Bremsen wird mit einer Rekuperationsbremse ebenfalls elektrische Energie gewonnen und im Akku gespeichert. Die Technologie des Busses ermöglicht Energie- und CO<sub>2</sub>-Einsparungen. Die Tests sollen dem RBS die Grundlage für den kommenden Flottenentscheid liefern.

2 104 190 REISTEN  
VIA ZÜRICH-KLOTEN

Der Flughafen Zürich meldet einen erfolgreichen Mai. Die Zahl der Passagiere betrug 2 104 190 – 6,4% mehr als im Mai 2010. Davon war ein Drittel Transitpassagiere. Die Flüge nahmen um 5,4% auf 24 769 zu. Ebenfalls zugenommen hat die Menge Fracht, nämlich um 7% auf 37 430 Tonnen. Die Zahl der Fluggäste pro Flugzeug nahm zu, allerdings sank die Auslastung leicht, weil die Flugzeuge grösser wurden.

## SOB: Personal blutet für die Pensionskasse

## Was heisst «konzilient im Umgang»?

Bei der SOB weht mit dem neuen CEO ein neuer Wind. Der Effizienzsteigerung und Expansion stehen zu stopfende Beitragslücken der Pensionskasse gegenüber.

«Die Pensionskasse wird uns weiter beschäftigen», sagte Verwaltungsratspräsident Bruno Melnik anlässlich der zehnten Generalversammlung der fusionierten Südostbahn SOB vom 10. Juni in Pfäffikon SZ. Letztes Jahr fand die Bilanzübertragung von der Ascoop zur Symova statt. Um die bestehende Deckungslücke zu überbrücken, hat die SOB ein Bankdarlehen von elf Millionen Franken aufgenommen, das in zehn Jahren abbezahlt werden muss. Immerhin konnte ausgehandelt werden, dass die öffentliche Hand für die Zinstilgung aufkommt. Weil das Darlehen nicht ausreicht und sich die zunehmende Überalterung der Bevölkerung zusätzlich erschwerend auswirkt, sind weitere Sanierungsbeiträge nötig, die ab 2009 stufenweise heraufgesetzt werden mussten. Die Anteile Arbeitgeber/Arbeitnehmer betragen 2009 je 1,5 Prozent, 2010 2,5/1,5 und im laufenden Jahr 2,5/2 Prozent. Diese Aufwendungen waren 2010 ein Grund für den gegenüber 2009 um 3,6 Prozent höheren Personalaufwand – notabene bei gesunkenem Personalbestand. Da sich Bund und Kanton nicht an der Pensionskassen-

sanierung beteiligen wollen, muss das Unternehmen für die Lücke entweder mit Effizienzsteigerung oder Zusatzeinnahmen aufkommen.

Melnik stellt angesichts der vom Parlament beschlossenen Sanierung der SBB-Pensionskasse die Frage: «Wo bleibt, einmal mehr, die Gleichbehandlung der KTU?» Es dürfe nicht sein, dass sich die ehemalige Aufsichtsbehörde der Ascoop aus der Verantwortung stehle, aber «ihrer» SBB mit 1148 Millionen unter die Arme greife. «Ich erwarte hier von der Politik eine Korrektur.»

Küchler will weitere  
Effizienzsteigerung

Mit dem neuen Vorsitzenden der Geschäftsleitung, Thomas Küchler, habe bei der SOB eine neue Kultur Einzug gehalten. Dies hat sich auch in der Neubesetzung der Geschäftsleitung und des Führungsteams niedergeschlagen. «Wir sind hart in der Sache, aber konzilient im Umgang untereinander», sagt der CEO, der seit letztem Jahr die Geschicke der Unternehmung leitet. Die SOB solle zu einer starken Unternehmung werden, die mit konkurrenzfähigen Angeboten Chancen erhält, mehr Leistungen auch ausserhalb der eigenen Infrastruktur zu erbringen. Als solchen Erfolg wertet Küchler den Auftrag zum Betrieb der Linie 32 Arth-Goldau-Rotkreuz auf einer SBB-Strecke.

Beim noch zusammen mit der SBB betriebenen Voralpen-Express (VAE) wird die



Bereits dominieren die Flirt-Triebzüge den SOB-Regionalverkehr. Weitere zwölf Einheiten werden ab 2012 einerseits die NPZ des Südnetzes ersetzen und andererseits ab 2013 im erweiterten St. Galler S-Bahn-Netz benötigt.



Voralpen-Express im umgebauten Bahnhof Biberbrugg, der am 1. Juli eingeweiht wird. Die Steuerwagen des VAE werden bald durch ein zweites Triebfahrzeug ersetzt, was längere Züge erlaubt.

SOB das Zepter ganz übernehmen. Die Nutzung der Refit-Wagen ist eigentlich bis ins Jahr 2023 eingeplant. Da die Kosten für die behindertengerechte Nachrüstung und den Einbau einer Klimaanlage unverhältnismässig seien, hofft die SOB, sich mit den Kantonen darauf zu einigen, bereits in den Jahren 2017 bis 2019 neue Fahrzeuge beschaffen zu können. Bis zu dieser Ablösung sollen die bestehenden Züge verlängert und mit Triebfahrzeugen an beiden Enden bestückt werden. Damit entfele der aufwendige Schiebedienst bei verstärkten Zügen.

Möglich machen dies zwölf nachbestellte Flirt – nach Küchler «der schönste

Regionalzug der Schweiz». Denn ausser für das S-Bahn-Netz St. Gallen, das ab 2013 erweitert wird, dienen die Züge auch als Ersatz für die vier NPZ, die ihrerseits beim VAE die Steuerwagen verdrängen.

Küchler will vorerst an den beiden Rollmaterialunterhaltsstandorten Herisau und Samstagern festhalten. Dies, bis geklärt sei, wie das zukünftige Konzept aussieht. Denn bei den neuen Zügen würden bei Unterhalt und Reparaturen nur die betreffenden Komponenten ersetzt und so das Fahrzeug nach kurzem Aufenthalt wieder dem Betrieb übergeben. Damit lasse sich die Auslastung des Werkstättenpersonals optimieren.

Tibert Keller

## Generalversammlung der Appenzellerbahnen

## Appenzellerbahnen wollen zufriedenerer Leute

Die Appenzellerbahnen haben den Wechsel zur Symova-Pensionskasse gut gemeistert, weshalb eine dafür gebildete Reserve von zwei Millionen Franken aufgelöst werden konnte, was zu einem Unternehmensgewinn von über drei Millionen beitrug. Dafür plagten andere Sorgen die von einem heterogenen Streckennetz geprägte Bahn. So müssen ab heute

bis 2014 330 Bahnübergänge gesichert oder aufgehoben sein. Der seit Jahren geplanten Verknüpfung des Netzes in St. Gallen zur Durchmesserlinie stehen immer noch Hürden im Weg. Ausserdem beklagte VR-Präsident Jörg Schoch an der GV vom 16. Juni, dass öV-Vorlagen in Appenzell Innerrhoden gemäss einer Analyse einen schweren Stand hätten.

Tibert Keller



Die Appenzellerbahnen fördern die Personalfriedenheit durch verbesserte individuelle Entwicklungsmöglichkeiten und interne Kommunikation sowie mit einer fünften Ferienwoche. Hier ein Mitarbeiter beim Jäten einer kaum mehr verwendeten Weiche in Bühler.



Brand im Simplontunnel

# Mehr Schrecken als Schaden

Der Grossbrand im Simplontunnel hat gezeigt, wie effizient und mutig die Feuerwehrleute von SBB und BLS auftreten. Gut steht es auch um die Infrastruktur des 100-jährigen Tunnels.

«Als ich ausstieg, um die allerersten Fotos der Feuerwehrmänner aufzunehmen, die an den verkohlenden Wagen im Einsatz standen, traf es mich wie ein Schlag ins Gesicht, so gewaltig war die Hitze; es war die Hölle!»

Dies sagt Alexander Egger, der als Fotograf für die SBB – und auch für den SEV – arbeitet.

Er kennt die Bahnwelt. Er schätzt und würdigt die Gewissenhaftigkeit der Eisenbahner. Doch angesichts der Situation, die er beim Fotografieren im Simplon antraf, war er sprachlos: «Die Feuerwehrleute der Bahn haben fantastisches Können und Mut gezeigt.» Das war am Freitag, dem Tag nach dem Brandausbruch, und im Tunnel war es immer noch 60 Grad heiss.

Glücklicherweise gab es beim Brand nur Sachscha-

den. Allerdings konnte man sich fragen, ob die Infrastruktur des 100-jährigen Simplontunnels nicht überholt ist im Vergleich zu den neuen Basistunneln am Lötschberg, Gotthard und Ceneri.

## Guter Stand der Sicherheit

Michel Béguelin, der die Simplonstrecke sehr gut kennt, stellt fest: «Die Tatsache, dass der Simplon von Beginn weg mit zwei separaten Röhren geplant wurde, zeigt, dass er gegenüber den andern langen Bahntunneln einen Vorsprung von 70 Jahren hatte.» Der Simplon war zudem Testtunnel für die Inbetriebnahme des Kanaltunnels. Der ehemalige SEV-Vizepräsident ergänzt: «Im Gegensatz zum Gotthard-Scheiteltunnel wurde der Simplon in den 1990er-Jahren ausgebaut, um den Transport von Lastwagen mit 4 Metern Eckhöhe zu ermöglichen.» Zudem sind Arbeiten im Ausmass von 135 Millionen Franken im Gang, um die Sicherheit auf das selbe Niveau wie in den Basistunneln zu bringen. So werden alle 200 Meter Querverbindungen mit Notausgängen erstellt. Hinzu



Die Bahn-Feuerwehrleute bekämpfen unter extremen Bedingungen den Brand im Simplontunnel.

kommen Erneuerungsarbeiten am Bahnhof in der Tunnelmitte.

Wie steht es um die Sicherheit der Lokführer bei einem Brand in einem Tunnel? Marc-André Pilloud, Sektionspräsident LPV Waadt-Unterwallis, hebt die permanente Weiterbildung hervor, die die SBB im Rahmen der periodischen Prüfungen durchführt: «Bei Bränden haben wir genaue Abläufe zu befolgen.»

Jérôme Koelle, Sektions-

präsident LPV Genf, würde sich wünschen, dass alle Fahrzeuge mit der Notbremsüberbrückung ausgestattet sind, um die Züge bei Problemen auf jeden Fall aus dem Tunnel fahren zu können. LPV-Zentralpräsident Rinaldo Zobebe seinerseits findet, es gäbe immer Möglichkeiten, die Sicherheit der Lokführer zu verbessern. Er denkt beispielsweise an «Sicherheitskurse, die alle zwei Jahre stattfinden könnten».

Alberto Cherubini/pmo

## WAS IM SIMPLON GESCHAH

Am Donnerstag, 9. Juni, brach gegen 6 Uhr im Simplontunnel ein Brand aus. Betroffen war ein Güterzug von 15 Wagen, die der Deutschen Bahn gehören, gezogen von einer Lok der BLS. Rund drei Kilometer vor dem Portal auf der italienischen Seite kam der Zug zum Stehen, der BLS-Lokführer verliess den Tunnel zu Fuss, unverletzt. Rund 50 Bahn-Feuerwehrleute wurden eingesetzt. Die Lokomotive und 10 Wagen wurden sofort aus dem Tunnel gezogen. Die übrigen fünf Wagen, vorwiegend mit Haushaltgeräten beladen, brannten aus. Nach den ersten Anzeichen könnte eine Blache den Brand ausgelöst haben, indem sie sich löste und die Fahrleitung berührte. Da der Brand auf italienischem Territorium geschah, ist Italien für die Untersuchung zuständig. Die SBB ist jedoch verantwortlich für die Streckeninfrastruktur bis Domodossola. AC/pmo

Kaderanlass zum Thema «Preis der Mobilität»

# Mobilität ist ein Gut – wem gehört sie?

Provokative Thesen gefällig? Wenn Professor Rico Maggi über Verkehrspolitik spricht, gehen die Meinungen auseinander!

Im Kuppelsaal der Uni Bern hätten sich gut etwas mehr Zuhörer einfänden können, um dem nach eigenen Worten «nicht diplomatischsten Professor der Schweiz» zuzuhören. Seine Studie «Wieviel Mobilität zu welchem Preis?» bietet zwar bedenkenswerte Ansätze, lädt aber auch dazu ein, grosse Fragezeichen zu setzen.

Maggi geht vom guten Schweizer Bahnsystem aus. Das Steigern des Angebots,



Prof. Rico Maggi vor den Kaderangestellten in der Universität Bern.

nicht aber der Preise wird das Problem der übervollen Züge verschlimmern. Der Ausbau der Infrastruktur ist deshalb keine Lösung, er wäre ökologisch und ökonomisch nicht nachhaltig. Das Problem ortet Maggi deshalb bei der «viel zu billigen Mobilität», die die Zersiedelung der Schweiz fördere. Während das Bahnnetz in der Schweiz ausgebaut worden sei, sei die Integration ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz vernachlässigt worden.

Die Lösung sieht Maggi in (massiv) erhöhten und differenzierten Preisen. Will heissen: Wer schneller, komfortabler und zu begehrtten Zeiten Bahn fährt, bezahlt

mehr. Service public ist nur die Grundversorgung, alles andere wird über den Preis geregelt – das alte Liberalisierungslied also. «Mobilität ist ein Gut» postuliert Maggi, und dafür soll bezahlt werden. Damit die Schiene gegenüber der Strasse nicht massiv verliert, will der Professor ein Road Pricing, das richtig einschenkt – wobei der Gesamtpreis der Automobilität kaum erhöht würde. Der Effekt wäre sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene weder mehr noch weniger, aber besserer Verkehr. Der eloquente Professor mag anecken, seine Thesen können als Denkanstoss aber durchaus taugen. pm.



„Der SBB-Verwaltungsrat funktioniert als Team – das ist schon ein Erfolg!“

Hans Bieri, SEV-Gewerkschaftssekretär

Hans Bieri war 12 Jahre lang als Vertreter des SEV im Verwaltungsrat der SBB

# «Man muss mit der Rolle leben, die man hat»

Seit die SBB AG gegründet wurde, war Hans Bieri als Vertreter des SEV im Verwaltungsrat des Bahnunternehmens. Nach seinem Rücktritt infolge Amtszeitbeschränkung ist es Zeit für einen Rückblick: Bringen solche «Personalvertreter» dem Personal auch wirklich etwas? Oder besteht die Gefahr, dass sie instrumentalisiert werden?

**kontakt.sev: Hans, wenn du auf deine Tätigkeit als Verwaltungsrat der SBB zurückschaust – was ist dein Eindruck, deine Einschätzung?**

**Hans Bieri:** Für mich persönlich war es eine sehr bereichernde Zeit, die mir viele Türen aufgemacht hat. Ich habe Dinge gesehen und erfahren, in die ich ohne dieses Amt nie Einblick gehabt hätte.

Im Verwaltungsrat hat man sich zuerst etwas beschnuppert, dann entwickelte sich aus der Auseinandersetzung eine konstruktive Zusammenarbeit. Als einer von zwei Personalvertretern in einem neunköpfigen Gremium war ich zwar nicht unbedingt ein Querdenker, aber ich konnte doch von einem andern Ort her in die Diskussionen einstei-

gen. Meine Bilanz ist deshalb im Ganzen gesehen durchaus positiv.

**War deine Rolle denn nicht, wie manchmal gesagt wird, die des «nützlichen Idioten»?**

Als wir 1998 mit der Arbeit anfangen, waren alles Neulinge. Ich war voll akzeptiert. Während meiner ganzen Verwaltungszeit ging ich nie in den Ausstand. Als einziger Verwaltungsrat hatte ich Bahn-Erfahrung, was mir sogar eine gewisse Sonderstellung verschaffte. Yvette Jaggi war – als zweite Vertreterin des Personals – die einzige Politikerin im Gremium und konnte ihr Spezialwissen einbringen. Die Entscheide wurden meistens veröffentlicht, ohne dass ein Stimmverhältnis bekannt gegeben wurde. Ich war eingebunden, dadurch aber auch geschützt. Letztlich muss man mit der Rolle leben, die man hat.

**Gab es also keine Ausgrenzung oder keinen Versuch dazu?**

Natürlich musste man sich seinen Platz immer wieder erkämpfen, Versuche gab es schon, etwa bei neu gewählten Verwaltungsräten. Aber auch SEV-intern war es manchmal ein schwieriger Prozess, manche wollten Druck ausüben. Im Verwaltungsrat hatten wir immer einen recht langen

Vorlauf. Ich musste mir immer überlegen: «Was

habe ich im SEV viel mit den SBB-Spezialisten/

„Als einer von zwei Personalvertretern in einem neunköpfigen Gremium war ich zwar nicht unbedingt ein Querdenker, aber ich konnte doch von einem andern Ort her in die Diskussionen einsteigen.“

ist hier möglich?» Ein SBB-Verwaltungsrat muss die Gewerkschaftssicht ins strategische Organ einbringen, die Gewerkschaftssekretäre müssen dann die konkrete Umsetzung verhandeln. Das sind zwei verschiedene Aufgaben.

Im letzten Jahrzehnt ist das SBB-Personalwesen sehr viel professioneller geworden. Entsprechend müssen wir von der Gewerkschaft unsere Leute schulen. Aber letztlich kommt es dann immer darauf an, mit welchen Parametern man bei der Mitelfristplanung arbeitet.

**In welchem Verhältnis stand der zeitliche Aufwand zum Ertrag?**

Es gab schon «schampar» viel Papier. Bei der Vorbereitung der Sitzungen ging schon auch mal ein Wochenende drauf. Finanziell war mein Engagement für den SEV sicher kein Schaden, ich brauchte zwar etwas Arbeitszeit, aber es wurde auch ein grosser Teil des Sitzungsgeldes als Mandatsabgabe abgeschöpft. Zu meiner eigenen Vorberei-

-Spezialistinnen gesprochen, um zu wissen, was läuft.

**Kannst du etwas über konkrete Erfolge bei deiner Verwaltungsrats-tätigkeit sagen?**

Der SBB-Verwaltungsrat funktioniert als Team – das ist schon ein Erfolg! Man muss sich zusammenraufen, es gibt selten Abstimmungen mit knappem Ausgang. Man kann sagen, dass die SBB nach diesen zwölf Jahren an einem andern Ort ist: «Bahn 2000», ein dichter Fahrplan usw. Das ist auch ein Erfolg der Arbeit des Verwaltungsrates.

**Kurz nach deiner Wahl zum Verwaltungsrat wurdest du in den Grossen Rat des Kantons Bern gewählt, letztes Jahr hast du nicht mehr für die Kantonslegislative kandidiert. Kannst du einen Vergleich ziehen zwischen der Arbeit im «strategischen Organ des Kantons» und dem «strategischen Organ des Unternehmens SBB»?**

Es gibt eine Gemeinsamkeit: In beiden Gremien gibt es Dinge, die von aussen bestimmt werden! Aber

## BIO

### Hans Bieri

Hans «Housi» Bieri ist 57-jährig, er wuchs in Weissenburg im Simmental in einer Eisenbahnerfamilie auf. Nach der Schule machte er eine Lehre als Elektromechaniker im Zeughaus Zweisimmen, arbeitete dann in Genf und kam als Monteur durch ganz Europa. Von 1980 bis 1989 arbeitete er bei der BLS in Spiez als Spezialmonteur im Sicherheitswesen. Seit 1989 ist er Verbandssekretär beim SEV; im Moment ist er vor allem für Privatbahnsektionen und für Angestellte im Tourismusbereich tätig. Als Gewerkschafter war Hans Bieri u. a. Präsident VPT BLS, im Verbandsvorstand im Zentralausschuss VPT und in verschiedenen Funktionen in den Gewerkschaftsbünden

Spiez, Berner Oberland, Bern (von 2002 bis 2006 Präsident) und im Schweizerischen Gewerkschaftsbund. Neben politischer Arbeit auf Gemeindeebene war er von 2000 bis 2010 Mitglied des Grossen Rates des Kantons Bern. Als Mitglied der SP arbeitete er u. a. als Präsident der SP Spiez, als Präsident des SP-Amtsverbandes Niedersimmental, als Delegierter der SP des Kantons Bern und als Mitglied des Redaktionsteams der «Roten SPinne» (Mitgliederzeitung der SP Kanton Bern) und im Fachausschuss Verkehr der SP. Ausserdem ist er in Vereinen (u. a. VCS) tätig. Bieri ist verheiratet, Vater von drei (erwachsenen) Kindern und lebt in Spiez.



# INTERVIEW



Hans Bieri in seinem Büro im SEV-Zentralsekretariat. Es ist geschmückt mit Erinnerungen an Gewerkschaftserfolge – und mit YB-Memorabilien!

„Man kann sagen, dass die SBB nach diesen 12 Jahren an einem andern Ort ist: «Bahn 2000», ein dichter Fahrplan usw. Das ist auch ein Erfolg der Arbeit des Verwaltungsrates.“

die Art, wie Vorgaben umgesetzt werden, ist schon sehr unterschiedlich. Dies hängt natürlich auch mit der Grösse des Gremiums zusammen: 160 Leute, anfänglich sogar 200 im Gros-

sen Rat, das ist viel ideologischer als im Verwaltungsrat, der eher sachbezogen arbeitet. In der Politik wird halt auch vieles «für die Galerie» gesagt

Interview: pan.

## HANS BIERIS REAKTION AUF SECHS STICHWÖRTER

- **Spiez:** Hat die schönste Bucht Europas.
- **Musik:** Betreibe ich nicht aktiv, beim Hören bin ich eher der Schlagertyp.
- **Rüti:** Sollte man nicht für die Politik missbrauchen.
- **Dampftraktion:** Heuer sollten alle einmal mit der Brienzi-Rothorn-Bahn fahren, die hätte es nötig.
- **Auto:** Ich habe jetzt auch wieder eins – dabei finde ich, dass es besser ist, weniger Kilometer zu fahren, als auf einen möglichst geringen Verbrauch (Energieetikette) zu achten.
- **Zeit:** Seit ich nicht mehr im Grossen Rat bin und etwas mehr Zeit habe, merke ich erst, wie wichtig sie ist – man merkt dies erst, wenn man sie hat. Freizeit muss man leben.



Die zweitletzte Session vor den eidgenössischen Wahlen ist vorbei

## Während der Nationalratssession läuft etwas im Bundeshaus

Am 17. Juni ist die Session zu Ende gegangen. Unter anderem standen das 2. Teilpaket der Bahnreform 2, der «Vier-Meter-Korridor» und «Via sicura» auf der Traktandenliste.

Vielleicht habt ihr euch schon gefragt, wieso ich während der parlamentarischen Diskussion nicht immer auf meinem Stuhl im Nationalrat sitze. Einige Müsterchen dazu: Gleich am ersten Sessionstag habe ich Besuch aus dem SEV erhalten. Der SEV-Bildungskurs besuchte das Bundeshaus. Im Sitzungszimmer der SP-Fraktion hatte ich Gelegenheit, die zahlreichen Fragen zum Parlamentsablauf und zu meiner verkehrspolitischen Tätigkeit zu beantworten. Auffallend war, wie stark unsere Mitglieder die Auswirkungen des neuen Lohnsystems der SBB



Edith Graf-Litscher in der Wandelhalle des Bundeshauses.

beschäftigt. Auch am zweiten Sessionstag war das neue Lohnsystem SBB ein brennendes Thema im Bundeshaus. In der Fragestunde mit einer SGB-Besuchergruppe, an der ich zusammen mit verschiedenen Kolleg/innen aus dem Nationalrat teilnahm,

war auch wieder das neue Lohnsystem das Hauptdiskussionsthema. Darauf habe ich die Verantwortlichen bei der SBB um ein Gespräch gebeten und mich mit Eveline Mürner und Kurt Zuppiger zu einem offenen Austausch getroffen. Auch die Zusam-

menarbeit mit den KTU, die ich als Gewerkschaftssekretärin betreue, steht während der Session nicht still. An einem Vormittag besuchte mich die Personalleiterin der aar b+b im Bundeshaus. Wir haben zusammen einen Vorschlag für ein Konzept zur Stärkung der Personalkommission erarbeitet.

Zurzeit läuft die Vernehmlassung zur aktuellen Vorlage «Finanzierung und Ausbau Bahninfrastruktur (FABI)». Bis im Juli 2011 haben SEV, SGB, VCS, Litra, politische Parteien und weitere Akteure mit Bezug zum öV die Möglichkeit, ihre Haltung und Anpassungsvorschläge einzureichen. Für mich ist es sehr interessant, sowohl beim SEV wie bei der SP und als Vorstandsmitglied der Litra an den verschiedenen Vernehmlassungsantworten mitzuarbeiten und involviert zu sein. Zurzeit kläre ich mit der SBB auch eine

Anfrage der Stationshalter bezüglich deren Abgeltungssystem ab.

Von verschiedener Seite wird der Unmut über die von der SBB geplanten Zuschläge an mich hergetragen. Wie viel soll jemand bezahlen, der einen Klassenwechsel im Zug kaufen will, kurzfristig das Reiseziel ändern muss oder wenn die Zeit nicht mehr gereicht hat, ein Billett vor dem Einsteigen in den IC zu lösen? Ich denke, dass die Vorschläge noch optimiert werden müssen. Sonst wird das Personal zum Prellbock der ehrlichen Fahrgäste, welche sich nicht als Kund/innen behandelt fühlen. Wir brauchen eine praktikable Lösung, welche die Quote der effektiven Schwarzfahrer senkt und nicht die ehrlichen Fahrgäste mit unverhältnismässigen Zuschlägen verärgert.

Edith Graf-Litscher, Nationalrätin SP TG, Gewerkschaftssekretärin SEV

Bildung in und mit der Gewerkschaft

## Köpfchen, Köpfchen!

sabz, Gewerkschaftsschule, Movendo: die Namen wechseln, die gewerkschaftliche Bildung bleibt.

1912 gründeten Vertreter der Gewerkschaften die Schweizerische Arbeiterschule. Seit 10 Jahren heisst das gewerkschaftliche Bildungsinstitut Movendo. Die Aufgaben sind vielfältig: Es gibt Kurse für Sektionsverantwortliche, für Basismitglieder, für Profis in den Gewerkschaftsbüros. Am Anfang stand das Bewusstsein, dass die Arbeiterschaft, um erfolgreich für ihre Rechte zu kämpfen, auf Leute zählen können muss, die sowohl über theoretische Kenntnisse als auch über praktische Fertigkeiten verfügen.

Letztes Jahr konnten die ersten Absolvent/innen des Lehrgangs «Management in gewerkschaftlichen Organisationen» aus der Deutschschweiz und der Romandie ihren eidgenössisch anerkannten Fachausweis entgegennehmen. Angelo Stroppini

ni, SEV-Gewerkschaftssekretär in Bellinzona, hat jetzt seine Prüfung im ersten italienischsprachigen Lehrgang abgelegt.

Die Gewerkschaftsschule, wie sie einst hiess, hat – wie wohl nicht viele Institute der Erwachsenenbildung – einen Förderverein, der jährlich einen namhaften Beitrag an die Kosten der Lehrgänge beisteuert. Einmal jährlich treffen sich die Vereinsmitglieder, um ein Museum, einen Arbeitsplatz oder sonst etwas Interessantes zu besichtigen. Letzten Samstag war es wieder soweit: nach der Besichtigung von Augusta Raurica traf man sich in Kaiseraugst zur Geschäftsitzung. Der Förderverein braucht neue Mitglieder, seien es Einzelpersonen (30 Franken) oder Gewerkschaftssektionen etc. (100 Franken Jahresbeitrag). Kontaktadresse für alle, denen die gewerkschaftliche Bildung eine Herzensangelegenheit ist: [www.movendo.ch](http://www.movendo.ch), Telefon 031 370 00 70. pan.

Höhere Berufsprüfung von Angelo Stroppini

## Dipl. Gewerkschafter



Stroppini mit der Illustration von alt Zugführer Franco Totti, die er zur mündlichen Prüfung mitgenommen hat.

«Wir freuen uns, Ihnen mitzuteilen, dass Sie die eidg. Berufsprüfung in «Management in gewerkschaftlichen Organisationen» bestanden haben.» Dies schrieb die eidgenössische Prüfungskommission Angelo Stroppini. Das Diplom wird am 23. September überreicht.

«Eine schöne Genugtuung», sagt dazu Kollege Angelo Stroppini, der in seiner umfangreichen Abschlussarbeit unter dem Titel «Untersuchung der Auswirkungen

von Alptransit 2016 auf die Arbeitsplätze im Bahnsektor im Kanton Tessin» Hoffnungen und Befürchtungen von Gewerkschaften und Arbeitnehmenden beleuchtet.

Die Arbeit ist von grosser Aktualität für das Tessin und die Schweiz. Und vor allem, so Stroppini, «nützlich für die Gewerkschaft, weil sie eine Reihe gewerkschaftlicher Erfolge untersucht, wie eine gemeinsame Aktion zur Unterstützung der Arbeitsplätze aufgebaut werden kann.» SEV

## KOMMENTAR

### Stärkung der Berufsbildung

Der Ständerat hat im Rahmen der Botschaft zur Förderung von Bildung, Forschung und Innovation im Jahr 2012 (BFI 2012) einen zwar kleinen, aber ersten Schritt zur Stärkung der Berufsbildung getan: Er hat die Vorlage des Bundesrates um rund 50 Millionen aufgestockt mit dem Ziel, die höhere Berufsbildung zu fördern.

Der Bund sollte seit 2008 einen Viertel der öffentlichen Aufgaben im Bereich der Berufsbildung finanzieren. Das tat er bisher nicht. Mit dem Entscheid kommt er dem Ziel immerhin näher. Und der Bundesrat hat eine klare Absichtserklärung abgegeben, dass er bei der BFI-Botschaft 2013-16 dieses Ziel unbedingt erreichen will. Der SGB hat sich stark für die Krediterhöhung engagiert. Nach diesem ersten, zu begrüssenden ständerätlichen Schritt hat es nun der Nationalrat in der Hand, die bundesgesetzliche Aufgabe bereits 2012 vollständig zu erledigen und damit der höheren Berufsbildung neuen Schub zu geben. Peter Sigerist, SGB



Berufliche Vorsorge – mit den Gewerkschaften

## Ein Netz weben

Ende 2007 haben die sieben grössten Verbände des SGB – darunter der SEV – das Gewerkschaftliche Netzwerk 2. Säule lanciert. Seither wurde die Trägerschaft verbreitert, und das Netzwerk hat eine selbständige Rechtsform erhalten.

Nirgendwo verfügen die Arbeitnehmenden über mehr gesetzliche Mitspracherechte als in der beruflichen Vorsorge. Die höchsten Organe aller Schweizer Pensionskassen sind streng paritätisch von Vertretern der Arbeitgeber und der versicherten Arbeitnehmer besetzt. Diese Parität ist zum Teil auch mit Problemen verbunden, gerade da es sich bei der beruflichen Vorsorge um ein äusserst komplexes Themenfeld handelt. Ausbildung, Information und Austausch unter den Stiftungsräten sind unerlässliche Voraussetzungen für eine funktionierende paritätische Verwaltung der erheblichen Vorsorgegelder. Zur Förderung dieser Angebote haben die sieben grössten Verbände des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes SGB Ende 2007 das Gewerkschaftliche Netzwerk 2. Säule (PK-Netz) ins Leben gerufen.

### Bildungsveranstaltungen und Diskussionen

Das PK-Netz hat zum Ziel, die Parität zu stärken und die Arbeitnehmerdelegierten in den Organen der Pensionskassen zu vernetzen. Mit Bildungsveranstaltungen und Diskussionsabenden, mit einem regelmässig erscheinenden Newsletter und einer Internetplattform sowie mit ganztägigen Thementagungen konnten mehrere hundert Stiftungsräte angesprochen werden. Dabei hat sich das PK-Netz allen Facetten der beruflichen Vorsorge gewidmet, der Parität genauso wie der Geldanlagepolitik, dem Mindestzins, dem Umwandlungssatz und dem Primatwechsel genauso wie den verschiedenen Anlagevehikeln wie Hedge-Funds oder Private Equity.

Es war von Beginn weg vorgesehen, dass die Trägerschaft und damit die potenzielle Anzahl Teilnehmende im Netzwerk längerfristig verbreitert werden soll. Mitte letzten Jahres ist dieser Schritt gelungen. Das PK-Netz wurde formell als Verein konstituiert, getragen von damals 13 Schweizer Arbeitnehmerverbänden. Neben den lancierenden SGB-Veränden Unia, SEV, Gewerkschaft Kommunikation, Comedia (beide zusammen heute Syndicom), vpod, Bankpersonalverband SBPV und Bundespersonalverband PVB sind neu die Verbände Syna, KV, LCH, Polizeibeamtenverband VSPB, Transfair und Kapers unter den Gründungsmitgliedern des neuen PK-Netzes. Seither sind das SSM, garanto und BSPV dazu gekommen. Die Gründerverbände repräsentieren gemeinsam mehr als eine halbe Million Mitglieder und machen das PK-Netz damit zu dem Netzwerk der Arbeitnehmerschaft in der beruflichen Vorsorge. Gleichzeitig ist das PK-Netz ein Beispiel erfolgreicher gewerkschaftsübergreifender Zusammenarbeit.

### Ausbildung aus Gewerkschaftsicht

Mit der Vereinsgründung bekam das PK-Netz eine eigene Rechtsform und kann deshalb in sozialpolitischen Fragen auch Stellung beziehen. Schwerpunktmässig kümmert sich das PK-Netz aber um Ausbildungsangebote für Pensionskassen-Stiftungsräte. Längerfristig wird angestrebt, dass das Netzwerk zum wesentlichen Bildungsinstitut für die Vertreter der Versicherten in der beruflichen Vorsorge wird. Die Aktivitäten des PK-Netzes beschränken sich vorläufig auf die Deutschschweiz, eine sprachregionen-übergreifende Zusammenarbeit, insbesondere mit der in der Romandie tätigen ARPIP (siehe nebenstehenden Artikel) wird aber längerfristig gewünscht. [www.pk-netz.ch](http://www.pk-netz.ch)

Nächste Veranstaltungen: 28.6. in Bern zur Reaktion auf tiefe Zinsen, 6.10. in Bern zu versteckten Vermögensverwaltungskosten.

Generalversammlung der ARPIP

## Einsatz für die 2. Säule

Die ARPIP ist ein unverzichtbares Werkzeug, um die Interessen des Personals in den Vorsorgeeinrichtungen zu verteidigen. An der GV der ARPIP zeigte Jacques-André Schneider auf, wie wichtig spezifisches Wissen für Stiftungsrät/innen ist.

Die rund 2300 Pensionskassen der Schweiz verfügen über ein Vermögen von insgesamt rund 720 Milliarden Franken. Die Verwaltung dieser enormen Summe erfordert Kenntnisse und bedeutet Verantwortung. Dies war der Kern des Referates von Jacques-André Schneider, Dr. iur., Anwalt und Professor an der Universität Lausanne, das er an der GV der ARPIP am 9. Juni in Lausanne hielt.

### Keine Angst vor Experten – und vor der Verantwortung

Die ARPIP ist die «Association des représentants du personnel dans les institutions de prévoyance» (Vereinigung der Personalvertreter in den Vorsorgeeinrichtungen), sie wurde ähnlich wie die jüngere Deutschschweizer Schwester gegründet, um die Personalvertreter, die in den Verwaltungsorganen der Vorsorgeeinrichtungen Einsitz haben, zu informieren und zu bilden. Gegenüber den Arbeitgebern, die durch ihre Experten die Gelder der Pensi-

onskassen anzulegen, fühlen sich die Personalvertreter gelegentlich etwas auf die Seite gedrückt. «Wo's Geld hat, hat's Gauner», meinte Schneider. Er ermunterte die Personalvertreter, sich nicht zu scheuen, von den Experten zu verlangen, ihre Reden nicht auf Fachchinesisch zu halten. «Ihr müsst euch trau-

en zu sagen: «Das verstehe ich nicht.» Diese Experten sollen euch beraten. Mit Grafiken müssen sie euch die Situation eurer Pensionskasse erklären können! Wenn sie sich nicht verständlich ausdrücken können, sind es schlechte Experten!»

Als Personalvertreter im Stiftungsrat der Pensionskasse der eigenen Unternehmung zu sitzen, kann Ängste auslösen. Es gibt die Angst vor den Experten, aber es gibt auch die Angst vor der Verantwortung, es geht ja auch um enorme Summen. Auch diese Angst wusste Schneider zu zerstreuen: «Wenn eure Kasse infolge einer ungeschickten Anlage in Unterdeckung gerät, wird man dies nicht mit einem Griff ins Portmonee der Stiftungsräte ausgleichen», beruhigte er. Persönlichen Risiken der Stiftungsräte bestehen dort, wo Interessenkonflikte entstehen, wenn etwa der Arbeitgeber ungedeckte Anleihen bei der Pensionskasse machen möchte. Obwohl dieses Risiko durch die vom Gesetzgeber angeordneten Kontrollen etwas zurückgeht, rät Schneider den Personalvertretern, «immer Lust zu haben, allen in die Augen zu schauen». Und eines der besten Mittel, dies immer tun zu können, besteht darin, sich der Vereinigung ARPIP anzuschliessen und auf diese Weise von deren Leistungen auf dem Gebiet der Weiterbildung und der Information profitieren zu können.

Alberto Cherubini/pan.

### INFOS ÜBERS NETZ IM NETZ

Anlässlich der ARPIP-GV vom 9. Juni im Bahnhofbuffet Lausanne konnte Präsident Jacques Robert darüber informieren, dass der neue praktische Wegweiser für Personalvertreter in Stiftungsräten von Pensionskassen im Internet abrufbar ist. Die Aktualisierung des Führers konnte unter anderem dank der Zusammenarbeit mit dem Tagesredner Jacques-André Schneider sowie den beiden ehemaligen Gewerkschaftssekretären Jean-Claude Prince und Romolo Molo durchgeführt werden.

Der Vorstand der ARPIP setzt sich zusammen aus Präsident Jacques Robert, Vize-Präsident Roby Tschopp, Sekretär André Groux, Kassier Vincent Brodard, dem Bildungsverantwortlichen Ghislain Cadonet (wird nächstens von Claude-Alain Frund abgelöst) sowie den Beisitzern Aldo Ferrari, Pierre-Yves Oppikofer, Pierre-Luigi Fedele, Charles-Henri Rudaz und Francis Saudan.



Sehr gut: demonstrieren für die Pensionskasse. Auch sehr gut: sich informieren zum Thema bei der ARPIP.



Während Unternehmensgewinne explodieren, wird «unten» gespart

# Die Lohnschere ist weit offen

Die 41 wichtigsten Schweizer Unternehmen erzielten 2010 einen Gewinn von insgesamt 44 Milliarden Franken. Bei den Arbeitnehmenden, die ihn erwirtschafteten, kam der Gewinn allerdings nicht an.

Bei den meisten Unternehmen öffnete sich die Lohnschere zwischen Topmanagement und einfachen Arbeitnehmenden weiter. Über alles gesehen beträgt der Unterschied zwischen einem Jahressalär eines durchschnittlichen Geschäftsleitungsmitglieds und dem tiefsten Lohn im entsprechenden Unternehmen weiterhin 1:43. Im Jahr 2010 haben alle 41 wichtigsten Schweizer Unternehmen einen Gewinn erzielt – an sich eine gute Nachricht. Die schlechte Nachricht ist allerdings die, dass von den «fetten Jahren» nicht alle profitieren. Der durchschnittliche Tieflohn lag bei 52829 Franken (jährlich), was einer nominalen Zunahme um kümmerliche 1,15% entspricht. In Zahlen ausgedrückt: im Jahr hatte jede/r Arbeiter/in, jede/r Beschäftigte in dieser Lohnklasse im Schnitt 600 Franken mehr in der Lohn-tüte.

## Lohnschere immer weiter offen

In 26 der 41 grössten Unternehmen hat sich die Lohnschere weiter geöffnet, sie liegt (durchschnittlich!) bei 1:43. Das bedeutet, dass Arbeitnehmende im unteren Lohnsegment 43 Jahre – also praktisch ihr ganzes Erwerbsleben – arbeiten müssen, um den Jahreslohn eines Konzernleitungsmitglieds der Firma zu erhalten.

Obschon bei den beiden Firmen Holcim und Alpiq der Gewinn sank, sahnte dort das Management kräftig ab. Bei Alpiq öffnete sich die Lohnschere um 29,5% und beträgt jetzt 1:23, bei Holcim stieg sie um 34,9% auf 1:43. Bei Adecco stieg die Differenz um nicht weniger als 71,3%, sie liegt jetzt bei



1:50. Das ist aber noch gar nichts gegen die UBS. Die Bank, die erst kürzlich vom Staat gerettet werden musste und nun schon wieder über angeblich zu hohe Eigenkapitalvorschriften jammert, hat eine Lohnschere von 1:139. Während die Tieflohne bei der UBS um 350 Franken stiegen, erhielten die Mitglieder der UBS-Spitze im Schnitt 1,7 Millionen – nein, nicht ein Jahressalär von 1,7 Millionen Franken «Lohnerhöhung»! Am grössten ist die Lohnschere immer noch bei der CS: Obschon sie im letzten Jahr etwas weniger gross geworden ist, liegt sie immer noch auf dem Spitzenwert von 1:192.

## Die absoluten Zahlen

In absoluten Zahlen sieht die Lohnschere so aus: Bei der UBS wie der CS lag der Tiefstlohn bei 50366 Franken jährlich. Der Durchschnittslohn der Geschäftsleitungsmitglieder lag bei der UBS bei 7002377 Franken, bei der CS gar bei 9655892. Zur Erinnerung: Der von den eidgenössischen Räten bewilligte Beitrag zur Sanierung der PK SBB lag bei 1,148 Milliarden Franken. Das wäre ein Klacks für eine Firma wie Nestlé mit einem Jahresgewinn von über 34 Milliarden. Auch Novartis (Gewinn knapp unter 10 Milliarden), Roche (fast 9 Milliarden), UBS (7½ Milliarden) und CS (5 Milliarden) bewegen sich in luftigen Höhen.

Darum geht es: nicht um Neid, nicht um Gejammer unsererseits. Wir wollen nur die Dimensionen wieder etwas zurechtrücken: Die Zürich, die uns anlässlich des Referendums über den Umwandlungssatz der Pensionskassen, den die Gewerkschaften haushoch gewonnen haben, vorrechneten, wie in ihrer Branche kein Geld zu verdienen sei, weist fürs selbe Jahr 2010 einen fetten Gewinn von 3 Milliarden aus.

Eine weitere Erinnerung: die Mindestlohninitiative, für die immer noch Unterschriften gesammelt werden, verlangt einen Mindestlohn von 4000 Franken pro Mo-

nat oder 48000 pro Jahr. Auch in den 41 wichtigsten Unternehmen ist diese Forderung noch nicht verwirklicht: bei Swatch, Lindt & Sprüngli, Sika, Axpo, Valora, Adecco und Kühne & Nagel liegt der Mindestlohn tiefer. Coop, Migros und Charles Vögele haben sich im letzten Jahr knapp über diese Marke geschwungen. Und eine letzte Erinnerung: die 1:12-Initiative (lanciert u.a. von den Jusos) verlangt, dass die Lohnschere nicht mehr als 1:12 betragen darf. Von den 41 wichtigsten Schweizer Unternehmen erfüllten im letzten Jahr nur gerade zwei diese Vorgabe: die Mikron mit einem Verhältnis von 8,48 (Mitglied Konzernleitung: 466250, Tieflohn 54982, wobei die hohen Löhne im Vergleich zu 2009 um 250 Franken gesunken, die tiefen um 392 Franken angehoben wurden, um auch einmal eine positive Entwicklung zu nennen) und die Ruag mit einem Verhältnis von 10,95 (Konzernleitung 602250, Tieflohn 54982). Allerdings hat sich bei der Ruag die Lohnschere gegenüber 2009 kräftig geöffnet.

## Die Exzesse anprangern

Wie gesagt: Es geht nicht darum, irgendetwem den Lohn zu missgönnen (wir fragen uns höchstens gelegentlich, worin die Leistung besteht, die einem derartigen Salär entspricht, und was die derart beschnittenen Manager eigentlich mit ihrem ganzen Geld machen...). Es geht lediglich darum, mit einigen konkreten und nackten Zahlen die Diskussion auf den Boden zurückzuholen. Was die Gewerkschaften fordern, sind keine Hirngespinnste. Es sind Vorschläge, für deren Umsetzung die Mittel längst bereit stehen – erarbeitet von den Beschäftigten der Unternehmen. Die Bahnen wurden in der Studie übrigens nicht berücksichtigt, weil sie nicht zu den «41 wichtigsten Schweizer Unternehmen» gehören. Die Verhältnisse sind aber nicht überall besser, im Gegenteil. Die konkreten Zahlen sind meistens im Jahresbericht zu lesen. *Unia/pan.*



Link zum Recht

# Stopp Sozialabbau!

*Nicht jeder Entscheid der Invalidenversicherung muss einfach geschluckt werden*

Im Jahre 2004 verlor Kollege X seine Stelle bei der SBB infolge Reorganisation. Er wurde nach Zürich versetzt. Ab diesem Zeitpunkt wurde er im Prozess der beruflichen Neuorientierung vom SEV-Berufsrechtsschutz begleitet.

Seine Gesundheit machte X zu schaffen. Es lag eine verminderte Rückenbelastbarkeit sowie Asthma und ein zunehmendes Reagieren auf Stress mit einem massivem Hautproblem vor.

Per Februar 2006 wurde die Auflösung des Arbeitsverhältnisses wegen mangelnder medizinischer Tauglichkeit verfügt. Unser Mitglied hat 19 Dienstjahre bei der SBB, ist 46 Jahre alt und Familienvater.

**14% invalid?**

Die IV verfügte einen IV-Grad von 14%, was bedeutet, dass kein IV-Rentenanspruch besteht. In der Verfügung wies die IV-Stelle einen Rentenanspruch des Beschwerdeführers ab mit der Begründung, ein volles Pen-

sum in behinderungsangepassten Tätigkeiten sei für unser Mitglied zumutbar.

«Theoretisch» arbeitsfähig

Gegen die IV-Verfügung reichte der Berufsrechtsschutz Beschwerde beim Verwaltungsgericht ein. Begründungen: Die verfügende Instanz (IV) habe die medizinische Arbeitsfähigkeit nicht genügend abgeklärt, und die IV gehe in ihrer Verfügung von einer medizinisch-theoretischen Arbeitsfähigkeit in behinderungsangepassten Tätigkeiten aus.

2008 verfügte das Verwaltungsgericht Luzern, Sozialversicherungsrechtliche Abteilung, die Verfügung der IV sei aufzuheben und es seien neue Untersuchungen anzustellen.

Daraufhin hat die Medas (medizinische Abklärungsstelle) im Auftrag der IV-Stelle unser Mitglied «abgeklärt» und zwar in den Bereichen Psychiatrie, Rheumatologie, Pneumologie und Dermatologie. Im September 2009 lag der neue Entscheid

der IV vor: IV-Grad 70%. Somit konnte erreicht werden, dass ein Anspruch auf eine ganze IV-Rente (100%) besteht – was gleichzeitig auch einen Rentenanspruch von Seiten der Pensionskasse SBB für eine ganze Invalidenpension auslöste. Die Rente wurde ab dem Zeitpunkt der Auflösung des Arbeitsverhältnisses rückwirkend ausbezahlt.

Was lange währt...

Das IV-Verfahren dauerte vier Jahre. Da derart krasse Fehlentscheide der IV leider keine Einzelfälle darstellen, ist der Beizug des SEV-Berufsrechtsschutzes dringend zu empfehlen. Es scheint den Druck von aussen zu brauchen, damit unsere Mitglieder einen korrekten IV-Entscheid erhalten.

Die IV ist als Sozialversicherung derart unter politischen Spardruck geraten, dass sie ihre Entscheide zunehmend versicherungsrechtlich abstützt. Der soziale Charakter verschwindet. Dies hat zur Folge, dass eine objektive und seriöse Beurteilung der gesundheitlichen Situation und des IV-Grades kaum noch Platz hat. Im Einzelfall – und dort, wo es wirklich notwendig ist – wird sich das SEV-Rechtsschutzteam weiterhin für faire und korrekte Entscheide einsetzen. *Rechtsschutzteam SEV*

## IMPRESSUM

**kontakt.sev** ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint 14-täglich.

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 Schaffter.

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

**Abonnemente und Adressänderungen:** SEV, Mitgliederdienste, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, Tel. 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

**Inserate:** Zürichsee Werbe AG, Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestr. 86, 8712 Stäfa; Tel. 044 928 56 11, Fax 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 7. Juli 2011**

**Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 29. Juni, 8 Uhr**  
**Inserateschluss: 27. Juni, 10 Uhr**



**VIER  
VERWALDSTÄTTERSEE**

## Planen Sie Ihre Zukunft mit uns!

Die Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) ist das führende Schifffahrtsunternehmen der Schweiz mit mehr als 450 Mitarbeitenden. Als privatwirtschaftliches Transportunternehmen erbringt die SGV Leistungen in den drei Geschäftsbereichen touristischer Verkehr (Schifffahrt), Gastronomie (Tavolago) und Schiffstechnik (Shiptec).

Zur Unterstützung unseres Geschäftsbereiches Schifffahrt suchen wir nach Vereinbarung für die Abteilung Produktion eine ausgesprochen engagierte, führungs- und kommunikationsstarke, selbstständige und teamfähige Persönlichkeit als

### Leiter/in Produktion Schifffahrt

80–100%, unbefristet

**Ihre Chance für eine interessante und abwechslungsreiche Arbeit in einem nicht alltäglichen Umfeld.**

Wir freuen uns auf Ihren Besuch hier:

<http://www.lakelucerne.ch/de/ueber-uns/jobs.html>

**Schifffahrtsgesellschaft des Vierwaldstättersees (SGV) AG**  
Werftstrasse 5  
6002 Luzern

## VCS-Delegiertenversammlung

# Mehr Verkehr für die Schiene

Der öffentliche Verkehr und insbesondere die Bahn müssen künftig eine noch wichtigere Rolle einnehmen. Zu diesem Schluss kamen die Delegierten des VCS Verkehrs-Club der Schweiz letzten Samstag an ihrer Versammlung in Martigny.

In der schweizerischen Verkehrspolitik werden derzeit Weichen gestellt. Dabei geht es nicht nur um die künftige Verkehrsfinanzierung, die derzeit immer wieder diskutiert wird. Dahinter steht letzten Endes die Frage, ob wie bisher Schiene und Strasse parallel ausgebaut oder ob Akzente gesetzt werden sollen.

Zentralpräsidentin Franziska Teuscher konstatierte ein grünes Fieber in der Schweizer Politik, das selbst bisher stramm atomenergiefreundliche Politiker/innen befallen habe. Es sei jedoch zu früh, sich zurückzulehnen – weder beim Atomausstieg noch bei der nachhaltigen Mobilität. Wie nachhaltig das grüne Fieber wirke, müsse sich nach den Wahlen erst noch weisen.

Expertinnen und Experten zu Gast

Die VCS-Delegierten befassten sich eingehend mit der Frage, welche Verkehrsmittel am zukunftsträchtigsten sind. Die Inputs dazu lieferten renommierte Expert/-innen: Willy Bur-

gunder, stellvertretender Direktor des Bundesamtes für Strassen, der Lausanner Verkehrsdirektor Olivier Français, Stefan Nünlist, Leiter Unternehmenskommunikation der SBB, Dominique Von Der Mühl, Verkehrsexpertin der ETH Lausanne, und Claude Oreiller, Direktor der Transports Publics du Chablais.

In der Klimapolitik führt nach Ansicht der Delegierten kein Weg an der Bahn vorbei: Ihr CO<sub>2</sub>-Ausstoss pro Passagier und Kilometer ist ungleich geringer als jener eines durchschnittlichen Autos.

**Wichtige Rolle beim Atomausstieg**

Dem öffentlichen Verkehr und insbesondere der Bahn kommt nach Ansicht der VCS-Delegierten aber auch eine wichtige Rolle im Zusammenhang mit dem Atomausstieg zu. Die Delegierten appellieren an die politischen Entscheidungsträger/-innen, sich für eine Verringerung des Energieverbrauchs im Verkehr um 25% bis 2025 einzusetzen. Dazu schlagen sie vor, Verkehr von der Strasse auf die Schiene umzulagern, in nachhaltige Transportmittel zu investieren, verbrauchsarme Autos zu fördern, eine griffige Raumplanung umzusetzen und nicht zuletzt im Bahnverkehr auf Atomstrom zu verzichten. *mgt*



„Auch beim Verkehrspersonal muss es mit dem Frauenanteil endlich aufwärtsgehen – und zwar mit einem wesentlich höheren Tempo als in den letzten 20 Jahren!“

Barbara Amsler, Gleichstellungsbeauftragte SEV

Verkehrspersonal-Gewerkschaft SEV setzt Zeichen für die Gleichstellung

# Forderungen an Bahnchefs persönlich überbracht

Eine Delegation der Frauenkommission SEV hat am 14. Juni den Chefs von SBB, BLS und RhB persönlich mitgeteilt, wie sie die Gleichstellung fördern können und sollen. Der SEV stand auch an vielen Bahnhöfen mit der Abgabe von Taschentüchern (mit Slogan) und einem Kurzfilm auf den E-Boards der SBB für die Gleichstellung ein und offerierte SBB-Mitarbeitenden Kaffee und Gipfeli.

Anlässlich des 20-Jahr-Jubiläums des grossen schweizerischen Frauenstreiks stellten SEV-Frauen am 14. Juni SBB-Chef Andreas Meyer, BLS-Chef Bernard Guillelmon und RhB-Chef Hans Amacker einen Besuch ab. Sie lobten die CEOs für die bisherigen Massnahmen ihrer Bahnen zur Förderung der Gleichstellung von Mann und Frau, forderten sie aber auch auf, noch mehr zu tun, um ihre eigenen Ziele in Sachen Gleichstellung umzusetzen, z. B. bei der SBB die angestrebte Erhöhung der Frauenquote im Kader und beim Personal insgesamt.

Erfreulicherweise haben sich SBB und BLS in ihren GAV zur «aktiven Umsetzung der faktischen Gleich-

stellung» verpflichtet. Für Hans Amacker «ist eine gelebte Gleichstellung eine nicht in Papier gefasste Selbstverständlichkeit, die bei der RhB auch aktiv gefördert wird.»

Konkret verlangt die Frauenkommission SEV von den Bahnen:

- *Beitritt zum Projekt «Lohn-gleichheitsdialog»*, bei dem Unternehmen und Verwaltungen ihre Löhne freiwillig überprüfen und allfällige Ungleichheiten beseitigen;
- *Bekämpfung der Beschäftigungsdiskriminierung der Frauen*, das heisst ihrer Benachteiligung bei der Anstellung (z. B. weil sie Mutter werden können) und

## SEV BEWEGT SBB ZUM MITMACHEN BEIM «LOHNGLEICHHEITSDIALOG»

Die SEV-Frauen erhielten von SBB-Chef Andreas Meyer die Zusage, dass das grösste Schweizer Bahnunternehmen Anfang 2012 ins Projekt «Lohn-gleichheitsdialog» einsteigt.

Es ist schon einige Monate her, seit der SEV die SBB erstmals zum Mitmachen beim sogenannten Lohn-gleichheitsdialog aufgefordert hat. Dieses Projekt ist im März 2009 von den Dachverbänden der Arbeitnehmenden und Arbeitgebenden und vom Bund gemeinsam lanciert worden. Es bietet Unternehmen die Möglichkeit, ihre Löhne freiwillig auf allfällige Geschlechterdiskriminierungen zu überprüfen und solche, falls vorhanden, innerhalb von vier Jahren zu beseitigen.

Die SEV-Frauen drangen bei ihrem Besuch bei Andreas Meyer mit ihrer Forderung nach Beteiligung der SBB an diesem sozialpartnerschaftlichen Projekt zur Förderung der Gleichstellung durch: Der CEO sagte ihnen zu, die SBB-Löhne ab Anfang 2012 im Rahmen des Lohn-gleichheitsdialogs zu überprüfen.

### Vorbild für andere Unternehmen

Giorgio Tuti, Präsident SEV und Vizepräsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB), der den Lohn-gleichheitsdialog mitlanciert hat, ist hoch erfreut über die Zusage der SBB. «Ich hoffe, dass baldmöglichst weitere Unternehmen des öffentlichen Verkehrs dem Beispiel der SBB folgen werden. Der SEV wird in seinen Bemühungen, neben der BLS und der RhB auch kleinere regionale Betriebe für den Lohn-gleichheitsdialog zu gewinnen, nicht nachlassen.»

Für Giorgio Tuti ist der Einstieg der SBB in dieses sozialpartnerschaftliche Projekt «ein starkes Signal an andere grosse Unternehmen in anderen Branchen, insbesondere in der Privatwirtschaft». Vor der SBB hatten sich erst zwölf Unternehmen zum Mitmachen beim Lohn-gleichheitsdialog entschieden. FI



BLS-Chef Bernard Guillelmon empfängt die Frauendelegation alleine.



An der hinteren Tischseite von links: RhB-Personalchefin Stephanie Rielle La Bella und RhB-Chef Hans Amacker.



# DOSSIER



Von rechts: Markus Jordi, Leiter Human Resources SBB, Eveline Mürner, Leiterin Personalpolitik SBB, und Andreas Meyer, CEO SBB, nach dem Gespräch mit den SEV-Frauen.

bei Weiterbildung, Förderung und Beförderung – was oft die Folge der Teilzeitarbeit ist, für die sich Frauen häufiger entscheiden, um Beruf und Familie vereinbaren zu können. Die Beschäftigungsdiskriminierung führt letztlich auch zu Lohndiskriminierung.

- mittelfristig die Einführung eines *achtwöchigen Vaterschaftsurlaubs*, den der SGB-Kongress 2010 zum Ziel erklärt hat, damit Männer auch ihre Rolle als Vater wahrnehmen können, und um der Beschäftigungsdiskriminierung entgegenzuwirken.

SBB-Chef Andreas Meyer sagte den SEV-Frauen zu, Anfang 2012 in den Lohn-gleichheitsdialog einzusteigen (siehe Kasten). Hans Amacker und Bernard Guillelmon versprochen, den Einstieg zu prüfen. SEV-Präsident Giorgio Tuti betont: «Der SEV wird weiter dranbleiben, damit auch BLS und RhB möglichst bald in den Lohn-gleichheitsdialog eintreten.

Die grossen Bahnen sollen mit dem guten Beispiel vorgehen. Denn so lassen sich auch die kleineren, regionalen Betriebe besser motivieren mitzumachen. Wir werden diese in einem zweiten Schritt dazu auffordern.»

Die drei Bahnchefs nahmen auch die Forderung zur Kenntnis, dass sie der Beschäftigungsdiskriminierung entgegenwirken und im Kader eine Frauenquote anstreben sollen, die dem Frauenanteil insgesamt entspricht. Dieser betrug bei der SBB Ende 2010 14,5%, bei der BLS 16,5% und bei der RhB 14,6%. «Mittelfristig sollten Frauen und Männer auch beim Verkehrspersonal gleich stark vertreten sein», fordert die Gleichstellungsbeauftragte des SEV, Barbara Amsler.

Zudem erklärten sich die Chefs von SBB und RhB bereit, eine Verlängerung des Vaterschaftsurlaubs zu prüfen. Dieser beträgt gegenwärtig bei der SBB fünf Tage, bei der BLS und der RhB nur einen Tag. Bei der RhB ist ein vierwöchiger Vaterschaftsurlaub zurzeit im Gespräch. *FI*

## BAHNCHefs FÜR GLEICHSTELLUNG, ABER GEGEN FRAUENQUOTEN

Gegenüber den SEV-Frauen erklärten sich alle drei Bahnchefs grundsätzlich sehr offen für die Gleichstellungsanliegen und wiesen auf ihre bisherigen Anstrengungen hin.

SBB-CEO *Andreas Meyer* und *Markus Jordi*, Leiter Human Resources SBB, machten auf den Eintritt einer ersten Frau in die SBB-Konzernleitung in diesem Jahr aufmerksam. Für Topkader-Stellen müsse immer mindestens eine Frau in der letzten, dreiköpfigen Auswahl sein, sagten sie. Es sei beabsichtigt, dieses Prinzip auf die unteren Kader auszuweiten. Jordi gestand ein, dass die Frauen vor allem bei den untersten Kadern noch stark unterrepräsentiert sind. HR SBB poche aber darauf, dass Anmelde Listen für Kaderförderkurse stets auch Frauen enthalten. Eigentliche Quoten wolle man jedoch nicht einführen, sondern mit Zielen arbeiten. Der SBB sei klar, dass Teilzeitpensen von 80 oder 70 % auch für Kader möglich sein müssten, wenn der Frauenanteil im Kader stei-

gen soll. Um den Frauenanteil zu erhöhen, sind auch Teilzeitausbildungen für Lokführerinnen eingeführt worden.

Zudem lässt sich die SBB die Kinderbetreuung einiges kosten und will an den neuen Standorten Wankdorf und Zürich-Altstetten Krippenplätze vor Ort anbieten. Geprüft werden auch längere Krippenöffnungszeiten, um Schicht arbeitenden Eltern entgegenzukommen. Eine Verlängerung des Vaterschaftsurlaubs könne bei den nächsten GAV-Verhandlungen angeschaut werden, sagte *Eveline Mürner*, Leiterin Personalpolitik SBB. BLS-Chef *Bernard Guillelmon* will auch nicht mit Quoten arbeiten, aber auf andere Weise «Diskriminierungsfreiheit» erreichen. Zum Beispiel will er bei Stellenausschreibungen bewusst Frauen «abholen» und Teilzeitarbeit auch auf Kaderebene ermöglichen. Er sei bereit, auf dem Gebiet der Gleichstellung «kreativ» zu sein, versprach Guillelmon. Sein Personaldienst werde sich damit vertieft befassen.

RhB-Chef *Hans Amacker* will an den Themen Lohn- und Chancengleichheit aktiv weiterarbeiten, und die neue Personalchefin der RhB, *Stephanie Rielle La Bella*, möchte den Lohn-gleichheitsdialog demnächst in der Geschäftsleitung thematisieren.

### Worten müssen Taten folgen

«Nicht zu vergessen ist, dass eine gute Gleichstellungspolitik zu einem Image-Gewinn als modernes Unternehmen führt und damit ein gutes (Personal-)Marketinginstrument ist», gab die Gleichstellungsbeauftragte des SEV, *Barbara Amsler*, den Bahnchefs mit auf den Weg. Sie zeigte sich nach den Gesprächen erfreut darüber, dass alle drei CEO die Gleichstellung grundsätzlich befürworten, und hofft nun auf entsprechende Taten. Dabei will sie die Bahnen nach Kräften unterstützen. «Ob mit Quoten oder Zielen: Hauptsache ist, dass es mit dem Frauenanteil endlich aufwärtsgeht – und zwar mit einem wesentlich höheren Tempo als in den letzten 20 Jahren!» *FI*



Eindrücklicher nationaler Aktionstag zum 20-Jahr-Jubiläum des grossen Frauenstreiks

# Lila überall – Tausende gingen für

«Das ist ein starkes Zeichen gegen die andauernde Lohndiskriminierung der Frauen», sagte SGB-Präsident Paul Rechsteiner am Abend des 14. Juni.

«Jetzt muss der Staat den Arbeitgebern endlich Beine machen, die Lohndiskriminierung zu eliminieren und die

Frauenlöhne massiv zu erhöhen. Er kann nicht weiter tatenlos zuschauen, wenn Verfassung und Gesetz so massiv ignoriert werden», forderte der Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, der mit den ihm angeschlossenen Verbänden für den Aktionstag mobilisiert hatte.

Tausende Frauen und Männer beteiligten sich an Hunderten von bunten, über das ganze Land verstreuten

Aktionen. In zahlreichen Betrieben fanden etwa verlängerte Pausen oder Diskussionsrunden statt. Auch auf öffentlichen Plätzen wurde demonstriert: gegen die andauernde Lohndiskriminierung, gegen die ungerechte Verteilung der Erwerbs- und der privaten Betreuungsarbeit, für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf und damit mehr Kita-Plätze. Zahlreiche Aktivitäten und Feste

dauerten noch bis weit in den Abend hinein. Ein breites, vom SGB angeführtes Frauenbündnis aus rund 50 Organisationen sorgte für diesen selbstbewussten flächenweiten Lila-Prottest.

Nach Dutzenden von lokalen Aktionen während des Vormittags folgte um 14.06 als erste nationale Klammer der landesweite «Anpfiff für faire Frauenlöhne». Den ganzen Nachmittag ging es wei-

ter mit dezentralen Aktionen. So wurden etwa in Bern, Basel, St. Gallen, Jura und im Tessin vor allem Betriebe des Detailhandels und der Uhrenindustrie von Gleichstellungsmärschen oder Karawanen besucht. In Basel gelangte eine «Schnecken-demo» zu gleichstellungssäumigen Betrieben. In Bern machten sich Malerinnen für frauenfreundliche Arbeitsbedingungen auf dem Bau



«Statt weinen lieber lachen – und mit der Gleichstellung vorwärts machen!» stand auf den Taschentuch-Päckchen, die SEV-Aktivist/innen frühmorgens an vielen Bahnhöfen im ganzen Land an die Passant/innen verteilten.



Bundesplatz, 14.6.2011, 14.06: National- und Ständerätinnen leisten mit Fahnen und Transparenten ihren kleinen Beitrag zum Frauenaktionstag. Mit dabei «unsere» SEV-Frau im Bundeshaus, Nationalrätin Edith Graf-Litscher (SP/TG).



Lausanne: Gleichstellung? Yes, we can!



Auch auf den E-Boards des Lausanner Bahnhofs forderte der SEV-Kurzfilm am laufenden Band Lohngleichheit und würdige Arbeit für alle.



# die Gleichstellung auf die Strasse



Grosse gemeinsame Wäsche auf der Piazza Dante in Lugano, wo ab 14.06 Uhr Veranstaltungen mit mehreren hundert Teilnehmenden stattfanden.



Jura: Auf dem Bahnhofplatz von Delémont versammelten sich 300 bis 400 Personen und zogen durch die Stadt bis zum Saal St-Georges, wo bis in die Nacht gefestet wurde. Zuvor nahmen die Jurassier/innen um 14.06 Uhr am nationalen «Anpfiff für faire Frauenlöhne» teil, und die Gewerkschaften führten in der ganzen Region verschiedene Aktionen durch, vor allem in Unternehmungen, wo der Lohnunterschied zwischen Mann und Frau besonders gross ist.

stark. In Burgdorf und Thun blieben die Postschalter länger geschlossen. In Lausanne und Yverdon stieg ein Gleichstellungs-Ballon-Pulk in den Himmel. Weitere Beispiele der zahllosen Aktionen: Ein «High-Heel-Marsch» in Chur, ein «Gleichstellungsmarsch» in St. Gallen, ein Liegestuhl-Streik in Kleinbasel, ein Gleichstellungsapéro in La Chaux-de-Fonds, eine BH-Push-up-Aktion in Bern, ein Gleichstellungsflamenco in Lugano, die Übergabe einer Petition für eine gute Ausbildung von Kleinkindererzieherinnen in Genf. Zudem teilten die SBB nach dem Besuch der Gewerkschaftsfrauen mit, dass sie sich am Lohngleichheitsdialog beteiligen würden.

Für die Aktionstag-Verantwortliche des SGB, Christina Werder, war angesichts der vielen Teilnehmenden klar: «Der nötige Schub für eine neue Offensive gegen die allgemeine Benachteiligung der Frau und gegen die Lohndiskriminierung im Speziellen ist erfolgt. Hier hat sich unter gewerkschaftlicher Führung ein Gleichstellungs-Netzwerk gebildet, das dran bleiben wird. Das war ein Anfang und nicht ein Ende.» SGB

## Rosen für die 150 Mitarbeiterinnen der Genfer Verkehrsbetriebe TPG

Die VPT-Sektion TPG verteilte 150 Rosen an die 150 Frauen, die bei den TPG arbeiten. Die SEV-Gewerkschaftssekretäre Vincent Brodard und Christian Fankhauser «kümmerten» sich um die Frauen in den Büros und TPG-Mitarbeitende um die Fahrerinnen. Die Aktion kam bei den Mitarbeiterinnen sehr gut an, und auch die Kundschaft fand die Geste unter Kolleg/innen sympathisch. AC



TPG-Chauffeur Fernando Luis David mit Virginia Yersin (rechts) und Yvette Fonteret.



Martine Paccard und ihre Tochter Jessica verteilten den ganzen 14. Juni Rosen an die TPG-Kolleginnen. Martine Paccard hat fünf Kinder und zwei Enkel. Sie ist seit drei Jahren Busfahrerin bei den TPG und Mitglied der SEV-VPT-Sektion TPG. «Meine Tochter bot von sich aus spontan an, mir beim Rosenverteilen zu helfen. Es war für uns eine Gelegenheit, uns mal ausserhalb des Familienrahmens auszutauschen. Ich denke nicht, dass es bei den TPG in der Betriebsabteilung einen Lohnunterschied zwischen Frauen und Männern gibt. Hingegen könnten in unserem beruflichen Alltag schon noch konkrete Dinge verbessert werden. Beispielsweise sollten an den Endstationen der Linien Toiletten für die Frauen eingerichtet werden. Manchmal sind wir gezwungen, ziemlich ekelhafte Toiletten zu benutzen. Was die Aggressionen betrifft, fühlen wir Frauen uns gegenüber Übergriffen von Kunden verletzlicher als unsere Kollegen. Vor allem an den Wochenenden passe ich am Abend besonders auf.» AC



## ■ VPT Bahndienstleistungen

## Gewerkschaftlicher Erfolg verdient Unterstützung

Die Sektion VPT Bahndienstleistungen hat 2010 einen Viertel zum Zuwachs der aktiven Mitglieder des VPT und einen Zehntel des gesamten SEV beigetragen. 2007 entschied eine knappe Mehrheit der Generalversammlung, volles Risiko einzugehen. Das Ziel war klar: das Vertrauen der Arbeitnehmenden in diesem lange vernachlässigten Bereich wieder zu gewinnen, den Organisationsgrad zu steigern und so einen fortschrittlichen Trend in den Arbeits- und Lohnbedingungen zu erkämpfen.

Schlagworte des Konzepts: Selbstorganisation, Eigenverantwortung, Nähe zu den Mitgliedern und den Arbeitskollegen/-kolleginnen, ange-

passte Dienstleistungen und Mitgliederwerbung, kurz: Basisarbeit! Heute, vier Jahre später, können die an der Generalversammlung anwesenden Mitglieder zur Kenntnis nehmen, dass der gewagte Weg der richtige war: die Sektion hat auch dank der Unterstützung durch SEV und VPT ihre Mitgliederzahl mehr als verdreifacht, ihre Strukturen aufgebaut, ihre Organisation im komplexen Umfeld ausgeweitet. Dadurch ist sie in der Lage, immer mehr gewerkschaftliche Dossiers mit Erfolg zu bearbeiten.

Die Teilnahme an der diesjährigen GV und die Redebeiträge von SEV-Präsident Giorgio Tuti und VPT-Präsident Kurt Nussbaumer waren

hochgeschätzte Zeichen der Anerkennung und zugleich Aufmunterung zum Weitermachen. Während Tuti in seinem Referat auf den zentralen Stellenwert der Milizstruktur für den SEV hingewiesen hat, berichtete Nussbaumer über einige wichtige laufende Geschäfte des Vorstandes SEV sowie die Tätigkeiten des Unterverbandes. Bei fortwährendem Wachstum wäre laut Nussbaumer sogar die Gründung einer eigenständigen Branche «Bahndienstleistungen» möglich.

Mit 400 Sektionsmitgliedern in 4 Unternehmen an rund 20 Dienstorten stellt die Gewerkschaftsarbeit für die Sektionsverantwortlichen allerdings eine grosse zeitliche Belastung dar. Ein Nachlassen der Bemühungen könnte aber den erneuten «Absturz» bedeuten. Die Sektion ist weiterhin mit intensiver Mitgliederwerbung beschäftigt, mit Betreuungsleistungen und mit gewerkschaftlichen Dossiers, darunter die GAV-Revision elvetino. Die grosse Herausforderung der nächsten Monate wird sein, eine tragbare strukturelle Lösung für die Zukunft der gewerkschaftlichen Organisation dieses Bereiches zu finden. *cfm*



Sektions-Vizepräsidentin Ely Wüthrich übergibt Giorgio Tuti die gesammelten Unterschriften für die Mindestlohninitiative. Die Sektion hat den Auftrag des SEV erfüllt: Sie setzt ihre Stärke konkret in Mobilisierungsfähigkeit um.

## ■ RPV Zentralausschuss

## Volle Transparenz bei Löhnen und Zuordnungen

An der Sitzung des Zentralausschusses vom 6. Juni wurde speziell Kollege Oymak Abdurrahman begrüsst, der sich für das vakante Amt im ZA RPV bewirbt. Er wird an den nächsten Sitzungen dabei sein und sich einarbeiten.

Zur Kenntnis genommen hat der ZA die «Auszahlung Praxisvergütung» R-I 14201. Diese Richtlinie regelt die Vergütung für die Ausbildung sowie die Grundausbildung von Rangierenden und Rangierlokkührenden. An der Begleitausschusssitzung hat die SBB mitgeteilt, dass sie im Zeitraum 2008 bis Ende Juni 2011 die Vergütung für Praxisausbilder auszahlen will, weil diese Vergütung im neuen GAV nicht mehr enthalten ist.

Der SEV verlangt von der SBB volle Transparenz über die neuen Zuordnungen und Löhne. Es wird befürchtet,

dass die Zahl der Garantiefälle höher liegt als von der SBB angekündigt und garantiert. Der SEV wird im Sommer eine Reallohnkampagne starten, die alle Bereiche des öffentlichen Verkehrs angeht.

Aufgrund des Schiedsgerichtsurteils werden bereits ausbezahlte Zeitguthaben (Überstunden) rückwirkend mit einem Zuschlag von 25 Prozent vergütet. Dieser Anspruch entsteht rückwirkend ab 29. Oktober 2005 bis Ende 2010 und wird voraussichtlich mit dem diesjährigen Septemberlohn ausbezahlt.

Am Kongress SEV vom 24. Mai haben die 250 Delegierten verkehrs- und sozialpolitische sowie gewerkschaftliche Themen behandelt. Die grösste Sorge macht die Entwicklung in Europa, wo mit dem Recast des ersten Bahnpakets weitere Liberalisierungsschritte eingeleitet

werden, aber auch die Gewerkschaften beschnitten werden sollen. Der SEV-Vorstand wurde mit Andreas Menet (Präsident) und Roland Schwager (Vizepräsident) neu gewählt. Ebenso wurde Werner Graf, GPK SEV, mit einem guten Wahlergebnis bestätigt.

Die Peko Personenverkehr hat auf ihrer Intranetseite eine «Checkliste» aufgeschaltet, die das Verhalten bei Umkleenormen in der Überführung Toco regelt. Der RPV hat bis Ende Mai sechs Neueintritte zu verzeichnen. Weiter so, werbt Mitglieder!

Die Peko-Wahlen sind abgeschlossen. Die Konstituierungen wurden geplant oder schon durchgeführt. An dieser Stelle bedankt sich Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger für die Unterstützung und die Wahl in die Peko Division Infra. *Bruno Kirchofer*

## ■ Unterverbände SBV und VPV

## Kommt nächstens die Fusion?

Gut Ding will Weile haben: Der SEV mit seinen historisch gewachsenen Strukturen will und muss sich der veränderten Zeit und den gewandelten Bedürfnissen anpassen, aber dies soll so geschehen, dass nicht überall «Kollateralschäden» entstehen.

Deshalb tourten die Leitungen des SBV, Elisabeth Jacchini, und des VPV, Roland Schwager, durch die Schweiz, um das Fusionsprojekt dieser beiden nahe verwandten Unterverbände, jenes des Betriebs- und Verkaufspersonals und jenes des Verwaltungspersonals, den Mitgliedern vorzustellen. Von den letzten beiden Delegiertenversammlungen wurde grünes Licht gegeben, um die Fusion weiter vorzuberei-

ten, von den ursprünglich sieben möglichen Varianten blieben nun noch zwei Modelle übrig: eines, das auf professionelle Strukturen setzt, und eines, das mit der Milizstruktur weiterarbeiten möchte. Bis Ende Jahr soll der Variantenentscheid gefällt werden, bis Oktober läuft die Vernehmlassung.

Der Wunsch nach einer Fusion kommt eher von den Mitgliedern als von der Leitung. Die heutige Struktur ist zwar tauglich, aber nicht optimal. Bei der Vorbereitung der Fusion gilt es, die Unterschiede der beiden Unterverbände zu berücksichtigen, was die Mitgliederzahl, die Strukturen, aber auch den Mitgliedschaftsbeitrag angeht. *pan.*

## Fusion SBV – VPV Ziele, Zahlen



Fusion SBV – VPV



In der ganzen Schweiz wird das Fusionsprojekt vorgestellt.

## ■ PV St. Gallen

## Mit der «Schiller» über den See

Bei nicht unbedingt idealem Wetter trafen sich am 8. Juni 75 Kollegen und Kolleginnen zum Sektionsausflug. Ziel war der Seelisberg. Rund um den südlichsten Teil des Vierwaldstättersees entstand zum 700-Jahr-Jubiläum der Schweiz ein 35 Kilometer langer Heimatwanderweg. Ein Ausgangspunkt der beliebten Route ist der Seelisberg.

Die Reise führte von St. Gallen via Arth-Goldau nach Brunnen. Für den gemächlichen Spaziergang zum Hafen hatten wir so viel Zeit, dass es für einige sogar zu einem Kaffee reichte. Eine kurze Schifffahrt nach Treib und die Fahrt mit der Seelisberg-Bahn führten uns an unser Ziel, das Hotel Bellevue. Das vorzügliche Essen und die gute Bedienung werden allen in bester Erinnerung bleiben. Präsident

Res Forrer richtete ein herzliches Dankeschön an die ganze «Bellevue»-Brigade sowie den Organisator und Schreibenden. Nach dem Dessert blieb genügend Zeit zum Plaudern. Bald ging es wieder talwärts nach Treib. Die kurze Wartezeit lohnte sich, denn nun kam das älteste Dampfschiff des Vierwaldstättersees – die «Schiller». Es gilt in Fachkreisen in Form und Linie als ästhetisch ausgewogener Dampfer der Schweiz.

In Flüelen angekommen, öffnete Petrus die Schleusen und wir waren froh, mit dem nächsten Zug nach Arth-Goldau zu reisen. Der Zwischenhalt (mit oder ohne Kaffee) war die letzte Station vor der Heimreise mit dem Voralpenexpress in die heimatlichen Gefilde.

*Peter Spörr*



## ■ PV Winterthur-Schaffhausen

**100 Pensionierte unterwegs an den Titisee**

Zur Sektionsreise am 6. Juni startete der Car der Firma Knöpfel-Reisen ab Winterthur mit 68 Personen. In Schaffhausen wartete der Car der Firma Steinemann mit 32 Personen. Mit total 100 Teilnehmenden ging die Fahrt übers Klettgau-Hallauerberg-Schleithalm zur Grenzstation bei Stühlingen. Auf der Brücke über der Wutach wurde angehalten und die Chauffeure mussten am Zoll die Personentransportgebühr (Anzahl Passagiere mal ge-

fahre Kilometer) bezahlen. Weiter ging es über Weizen, Bondorf an den Schluchsee. Da die Strasse nach Titisee erneuert wird, gabs einen Umweg via Lenzkirch nach Titisee. Wie kommt ein Doppelstockcar mit einer Höhe von vier Metern unbeschadet unter einer Bahnunterführung mit angegebenen 3,70 Meter durch und das erst noch vor dem Mittagessen?

Im Kurhaus am Titisee genossen wir ein feines Mittagessen inklusive Nachservice

und Dessert. Die Zeit bis zur Weiterfahrt konnte mit Flanieren, Shoppen oder einer Schifffahrt genutzt werden. Über Gündelwangen, Bondorf, Obere Alp, Stühlingen erreichten wir pünktlich unsere Ausgangsorte.

Besten Dank den Chauffeuren für die gute, sichere Fahrt und die Streckenerklärungen. Und natürlich unserem Reiseleiter Robert Peter danken wir für den gelungenen Tag. Bis zum nächsten Mal.  
*Werner Meier*

## ■ LPV Zentralvorstand

**DV-Anträge im Vordergrund**

Am 7. Juni hielt der Zentralvorstand (ZV) seine 6. und letzte Sitzung vor den Sommerferien ab. Im Vordergrund standen die Anträge, die anlässlich der Delegiertenversammlung (DV) im Mai angenommen wurden. Diese formuliert der ZV nun teilweise aus und wenn er sie nicht selber behandeln kann, werden sie an die betreffenden Stellen weitergeleitet.

Der ZV besprach die DV LPV 2011 nach und würdigte sie als konstruktive und inte-

ressante Tagung. Am 6. internationalen Treffen der Lokführergewerkschaften vom 12. bis 14. Oktober in Luxemburg wird neben Zentralpräsident Rinaldo Zobebe auch Kassier Hans-Ruedi Schürch den LPV vertreten. Die Website steht kurz vor «ihrer Geburt» und wird diesen Sommer noch aufgeschaltet. Schliesslich konnte die Sitzung, welche wieder sehr geschäftig und konstruktiv war, geschlossen werden.  
*Daniel Buner*

## ■ PV Buchs-Sargans-Chur &amp; RhB

**Vier Jubilare mit 60 Jahren SEV-Treue geehrt**

Am 31. Mai begrüßte Präsident Heini Eggenberger 63 Kolleg/innen sowie Zentralkassier Egon Minikus zur Sommersammlung in Buchs SG. Der Mitgliederbestand ist bei einem Eintritt und neun Todesfällen auf 495 Mitglieder zurückgegangen. Die Verstorbenen werden in einer Gedenkminute geehrt, speziell erwähnt wurde Jakob Elmer, der einige Jahre im Sektionsvorstand mitgewirkt hatte. Am 23. August findet die Sektionsreise nach Hasle-Rüegsau statt. Nähere Infos siehe Agenda. Die Herbstwanderung ist am 7. September vorgesehen. Treffpunkt im Zug, Landquart ab 8.20 Uhr nach St. Moritz. Wir wandern über Meierei-Stazersee zum Stazerwald nach Pontresina. Weite-

re Infos siehe Einladung zur Sektionsreise und *kontakt.sev* Nummer 18/2010. Die SBB-Pensioniertentagung findet am 12. Dezember in St. Gallen statt. Damit kann unsere Herbstversammlung am 8. November um 14.15 im Hotel Drei Könige in Chur stattfinden. Vier Jubilare konnten für 40 Jahre, drei Jubilare für 50 Jahre und Emil Lippuner, Erich Meyer, Hans Rhyner und Mathäus Tischhauser (alle aus Buchs) für 60 Jahre SEV geehrt werden. Thomas Baumgartner referierte über die Weiterentwicklung der Rhätischen Bahn und Christian Schlegel, Postenchef Grenzwacht St. Margrethen/Au, zu den Auswirkungen auf die Grenzkontrollen nach dem Beitritt der Schweiz zu Schengen.

Egon Minikus informierte kurz über die Aufgaben und Probleme, z. B. wie wichtig ein starkes Lobbying beim Nationalrat ist ohne SVP-Mitglieder, und dass eine mögliche Teuerungszulage beim pensionierten Bundespersonal auch für uns Auswirkungen haben könnte. Der Mangel an Vorstandsmitgliedern bei den PV Sektionen verlangt ebenfalls nach Lösungen. Fusionen sollten aber möglichst vermieden werden, da sich Mitglieder in einer neuen Sektion oft nicht mehr zu Hause fühlen. Der SEV ist parteiunabhängig, doch bei Wahlen wählen, die auch unsere Anliegen vertreten. Mit dem offerierten Imbiss wurde der Versammlungsnachmittag beendet.  
*Hans Erni*

## ■ rail-art.ch

**Nationale Kunstaussstellung**

rail-art.ch war sehr erfreut darüber, in der Eisenbahnerstadt Olten im Stadthaus Gastrecht für die Nationale Kunstaussstellung zu erhalten. An der Vernissage vom 28. Mai durfte rail-art.ch über 150 Besucherinnen und Besucher begrüßen. Der Anlass wurde musikalisch begleitet vom Eisenbahnerchor «Inspiratione Basel». An der Ausstellung dabei waren auch ausgewählte fotografische Arbeiten der Eisenbahner-Foto-, -Film- und -Video-Amateure Schweiz. Die Ausstellung hatte eine grossartige Präsenz und Qualität. Die engagierte Haltung und das Herzblut waren in den ausgestellten Werken zu spüren. Das Fazit der Juroren: «Engagiert – seriös – gekonnt.»

Die Juroren Adelheid Hanselmann und Jörg Mollet haben folgende Gesamt- und Einzelwerke (alphabetische Reihenfolge) ausgezeichnet: Bregy Edelbert (in vino sanitas; in vino veritas); Kwiatkowski Marta (salüds da ftan I, salüds da ftan II); Nydegger Edy (Mönch; Schreckhorn II); Ochsner Susanne (Harmonie 1, Harmonie 2); Rabier Pierre (Bahnhof Männedorf); Ramseyer Andi (Waggon); Schabron Hanspeter (Kaiserstockkette, Melchsee-Frutt, Mythen); Stänz Yolanda (Tulpen); von Arx Ueli (Apfel, Fläschengeist, Genuss, Melodiös, Verwunschen); Winistörfer Otto (Lynn Aisha I, II, III, IV und V).

*Patrizia Bonsignori*

**Samedan – Grindelwald – Bettmeralp**

**1 Woche Samedan  
ab CHF 829.–**

3-Zimmerwohnung für 4 Personen inkl. Schlussreinigung, Bett- und Frottewäsche, WLAN, Buchungspauschale. Buchen Sie zwei Wochen und sparen Sie CHF 364.–! (Gültig für Ferien vom 30. 4. bis 1. 7. 2011 / 17. 9. bis 16. 12. 2011).

**1 Woche Grindelwald  
ab CHF 594.–**

2-Zimmerwohnung für 2 Personen inkl. Schlussreinigung, Bett- und Frottewäsche, WLAN, Gratis Hallenbadeinritt, Buchungspauschale. Buchen Sie zwei Wochen und sparen Sie CHF 256.–! (Gültig für Ferien vom 30. 4. bis 1. 7. 2011 / 17. 9. bis 16. 12. 2011).

**1 Woche Bettmeralp  
ab CHF 887.–**

4-Zimmerwohnung für 6 Personen inkl. Schlussreinigung, Bett- und Frottewäsche, WLAN, Abwaschmaschine, Buchungspauschale. Buchen Sie zwei Wochen und sparen Sie CHF 380.–! (Gültig für Ferien vom 16. 4. bis 1. 7. 2011 / 13. 8. bis 16. 12. 2011).



**Bei uns bezahlen Sie mit REKA-Checks! 10% Rabatt auf dem Grundpreis für SEV-Mitglieder.**

Informationen und Buchung: [www.fsg-ferien.ch](http://www.fsg-ferien.ch) oder per Telefon 031 911 46 88

## ■ ZPV Calanda

## Neue ZP-Stellen für «Retica30»?

Am 17. Mai begrüßte Präsidentin Sabine Marugg zahlreiche Mitglieder zur Frühlingsversammlung in Chur. Koordinator und Peko-Zentralpräsident Roger Tschirky erörtere den seit Jahren offenen Wunsch eines würdigen Dienstabteils im Bernina-Express. Trotz oft gesprochenen Krediten wird dieses Abteil einfach nicht realisiert. Dafür ist das Thema Zugreinigung in Arosa endlich vom Tisch. Für das ZP konnte eine akzeptable Lösung gefunden

werden. Das Geschäftsreglement erhielt auf Wunsch des Kassiers eine Änderung im Rechnungswesen, was auch die Mitgliederwerbung erleichtern könnte. Mit Freuden nahm die Versammlung die Mitteilung entgegen, dass für «Retica30» (teilweise Halbstundentakt) auf 2014 auch ZP-Stellen geschaffen werden sollen. In naher Zukunft stehen die FAV-Verhandlungen an. Darüber wird an der Herbstversammlung berichtet.  
*Martha Knupp*

## ■ PV Wallis

## Streifzug durchs Freiburgische

Bei einigen Teilnehmenden rief Farvagny bereits Erinnerungen wach, für andere war es eine Entdeckung. Dieser dritte Streifzug durch Freiburger Boden begeisterte 131 Mitglieder mit Partnerinnen und Partnern.

Mit Freude begrüßte Präsident Frédy Imhof alle Teilnehmenden und dankte für ihre Treue zu den Veranstaltungen. Eine lobende Erwähnung war die Teilnahme der mit 90 Jahren ältes-

ten Teilnehmerin Frieda Eggel. Trotz ihrem Alter nimmt sie regelmässig an den Veranstaltungen der Sektion teil.

Der Tag war kein Tag für grosse Reden, an erster Stelle stand die Gemütlichkeit. Alle nutzten die Gelegenheit, alte und neue Geschichten mit ihren Nachbarn zu teilen. Die Rückfahrt führte durch den Lötschberg-Basistunnel zurück ins Wallis.

Wir bitten Mitglieder, die sich für die Veranstaltungen eingeschrieben haben, aber nicht teilnehmen können, sich jeweils abzumelden. Dies vereinfacht das Verwaltungsverfahren und vermeidet unnötige Kosten.

Ich wünsche allen einen schönen und angenehmen Sommer und auf Wiedersehen im Herbst.

*Madeleine Oberli*

[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## Der Beitritt zum SEV lohnt sich: viel Leistungen für einen bescheidenen Beitrag!

- Der SEV kämpft für bessere Arbeits- und Anstellungsbedingungen.
- Der SEV verhandelt Gesamtarbeitsverträge.
- Der SEV berät dich bei Problemen am Arbeitsplatz.
- Der SEV bietet dir Berufsrechtsschutz.
- Der SEV vertritt deine Anliegen in der Politik.
- Im SEV triffst du Gleichgesinnte.
- Im SEV kannst du dich engagieren.
- Dank dem SEV machst du günstiger Ferien.
- Der SEV fördert dich, indem er dir Kurse für die fachliche und berufliche Weiterbildung anbietet.
- Der SEV informiert dich über *kontakt.sev* und *www.sev-online.ch*.
- Der SEV hilft dir in Notlagen mit Darlehen und Krediten.
- Der SEV macht dein Leben günstiger, denn er bietet dir vergünstigte Versicherungen: Privatrechtsschutz, Zusatzversicherungen zur Krankenkasse, 3. Säule.

## SEV-Mitgliederwerbeaktion 11.11.11:

1. An der Werbeaktion 11.11.11 können alle SEV-Mitglieder teilnehmen mit Ausnahme der Angestellten des SEV.
2. Die Werbeaktion dauert vom 1. Januar 2011 bis und mit 11. November 2011.
3. Am 11. November 2011 ermittelt das Zentralsekretariat die Werbezahlen für alle Werber/innen. Die betreffenden Werber erhalten einen Brief, mit dem sie aufgefordert werden, ihre Werbepremie anzufordern. **Die Kumulation der Preise ist ausgeschlossen.**
4. Erfolgreichen Werber/innen winken folgende Preise:  
Für drei geworbene Mitglieder gibt es ein Multifunktionsmesser im Wert von CHF 80 oder einen Coop-Einkaufsgutschein für CHF 50.  
Wer sieben Mitglieder wirbt, erhält eine Nacht im Hotel für zwei Personen (Smartbox «Hotels mit Charme») im Wert von CHF 200.  
Für elf geworbene Mitglieder hat man Anrecht auf einen I-Pad 2 im Wert von CHF 600 oder auf einen Reisebüro-Gutschein von CHF 600.
5. Die Werbepremien werden an drei Veranstaltungen (mit einfachem Apéro) in Bern, Lausanne und Zürich abgegeben.



Ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch auch das Abonnement von *kontakt.sev*.

Ich anerkenne die geltenden Statuten und Reglemente.

Name/Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon:

E-Mail:

Datum:

Geworben durch:

Name/Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon:

Kontonummer/IBAN:

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



## SEV und Unterverbände

**6. November**  
Wattwil

■ **Unterverband VPT**  
VPT-Tagung der Ostschweiz

**Korrektur:** Die VPT-Tagung der Ostschweiz in Wattwil findet am 6. November statt und nicht wie in *kontakt.sev* Nummer 11 angekündigt am 26. November.

## Sektionen

**29. Juni**

■ **LPV Luzern, Freizeitclub**  
Veloausflug

Mit E-Bikes fahren wir von Willisau durchs schöne Hügelland nach Burgdorf (Herzroute). In Huttwil besuchen wir eine E-Bike-Fabrik, im Restaurant Bären in Madiswil machen wir Mittagsrast. Treffpunkt im Bahnhof Luzern, Abfahrt um 7.57 Uhr; Rückkehr um 19.05 Uhr. Kosten: Mit GA Fr. 47.80, mit Halbtax Fr. 64.60, inkl. Velomiete und Helm. Mitnehmen: Getränke für unterwegs, Sonnen-/Regenschutz, eventuell eigener Helm. Anforderungen: 65 Kilometer, 800 Meter Höhenunterschied, 10 Kilometer Naturwege. Gut Trainierte können durchaus mit dem eigenen, unmotorisierten Bike teilnehmen. Wir freuen uns auf einen abwechslungsreichen Tag mit vielen älteren und jüngeren Kollegen. Auch Pensionierte und Nichtorganisierte sind willkommen. Auskünfte und Anmeldung sofort bei Franz Arnold, 051 281 32 95, oder im Depot auf der Liste eintragen.

**11. Juli**  
9.30 Uhr, Spiez, Hotel Bellevue

■ **LPV Lötschberg**  
Mitgliederversammlung

Zu Gast ist Roger Bhend, Thema «Zeitabrechnung und Fahrplanwechsel» (bitte eigene Zeitabrechnung mitnehmen und Fragen stellen). Weitere Themen: Fusion LPV (Abstimmung über zwei Varianten) und Ersatzwahl Vertreter GAV-Konferenz/DPK-Mitglied.

## Sektionen VPT

**29. Juni**  
Verschiebdatum: 6. Juli

■ **VPT RBS, Pensionierte**  
Bergwanderung

Wanderung von der Fürenalp über Stäuber zur Talstation der Fürenalpbahn (Luftseilbahn 10 Franken). Wanderzeit zirka 3½ Stunden. 2 bis 3 steilere Abstiege, sonst sanft. Trittsicherheit erforderlich. Höhendifferenz -800m. Gute Wanderschuhe, Wanderstöcke empfehlenswert. Verpflegung aus dem Rucksack. Solothurn ab 7.32 Uhr via Olten nach Luzern; Bern ab 8.00 Uhr. Luzern ab 9.06, Engelberg an 9.53 Uhr. Rückfahrt ab Engelberg 17.00 Uhr. Anmeldung bis 27. Juni mittags an Bernhard Blaser, 031 911 24 27.

**7. Juli**

■ **VPT BLS, Gruppe Pensionierte**  
Leichte Suonenwanderung im Val de Nendaz

Route: Haute-Nendaz (1325m)-Bisse du Milieu-Planchoyet (1505m)-Grand Bisse de Vex-Veysonnaz (1360m). Reine Wanderzeit zirka 3½ Stunden. Rucksackverpflegung. Bern ab 8.07 Uhr, Thun ab 8.25 Uhr, Spiez ab 8.36 Uhr, Visp ab 9.07 Uhr, Sion an/ab 9.35/9.40 Uhr, Nendaz poste an 10.11 Uhr. Veysonnaz ab 16.00 Uhr, Sion ab 16.54 Uhr, Spiez an 17.53 Uhr, Bern an 18.23 Uhr. Durchführung nur bei gutem Wetter. Auskunft erteilt am Vorabend ab 18 Uhr Erwin Lüthi, 033 654 10 90.

## Pensionierte

**29. Juni**  
8.40 Uhr,  
Romanshorn,  
Bahnhof

■ **PV Thurgau**  
Sektionsausflug Damüls

Wir fahren mit dem Bus in den Bregenzerwald zur Alpenrosenblüte. Anmeldung bis 24. Juni mit Anmeldekarte an Albert Mazenauer. ID oder Pass nicht vergessen. Euro für Getränkekonsumation mitnehmen. Unkostenbeitrag 70 Franken (wird im Bus einkassiert). Das Programm wurde allen zugestellt. Es hat noch freie Plätze.

**4. Juli**  
14.45 Uhr,  
Schaffhausen,  
Homburgerhaus

■ **PV Winterthur-Schaffhausen**  
Mitgliederversammlung

Einladung zur letzten Mitgliederversammlung vor der Sommerpause. Die Pro Senectute stellt sich vor. Der PV-Chor erfreut uns mit seinen Liedern.

**5. Juli**  
Basel,  
Restaurant  
Bundesbahn

■ **Pensioniertes Zugpersonal Basel**  
Stammtisch

Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

**7. Juli**

■ **Pensioniertes Rangierpersonal Basel**  
Stammtisch

Im Juli und August fallen unsere Zusammenkünfte aus. Ab September treffen wir uns wieder jeden ersten Donnerstag im Monat.

**13. Juli**

■ **PV Luzern**  
Wanderung Park im Grünen (auch für Nichtwanderer)

Luzern ab 9.35 Uhr. Im Migros Restaurant in Rüslikon können wir uns verpflegen oder Picknick aus dem Rucksack. Nichtwanderer benützen den Bus ab Thalwil. Anmeldung bis 11. Juli, 12 Uhr an Franz Bühler, 041 252 10 82.

**3. August**  
8.30 Uhr, Basel  
Bahnhof SBB,  
Schalterhalle

■ **PV Basel**  
Fahrt ins Blaue

Alle Mitglieder mit Partnerinnen und Partnern sind herzlich eingeladen. Fahrt mit dem Zug zur Mittagsrast. Der Männerchor wird das Essen umrahmen. Rückkehr nach Basel um zirka 19.30 Uhr. Kosten 60 Franken (Apéro, Mittagessen inkl. Getränken). Einzahlungen bis 22. Juli auf Postkonto 40-6925-4. GA oder Halbtaxabo mit Tageskarte 2. Klasse. Schriftlich eingeladen werden die Neumitglieder und Teilnehmenden der Reisen 2009 und 2010. Weitere Auskünfte erteilen Reiseleiter Alfred Lüthi, 061 361 28 81, und Kassier Aldo Pavan, 061 821 46 60.

**23. August**

■ **PV Buchs-Sargans-Chur & RhB**  
Sektionsreise

Die Sektionsreise führt von Chur und Buchs via Zürich-Thun nach Hasle-Rüegsau. Mittagessen im Hotel Sonne. Rückfahrt über Solothurn-Zürich. Kosten für Mitglieder und ihre Frauen 40 Franken; für Partnerinnen und Partner sowie Gäste 50 Franken (inklusive Kaffee und Gipfel im Zug ab Zürich, Mittagessen und Kaffee sowie ein Getränk auf dem Heimweg). Für den Fahrausweis ist jede/r selber verantwortlich. Nach der Anmeldung werden die Detailinformationen zugestellt.



## Sport und Kultur

25. Juni	<p>■ ESC Winterthur Biketour Stams</p>	<p>Die Biketour führt zuerst auf der Teerstrasse hinauf nach Furna, ab dort nur noch Kies und Singletrails. Zuerst südlich am Skigebiet von Danusa vorbei (hab keinen Schnee bestellt...) hinunter in den hintersten Teil des Tals von Valzeina, bevor es auf der anderen Seite wieder hinauf zur alten Valsersiedlung Stams geht. Ab dort 1100 m Abfahrt Richtung Trimmis und zurück nach Landquart. Abfahrt in Zürich 7.37 Uhr. Anmeldung bis 23. Juni an Hansruedi Zahnd, hrz@gmx.ch.</p>	8. Juli	<p>■ EWF Herisau Abendwanderung</p>	<p>Treffpunkt im Postauto St. Gallen ab 15.52 Uhr nach Eggersriet. Wanderung in 2½ Stunden über Gupf-Kaien nach Heiden. Gemütliches Abendessen im Restaurant Krone. Anmeldung bis 7. Juli an Werner Nef, 071 855 37 66 oder w.nef-adami@bluewin.ch.</p>
26. Juni Kandersteg, Klubhaus	<p>■ Bergklub Flügelrad Bern Traditioneller Sonntagsbrunch</p>	<p>Wir hoffen auf schönes Wetter, gute Laune und auf zahlreiches Erscheinen. Anmeldung bis 23. Juni an Bruno Kurz, 031 781 29 75.</p>	8. Juli 9 Uhr, Winterthur, Bahnhof, Milchküche	<p>■ EWF Herisau MTB-Tour</p>	<p>Erster Teil der Route 33: Winterthur-Schauenberg-Sitzberg-Hulftegg bis Lichtensteig oder Hemberg; zirka 85 Kilometer und 1400 Höhenmeter. Verpflegung im Restaurant. Anmeldung am 7. Juli an Paul Huwiler, 052 232 96 40.</p>
28. Juni 10.30 Uhr, Schaffhausen, Busbahnhof	<p>■ EWF Herisau Wanderung Blauburgunder Panoramaweg</p>	<p>Schaffhausen ab 10.32 Uhr zur Siblingerhöhe. Wanderzeit 3 Stunden, wenige Höhenmeter, über Hallauer- und Wilchingerberg nach Trasadingen. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 26. Juni an Ernst Egli, 071 277 72 36.</p>	8. und 9. Juli Glarus, Bahnhof (Zeitpunkt je nach Meteorprognose, Absprache am Vorabend)	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Leichte Hochtour Glärnisch (Ruchen)</p>	<p>Fahrt nach Klöntal Plätz, Aufstieg über Chäseren zur Glärnischhütte; zirka 4 Stunden, rund 1100 Hm. Je nach Fortschritt der Vegetation traumhafte Alpenflora mit diversen Raritäten! Am Samstag Aufstieg über den Glärnischfirn zum Schwander Grat (2850 m). Herrliche Tief- und Ausblicke auf Glarner Grosstal und Tödigebiet. Kurzer Abstieg und Traverse zum Südostgrat des Ruchen, über diesen auf den Gipfel. Einzelne Felsbänder in leichter Kletterei 1–2 Grad, interessante Geologie mit Versteinerungen. Total Aufstieg zirka 3½ Stunden, 1000 Hm. Herrliche Rundschau und Tiefblick zum Klöntalersee. Abstieg über die Südwestflanke und den Glärnischfirn zur Hütte, dann auf dem Hüttenweg nach Klöntal Plätz; 4 bis 4½ Stunden. Hochtourenausrüstung mit Steigeisen, Pickel, Gstädtli, 2–3 Schlingen und Karabiner, Seile gemäss Absprache. Übernachtung mit Halbpension in der Glärnischhütte (Vegi bei Anmeldung bekannt geben), zirka 60 Franken (SAC) bis 70 Franken. Anmeldung bis spätestens 2. Juli beim Tourenleiter, 079 286 59 83, th.mue@gmx.ch.</p>
29. Juni 19 Uhr, Basel, KV Klublokal	<p>■ EFFVAS, Sektion Basel Interner Wettbewerb</p>	<p>Thema: «blaue Stunde» unter der Leitung von Ivan.</p>	30. Juni bis 2. Juli	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Klettern Salbit</p>	<p>Klassische, alpine Granitklettereien im Göschenalpental. 1. Tag: Anreise, dann Aufstieg zur Salbithütte in 2½ Stunden. Am Nachmittag einklettern in Hüttennähe. 2. Tag: Salbit-Südgrat, 5 bis 6 Stunden. 3. Tag: Zwillingsturm, Heimreise. Halbpension in der Salbithütte. Kletterausrüstung für alpines Klettern mit Helm, Klemmkeilen, Friends etc. Anmeldung bis 24. Juni an Tourenleiter Hanspeter Berliat, 052 747 22 18, berliat@leunet.ch.</p>
1. Juli 10 Uhr, Kandersteg, Klubhaus	<p>■ Bergklub Flügelrad Bern Jass-Tag</p>	<p>Kosten: 25 Franken inklusive Imbiss. Anmeldung bis 27. Juni abends an Therese Egger, 031 991 48 60 oder 079 207 93 02.</p>	9. Juli	<p>■ Touristenclub Biel Klettersteig Rotstock oder Eigertrail</p>	<p>Biel ab 6.21 Uhr. Es stehen je nach Form und Können zwei Touren auf dem Programm. Klettersteig Rotstock oder Eigertrail. Alle Teilnehmenden treffen sich zum verspäteten Zmittag im Restaurant Eigerletscher. Leitung – Eigertrail: Sepp Eichmüller; Klettersteig – Regula Meier. Anmeldung an Regula Meier, reme-26@bluewin.ch, 078 817 34 77.</p>
1. Juli 8.30 Uhr, Winterthur, Milchküche	<p>■ EWF Herisau Rennvelotour</p>	<p>Die Rennvelotour führt auch dieses Jahr in den Schwarzwald. Verpflegung im Restaurant (ID und Euro mitnehmen). Anmeldung bis zum Vorabend bei Ersatztourenleiter Werner Bollmann, Winterthur, 052 222 01 55.</p>	10. und 11. Juli	<p>■ EWF Herisau Mittlere Bergtour Sufers-Cufercalhütte-Mathon</p>	<p>Treffpunkt im Zug ab Chur um 8.58 Uhr nach Thuis (SG ab 7.02 Uhr via SOB oder 7.03 Uhr via Rheintal, Zürich ab 7.37 Uhr). Kaffeehalt in Sufers. Hüttenaufstieg 3 Stunden (+1000 m). Halbpension in Cufercalhütte (SAC). 2. Tag: in 5 Stunden nach Mathon (+200/–1000 m). Rückfahrt ab Mathon um 15.38 Uhr. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 4. Juli an Oskar Frigg, 078 768 63 75, oskar.frigg@bluewin.ch.</p>
5. Juli	<p>■ Touristenclub Biel Höhenwanderung Klingenstock-Fronalpstock</p>	<p>Fahrplan: Biel ab 6.44 Uhr; Biel an 18.13 Uhr. Anmeldung bei Josef Eichmüller, 032 323 64 79 oder sepp.eichmueller@bluewin.ch.</p>	10. bis 12. Juli	<p>■ ESC Winterthur Hochtour Sustenhorn Ostgrat (3503 m)</p>	<p>Anspruchsvolle Kletterhochtour, ZS. Übernachtung/HP in der Voralp- und der Chelentalhütte. 1. Tag: Aufstieg ab Postautohaltestelle zur Voralphütte in 2½ Stunden. 2. Tag: Begehung des Ostgrats mit Zustieg über den Wallenburfirn. Kletterei meistens im 3. Grad mit zwei schwierigeren Stellen. Abstieg über die leichte Route zur Chelentalhütte. Total zirka 11 Stunden. 3. Tag: Abstieg zum Göschenalpsee. Zürich ab 11.09 Uhr nach Göschenen, weiter mit Postauto. Weitere Auskunft beim TL. Gilt als Trainingstour für Teilnehmende der Mont-Blanc-Woche. Anmeldung wegen Hütten-</p>
5. Juli ab 19 Uhr, Bern, Restaurant Cavallostar	<p>■ EFFVAS, Sektion Bern-Lok Höck</p>	<p>Infos bei urs.mapa@aol.ch.</p>	10. bis 12. Juli	<p>■ ESC Winterthur Hochtour Sustenhorn Ostgrat (3503 m)</p>	<p>Anspruchsvolle Kletterhochtour, ZS. Übernachtung/HP in der Voralp- und der Chelentalhütte. 1. Tag: Aufstieg ab Postautohaltestelle zur Voralphütte in 2½ Stunden. 2. Tag: Begehung des Ostgrats mit Zustieg über den Wallenburfirn. Kletterei meistens im 3. Grad mit zwei schwierigeren Stellen. Abstieg über die leichte Route zur Chelentalhütte. Total zirka 11 Stunden. 3. Tag: Abstieg zum Göschenalpsee. Zürich ab 11.09 Uhr nach Göschenen, weiter mit Postauto. Weitere Auskunft beim TL. Gilt als Trainingstour für Teilnehmende der Mont-Blanc-Woche. Anmeldung wegen Hütten-</p>
7. Juli	<p>■ ESC Winterthur Wanderung</p>	<p>Wanderung entlang der Suonen im Baltschiedertal von Ausserberg nach Eggen, T 2, einzelne Stellen T 3, Trittsicherheit und Schwindelfreiheit erforderlich. Einzelne Stellen können durch Stollen umgangen werden (Taschenlampe). Verpflegung aus dem Rucksack. Wanderausrüstung mit Stöcken. Wanderzeit 4½ Stunden, 10 Kilometer, (+400/–440 m). Billette nach Ausserberg via Bern und retour ab Eggerberg-Eggen (Bus)-Visp. Winterthur ab 6.58 Uhr, Zürich ab 7.32 Uhr, Bern ab 8.40 Uhr; Winterthur an 19.33 Uhr. Anmeldung bitte bis 5. Juli an Hansueli Fräfel, 044 272 82 96.</p>	10. bis 12. Juli	<p>■ ESC Winterthur Hochtour Sustenhorn Ostgrat (3503 m)</p>	<p>Anspruchsvolle Kletterhochtour, ZS. Übernachtung/HP in der Voralp- und der Chelentalhütte. 1. Tag: Aufstieg ab Postautohaltestelle zur Voralphütte in 2½ Stunden. 2. Tag: Begehung des Ostgrats mit Zustieg über den Wallenburfirn. Kletterei meistens im 3. Grad mit zwei schwierigeren Stellen. Abstieg über die leichte Route zur Chelentalhütte. Total zirka 11 Stunden. 3. Tag: Abstieg zum Göschenalpsee. Zürich ab 11.09 Uhr nach Göschenen, weiter mit Postauto. Weitere Auskunft beim TL. Gilt als Trainingstour für Teilnehmende der Mont-Blanc-Woche. Anmeldung wegen Hütten-</p>



		reservierungen umgehend an Hans Jaggi, hmjaggi@bluewin.ch oder 056 444 70 34. Spätere Anmeldungen bis 1. Juli möglich, sofern Schlafplätze vorhanden.	<b>20. August</b> 9 Uhr, Luzern, Sportanlagen Allmend Süd	■ <b>SVSE Fussball / ESV Luzern</b> Fussball-Plauschturnier	Kleinfeld-Fussballturnier für Eisenbahner-, Firmen- und Plausch-Mannschaften. Mindestens sechs Spieler (inkl. Torwart) und maximal drei Reservespieler. Nur Nocken- oder Noppenschuhe erlaubt, keine Stollenschuhe! Schienbeinschoner sind obligatorisch! Das Turnier wird von SUVAIv unterstützt. Torwandschuss-Wettbewerb und Angebot Gratis-Massagen. @ www.esv-luzern.ch/vor_fussball.asp
<b>14. Juli</b> 15 Uhr, Mittelhäuser, Restaurant Schwarzwasserbrücke	■ <b>Männerchor der pensionierten Eisenbahner Bern</b> Ferientreff	Wir erfreuen unsere Passivmitglieder und Freunde mit einigen Liedern. Die Sänger fahren in Bern um 13.36 Uhr ab. Schwarzwasserbrücke an 14.01 Uhr. Anschliessend Einsingen.			
<b>16. bis 18. Juli</b>	■ <b>ESV Luzern</b> Hochtouren um Saas Fee	Luzern ab 8.00 Uhr; Rückkehr: 21.00 Uhr. 1. Tag: Mattmark-Britanniahütte, zirka 3 Stunden; 2. Tag: Britanniahütte via Allalinhorn zum Mittelallalin, zirka 5 bis 6 Stunden, und Kreuzboden über Weissmieshütte, zirka 1 Stunde; 3. Tag: Weissmieshütte-Feltschhorn-Lagginhorn-Kreuzboden, zirka 10 bis 11 Stunden. Übernachtung: Britannia- und Weissmieshütte. Komplette Hochtourenausrüstung mit Pickel, Steigeisen und Anseilgurt, warme Kleidung, Hüttenschlafsack. Zwischenverpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 8. Juli an Marcel Hofer, 051 220 77 70. Auskunft über Durchführung erteilt der Tourenleiter Martin Schmid am Vortag ab 13 Uhr, 051 281 34 28. @ www.esv-luzern.ch	<b>10. September</b> 9 Uhr, Guttannen, Hotel Handegg	■ <b>Internationaler Freundeskreis der Zugbegleiter</b> Familienausflug	Der Ausflug führt mit der steilsten Standseilbahn Europas (106%) zum Gelmersee. Zudem gibts Nervenkitzel pur auf der Handeggfallbrücke. Alle Familien- und Einzelmitglieder sind herzlich eingeladen. Weitere Infos siehe www.zugbegleiter.com.
			<b>19. bis 21. September</b>	■ <b>EWf Herisau</b> Bergtour Valsenberg-Tomülpass-Safienberg	Datumsänderung: Die Bergtour findet neu statt vom 19. bis 21. September (statt 22. bis 24. September). @ www.ewf-herisau.ch
			<b>21. September</b> 10 Uhr, Zürich HB (bei der Uhr)	■ <b>Internationaler Freundeskreis der Zugbegleiter</b> Jahresausflug Zürichsee	Alle Mitglieder sowie Neumitglieder sind herzlich eingeladen. Wir besichtigen das Kohlebergwerk Käpfnach. Weitere Infos: www.zugbegleiter.com.
<b>20. Juli</b>	■ <b>ESC Winterthur</b> Bergwanderung Nünalpstock	Winterthur ab 6.25 Uhr, Zürich ab 7.04 Uhr via Luzern-Giswil nach Glaubenbielen Parkplatz. Wanderung auf den Nünalpstock (T 3), zirka 6 Stunden. Zurück ab Flühli Post via Schüpflheim-Luzern. Zürich an 19.56 Uhr, Winterthur an 20.33 Uhr. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung und Auskunft bis 17. Juli bei Manfred Portmann, 052 232 30 00.			
<b>20. und 21. Juli</b>	■ <b>ESV Rheintal-Walensee</b> Einfache Hochtour Wildstrubel	1. Tag: Treffpunkt im IC Zürich ab 8.32 Uhr via Bern nach Lenk. 50 Minuten Mittagsrast und weiter mit Bus zur Iffigenalp. Aufstieg zur Wildstrubelhütte, 3½ Stunden, Halbpension. 2. Tag: Überschreitung Wildstrubelmassiv und Abstieg nach Engstligenalp bei Adelboden. Ausrüstung: Pickel, Gstädtli. Anmeldung bis 17. Juli an Christoph Naef, 081 302 59 44.			

## Diverse

**12. September**

■ **Rentnerkommission des Kantonalen Gewerkschaftsbundes St. Gallen**  
Tagesausflug nach Bern und Besuch im Bundeshaus (Herbstsession)

Die Programmeinheiten werden vor der Reise schriftlich bekannt gegeben. St. Gallen ab 10.11 Uhr, Bern an 12.28 Uhr. Gemeinsames Mittagessen im Hotel Bern und Treffen mit Nationalrat Paul Rechsteiner und Nationalrätin Hildegard Fässler. Um 15 Uhr Bundeshausbesuch mit Führung und Aufenthalt auf der Zuschauertribüne. Rückkehr nach St. Gallen um 19.53 Uhr. Kostenbeitrag: 30 Franken pro Person, inklusive Besichtigung, Mittagessen (ohne Getränke) und Zwischenverpflegung im Zug (Rückfahrt). Fahrtkosten nicht inbegriffen, Bahnbillett bitte selber besorgen. Anmeldung (Teilnehmerzahl beschränkt) ab 27. Juni bis spätestens 18. Juli an Franz Signer, Sturzbüchelstrasse 6c, 9300 Wittenbach, 071 298 29 89, franz.signer@bluewin.ch.

## TOTENTAFEL

**Agassiz Blanche**, Witwe des Robert, Sion; gestorben am 30. Mai im 72. Altersjahr. PV Wallis.

**Bitterli Alwin**, pensionierter Handwerkermeister, Buckten; gestorben am 19. April im 81. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Buchser Elsbeth**, Witwe des Hans, Faulensee; gestorben am 25. April im 94. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

**Frei Hannelore**, Witwe des Hansjakob, Wildegg; gestorben am 18. April im 75. Altersjahr. PV Aargau.

**Gerhard Jakob**, pensionierter Stellwerkbeamter, Vorderwald; gestorben im 87. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Gilgen Berta**, Witwe des Rodolphe, Biel; gestorben am 30. Mai im 88. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

**Guggisberg Walter**, pens. Werkführer, Brügg; gestorben am 30. Mai im 77. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

**Lehmann Otto**, pensionierter Lokomotivführer, Trimbach; gestorben im 85. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Leibundgut Elisabeth**, Witwe des Otto, Burgdorf; gestorben am 25. Mai im 88. Altersjahr. PV Bern.

**Mächler Pius**, pensionierter Rangierlokomotivführer, Schübelbach; gestorben am 2. Juni im 87. Altersjahr. PV Glarus-Rappenswil.

**Marti Werner**, pens. Lokomotivführer, Aarburg; gestorben im 93. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Muetzenberg Robert**, pensionierter Spezialmonteur, Bern; gestorben am 4. Juni im 88. Altersjahr. PV Bern.

**Schwytzer Anna**, Witwe des Karl, Lachen; gestorben am 30. Mai im 94. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Simmen Edwin**, pensionierter Lokomotivführer, Bern; gestorben am 14. Mai im 96. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

**Simon Paul**, pensionierter Spezialhandwerker, Spiez; gestorben am 6. Juni im 78. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

**Ulrich Eduard**, pensionierter Verwaltungsbeamter, Aarburg; gestorben am 7. Juni im 88. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Zeder Hans**, pensionierter Hallenchef, Luzern; gestorben am 5. Juni im 95. Altersjahr. PV Luzern.

## Leserbrief

## Fluch oder Segen?

Seit Ende Mai sind die neuen Lohnsummen für die SBB-Mitarbeiter bekannt. Es sind zum Teil massive Lohn-einbussen, die vor allem handwerkliche Berufskategorien treffen. Unter dem Motto «marktübliche Löhne» findet ein noch nie dagewesener Lohnabbau statt. Mit welchem Markt vergleicht sich die GL, mit Bankenlöhnen oder mit Löhnen wie beim Verkaufspersonal? Für die GL treffen beide Vergleiche zu. Die GL möchte solche Löhne wie bei den Banken. Unten bei den Mitarbeitern kann noch etwas mehr weggenommen werden und nach oben umverteilt. Das ist ein Trend, der in der freien Marktwirtschaft wie ein Geschwür wuchert. Das soziale Gefüge bei der SBB wird immer mehr strapaziert und die Ungleichheiten nehmen zu.

Unsere GL hat seit der Personalzufriedenheitsumfrage nichts gelernt! Mit ihren Entscheidungen entfemt sich die GL immer mehr vom Personal. Bei der Presse stellt sie sich in ein gutes Licht! Sie weiss, was das SBB-Personal leistet und dass es nicht zu viel verdient (das wird aber

der Presse nicht mitgeteilt)! Für das Personal sind solche Aussagen ein Schlag ins Gesicht. Mit dem neuen Lohnsystem Toco nimmt die soziale Ungerechtigkeit immer mehr zu!

Für den Mitarbeiter ist es nicht nachvollziehbar, wie die Einteilungen in die einzelnen Lohnbänder zustande gekommen sind. Es sind bis jetzt keine Stellenbeschreibungen vorhanden, und der Mitarbeiter muss sich selber bei HR darum kümmern. Auch sind viele Mitarbeiter von ihren Vorgesetzten nicht informiert worden, was Toco für sie bedeutet. Da die Vorgesetzten selber schlecht informiert sind, informieren sie ihr Personal lieber nicht! Das ist kein Zustand, der die SBB weiterbringt, er fördert Missgunst und Neid. Wir brauchen Löhne, die für den Lebensunterhalt aller Mitarbeiter reichen! Oder sollen in Zukunft SBB-Leute beim Sozialamt um Unterstützung bitten? Die Zeiten, da SBB-Mitarbeiter einen Zweit-Job brauchen, um den Lebensunterhalt bestreiten zu können, sollten vorbei sein.

I-ICH-ROT-W-SAT2  
Peter Müller

## Leserbrief

## Lösungen umsetzen

kontakt.sev 10

Dass im Kongressbericht das durch einen Antrag formulierte Anliegen der Frauenkommission erwähnt wird, Gleichstellungsfragen besser in der Gewerkschaftsarbeit des SEV zu verankern, hat mich sehr gefreut. Dass der Antrag aber ganz falsch wiedergegeben wird, verlangt nach einer Richtigstellung.

Der Antrag forderte **nicht** die Schaffung zusätzlicher Stellenprozente, sondern Ressourcen für die Gleichstellungsarbeit. Ich habe unterstrichen, dass es Aufgabe der operativen (GL) und strategischen Leitung (Vorstand) sein würde, entsprechende Lösungen zu finden und umzusetzen. Weiter war **nie** die Rede von Besetzung

der Stellenprozente durch Frauen. Das Gegenteil war der Fall: Ich habe vehement unterstrichen, dass Gleichstellungsanliegen die gesamte Gesellschaft betreffen, und dass es daher auch zentral ist, dass die Gewerkschaft als Ganzes – Frauen und Männer – sich in diesem Sinne konkret einsetzt. Eine solche Verdrehung der Fakten schadet und ist unfair.

Ich möchte an dieser Stelle nicht missen, euch für die letzte Ausgabe zu loben: Die Beiträge zum Hauptthema sind informativ und geben genau die genannten Punkte wieder: Wir tragen alle Verantwortung. Ich wünsche mir, dass wir diese künftig wahrnehmen, nicht nur am 8. März oder am 14. Juni. Nani Moras, Frauenkommission

## Leserbrief

## Zum Thema Einwanderungen

Warum kommen diese Leute in unser Land? Arbeitskräfte kommen, weil sie – insbesondere gut ausgebildete Akademiker – unsere Wirtschaft nötig hat, denn wir bilden in der Schweiz zu wenig aus. Will unsere Industrie in der Weltwirtschaft Bestand haben, ist solches Personal nötig. Vor ein paar Jahrzehnten waren es einfache Arbeiter, die wir dringend nötig hatten, wollten wir die Schweiz sauber halten. Auch wir Eisenbahner waren davon betroffen, in der Hauptsache beim Arbeiterpersonal. Heute werden viele dieser Arbeiten von modernen Maschinen verrichtet, dazu kommt eine sehr starke Rationalisierung, sodass viele Arbeitnehmer überflüssig wurden.

Von ganz rechts wird die Aufhebung der Freihandelszone gefordert. Dies wäre für die Handelsbeziehungen sehr

schlimm – wir sind ein Exportland und können uns nicht isolieren. Wir können nicht nur Honig schlecken und alle Probleme anprangern. Wir stellen fest: Was unser Land produziert, das können auch andere Länder.

Auch die EU ist ein Thema: Auch wenn sie im gegenwärtigen Zeitpunkt nicht so gut dasteht – Probleme sind da, um gelöst zu werden. Einige Politiker verlangen sogar die Kündigung der bilateralen Verträge – dies wäre der Untergang der Schweiz! Auch das Gesuch für einen Beitritt in diese Union muss unbedingt aufrecht erhalten werden. Oder andersherum gefragt: Wie lange akzeptiert die EU unseren Alleingang und ist mit den bilateralen Verträgen einverstanden? Vergessen wir nicht, dass hier ein Potenzial von 300 Millionen Konsu-

menten besteht! Was passiert, wenn die EU mit dem Abkommen nicht mehr zufrieden ist?

In knapp einem halben Jahr sind eidgenössische Wahlen, passen wir genau auf, was die Politiker von ganz rechts uns weismachen wollen. Vergessen wir nicht, Leuten von der Sorte eines Blocher ist es egal, ob wir Arbeitnehmer Arbeit haben, es geht ihnen nur um die Macht! Welche Partei kann so viel Werbung machen wie die SVP? Da steckt wohl der «gute Patriot» Blocher dahinter. Aber bei einem solchen Kapital spielen ein paar Millionen keine Rolle. Insbesondere politisch nicht sehr Interessierte werden auf diese Werbung hereinfliegen. Vergessen wir nicht: Ein so reicher Mann vertritt sicher nicht unsere Meinung.

Jakob Kirchofer, Basel

## Leserbrief

## Die Uno und das WC

Im Bahnhof Zürich-Oerlikon wird eine neue, grosszügige Unterführung gebaut. Problematisch ist die Platzierung der öffentlichen WC-Anlage in dieser Unterführung. Für alte Menschen und solche mit Behinderung wäre es besser, diese Anlage auf der Erdgeschossenebene zu bauen. Bei den Bushaltestellen wäre die soziale Kontrolle besser, Vandalen würden dort eher abgeschreckt. Auch die WC-Anlage auf der Südseite des Bahnhofes Oerlikon ist für Behinderte nur sehr schwer zugänglich.

Behindertengerechtes Bauen ist für eine grosse Personengruppe eine wichtige Voraussetzung, um arbeiten und sich am gesellschaftlichen Leben beteiligen zu können und nicht buchstäblich «draussen vor der Tür» zu bleiben. Gerade beim Bau von öffentlichen Gebäuden, Restaurants und Hotels müssten wenigstens die minimalsten Anforderungen dafür berücksichtigt werden. Es ist noch lange nicht so weit. In der Stadt Zürich waren vor einigen Jahren zum

Beispiel von 1200 Restaurants nur gerade 50 mit einem für Rollstühle zugänglichen WC ausgerüstet. Zu erwähnen ist: Solche WCs mit ihren zusätzlichen Haltegriffen, sind auch für ältere Menschen sehr nützlich. Zahlreiche Restaurants sind zudem nur über Treppen zugänglich, was für Rollstuhlfahrer ein unüberwindbares Hindernis darstellt. Jeder Behinderte sollte das Recht haben, öffentliche WC-Anlagen benutzen zu können. Diese werden jedoch in vielen Fällen auf Bahnhöfen, um zu sparen und damit sie nicht demoliert, verschmutzt und von Drogensüchtigen benutzt werden können, geschlossen. Dabei sind gerade ältere Männer mit Prostata-Problemen auf öffentliche WC-Anlagen angewiesen. Darunter sind vermutlich auch viele National- und Ständeräte, die jetzt die Behinderten-Konvention in den eidgenössischen Räten zu Fall bringen wollen. Die Vorlage steht in den eidgenössischen Räten auf der Kippe.

H. Frei

## Leserbrief

## AKW ade?

Atomausstieg verbindlich planen (kontakt.sev 11)

Rolf Zimmermann will die «stromfressenden» Elektroheizungen verbieten lassen, obwohl in den abgelegenen Berggebieten gar keine andere Möglichkeit besteht, um im Winter die Wohnhäuser warm zu halten. Und Roger Nordmann behauptet, die SBB verbrauche nur 5% des Schweizerischen Strombedarfs, obwohl die SBB-Strategen in Bern sagen, ohne Atomkraftwerke hätte man 40% zu wenig Strom. Jetzt will Verkehrsministerin Doris Leuthard die Intercity-Züge Bern-Zürich oder umgekehrt im Viertelstunden-Takt fahren lassen. Schöne Aussichten für die Lokomotivführer, wenn im Fahrleitungsdraht nur noch 9000 Volt anstatt 15000 Volt vorhanden sind. Und wenn der Gotthard-Basistunnel und die Durchmesserlinie in Zürich fertig gebaut sind, dann sind die «erneuerbaren Energien» nur noch reif fürs Museum. Lasst die Schweizer AKW weiter laufen. Hans Frei, Winterthur



Kulinarischer Tagesausflug auf Tells Spuren

# Auf und um den Urnersee

Susanne Mathis und Irène Fouk von der Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) führen uns mit dem Schiff, auf Schusters Rappen und per Standseilbahn an sehenswerte Orte am Urnersee und garantieren, dass unterwegs bestimmt niemand hungern muss.



Susanne Mathis (l.) und Irène Fouk sind seit 13 bzw. 15 Jahren bei der SGV und Co-Vizepräsidentinnen des VPT Vierwaldstättersee.

Susanne Mathis arbeitet bei der SGV als Kassierin des Dampfschiffs «Stadt Luzern» und als Fachinstruktorin, Irène Fouk als Leiterin Verkauf Dritte. Beide sind überzeugte Gewerkschafterinnen und Co-Vizepräsidentinnen der SEV-Sektion Vierwaldstättersee.

Sie schlagen uns vor, in Luzern um 8.12 Uhr das Schiff nach Flüelen zu nehmen und dort nach Seedorf UR umzusteigen. Auf dem Vierwaldstättersee können wir das allenfalls verpasste Morgenessen gemütlich nachholen und/oder einen Apéro geniessen, während die bereits steileren Ufer des Urnersees vorbeiziehen. An dessen Südende in Flüelen, das einst ein wichtiger Umschlagplatz im Gotthardverkehr war (an 10.55), flanieren wir bis zur Weiterfahrt um 11.19 noch etwas auf der Seepromenade.

Von der Schiffsstation Seedorf (an 11.33) spazieren wir auf dem «Weg der Schweiz», der vor 20 Jahren zum 700-Jahr-Jubiläum der Eidgenossenschaft gebaut wurde, durch die naturnahe Deltalandschaft an der Reussmündung zurück nach Flüelen. Dafür brauchen wir eine Stunde oder etwas länger, wenn wir nach der Reussbrücke statt geradeaus nach links an den See gehen und uns in der Kneippanlage am Ufer entspannen. In Flüelen gönnen wir uns ein feines Mittagessen im SGV-Bistro an der Schiffsstation.

Danach wandern wir am Ostufer des Urnersees – weiterhin auf dem «Weg der Schweiz» und teilweise auf der alten Axenstrasse – in etwa

1 Std. 40 Min. zur Tellsplatte, auf die nach der Überlieferung Wilhelm Tell aus dem Schiff des Landvogts Gessler sprang. Die Kapelle am See ist seit etwa 500 Jahren bezugt. Sie wurde 1879/80 erneuert und vom damals populären Basler Maler Ernst Stückelberg mit Fresken ausgeschmückt, die neben dem Tellsprung auch den Apfelschuss, Gesslers Tod in der Hohlen Gasse und den Rüttschwur zeigen. Daneben kann man auf dem grössten Glockenspiel der Schweiz verschiedene Melodien ausprobieren. Das nahe Seerestaurant Tellsplatte wartet mit hausgemachten Nuss- oder Mandelgipfeln und Birnenbrot auf.

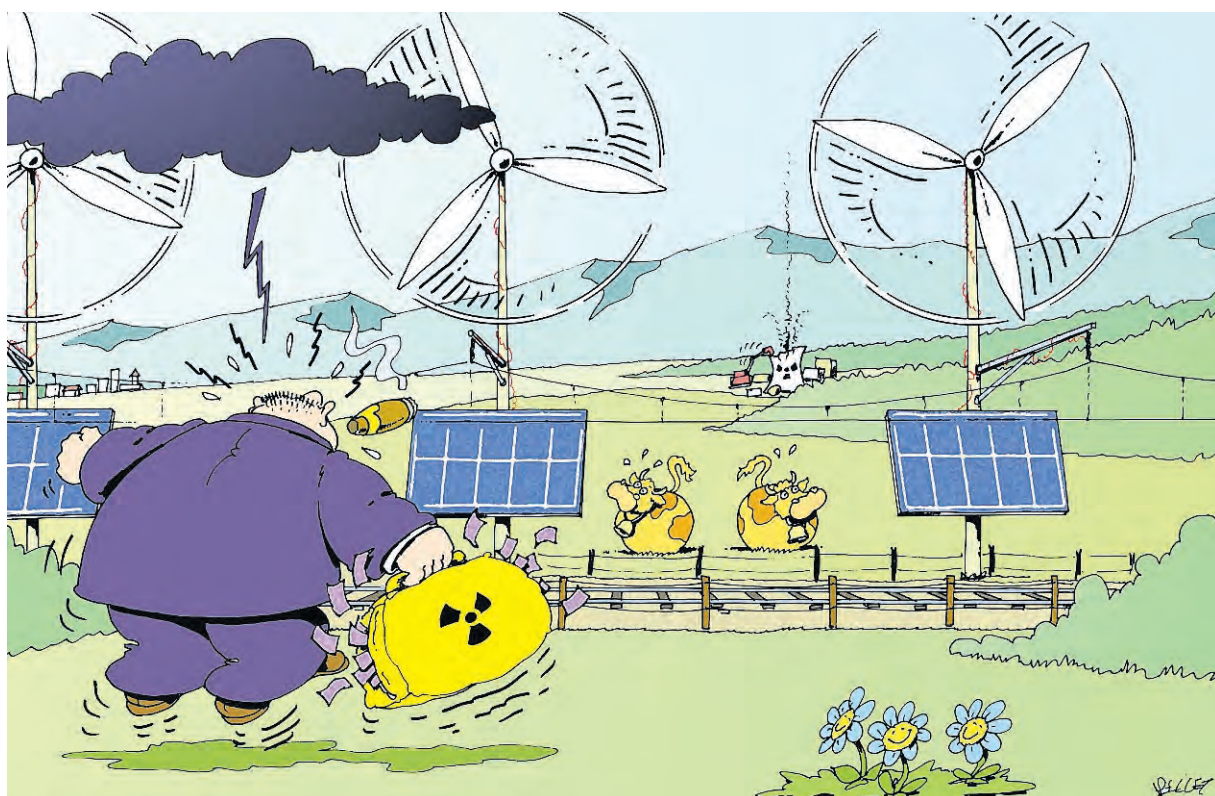
Um 15.39 nehmen wir das Dampfschiff «Gallia» oder «Schiller» Richtung Flüelen und fahren über Bauen, Rütli und Brunnen nach Treib (an 16.57) und mit der Standseilbahn nach Seelisberg. Dort geniessen wir den Ausblick auf See und Berge – vom Pilatus und Bürgenstock über die beiden Mythen bis zum Bristen und Uri Rotstock. Im Restaurant Bahnhofli genehmigen wir uns einen Schlummerbecher, bevor wir mit dem Postauto nach Stans und mit der Zentralbahn nach Luzern zurückfahren.

[www.lakeucerne.ch](http://www.lakeucerne.ch)  
[www.weg-der-schweiz.ch](http://www.weg-der-schweiz.ch)

Fi



## ATOMHEINIS ALPTRAUM



Die viel beschworene «Stromlücke» entpuppt sich als «Denklücke». Es ist Zeit für den Einstieg in die «neuen erneuerbaren» Energien.

## VOR 50 JAHREN

### Eisenbahner, haltet dem SEV die Treue!

Wenn auch nicht alle Wünsche erfüllt wurden, darf doch festgestellt werden, dass der SEV für die Eisenbahner vieles erreichte. Dies dank seiner Stärke und seines Ansehens.

Eisenbahner, haltet dem SEV deshalb im eigenen Interesse weiterhin die Treue! Die noch abseits Stehenden könnten ihn durch ihren Beitritt noch weiter stärken.

«Der Eisenbahner»  
vom 23. Juni 1961



Nach etwas mehr als 46 Jahren bei der SBB lässt sich Jean-Louis Scherz pensionieren

# Die französische Stimme der SBB

Jean-Louis Scherz gehört zur Generation der Eisenbahner, die dem Unternehmen die Treue halten, von der Lehre bis zur Pensionierung. Alle haben ihn schon gesehen, gehört oder gelesen, ist er doch seit 1995 Mediensprecher der SBB.

«Schon als kleiner Junge wollte ich bei der Bahn arbeiten, auch wenn ich nicht aus einer Bähnlerfamilie komme. Ich habe mich mit freiem Willen dafür entschieden, ein Willen, der mir geblieben ist», erläutert er seine Berufswahl. Als «echter» Eisenbah-

tébert und Neuchâtel-Vaudeseyon. Es folgten die Rekrutenschule und ein Sprachaufenthalt, denn entgegen der Vermutung aufgrund seines Namens hat er keinen Deutschschweizer Hintergrund. Von 1969 bis 1971 liess er sich deshalb im damaligen Kreis 3 nieder, in der Ostschweiz. Nach der Rückkehr in die Romandie folgten drei Jahre im Grenzbahnhof von Verrières und danach sechs Jahre im Bahnhof der Raffinerie Cornaux.

## Herausforderung im Loewenberg

Schon 1981 bemerkte er, wie am einen und andern Ort die Rationalisierungen begannen. Er ergriff deshalb die

höfen auf. Danach arbeitete er drei Jahre in der SBB-Bibliothek, hatte er sich doch während der Zeit im Loewenberg zum Dokumentalisten weitergebildet.

## An der Aufgabe lernen

«Dann hat man mir die Stelle als Mediensprecher angeboten und ich habe sie angenommen. Ich habe Kurse besucht und Weiterbildungen, aber ich bin nicht den üblichen Weg gegangen, ich habe von Fall zu Fall gelernt», erläutert er. Seit 1995 ist er erster französischsprachiger Mediensprecher der SBB in Bern. «Man ist der Anwalt und das Gesicht des Unternehmens. Ich hatte grosse Freude daran, die SBB

ten, weil ich mit den Kolleginnen und Kollegen solidarisch sein will.» Hängt diese Haltung mit der Funktion zusammen? «Es ist klar, dass man sich als Sprecher gelegentlich etwas in der Zwickmühle befindet!»

Auf die Feststellung, dass das Unternehmen, das er bald verlässt, kaum noch etwas zu tun hat mit jenem, in das er mit 16 Jahren eingetreten ist, sagt Jean-Louis Scherz: «Gewiss hat sich das Unternehmen stark verändert, aber ich habe mich einbezogen gefühlt. Für mich handelt es sich um gute Veränderungen, hin zu einem modernen Unternehmen mit einer guten Führung, zum Wohl der Reisenden in der Schweiz.»

## Bewegende Momente

Was ist das Schlimmste für einen Mediensprecher? «Das Härteste sind die Unfälle, aber ich musste mich nie um einen kümmern. Hingegen habe ich den 22. Juni 2005 erlebt, den Tag des totalen Stromausfalls. Ich war aufs Äusserste gefordert, es war hochinteressant. Am andern Morgen funktionierte alles wieder perfekt, aber schon um 18 Uhr gab es in der Romandie erneut eine Panne. Das war schrecklich; wir verfügten nicht über die nötigen Informationen und die Medien bedrängten uns sehr. Aber schliesslich waren diese beiden Tage eine gute Erfahrung. Die Leute haben etwas innegehalten, sie haben miteinander gesprochen, in den Zügen, auf den Perrons», erzählt er. Andere Schlüsselmomente? «Der Jahreswechsel 1999 zu 2000. Wir waren auf alles gefasst, aber es ist nichts passiert. Ein besonderer Moment war auch der Start von Bahn 2000 im Dezember 2004. Alle Fahrpläne waren neu, ein Neuanfang von null aus», schliesst Jean-Louis Scherz ab.

## Kein Dolcefarniente

Soeben ist er in den Gemeinderat von Avenches gewählt worden, auf der Liste der SP, zusammen mit seinem langjährigen Freund Daniel Trollet, der neuer Gemeindeprä-

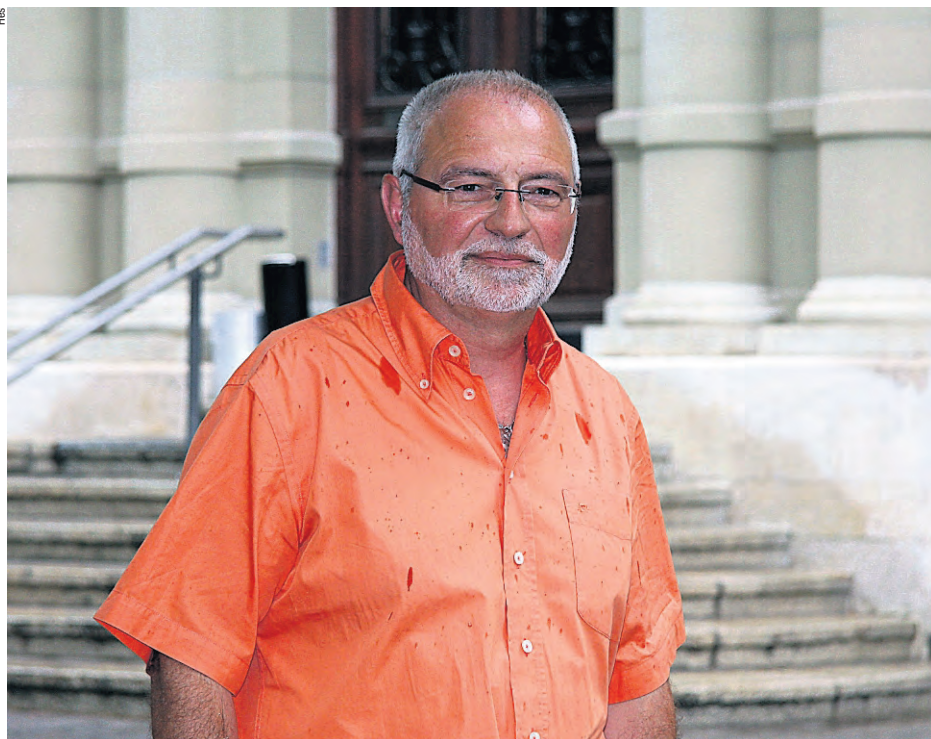
sident ist. Scherz wird am 1. Juli das Ressort Verkehr, Tourismus und Umwelt übernehmen.

Die politische Funktion ist Neuland für ihn. Bisher war er in Avenches in Vereinen tätig: bei der Theatergruppe und den Besucherführungen. Dieser Service geht auf seine Initiative zurück. 1988 schuf er das Angebot von geführten Rundgängen in der mittelalterlichen Stadt und der römischen Siedlung. Er selbst macht Führungen auf Französisch und Schweizerdeutsch.

Über das Waadtland hinaus zieht ihn seine Reisefreudigkeit, die Bahnreisen. «Seit ich nach der Lehre den FIP erhalten haben, den internationalen Fahrausweis, habe ich ihn regelmässig genutzt, vor allem für verlängerte Wochenenden in den osteuropäischen Hauptstädten.» Als Eisenbahner habe man einfacher die Visa erhalten für diese Länder, die für den Tourismus nur wenig geöffnet waren. «Ich bin durch ganz Europa gekommen, aber der Osten übt eine besondere Anziehungskraft auf mich aus.» Scherz nimmt auch das Flugzeug für andere Kontinente, er hat Indien, den Iran, Marokko und Syrien bereist. «Eine Bahnreise gehört aber immer dazu; das ist wesentlich, um ein Land kennenzulernen.» Sein Wunsch ist klar: «Ich möchte alle Länder Europas bereist haben. Im Moment fehlen mir noch vier: Malta, Zypern, Moldawien und Island!»

Nun wird er zum Glück pensioniert und damit gibt es etwas mehr Zeit...

Henriette Schaffter / pmo



Jean-Louis Scherz, im leichten Regen vor dem SBB-Hauptsitz in Bern.

ner kennt er das Unternehmen praktisch von A bis Z und seit vielen Jahren ist er dessen Stimme und Gesicht, besonders in der Romandie.

## Ein Wahl-Waadtländer

Jean-Louis Scherz stammt aus Le Locle, wo er auch aufgewachsen ist. Nach der Stationslehre, die ihn auf «alle Tätigkeiten vorbereitete», trat er die erste Stelle im Bahnhof Renan (BE) an, danach arbeitete er unter anderem in Cor-

Gelegenheit, in einen andern Bereich der SBB zu wechseln und übernahm die Aufgabe, das Ausbildungszentrum Loewenberg aufzubauen. Dies war der Moment, wo er mit seiner Familie nach Avenches umzog. Vier Jahre später ergab sich eine neue Herausforderung bei der Prozessorganisation in Bern. «Ich bin ein Generalist geblieben», betont Scherz. Aus dem Nichts baute er das Materialrecycling in den Bahn-

zu repräsentieren. Ich hätte diesen Job nicht für eine Bank oder eine andere Branche machen können», hält er fest.

## Und die Gewerkschaft?

Mit dem Beginn der Lehre trat Jean-Louis Scherz dem SEV bei, gab vor einigen Jahren aber den Austritt, «weil ich zu jener Zeit gewissen Aussagen der Gewerkschaft nicht zustimmen konnte – aber ich bin wieder eingetre-

## BIO

**Jean-Louis Scherz** ist im April 62 geworden. Er ist mit einer St. Gallerin verheiratet; sie haben zwei erwachsene Kinder und einen Enkel von 5 Jahren. Er lebt in der 3500-Seelen-Gemeinde Avenches, wo er im Frühling in die Exekutive gewählt wurde. Am 1. Juli wird er nach 46 Jahren bei der SBB pensioniert.