

## SEV will Schiedsgerichtsspruch

Bei den Lohnverhandlungen mit Thurbo hatten die im SEV organisierten Angestellten Erfolg. Eine Frage muss noch das Schiedsgericht klären  
**Seite 6**

## Interview

Wie sehen die dienstjüngsten Gewerkschaftssekretäre ihre Rolle?  
**Seiten 8 und 9**



F. Birchler

R. Gugger

## Eidgenössisches Panorama

Philipp Hadorn und Edith Graf-Litscher, beide im SEV als Sekretär/in und im Nationalrat tätig, halten Rückschau auf die Wintersession.  
**Seite 11**

## Unterschriften bei der Bundeskanzlei eingereicht

# AHVplus: der gute Weg

**Ein «Weihnachtsgeschenk» für Bundesrat Alain Berset: Die Gewerkschaften haben die Initiative AHVplus eingereicht.**

Noch nie hat der SEV für eine Volksinitiative so viele Unterschriften gesammelt wie bei AHVplus: Weit über 20 000 der rund 127 000 gesammelten Unterschriften stammen vom Verkehrspersonal. Das zeigt deutlich, dass hier, wo das Pensionskassendesaster besonders gross ist, die Hoffnungen bezüglich sicherer Altersvorsorge eindeutig auf der ersten Säule liegen.

Die Initiative fordert eine generelle Erhöhung der Altersrenten um 10 Prozent. Davon profitieren Menschen mit tieferen Einkommen am stärksten, weil für sie die AHV wichtiger ist als die Pensionskasse. Die Gewerkschaften setzen mit der Initiative ein starkes Signal gegen das Programm Vorsorge 2020 des Bundesrats.



Seite 5 Bei der Einreichung der Initiative am 17. Dezember war auch die SEV-Miliz dabei.

## Schöne Festtage!

Mit dieser Ausgabe beenden wir den fünften Jahrgang von *kontakt.sev*. Die erste Nummer im neuen Jahr erscheint am 23. Januar 2014.

Die Redaktion bedankt sich bei den Leserinnen und Lesern für das Echo im vergangenen, ereignisreichen Jahr. Wir freuen uns auf einige arbeitsfreie Tage und wünschen allen Kolleginnen und Kollegen, ob sie arbeiten, frei haben oder im Ruhestand sind, frohe Weihnachten und ein gutes neues Jahr!

## Arbeitszeit

# Die SBB lenkt endlich ein

Der SEV hat in einem fast fünf Jahre lang dauernden Kampf mit der SBB einen Sieg erringen können. Nach vielem Hin und Her hat die SBB schliesslich eingesehen, dass sie sich der Interpretation des Arbeitszeitgesetzes und der dazu gehörenden Verordnung von SEV-Sekretär



Jean-Pierre Etique (Bild) und des SEV-Rechtsschutzteams anschliessen muss. Ein Genfer Lokführer hat zu Recht dagegen geklagt, dass er zu kurze Pausen hat, weil er nahezu eine Viertelstunde zu Fuss zum Pausenraum und den sanitären Einrichtungen zurücklegen musste. Die SBB zählte diese Wegzeit als Pausenzeit.

Fokus, Seite 24

## ZUR SACHE

*Alles Technische funktioniert nur, wenn es gut unterhalten wird. Das ist eine Binsenwahrheit. Und doch: Die Leute, die im öffentlichen Verkehr für den Unterhalt und die Instandhaltung der Anlagen und Fahrzeuge sorgen, stehen im Hintergrund; sie gehen gerne vergessen. Dies galt lange Zeit erst recht in der Politik, wo zwar spektakulär Neu-*

**«In dieser Nummer von kontakt.sev holen wir die Leute des Unterhalts in den Mittelpunkt.»**

Peter Moor, Chefredaktor

*bauten bewilligt und finanziert wurden, sich aber niemand über die Folgekosten Gedanken machte. Der Nachholbedarf, der daraus entstanden ist, liegt im Milliardenbereich, wie inzwischen allgemein bekannt ist.*

*In dieser Nummer holen wir die Leute des Unterhalts in den Mittelpunkt und widmen ihnen das Dossier dieser Jahres-Schlussnummer. Es ist auch ein Zeichen dafür, dass der SEV für alle Berufsgattungen da ist.*

*Sogar die Politik versucht, aus den Fehlern zu lernen: Am 9. Februar 2014 findet die Abstimmung über die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur statt. Das Vorhaben, das seit Jahren unter dem Kürzel Fabi bekannt ist, läuft damit auf der Zielgeraden. Es bringt, was wir seit Langem fordern: Eine zuverlässige Finanzierung des Unterhalts und damit auch eine Sicherung der Arbeitsplätze.*

## PERSONEN

## Wahl für Solano

Der Vorstand SEV hat Valérie Solano auf 1. Januar 2014 zur Gewerkschaftssekretärin gewählt. Diese Wahl erfolgt üblicherweise im dritten Jahr nach der Anstellung; die ausgebildete Buchhändlerin und Soziologin betreut seit September 2011 im



Regionalsekretariat in Genf vor allem die Genfer Verkehrsbetriebe TPG und auch SBB-Sektionen. SEV-Präsident Giorgio Tuti und Vorstandspräsident Andreas Menet gratulierten ihr zur Wahl.

## Diplom für Etique

Jean-Pierre Etique, Gewerkschaftssekretär im SEV-Regionalsekretariat in Lausanne mit Aufgabenbereich SBB, hat den Movendo-Kurs zum «Fachmann Management in gewerkschaftlichen Organisationen» erfolgreich abgeschlossen. Er wurde für die beste Abschlussarbeit



seines Kurses ausgezeichnet und konnte die Gratulationen von SEV-Vizepräsident Manuel Avallone entgegennehmen.

## Blumenthal für BVB

Paul Blumenthal, Berater im Bahnwesen und ehemaliger Chef Personenverkehr der SBB, ist neuer Verwaltungsratspräsident der Basler Verkehrsbetriebe. Innert weniger Tage wurden dort Verwaltungsratspräsident und Direktor abgesetzt, nachdem ein Bericht der Finanzkontrolle schwere Verfehlungen zutage gebracht hatte. Blumenthal, zu dessen vielen Mandaten auch die Leitung der Expertengruppe zur Organisation der Eisenbahninfrastruktur zählte, steht selbst auch in der Kritik, weil er am Direktor anfänglich im Wissen um dessen Verfeh-

Letzte Sitzung des Vorstands SEV im 2013 widmet sich den Schwerpunktthemen für 2014

# Der Kompass des SEV

**In vier Bereiche gegliedert hat sich der Vorstand SEV die Schwerpunkte fürs kommende Jahr gesetzt.**

Die Schwerpunkte (siehe Liste) sind auf die Positionspapiere des Kongresses abgestützt und dienen der Geschäftsleitung als Grundlage für die laufende Planung.

Wie in den Vorjahren werden die Sektionspräsidenten in Konferenzen kurz nach Jahresbeginn mit den Schwerpunkten vertraut gemacht. Giorgio Tuti kündete eine Neuerung an: «Statt erst am Abend, wenn alle schon müde sind, führen wir die Sektionskonferenzen nächstes Jahr bereits am Nachmittag durch und offerieren den Teilnehmenden als Zeichen der Wertschätzung anschliessend ein Nachtessen.» Inhaltlich hatte der Vorstand die Themen bereits in der Novembersitzung vorberaten, sodass sie nach kurzen Klärungen zu den Themen Aggressionen und Lohngleichheit verabschiedet wurden.

## Abstimmungsempfehlungen

Weiter hat der Vorstand für die Abstimmung vom 9. Februar ausdrücklich die Ja-Parole zu Fabi beschlossen; zu den beiden Initiativen schliesst er sich der Nein-Parole des SGB an. Voraussichtlich am darauffolgenden Abstimmungstermin

im Mai wird bereits die Mindestlohn-Initiative vors Volk kommen; der Vorstand hat dazu einen zweiteiligen Kampagnenbeitrag genehmigt; ein Teil fliesst in die allgemeine SGB-Kampagne, der andere steht dem SEV für eigene Aktivitäten zur Verfügung.

Schliesslich hat Vorstandspräsident Andreas Menet Verabschiedungen vorgenommen: Wegen der Fusion von SBV und VPV scheidet Elisabeth Jacchini als Mitglied und die Ersatzmänner Alois Bucher und Werner Amrein aus dem Vorstand aus.

Peter Moor

## Die Schwerpunkte 2014

### Gewerkschaftliche Schwerpunkte

- Aktivierung/Mobilisierung der Mitglieder, Coaching der Sektionen
- Durchführung einer Service Public-Tagung (mit dem SGB)
- AZG-Revision: Vernehmlassung, Lobbying
- Sicherheit: Erhaltung der technischen Sicherheit (Kontrollen durch BAV), Bekämpfung von Laserpointern, Massnahmen gegen Aggressionen
- Definition Branchenüblichkeit im Zusammenhang mit Ausschreibungen
- Kampagne «10 Stunden sind genug» weiterführen
- FVP: Praxis der Unternehmungen zur Steuerbefreiung vereinheitlichen
- Lohngleichheit

### Vertragspolitische Schwerpunkte

- GAV-Politik konsequent weiterführen: Neuabschlüsse Firmenarbeitsverträge (CEVA, SBC, Güterverkehrsunternehmen), Rahmenverträge (Berner Bergbahnen, TI)
- Verhandlungen GAV SBB/SBB Cargo mit paralleler Mobilisierung

- Leistungsaustauschvereinbarung im Güterverkehr auf SBB Cargo International ausdehnen
- Vaterschaftsurlaub
- Begrenzung von Temporäreinsätzen im öV

### Sozialpolitische Schwerpunkte

- Kampagne zur Mindestlohnabstimmung führen
- Sensibilisierung AHVplus und Erbschaftssteuerinitiative
- Früh- und Teilpensionierungsmodelle erarbeiten
- Pensionskassen: Bekämpfung von Fehlentwicklungen, insbesondere der «Wackelrenten»

### Verkehrspolitische Schwerpunkte

- Abstimmungskampagne Fabi
- Referendum 2. Gotthardröhre: Unterschriftensammlung
- Güterverkehrspolitik aktiv beeinflussen
- Eisenbahnpaket EU: Gegen Trennung von Betrieb und Infrastruktur, insbesondere Holdingmodell
- Bekämpfung der Sparmassnahmen im Regionalverkehr

## Lohnverhandlungen mit der SBB abgeschlossen

# Neue Lohnperspektiven für alle

**In den Lohnverhandlungen mit der SBB haben die Gewerkschaften erreicht, dass für die individuellen Anstiege im Jahr 2014 0,9 Prozent der Lohnsumme zur Verfügung stehen und danach die Lohnbänder um ein halbes Prozent angehoben werden.**

Anders als in den vergangenen Jahren war die SBB diesmal bereit, über das absolute Minimum der Summe hinauszugehen, die für das Funktionieren des neuen Lohnsystems nötig

ist. Mit den 0,9 Prozent der Lohnsumme, die für die individuellen Anstiege vereinbart wurden, verbessert sich die Lohnentwicklung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der SBB, die noch nicht das Maximum ihres Lohnbands erreicht haben. Allerdings liegt die Entwicklung nach wie vor unter der angestrebten Kurve, die vorsieht, dass innert 20 Jahren das Maximum erreicht wird. Der SEV ist überzeugt, dass von Seiten der SBB ein stärkeres Signal für ihr Personal nötig gewesen wäre.

Als zweite Massnahme hat der SEV erreicht, dass die Lohnbänder nächstes Jahr um ein

halbes Prozent angehoben werden. Dies hat direkt keine Auswirkung auf die Löhne, verbessert aber die Entwicklungsmöglichkeiten insbesondere jener Personen, die das Maximum ihres Lohnbands bereits erreicht haben. Für sie gibt es nun wieder die Möglichkeit eines Anstiegs.

### Weg der Normalisierung

«Wir haben zwar keine generelle Lohnerhöhung herausholen können. Mit dem höheren Stufenanstieg können aber all jene profitieren, die im unteren Bereich der Lohnbänder angesiedelt sind», betont SEV-Vizepräsident Manuel Avallone.

Das sei dringend nötig, da gerade für diese Personalgruppen eine Entwicklung spürbar sein müsse.

«Mit der Erhöhung der Lohnbänder gibt es für viele eine neue Perspektive, und die Zahl der Garantiefälle nimmt ab; wir sind auf dem Weg der Normalisierung», ergänzt Avallone seinen Kommentar.

Im Gegensatz zur SBB erachtet der SEV die Beträge für die einmaligen Leistungsprämien (ca. 0,45%) nicht als Bestandteil der Lohnverhandlungen, sondern als Pflichtleistung. Deshalb sprechen SBB und SEV teilweise von verschiedenen Beträgen.

sev

Lohnverhandlungen mit der Rhätischen Bahn gescheitert

## Fair oder masslos?

**Die Lohnverhandlungen bei der RhB sind gescheitert. Die Forderungen des SEV wurden als «masslos» bezeichnet, das «Angebot der RhB» als fair. Nur: Die RhB-Direktion hat nie ein Angebot gemacht.**

Kleiner Rückblick: An den Lohnverhandlungen 2012 wurden die Forderungen des SEV mit dem Hinweis auf das bereits abgeschlossene Budget der RhB abgelehnt. Der SEV hat deshalb bereits am 3. Mai 2013 seine Forderungen für die diesjährigen Verhandlungen kommuniziert. Genügend Zeit für die RhB also, Berechnungen anzustellen und das Budget anzupassen. Auch die Verhandlungstermine wurden auf Verlangen des SEV früh auf Mitte August und Mitte September angesetzt.

An der ersten Verhandlungsrunde wurde den Gewerkschaften eröffnet, dass grundsätzlich nichts drin liege, allenfalls beschränkte individuelle Lohnanpassungen. In der zweiten

Runde hat die RhB die SEV-Forderung nach vollständiger Finanzierung der Lohnanstiege akzeptiert. Dies bringt den Mitarbeitenden, die sich noch im Aufstieg befinden, individuell zwischen 270 und 2200 Franken mehr Jahreslohn.

Der SEV hat klar gemacht, dass dies nicht reicht. Die gut besuchten Herbstversammlungen der Mitglieder haben dem SEV den Rücken gestärkt. Am 11. Dezember haben sich die Delegationen zur dritten Verhandlungsrunde getroffen. Nach rund einer Stunde wurden die Diskussionen beendet. Generelle Lohnerhöhung um 0,5

Prozent, eine Entschädigung des Bereitschaftsdienstes, die Anpassung der Sonntagszulagen: Die RhB-Delegation bezeichnete diese Begehren als «masslos». Und behauptete am Folgetag in den Bündner Medien keck, sie hätte selbst «ein faires Angebot gemacht», das die Gewerkschaften abgelehnt hätten.

Dieses einseitige Verständnis von «Verhandlungen», verbunden mit zahlreichen offenen Personalanliegen, werfen schon heute einen Schatten auf die FAV-Verhandlungen im Jahre 2015. Der SEV wird gut vorbereitet sein! **PP**

### KOMMENTAR

«Die Forderungen des SEV sind masslos», hat uns die RhB-Direktion beschieden. Sie meint, dass es für den Gleisbauer, der mit 35 Dienstjahren immer noch nicht im Maximum seines Lohnbandes angelangt ist, masslos wäre, mit 10 Franken pro Stunde die Bereitschaft zu entschädigen, bei Schneetreiben und Kälte statt um 7 Uhr schon um

4 Uhr morgens und selbstverständlich auch während seinen Ferien oder an seinen Ruhetagen, mit der Schaufel und der Schleuder den Weg für den Zug frei zu machen, damit Pendler, Schulkinder und Touristen pünktlich und sicher an ihr Ziel kommen. Was soll man dazu noch sagen?

Peter Peyer, SEV-Sekretär

### Die Haltestelle der Woche



Nicht nur in der Deutschschweiz werden neue Haltestellen in Betrieb genommen: Im Bild sehen wir die neue Haltestelle Mendrisio San Martino der TILO, die letzten Sonntag in Betrieb gegangen ist. Sie liegt direkt neben Fox Town und verschiedenen Industriebetrieben, erschliesst also eine wichtige Gewerbezone.

### MEINE MEINUNG

## Sagenhaftes

Machen Sie den weihnächtlichen Einkaufsrummel noch analog mit oder sind Sie schon in die digitale Konsumwelt von zalando, ebay oder amazon eingestiegen, weil alles so sagenhaft billig, schnell und praktisch ist? Amazon rühmt sich eines weltweiten Umsatzes von über 60 Milliarden Euro, wofür das Unternehmen in Europa lediglich in Luxemburg eine mickrige Steuer bezahlt. Aber

«Amazon ist eine Sklaven-Sekte, die unsere Innenstädte und unser soziales Leben zerstört.»

Günter Wallraff

Amazon zerstört als ursprünglicher Buchmarkt-Monopolist nicht nur den europäischen Buchhandel, nein, von Kleidung über Unterhaltungselektronik bis hin zu Lebensmitteln verteilt die Firma weltweit ein riesiges Warensortiment – vom Sofa aus bestellt und ans Sofa geliefert. So führt der Onlinehandel – um es mit Günter Wallraff zu sagen – «zu einer Verödung unserer Innenstädte, zur Verkümmern des öffentlichen Lebens».

Über die Medien haben wir erfahren, wie gerade Amazon seine Leiharbeiter, die sogenannten «Pickers», welche im Logistikzentrum chip-gesteuert und GPS-kontrolliert Bestellungen zusammentragen, unter erbärmlichen Arbeitsbedingungen wie Sklaven hält. König Kunde oder – was die Kleiderwünsche anbelangt – besser «Königin Kundin» bestellt gedankenlos, lässt sich verschiedene Grössen zustellen, retourniert sie (oft schon getragen) genau so kopfflos. In der Weihnachtszeit schleppen die Paketzusteller unter unvorstellbarem Zeitdruck täglich unzumutbares Gewicht, oft mit viel zu langen Arbeitszeiten und schlechter Entlohnung. Ganz zu schweigen von der Umweltbelastung, vom Verbrauch von Abermillionen Litern Diesel und dem Ausstoss tausender Tonnen CO<sub>2</sub> bei diesem Bring- und Holwahnsinn.

Bereits lange vor den ersten Christen feierten verschiedene Kulturen den Tag der Wintersonnenwende: Die längste Nacht des Jahres, die heuer auf den 21. Dezember fällt, war der Sage nach unter anderen dem Sonnen- und Lichtgott Mithras geweiht, der – in Anwesenheit von Schäfern in einem Stall geboren – den Menschen das neue Licht brachte, welches alles, was tot erschien, mit länger werdenden Tagen zu neuem Leben erweckte. Der heutige Weihnachtsgeschenkewahn ist eine kommerzielle Erfindung und hat nichts mit dem kosmischen Ursprung des Feiertages zu tun. «Tand, Tand!» – von gieriger Menschenhand.

Monika Barth



## NEWS

## SEV-TPG gestärkt

Das Fahrpersonal der Genfer Verkehrsbetriebe leidet unter zu knapp bemessenen Fahrzeiten, zu kurzen oder fehlenden Pausen und sonst ungünstigen Dienstplänen. Weil die Direktion nur mit konsultativen Kommissionen verhandeln will, hat die Sektion SEV-TPG bei allen Betroffenen eine Abstimmung über einen Streik durchgeführt. 500 oder 40,1 % nahmen teil, und 82,2% stimmten für den Streik. Das zeige, dass das Personal kampfbereit sei, und stärke dem SEV-TPG den Rücken, sagt Sektionspräsident Vincent Leggiero. Die TPG luden zu einem Treffen am 19.12.

## TL übernehmen LEB

Auf die Lausanne–Echallens–Bercher-Bahn LEB warten mit der Fahrplanverdichtung und dem Bau eines Tunnels grosse Herausforderungen. Daher legt die Waadtländer Regierung die LEB per 1. Januar mit den Lausanner Verkehrsbetrieben TL betrieblich zusammen. Die bisherige Präsidentin des TL-Verwaltungsrats tritt dann zurück, und ihr Nachfolger wird LEB-VR-Präsident Yvan Nicolier. Juristisch bleiben zwei Unternehmen mit zwei VR bestehen. Der LEB-Direktor geht in Pension. Operativer Leiter wird TL-Kadermann Daniel Leuba, «ein kompetenter und dialogbereiter Mann», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Christian Fankhauser. Da sich die LEB-Mitarbeitenden mit ihrem Unternehmen stark identifizierten, sei die überraschende Ankündigung für manche ein Schock gewesen. Die beiden GAV zu harmonisieren werde keine leichte Aufgabe.

## Noch kein LNM-GAV

Obwohl sich die Navigation sur les Lacs de Neuchâtel et Morat SA mit dem SEV über einen GAV einig wurde, kann der Vertrag erst 2015 in Kraft treten, weil dies die Vertreter der Kantone NE, FR und VD im Verwaltungsrat so wollen. 2014 wird aber u.a. schon der Vaterschaftsurlaub von 3 auf 10 Tage verlängert, und die LNM hat zugesichert, ausserhalb der Hochsaison prioritär Mitarbeitende mit fester Anstellung einzusetzen.

## SEV beobachtet BLS-Werkstättenplanung kritisch

## Zentralisierung problematisch

**Der SEV erachtet es als fragwürdig, dass ausgerechnet die staatliche BLS qualifizierte Stellen aus den ländlichen Regionen zentralisieren will. Vor allem legt er Wert darauf, dass die Zentralisierung weder zu Stellenabbau noch zu Lohndruck führt.**

An den vor gut zwei Wochen bekannt gewordenen Plänen der BLS gibt es auch Gutes: «Wir sind äusserst erfreut darüber, dass die BLS so deutlich sagt, dass der Fahrzeugunterhalt zum Kerngeschäft einer Bahn gehört», betont Jérôme Hayoz, für die BLS zuständiger Gewerkschaftssekretär des SEV. Damit setze die BLS auch Zeichen gegenüber andern Unternehmen.

## Zentralisierungslösung überzeugt nicht

Weniger erfreut ist die Gewerkschaft des Fahrpersonals über die konkreten Pläne der BLS: Die Zentralisierung im Raum Bern überzeugt nicht. Noch schlechter fällt die Beurteilung aus, wenn der gesuchte Standort westlich der Hauptstadt liegen sollte: «Wenn alle Fahrzeuge für den Unterhalt durchs Nadelöhr Bern müssen, ist wahrlich kein Vorteil gegenüber den heutigen Standorten zu erkennen», betont Hayoz. Sorgen macht sich der SEV jedoch insbesondere um die Zukunft des Personals. Viele der heutigen Mitarbeiter in Bönigen und Oberburg sind in der Region ansässig und müssen mit langen Arbeitswegen rechnen. Zudem bedeutet Zentralisierung in vielen Fällen auch Rationalisierung, was einen

Stellenabbau mit sich bringt. «Wir werden das Projekt sehr eng begleiten und die Anliegen der Betroffenen einbringen und verteidigen», stellt Hayoz klar.

Aufgrund der langfristigen Ausrichtung erwartet der SEV, dass für alle Betroffenen Lösungen gefunden werden, die der individuellen Situation gerecht werden. **SEV**

## INQUISITION

## Scheinheilige Schuldzuweisung

Der SEV protestiert in aller Schärfe gegen das Vorgehen der BLS bezüglich der Indiskretionen, die zur vorzeitigen Publikation des Werkstattprojekts geführt haben. Die BLS hat Rechner überprüft und einen Mitarbeiter ausgesperrt, ohne dass nachgewiesen ist, dass er die Quelle der Indiskretion war. «Wenn die BLS solche Dokumente unklassifiziert auf einem offenen Server ablegt, kann sie

nachher nicht ihre Mitarbeitenden verurteilen, die aus Interesse am Unternehmen diese Dokumente eingesehen haben», stellt SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz klar. «Würde die BLS solche Projekte nicht im stillen Kämmerlein ausbrüten und eine offene Sozialpartnerschaft pflegen, könnte es gar keine Indiskretionen geben, und das Personal wäre erst noch mit im Boot!»

## Dumping-Angebote auf dem Buckel des Personals

## Kampf für besseren GAV

**Während die Swiss Spitzenresultate innerhalb der Airline-Branche präsentiert, wird massiver Druck auf die Beschäftigten ausgeübt. Parallel zum Scheitern der GAV-Verhandlungen blieben auch die Lohnverhandlungen ohne Ergebnis.**

Trotz enormer Produktivitätssteigerung soll das Personal mit weiteren Einbussen für Swiss-Strategien wie den Markteintritt «Calvin» in Genf bezahlen. Auch mit den Sparprogrammen Score und Globe machte die Swiss bereits in den vergangenen Monaten von sich reden. Die mit Steuergeldern der Schweiz ausfinanzierte und 2007 an die Lufthansa verscherbelte Airline will nun

den Gesamtarbeitsvertrag für das Bodenpersonal auf Mitte 2014 kündigen.

«Eine Kündigung des GAV nach Zugeständnissen der Gewerkschaften ist ein Affront», stellt Philipp Hadorn fest, Präsident von SEV-GATA und Gewerkschaftssekretär SEV. GAV-Anpassungen mit möglichen Einsparungen von rund 2 Prozent reichten der Swiss nicht. Um gegen 5 Prozent sollten die Personalkosten reduziert und parallel dazu eine Nullrunde bei den aktuellen Lohnverhandlungen eingefahren werden. SEV-GATA wird an Versammlungen die Situation mit den Mitarbeitenden im Hinblick auf einen vertragslosen Zustand diskutieren.

## Stellenstreichungen und GAV-Verstösse

Erneut musste SEV-GATA feststellen, dass die Swiss trotz



Ohne Bodenpersonal keine Flieger!

Mahnung im vergangenen Jahr wiederum Anstellungen unter den Mindestlöhnen der entsprechenden Lohnbänder vornahm. Es brauchte den Druck der Gewerkschaften, damit dies nun korrigiert wird. Weitere GAV-Verletzungen werden gegenwärtig erfasst. Die Serie von Auslagerungen von Stellen trägt weiter zur Eskalation der Situation bei, neustens mit Stellen des Personaldienstes,

die nach Krakau ausgelagert werden sollen. Auch als Nationalrat kritisiert Hadorn: «Wo Swiss drauf steht, soll auch Swiss drin sein. Das Produkt mit Schweizer Kreuz auf den deutschen Fliegern soll wenigstens in der Schweiz von Mitarbeitenden mit fairen Arbeitsbedingungen erbracht werden.» Der Mindestlohn bei der Swiss beträgt gegenwärtig CHF 3369 im Monat (13 mal). **SEV**

## Initiative AHVplus eingereicht

## 127 000 für ein Alter in Würde

**Die Initiative AHVplus ist ein Erfolg der Gewerkschaftsbewegung, aber sie ist auch ein besonderer Erfolg des SEV, der wesentlich zum Sammelergebnis beigetragen hat.**

Seit wenigen Wochen läuft die Vernehmlassung des Bundesrats zum Projekt Vorsorge 2020. Auch wenn dieses aus der Feder eines sozialdemokratischen Bundesrats kommt, ist es doch das grösste Rentenabbauprogramm der Geschichte. Es ist deshalb kein Zufall, dass genau jetzt die Gewerkschaften die Unterschriften für AHVplus eingereicht haben. Insgesamt sind fast 127 000 Unterschriften gesammelt worden; eingereicht wurden allerdings nur gut 112 000, um Kosten für die Beglaubigung



Der SEV war bei der Unterschrifteneinreichung auf der Bundesterrasse mit über 20 Mitgliedern und vielen Fahnen nicht zu übersehen.

zu sparen. Schliesslich genügt es für das weitere Vorgehen, dass die Initiative formell zustande kommt, was mit den eingereichten Unterschriften der Fall ist.

Im Gegensatz zum Projekt Vorsorge 2020, das eine Erhöhung des Frauenrentenalters, eine Senkung des Pensionskassenumwandlungssatzes und eine Finanzierung über die

Mehrwertsteuer (statt über die direkte Bundessteuer) vorsieht, bringt AHVplus leicht verständlich und einfach eine Erhöhung der Altersrenten um 10 Prozent, wovon die bisherigen Pensionierten, aber auch die künftigen Rentnergenerationen profitieren.

**Ausbau statt Abbau**

Insbesondere in der Verkehrs-

branche, wo die beiden grossen Pensionskassen SBB und Ascoop bzw. Symova Sanierungen und Leistungsabbau hinter sich haben, ist dies der richtige Weg, wie Giorgio Tuti bei der Einreichung betonte: «In dieser Situation gibt es nur eine Lösung: eine Stärkung der AHV, eine Erhöhung der Renten. Für diese Leute, die ein Leben lang für die Allgemeinheit

im Einsatz gestanden sind, ist die AHV heute die einzige Möglichkeit, um ihr Einkommen nach der Pensionierung noch einmal in bescheidenem Ausmass verbessern zu können.» Tuti betonte, dass die Rentnerinnen und Rentner dem SEV mehrfach den klaren Auftrag gegeben haben, in dieser Richtung aktiv zu werden.

pmo

## Informationsabend mit Doris Leuthard

In Zusammenarbeit mit der öV-Allianz organisiert der SEV einen Informationsabend zur Abstimmung vom 9. Februar über die Vorlage zu Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur Fabi.

Der Anlass findet am 13. Januar statt und steht allen Interessierten offen. Er beginnt um 20 Uhr im Kultur- & Kongresshaus KuK in Aarau und dauert bis ca. 22 Uhr; der SEV offeriert zum Abschluss einen Aperitif.

Hauptreferentin an diesem öffentlichen Anlass ist die zuständige Bundesrätin Doris Leuthard, Vorsteherin des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. Sie wird die Vorlage einleitend vorstellen und auch Fragen aus dem Publikum beantworten.

Weitere Teilnehmerinnen und Teilnehmer an diesem Informationsanlass sind Edith Graf-Litscher,



SEV-Gewerkschaftssekretärin und Nationalrätin, Mitglied der Verkehrskommission, sowie Matthias Michel, Regierungsrat des Kantons Zug, Volkswirtschaftsdirektor und damit zuständig für den öffentlichen Verkehr. Ein weiterer Referent wird die Verkehrsunternehmen vertreten; bis Redaktionsschluss dieser Ausgabe stand der Name noch nicht fest.

pmo

**Informationsveranstaltung des SEV und der öV-Allianz zur Fabi-Vorlage**

Datum:	Montag, 13. Januar 2014
Ort:	Kultur- & Kongresshaus KuK Aarau (10 Gehminuten vom Bahnhof)
Zeit:	20 bis 22 Uhr
Ablauf:	Einführungsreferat von Bundesrätin Doris Leuthard, anschliessend Fragen aus dem Publikum Argumente für Fabi von - Edith Graf-Litscher, Nationalrätin, Gewerkschaftssekretärin SEV - Matthias Michel, Regierungsrat des Kantons Zug - einem Vertreter eines Verkehrsunternehmens Diskussionsrunde

Der SEV offeriert abschliessend allen Teilnehmerinnen und Teilnehmern einen Schlummertrunk.



## Ein guter Zug der Schweiz

Der Druck der SEV-Basis zwang Thurbo zu einem besseren Angebot

# Schiedsgericht

**Thurbo zeigte bei den Lohnverhandlungen eine harte Haltung. Das kann der SEV auch!**

Drei Verhandlungsrunden zwischen der Leitung von Thurbo und dem SEV haben zwischen Ende September und Anfang Dezember stattgefunden. Dabei hat sich Thurbo keinen Millimeter bewegt, den Sozialpartnern wurde wiederholt gedroht, es gebe nur Verhandlungsspielraum nach unten.

Am 4. Dezember beschloss deshalb die Mitgliederversammlung der VPT-SEV-Sektion Thurbo, das mickrige Angebot von 0,5 % für individuelle Lohnanstiege abzulehnen und das Schiedsgericht anzurufen. Das half! Durch den mutigen Entscheid der SEV-Basis kam Thurbo unter Druck und musste sein Lohnangebot nachbessern.

## Verbessertes Angebot

Das neue Angebot liegt deutlich über dem ersten und sogar etwas über dem Branchendurchschnitt, sodass der SEV dazu zähneknirschend Ja sagen kann. Die Lohnsumme soll für den Aufstieg gemäss Lohn-



Thurbo unterwegs: Die S41 in Pfungen-Neftenbach.

system des GAV um 400 000 Franken oder 1,1 % erhöht werden. Ausserdem erhalten alle Mitarbeitenden eine Einmalzahlung von 400 Franken.

Ein Erfolg, gewiss, aber kein voller Erfolg. Der SEV muss feststellen, dass man bei Thurbo offenbar nicht (mehr) gewillt ist, die Aufstiegsziele für die Mitarbeitenden gemäss GAV zu erfüllen. Denn dafür wären jährlich schätzungsweise 1,5 % der Lohnsumme notwendig. Mit den Lohnab-

schlüssen der letzten Jahre ist absehbar, dass Thurbo den GAV nicht einhalten wird und viele Mitarbeitende nicht in der vordefinierten Zeit ihr Lohnmaximum erreichen werden.

## Schiedsgericht soll klären

Deshalb wird der SEV das Schiedsgericht anrufen. Er will damit klären lassen, wie Thurbo wieder auf die Einhaltung des Lohnaufstiegs gemäss GAV verpflichtet werden kann.

fb

Spezialmonteure Streckeninspektion

# Für Wortbruch entschädigt

**Die SBB sagte einer Spezialmonteurkategorie eine höhere Einreihung zu, kam Monate später aber wieder darauf zurück. Nun werden die Betroffenen immerhin entschädigt.**

Bei der seit April 2013 laufenden Diskussion um eine Reorganisation des Bereichs Überwachung im Geschäftsfeld Anlagen und Technologie (AT) der SBB-Division Infrastruktur war der SEV mehrere Male mit der Tatsache konfrontiert, dass SBB-Stellen Zusagen und Abmachungen nicht einhielten. Es begann mit einer unkorrekten Eröffnung des klar definierten Leitfadens-Verfahrens und ging weiter mit «vergessenen» Abmachungen bezüglich Kommunikation usw.

## Schriftliches Versprechen gebrochen

Der gravierendste Fall war aber die Nichteinhaltung schriftlich abgegebener Zusagen für die zukünftige Einreihung der Spezialmonteure Streckeninspekti-

on. Dass diese Zusage wegen eines «Irrtums» bei der Einreihung erfolgte und nach Monaten wieder zurückgenommen wurde, war ein Verstoß gegen Treu und Glauben. Der SEV verlangte eine Aussprache auf höchster Ebene und blockierte daher bis zur Klärung die Umsetzung der Reorganisation.

Die SBB-Spitze musste bei der Aussprache anerkennen, dass in diesem «Geschäft» vieles falsch gelaufen war und ist. Sie wollte aber gleichzeitig um keinen Preis die ursprünglich zugesagte Einreihung vollziehen. Unter dem Druck des SEV war die SBB dann immerhin bereit:

- Sich bei den betroffenen Mitarbeitenden zu entschuldigen;
- den Fehler mit einer ansehnlichen Entschädigung wieder gutzumachen.

## Fazit

Der SEV hat wohl aus dieser unmöglichen Situation das Optimum für die Kollegen heraus holen können. Gleichwohl ist festzuhalten, dass das Nichteinhalten von schriftlich festgehaltenen Zusagen das Vertrauen massiv belastet. **SEV**

Nach 39 SEV-Jahren geht Beatrice Ben Amara in Pension

# Pensioniert heisst nicht «alt»

Nein, von Pensionierung hört sie gar nicht gern reden: «Das tönt so alt!» Alt aber ist Beatrice Ben Amara nicht und alt fühlt sie sich nicht. Als sie 1974 zum SEV kam («damals noch in eine Schreibkanzlei»), dachte sie eigentlich nicht daran, lang zu bleiben. Doch die Arbeit gefiel ihr, und sie schätzte es, nach der Geburt ihrer Tochter auf 50 % reduzieren und später wieder auf 70 % erhöhen zu können. Sie war Verwaltungsallrounderin, half zeitweise stellvertretend auf der Redaktion aus, zuletzt war sie Assis-

tentin für drei Sekretäre und dazu vor allem für die Kongressorganisation, die Jugendkommission und für die Kalenderunfallversicherung tätig.

Bei der Arbeit schätzte sie die Selbstständigkeit, der Kongress gewährte ihr Kontakt mit Leuten, so auch mit ausländischen Gästen, und die Jugendkommission war ihr «Jungbrunnen». Zur Gewerkschaftsbewegung hatte sie ursprünglich keinen Bezug, wenn man davon absieht, dass ihr Vater VHTL-Mitglied war, und auch die Welt des öffentlichen Ver-



Beatrice Ben Amara

kehrs lernte sie erst allmählich kennen.

Ihre Ferien verbrachte sie seit einigen Jahren als Begleiterin und Betreuerin von Menschen mit Behinderung, vor allem auf einem Segelschiff auf dem Mittelmeer. Sie war durch ihre Tochter, die einer Behinderung wegen im Humanus-Haus lebt, mit dieser Welt in Kontakt gekommen. Mittlerweile ist auch Procap auf sie aufmerksam geworden. Im neuen Lebensabschnitt wird Beatrice Ben Amara nun mehr Zeit für diese Reisen haben. **pan.**

## ■ Daniel Trolliet

### «Syndic» und SBB-Verwaltungsrat

Ebenfalls in Rente, aber nicht in den Ruhestand geht Daniel Trolliet: Aufgrund seiner Mandate als Verwaltungsrat SBB und Gemeindepräsident von Avenches hatte er sein Pensum als Gewerkschaftssekretär im SEV bereits stark reduziert und gibt es nun ganz auf; er bleibt aber mit dem SEV in Verbindung als Personalvertreter im Verwaltungsrat der SBB. Trolliet hat längere Zeit bei der SBB im Bereich «Internationale Beziehungen» gearbeitet, im SEV betreute er schwergewichtig die Mitglieder in Kaderfunktionen. **SEV**

Mitgliederwerbung

# Unterverband VPT belohnt aktive Sektionen kollektiv

Der VPT hat lange überlegt, wie er die Mitgliederwerbung seinerseits (neben dem SEV) fördern kann. So entstand sein Werbeprojekt für die Jahre 2014 und 2015. Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro erklärt, wie es funktioniert.

■ **kontakt.sev:** Der VPT hat zur Mitgliederwerbung eigens eine Arbeitsgruppe eingesetzt. Zu welchen Schlüssen ist diese gekommen?

**Gilbert D'Alessandro:** Wir haben vor allem festgestellt, dass der SEV und der VPT bisher nur die Werber/innen als Einzelpersonen belohnten und dass es zwischen den verschiedenen Partnern mehr Interaktivität braucht. Nötig ist auch eine neue Dynamik und eine bessere Verteilung der Kompetenzen.

■ **Worauf zielt euer Werbeprojekt ab?** Wir wollen die Sektionen und Vorstände für die Aufgabe der Werbung sensi-



Der VPT will dynamisch sein und gibt sich dafür die nötigen Mittel. Im Bild die VPT-Delegierten am SEV-Kongress im Mai 2013.

bilisieren, damit sich jede/r dafür verantwortlich fühlt. Und wir wollen die Gewerkschaftssekretär/innen bei der

Werbung stärker einbeziehen, da sie dabei eine wichtige Rolle spielen. Das eigentliche Ziel ist natürlich, die Mitgliederzahl zu halten oder zu erhöhen.

■ **Der SEV tut schon viel, um die Werbung zu stimulieren, oder nicht?**

Ja, in der Tat: Er zahlt Werberinnen Prämien, zeichnet sie mit Geschenken aus und unterstützt die Sektionen mit seinen Gewerkschaftssekretär/innen. Weiter stellt er Werbematerial wie Kugelschreiber, Jasskarten, Feuerzeuge usw. zur Verfügung. Der VPT bietet zusätzlich eigenes Werbematerial wie Kugelschreiber oder Post-it an, das bei den VPT-Kontaktpersonen für die Sprachregionen (siehe Kasten) bestellt werden kann, und führt eigene Aktionen durch.

■ **Welche VPT-Aktionen sind geplant?**

Zusammen mit den Gewerkschaftssekretär/innen entwickeln wir Werbestrategien und richten ein besonderes Augenmerk auf jene Bereiche der Unternehmungen, wo es ein Werbepotenzial gibt. Zudem legen wir Jahresziele für den Mitgliederzuwachs der Sektionen fest, wobei wir die Zahl der beruflich aktiven Mitglieder steigern und jene der Pensionierten halten wollen. Auch wollen wir die Sektionsvorstände entlasten, damit ihre Mitglieder an Werbeaktionen teilnehmen können.

■ **Was winkt den Sektionen konkret als Belohnung?**

Sie erhalten für jedes geworbene Mitglied 50 Franken, vom ersten bis zum zwanzigsten Neumitglied. Werben sie 21 oder mehr Mitglieder, erhalten sie pauschal 1500 Franken. Speziell belohnt werden jene zehn Sektionen, die gegenüber dem Vorjahr am stärksten wachsen, und zwar prozentual und nicht in absoluten Zahlen. Wir stellen für die Aktion 30 000 Franken pro Jahr bereit. Falls wir die geworbenen Mitglieder mit 25 000 Franken honorieren, bleiben für die am stärksten gewachsenen Sektionen 5000 Franken übrig.

■ **Wo steht das Projekt heute?**

Wir haben es im Dezember verabschiedet. Ich möchte betonen, dass es nur dann Erfolg haben kann, wenn der SEV mit seinen Gewerkschaftssekretär/innen mitzieht. Es braucht regelmässige Gespräche zwischen den Sektionen und ihren Profibetreuer/innen. Und jeder Sektionsvorstand muss die Werbung stets im Auge behalten! Das Projekt ist auf zwei Jahre befristet. Wir haben dafür insgesamt 60 000 Franken budgetiert und werden es im Frühjahr 2014 an unsern Branchentagungen vorstellen, sowie im Frühling an der VPT-Delegiertenversammlung.

Henriette Schaffter/Fi

## ZENTRALAUSSCHUSS VPT

### Jede Sprachregion hat ihre Kontaktperson(en)

Nach dem Rücktritt von VPT-Vizepräsidentin Danièle Dachauer auf Ende 2013 ist das VPT-Zentralpräsidium 2014 wie folgt besetzt:

**Martin Ritschard** ist erster Vizepräsident.

**Ueli Müller** ist zweiter Vizepräsident und Werbeverantwortlicher des VPT.

**Gilbert D'Alessandro**

bleibt Zentralpräsident.

**Peter Bernet** ist Beisitzer.

Diese vier Mitglieder des VPT-Zentralausschusses fungieren auch als Ansprechpersonen der VPT-Spitze für ihre jeweilige Sprachregion, wobei Martin Ritschard und Ueli Müller die Deutschschweiz noch unter sich geografisch aufteilen werden.



Martin Ritschard ist für den einen Teil der Deutschschweiz da ...



... und Ueli Müller für den andern; die Zonen sind noch festzulegen.

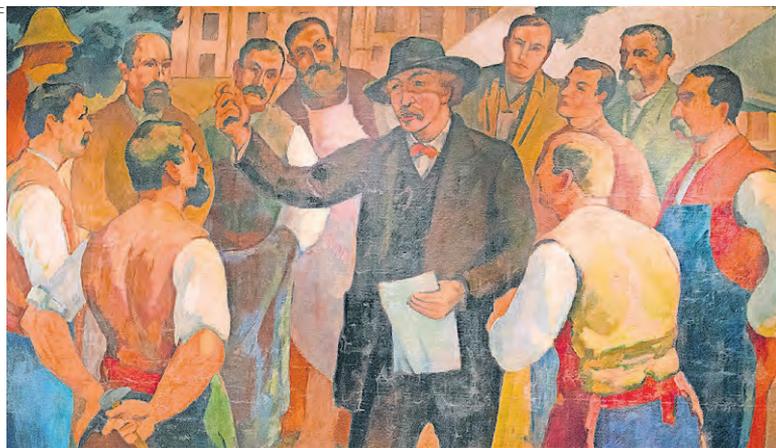


Gilbert D'Alessandro betreut die Romandie.



Peter Bernet ist der Kontakt fürs Tessin.

## Felix Birchler und Roman Gugger sind die dienstjüngsten Gewerkschaftssekretäre im SEV



Der «Redner» (1914) des Berner Malers Eduard Boss (1873–1958) im Hotel Bern.

«Ich habe ein bisschen ein Problem mit diesem paternalistischen Bild vom Gewerkschaftssekretär, der redet, und die Arbeiter hören zu. (...) Weil ich nicht im Betrieb arbeite, wissen die Mitglieder besser, was ihre Probleme und Anliegen sind und was die Lösungen dafür sind.»

Felix Birchler

«Wir stehen den Mitgliedern in Diskussionen beratend zur Seite und machen mit ihnen zusammen, was sie beschliessen, auch wenn wir es vielleicht manchmal ein wenig anders angehen würden.»

Roman Gugger

# «Die Mitglieder entscheiden»

Felix Birchler betreut seit Januar Sektionen in der Ostschweiz und Roman Gugger seit April solche in der Zentralschweiz, im Mittelland und Berner Oberland. kontakt.sev hat mit ihnen gesprochen.

## «Ich würde meine Kompetenzen überschreiten, wenn ich sagen würde: «So muss es gehen!»

Das Gespräch fand im Hotel Bern statt. Somit bot sich das Bild «Der Redner» von Eduard Boss als Input zur Klärung der Gewerkschaftssekretär-Rolle an.

■ **kontakt.sev:** Könnt ihr euch mit diesem «Redner» identifizieren?

**Felix Birchler:** Ich habe ein bisschen ein Problem mit diesem paternalistischen Bild vom Gewerkschaftssekretär, der redet, und die Arbeiter hören zu. Mein Verständnis ist eher das Umgekehrte, dass wir den Mitgliedern zuhören. Schön ist, dass der Sekretär in der Mitte von allen steht.

**Roman Gugger:** Ich sehe es gleich. Wir stehen den Mitgliedern in Diskussionen beratend zur Seite und machen mit ihnen zusammen, was sie beschliessen, auch wenn wir es vielleicht manchmal ein wenig anders angehen würden. Aus dem Bild geht aber nicht klar hervor, ob nur der Sekretär redet.

**Felix B.:** Das Bild sagt vielleicht auch mehr über den Maler aus, als darüber, wie damals die Gewerkschaftssekretäre wirklich funktionierten. Es ist ein ziemlich heroisches Bild.

■ **Seht ihr eure Rolle nicht so heroisch?**

**Felix B. (lacht):** Nein. Dazu gehören verschiedene Dinge. Zum Beispiel der

Rechtsschutz: das ist eine eigentliche Dienstleistung an den Mitgliedern. Das andere ist die Sektionsbetreuung. Weil ich nicht im Betrieb arbeite, wissen die Mitglieder besser, was ihre Probleme und Anliegen sind und was die Lösungen dafür sind. Ich kann ihnen helfen, ihre Anliegen zu formulieren und gegenüber dem Unternehmen zu vertreten. Aber ich würde meine Kompetenzen überschreiten, wenn ich sagen würde: «So muss es gehen!» Ich kann mit Vorschlägen kommen, aber entscheiden müssen immer die Sektionsmitglieder, weil es um ihre kollektiven Arbeitsbedingungen geht.

■ **Müsst ihr auch das gewerkschaftliche Bewusstsein der Kolleg/innen wecken und sie ermutigen, für ihre Rechte einzustehen?**

**Roman G.:** Ich denke, das darf und muss auch die Rolle des Gewerkschaftssekretärs sein. Wir haben einfach das Glück, dass in unseren Sektionen das «Gewerkschafts-gen» schon da ist. Manchmal muss man es vielleicht noch etwas wachrütteln.

**Felix B.:** Das gelingt am besten, wenn wir gute Arbeit leisten. Du kannst noch so lange aufrütteln und grosse Reden schwingen, wenn das, was du nacher machst, nicht gut ist ...

Fi

■ **kontakt.sev:** Wie seid ihr Profigewerkschafter geworden?

**Roman Gugger:** Weil ich schon als BLS-Mitarbeiter gewerkschaftlich aktiv war und daran Freude hatte und weil ich mich politisch schon immer einbringen wollte, ergab es sich, dass ich Unia-Gewerkschaftssekretär wurde, als ich das Betriebswirtschaftsstudium abbrach, weil ich es nicht mit meinen Werten vereinbaren konnte.

**Felix Birchler:** Ich wollte beruflich etwas machen, das ich sinnvoll finde und das auch anderen Leuten etwas bringt. Während dem Studium habe ich jeden Sommer in einer Fabrik gearbeitet, bei einem Autozulieferer am Fließband. Mit der Zeit merkte ich, dass die Universität nicht wirklich meine Welt war. Das Leben in den Werkhallen und die Arbeiter standen mir näher. Für diese konnte ich bei der Gewerkschaft das Gelernte einsetzen.

■ **Du hast bei der Unia und dann beim VPOD gearbeitet. Was hat dich motiviert, zum SEV zu wechseln?**

**Felix B.:** Der SEV wurde für mich in der Ostschweiz von Peter Hartmann verkörpert. Seine Rolle als Gewerkschaftssekretär entsprach meiner Vorstellung, wie man Gewerkschaftsarbeit machen soll. Seine Nachfolge antreten zu können, war deshalb mein Wunsch. Es hat zum Glück geklappt.

■ **Inwiefern ist deine Arbeit beim SEV anders als bei der Unia?**

**Felix B.:** Der Hauptunterschied ist,

dass die SEV-Sektionen in den Unternehmen verankert sind, ihre Mitglieder viel aktiver mitmachen und auch selbst auftreten. Bei der Unia hatte ich keine so aktive Basis von Gewerkschaftsmilizern und musste als Gewerkschaftssekretär oft quasi in der Luft etwas zu machen versuchen. Die Sektionen waren geografisch festgelegt und vereinigten Leute aus verschiedenen Betrieben, weil dort für eigene Sektionen die kritische Grösse fehlte. Der SEV hat diese zum Glück in vielen Betrieben.

■ **Wie bist du, Roman, von der Unia zum SEV gekommen?**

**Roman G.:** Der SEV suchte einen Nachfolger für Hans Bieri, der in Pension ging, und das hat dann grad gepasst. Der Wechsel zum SEV war für mich auch irgendwie logisch, weil ich die Branche aus eigener Erfahrung kenne und verstehe, wie die Leute ticken. Ich fühlte mich bei unseren Sektionen gleich akzeptiert.

**Felix B.:** Das erlebte ich auch so und hoffe, dass es so bleibt. Denn irgendwann hängt es vor allem von der Arbeit ab, die man macht. Wenn ich das Gefühl hätte, sie würde nicht akzeptiert, hätte ich ein Problem ...

■ **Hat dich als Neuling in der Branche etwas besonders beeindruckt?**

**Felix B.:** Ja, wie stark sich die meisten Verkehrsangestellten mit ihrem Unternehmen identifizieren, obwohl viele ihre Stelle heute auch nicht mehr als Lebensstelle betrachten. Bei Umfragen



Roman Gugger (links) und Felix Birchler nehmen am 22. Mai 2013 erstmals an einer Delegiertenversammlung des Unterverbands VPT teil.

zur Zufriedenheit sind sie gegenüber ihren Vorgesetzten oft sehr kritisch, aber ihre Einsatzbereitschaft ist sehr hoch. Das hat mit dem Teamgeist der Verkehrsangestellten zu tun, sie haben ein intensiveres Verhältnis untereinander als in andern Betrieben.

**■ Kann diese starke Identifikation mit dem Unternehmen für die Gewerkschaft auch zum Problem werden, weil das Personal zu viel «schluckt»?**

**Roman G.:** Ja, aber sie kann auch ein Gewinn sein für die Gewerkschaft, weil es vor allem eine Identifikation mit dem Produkt öV ist. Dafür setzen sich die Mitarbeitenden voll ein, sie sind wirklich der Bahn-, Bus- oder Schiffsbetrieb. Daher schneiden sie bei Kundenumfragen meist viel besser ab als die Leitung. Und ihr Berufsstolz motiviert sie dazu, sich dafür einzusetzen, dass ihre Arbeitsbedingungen und ihr Berufsbild attraktiv bleiben, damit gute Leute gefunden werden können. Es gibt beide Seiten.

**■ Bist du, Felix, als Regionalsekretär manchmal ein bisschen einsam?**

**Felix B.:** Das ist die Sicht aus dem weit entfernten Bern. Wir haben aber Tausende von Mitgliedern in der Ostschweiz. Ich bin in die Sektionen vor Ort eingebunden, die zum Teil sehr gross sind, zum Beispiel bei der SOB. Da läuft viel, und der Austausch ist oft sehr intensiv. Wir sind nicht einsam, aber recht autonom dort draussen und müssen ein wenig aufpassen, dass wir uns nicht zu stark von der Zentrale separieren.

**■ Du, Roman, hast zwar dein Büro in Bern, betreust aber auch Unternehmen in der Zentralschweiz und Bergbahnen im Oberland...**

**Roman G.:** Ich bin manchmal ein bisschen einsam, wenn ich am Abend nach einer Versammlung im Zug nach Hause fahre (lacht). Nein, das ist bisher durchaus zu machen gewesen. Man kann mit den heutigen technischen Hilfsmitteln auch unterwegs arbeiten.

**■ Was würde euch die Gewerkschaftsarbeit erleichtern?**

**Felix B.:** Schwierig ist manchmal, dass von einzelnen Personalchefs lange nichts oder zu wenig zurückkommt, wenn man etwas eingibt oder eine Frage stellt. Andere antworten rasch und holen unsere Meinung auch ein, wenn sie dazu nicht verpflichtet sind – im Gegensatz zu ändern, die über Wochen und Monate einseitig an Dingen herumwursteln, ohne uns einzubinden. So muss man oft wieder von vorne anfangen.

**■ Wie sozialpartnerschaftlich sind «eure» Unternehmen?**

**Roman G.:** In der Regel kann man auf gleicher Augenhöhe diskutieren und wird als Sozialpartner ernst genommen. Das hat sicher mit unseren relativ hohen Organisationsgraden zu tun. So wird das, was wir sagen, als Feedback der Belegschaft entgegengenommen.

**Felix B.:** Eine Ausnahme ist in der Ostschweiz die Bodensee-Schiffahrt, die leider vorläufig noch jeden Kontakt mit der Gewerkschaft verweigert, obwohl

unsere Sektion einen hohen Organisationsgrad hat.

**■ Funktioniert in euern Sektionen die Methode «Mitglied wirbt Mitglied»?**

**Roman G.:** Insgesamt recht gut, wenn auch nicht in allen Berufskategorien. Und man kann es durchaus noch ein bisschen forcieren. Daher ist es gut,

dass der VPT ein eigenes Werbekonzept gemacht hat für 2014, von dem die Sektionen finanziell profitieren können!

**■ Was könnte der SEV besser machen?**

**Felix B.:** Seine Erfolge noch besser verkaufen, auch wenn es nur kleine Fortschritte sind, denn auch die sind nicht selbstverständlich.

*Markus Fischer*

## BIO

**Roman Gugger (23)**, aufgewachsen und wohnhaft in Thun, machte eine KVöV-Lehre bei Login und arbeitete bei der BLS als Reiseberater in Spiez und Frutigen; daneben war er im VPT BLS (Gruppe SBV) und in der SEV-Jugend aktiv. Nebenberuflich machte er die Berufsmatur und begann im Herbst 2011 ein Betriebswirtschaftsstudium, wurde aber im April 2012 Gewerkschaftssekretär bei der Unia Berner Oberland. Seit April 2013 betreut er als SEV-Gewerkschaftssekretär (80%) die Auto AG Schwyz, den Regionalverkehr Bern-Solothurn, die Zentralbahn, die Zugerland Verkehrsbetriebe, die Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee und Bergbahnen im Berner Oberland. Er vertritt den SEV auch in der Kommission für Berufsbildung von Seilbahnen Schweiz und im Gewerkschaftsbund Thun.

**Hobbys:** Co-Präsident Junge Grüne Kanton Bern, Handball beim TV Steffisburg; Photoshop & Illustrator.

**Felix Birchler (35)**, aufgewachsen und wohnhaft in Rapperswil-Jona, arbeitete nach dem Lizentiat in Soziologie (2003) in einem Forschungsprojekt der Uni Luzern über politische und kollektive Gewalt. 2008 wurde er bei der Unia St. Gallen Gewerkschaftssekretär für den Bereich Maschinenindustrie. Ab 2011 betreute er beim VPOD Zürich das Lehrpersonal der Volkshochschule und seit Anfang 2013 als SEV-Regionalsekretär (100%) die Appenzeller Bahnen, die Frauenfeld-Wil-Bahn, die Bus Ostschweiz AG, die Südostbahn (SOB), die Thurbo, die Schweizerische Bodensee-Schiffahrt (SBS) und die Schifffahrt Untersee und Rhein (URh). Er begleitet auch die Rechtsschutzfälle von SBB-Mitarbeitenden und vertritt den SEV in den Gewerkschaftsbünden Appenzell Ausserrhodens, St. Gallen und Thurgau. **Hobbys:** Vizepräsident SP Kanton St. Gallen, Eishockeyspielen, Unterstützung der Rapperswil-Jona Lakers.

## GLOSSE

Alljährlich wird von einer Jury das «Wort des Jahres» gekürt. Nicht nur in Deutschland, sondern auch in der Schweiz hat sich diese Wahl eingebürgert. In diesem Jahr wurde aus hunderten von Vorschlägen aus der Bevölkerung das Wort

«Gemeinschaftsgefühl im Eisenbahnwaggon»

«Stellwerkstörung» gewählt. Begründet wurde die Wahl von der Jury mit dem Argument, das Wort Sorge für «Gemeinschaftsgefühl im Eisenbahnwaggon». Ich finde, all die Bahnangestellten, die jahrein, jahraus daran arbeiten, Stellwerkstörungen zu vermeiden oder deren Folgen so gering wie möglich zu halten, dürfen stolz sein auf diese Wahl. Besonders stolz dürfen wir alle darauf sein, dass es dieses Gemeinschaftsgefühl im Eisenbahnwaggon gibt, dass sich die Leute in der Schweiz als «Volk von Bahnfahrer/innen» begreifen, dass dieses Verkehrsmittel einen derart guten Ruf genießt.

Im Ausland schiene diese Wahl zum «Wort des Jahres» kaum denkbar. In der Schweiz ist sie ein Beweis für die Qualität der Bahn, die meist tadellos und pünktlich funktioniert und gelegentlich eine «Stellwerkstörung» erleidet – und selbst dann noch für Gemeinschaftsgefühl sorgt. Gerade in der stressigen Festtagszeit scheint das tröstlich. Und wir hoffen, dass auch künftig nur das Stellwerk gestört ist, und nicht die Menschen, die die Eisenbahnen betreiben und benutzen.

Peter Anliker

SGB-Tagung zu Chancen und Risiken von Nano-Materialien

# Risiken eindämmen

**Bei der neuen Nano-Technologie darf sich die Asbest-Tragödie nicht wiederholen.**

**SUVA und Arbeitgeber stehen in der Pflicht.**

**Verlangt sind auch längere Verjährungsfristen.**

Die Gesundheitskommission des SGB befasst sich mit Fragen der Gesundheit am Arbeitsplatz. Für das Jahr 2013 legte die Kommission den Schwerpunkt bei den «Emerging Risks» am Arbeitsplatz, also den Gesundheitsrisiken, deren schädliche Folgen sich erst nach sehr vielen Jahren zeigen. Dazu gehören auch Nano-Materialien, also Partikel in kleinster Grösse (häufig nur wenige Atome gross). Diese Materialien weisen jedoch ein grosses wirtschaftliches und technologisches Potenzial auf. Ihre Anwendung hat deshalb in den letzten zehn Jahren exponentiell zugenommen. Schätzungen gehen dahin, dass die

künftige Anwendung weitere 10 000 hochqualifizierte Stellen schafft.

**Tagung zu Nano**

Genau aus diesem Grund – einerseits die grossen Chancen für die Medizinaltechnik und die Pharmabranche, andererseits die noch wenig erforschten Gefahren – lud die Gesundheitskommission des SGB Experten aus verschiedensten Bereichen zu einer Tagung in Bern ein. Die Teilnehmenden kritisierten denn auch den allzu sorglosen Umgang mit Nano-Materialien am Arbeitsplatz. So ist noch weitgehend unbekannt, wie sich Nano-Materialien, einmal aufgenommen, im menschlichen Körper verhalten. Studien legen den Verdacht nahe, dass sich gewisse Nano-Materialien ähnlich wie Asbest-Fasern in gewissen Körperstellen anhäufen und dort zu Krebs und anderen schwerwiegenden Krankheiten führen können. Insbesondere zu solchen Langzeitfolgen ist viel zu

wenig bekannt. Die SUVA und verschiedene Hochschulen führen denn nun auch Studien durch.

**Längere Verjährungsfristen nötig!**

An der Tagung war aus den Vorträgen und den Diskussionen eine übereinstimmende Einsicht herauszuhören. Nano-Materialien bedingen am Arbeitsplatz als «Emerging Risk» verschiedene Schutzmassnahmen des Arbeitgebers. Er muss die Arbeitnehmenden im Unterschied zur aktuellen Praxis lückenlos über das Vorkommen von Nano-Materialien am Arbeitsplatz informieren, damit sie sich schützen können. Weiter muss die SUVA die Kontrollen in den Betrieben unbedingt verstärken. Denn manche Betriebe, die mit Nano-Materialien arbeiten, kontrolliert die SUVA heute nur alle paar Jahre. Die Risiken für die Arbeitnehmenden bei unsachgemäsem Umgang sind in diesen Fällen untragbar.

**Aus dem Asbest lernen**

Weiter kristallisierte sich an der Tagung heraus, dass die vom Bundesamt für Justiz in die Vernehmlassung gegebene Reform des Verjährungsrechts den Risiken der Nano-Materialien nicht gerecht wird. So wird bei (beruflichen) Gesundheitsschäden eine absolute Verjährungsfrist von 30 Jahren vorgeschlagen. Studien zeigen aber, dass sich verschiedene Krebsformen erst nach 40 Jahren entwickeln. Hier ist dringender Handlungsbedarf vorhanden. Es ist nicht akzeptabel, dass der Bund nichts aus der Asbest-Tragödie lernt und den Opfern von Langzeitschäden – auch im Nano-Bereich – wegen zu kurzen Verjährungsfristen keine juristische Handhabe gegen die Verantwortlichen in die Hand gibt.

Als Fazit der Tagung mag also gelten, dass Nano-Technologie etwas Grossartiges ist und in der Schweiz gefördert werden muss – aber nur wenn korrekt «flankiert». Luca Cirigliano

Ungenügendes Weiterbildungsgesetz

# Gesetz sinnlos

**Der Nationalrat entleert das Weiterbildungsgesetz über weite Strecken seines Sinnes.**

Der Bundesrat sah noch eine bescheidene Beteiligung der Arbeitgeber an den Weiterbildungsanstrengungen vor. Der Nationalrat jedoch hat den Absatz gestrichen, der privaten wie öffentlichen Arbeitgebern vorschrieb, die Weiterbildung ihrer Angestellten zu fördern. So verfehlt das Gesetz sein prioritäres Ziel, den Arbeitnehmenden eine nachhaltige Integration auf dem Arbeitsmarkt zu sichern. Der Nationalrat setzt auf individuelle Verantwortung und Stärkung des Wettbewerbs, statt die Unter-

nehmen zu ermutigen, in die Qualifikationen ihres Personals zu investieren.

**Nicht nur für Qualifizierte**

Dass die Arbeitgeber heute mehrheitlich die Weiterbildung der bereits gut Ausgebildeten und der gut Entlohnten unterstützen, ist offenkundig. Die Erhebungen bestätigen dies: 2001 haben nur 28% der Arbeitnehmenden ohne Ausbildung von ihrem Arbeitgeber eine Unterstützung bei Weiterbildung erhalten. Bei den Hochschulabgängern betrug diese Quote 70%. Der Ständerat wird hier korrigieren und das Gesetz auf die wirklichen Probleme ausrichten müssen. Véronique Polito, SGB

Sozialplanpflicht auch in der Schweiz

# Heuschrecken

**Im Rahmen des total-revidierten Sanierungsrechts wird neu eine Sozialplanpflicht eingeführt.**

Zu verdanken ist das dem gemeinsamen und vor allem im Nationalrat hart ausgetragenen Kampf von Gewerkschaften, SP und Grünen. Mit dem revidierten Recht treten wichtige Neuerungen in Kraft. Sie erleichtern die Sanierung von Unternehmen in Schwierigkeiten. Solche Unternehmen erhalten neu eine «Verschnaufpause». Während dieser maximal viermonatigen Pause sollen konkrete Massnahmen zur Sanierung organisiert werden, z. B. die Neuver-

handlung von Mietverträgen oder auch der Verkauf einzelner Unternehmensteile. Das gleiche gilt auch bei der Übernahme von Arbeitsverträgen, z. B. wenn im Rahmen der Massnahmen Betriebsteile einem neuen Eigentümer übertragen werden. Dann müssen nicht mehr alle Arbeitsverträge bzw. die Schulden daraus solidarisch übernommen werden. Als Gegenstück wurde dagegen eine wichtige Konzession gegenüber den Arbeitnehmenden gemacht: die Einführung einer Sozialplanpflicht bei Massenentlassungen, also das Obligatorium, einen Sozialplan gemeinsam auszuhandeln und in Kraft zu setzen.

Luca Cirigliano

Kein Budget-Happyend im Nationalrat

# Sparen, koste es, was es wolle

**Aus gewerkschaftlicher Sicht war die Diskussion um die Mindestlohninitiative sicher der Höhepunkt der Session im Nationalrat.**

Über 70 Ratsmitglieder (von 200) beteiligten sich an der Diskussion zum Thema der gewerkschaftlichen Mindestlohninitiative. Noch nie hörte ich derart viele Loblöder auf die Sozialpartnerschaft von Seiten der Bürgerlichen! Bei den Voten von Unternehmern, die in ihrem Betrieb gar keinem GAV unterstehen, zeigte sich allerdings rasch, was sie unter Sozialpartnerschaft verstehen: diese meinen auch Abmachungen zwischen dem Arbeitgeber direkt mit den Arbeitneh-



Es ist einfacher, einen Mindestlohn von 4000 Franken festzulegen, als mit dem Velo aufs Bishorn zu fahren.

den oder deren betriebsinterner Vertretung... Und die Loblöder konnten auch nicht übertünchen, dass es sogar im Organisationsbereich des SEV noch Löhne unter 4000 Franken gibt – beispielsweise in der Bahngastronomie, bei der Airline Swiss oder in diversen Betrieben im Tourismussektor (Seilbahnen). Voraussichtlich im Mai 2014 wird das Volk über die Mindestlohninitiative zu entscheiden haben und somit darüber, ob Arbeitnehmer/innen vor der Willkür der Arbeitgebenden geschützt werden sollen, ob Lohndumping wirksam bekämpft werden kann. Mit 128 zu 59 Stimmen lehnte der Nationalrat die Initiative ab, gleich wie schon der Ständerat in der Herbstsession mit 31 zu 13 Stimmen.

**Budgetkrimi mit Leiche und Täter, aber ohne Auflösung**

Die Auseinandersetzung um den Budgetvoranschlag 2014 bot Hochspannung – aber leider ohne Happyend: Am Schluss erzwang die bürgerliche Mehrheit des Nationalrats sogar eine Budgetkürzung um 150 Millionen Franken. Auf die Frage, wie diese Millionen-Einsparung bei all den Sach- und Betriebsaufwänden umgesetzt werden soll, blieb der Rat die Antwort allerdings schuldig; er schob die heisse Kartoffel weiter an den Bundesrat.

Weitere Infos zum Budgetkrimi finden sich auf der persönlichen Website von Philipp Hadorn:

[www.philipp-hadorn.ch](http://www.philipp-hadorn.ch)  
Nationalrat Philipp Hadorn,  
SEV-Gewerkschaftssekretär

Rückblick auf die Herbstsession aus verkehrspolitischer Sicht

## Wichtige Geschäfte behandelt

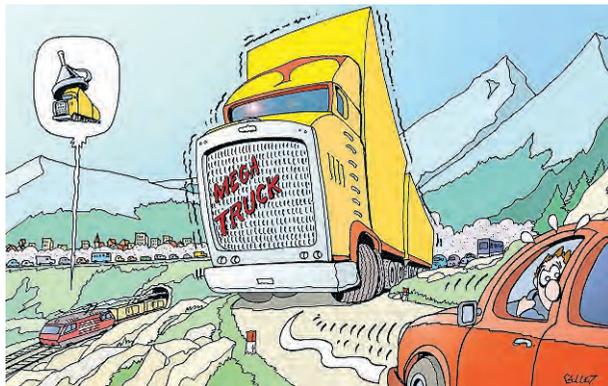
**Laser, Fanzüge und 4-Meter-Korridor auf den Zulaufstrecken zur Neat: Diese drei Themen standen in der Wintersession verkehrspolitisch zuoberst auf meiner Traktandenliste.**

Immer wieder werden Lokführer, Piloten, Polizisten und Privatpersonen von gefährlichen Laserstrahlen geblendet. Ich führe zurzeit verschiedene Gespräche mit Fachleuten im Bundeshaus, um den zielführendsten Weg zu finden, dieser Gesundheitsgefährdung mit Aufklärung, Prävention und angemessener Strafe Herr zu werden. Zusammen mit Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik beim SEV, und Urs Mächler, Präsident LPV, habe ich am Rande der Session mit einem Vertreter des Bundesamtes für Verkehr nach einer

Lösung gesucht. Wir haben an dieser Besprechung auch diskutiert, welche Auswirkungen eine neue Gesetzesbestimmung zu den Fanzügen auf das öV-Personal hat. In der Frühlingssession kommt das Geschäft in den Nationalrat, kurz vorher wird der SEV den Parlamentarierinnen und Parlamentariern mit einem persönlichen Brief die Haltung des Personals mitteilen.

**Die Neat nutzen!**

In drei Jahren wird das wichtigste Bauwerk der Schweiz für den alpenquerenden Schienengüterverkehr in Betrieb gehen. Die Neat soll einen wichtigen Beitrag zur Verlagerungspolitik der Schweiz leisten. Heute – und auch mit der Nwat – können Sattelaufleger auf der Strecke von Basel über den Gotthard bis Italien nicht auf die Schiene verladen wer-



Ein 4-Meter-Korridor hilft bei der Verlagerung des Schwerverkehrs.

den. Der Vorschlag beinhaltet die Erweiterung des Profils von zwanzig Tunnels und Galerien, die Beseitigung von rund 150 Profilhindernissen und die Neulegung von Fahrleitungen auf der Gotthardachse. Dies betrifft Bauwerke, die nicht Teil der Neat sind, denn die Neat-Bauwerke selbst haben schon das grössere Profil. Die grösste Massnahme der Vorlage ist der Neubau des Bözbergtunnels. Dabei dürfen wir nicht vergessen: Im Verlagerungsziel ist die Anzahl alpenquerender Lastwagen auf 650 000 fixiert, heute sind es rund 1,2 Millionen. Der Bundesrat hat im Verlagerungsbericht 2013 und auch schon im Vorfeld klar gemacht, dass weder das Zwischenziel noch das Endziel 2018 erreicht werden. Mit der Eröffnung des Gotthardbasis- und des Ceneritunnels wird sich die Lage aber stark verbessern. Wir haben in diese

### IN KÜRZE

#### Ein Riegel gegen Gagaliner

Im Nationalrat haben wir eine wichtige gesetzliche Anpassung zur Verhinderung der Gagaliner eingebracht: Zukünftig soll neben der Festschreibung des höchstzulässigen Gewichts für Fahrzeuge oder Fahrzeugkombinationen bei 40 t (im kombinierten Verkehr 44 t) neu auch die Höchstlänge für Fahrzeugkombinationen mit 18,75 m festgeschrieben werden. Die Ergänzung von Art.6 im Strassenverkehrsgesetz soll verhindern, dass eine allfällige Zulassung von Gagalinern im EU-Raum dazu führt, dass diese auch in der Schweiz freie Fahrt erhalten.

Bauwerke investiert, damit der stark wachsende Güterverkehr auf der Schiene bewältigt und die Anzahl Lastwagenfahrten stabilisiert werden kann. Es ist nun nur sinnvoll und folgerichtig, die Infrastruktur auch auf den Anschlusswerken zur Neat für Sattelaufleger nutzbar zu machen.

Nationalrätin Edith Graf-Litscher  
SEV-Gewerkschaftssekretärin

## Ohne den Unterhalt läuft gar nichts

«Hier ist es viel abwechslungsreicher, wir haben nicht immer am gleichen Ort zu tun, ausserdem schätze ich die Selbstständigkeit.»

Peter Koch



Peter Koch

# «Wir schauen, dass es rollt»

**Wagen, Lokomotiven, Gleise, Weichen, Fahrleitungen, Signale, Computer, Motoren und Geräte aller Art: Sie müssen immer im Schuss sein. Zuständig dafür sind die Unterhaltsequipen. Sie arbeiten meist im Hintergrund und oft in der Nacht. Aber ohne sie läuft nichts. Ein Augenschein auf dem Rangierbahnhof Limmattal.**

Am Morgen herrscht auf der riesigen Anlage des Rangierbahnhofs Limmattal (RBL) zwischen Spreitenbach und Dietikon noch gähnende Leere. Zu hören ist nur die nahe Autobahn. Aber gearbeitet wird doch. Die Unterhaltsequipen nutzen die Pause, die der Güterverkehr vom frühen Morgen bis am Mittag einlegt. Ihre Arbeit geschieht im Hintergrund. Sie ist aber für den reibungslosen Betrieb des RBL enorm wichtig.

### Förderwagen stellen Güterzüge zusammen

An diesem eher grauen und etwas kühlen Herbstmorgen wechselt Vorarbeiter Peter Koch zusammen mit seiner Equipe einen der 64 Förderwagen aus: Mit den Arbeitern Valdet Djelili, Silvio Fernandes und dem Lehrling Liridon Thaqi. Sie gehören der achtköpfigen Mannschaft an, die auf dem RBL die mechanischen Teile wartet. Um 6 Uhr 30 haben sie mit der Arbeit begonnen. Mit einem Schienenkran heben sie jetzt den flachen Förderwagen aus dem Gleis Nummer 623. Dann setzen sie den neuen gelben Wagen ein. Die Förderwagen sind ein wichtiges Hilfsmittel auf dem Rangierbahnhof. Sie übernehmen die Güterwagen, wenn diese mit der vorgegebenen Geschwindigkeit von 1,5 m/sec vom Ablaufberg her auf das flache Richtgleis rollen und schieben sie vollautomatisch

weiter: so lang und oft bis der neue Zug gebildet ist. Die Förderwagen werden, ähnlich wie Drahtseilbahnen, von Seilzügen mit einem Aktionsradius von 550 Metern auf dem Gleis hin und her bewegt.

### Eine verantwortungsvolle Arbeit

Alles muss bis am Mittag funktionieren, sonst bleibt das Gleis blockiert. Das Auswechseln des Förderwagens ist Routinearbeit. «Wir machen das regelmässig nach 2700 Betriebsstunden» erklärt Koch. Es ist ein Erfahrungswert: «Auch wenn das Gerät äusserlich noch intakt scheint, kann es verdeckte Mängel aufweisen.»

### Rangieren, revidieren, montieren

Peter Koch, der als einziger des Teams die entsprechende Ausbildung gemacht hat, fährt auch mit dem Schienentraktor. Der gelernte Mechaniker ist dafür zuständig, dass alle Förderwagen jederzeit funktionsfähig sind. In einer Werkstatt am Rand der Gleise werden die ausgewechselten Geräte demontiert und in die Revision geschickt. Wenn sie zurück sind, erfolgt hier auch die Montage der in Einzelteilen angelieferten Geräte. Koch arbeitet seit 25 Jahren für die SBB auf dem Rangierbahnhof Limmattal. Vorher war er bei der Armee in der Festungswache angestellt. Die Arbeit sei dort weniger interessant gewesen. «Hier ist es viel abwechslungs-

reicher, wir haben nicht immer am gleichen Ort zu tun, ausserdem schätze ich die Selbstständigkeit», sagt Koch, der auch auf dem Rangierbahnhof Mülligen Unterhaltsarbeiten verrichtet.

Seine Aufgabe ist breit gefächert. Der Aargauer wartet zum Beispiel die 64 Elektromotoren, die im Untergrund des Gleisfeldes auf der Höhe des Stellwerks West die Förderanlage antreiben. Die Aggregate stehen in langen Reihen nebeneinander. «Wenn ein Motor Öl verliert, ist es Zeit für die Revision», erklärt Koch. In der Werkstatt im Kellergeschoss ersetzt er dann die Simmerringe. Auch die Seilscheiben gilt es regelmässig zu revidieren. Durch die Kraft der Drahtseile bilden sich auf den Laufflächen aus gehärtetem Stahl Rillen. Dann schicken Peter Koch und seine Leute die Scheibe in die Dreherei des SBB-eigenen Industriewerks Biel. Anschliessend kommt sie in die Härterei. «Die Drahtseile kontrollieren wir pro Jahr drei Mal», sagt Koch, dem die Arbeit sichtbar zusagt.

### Bediengeräte und Messeinrichtungen

Er weiss auch, wie wichtig und verantwortungsvoll sie ist: «Wir schauen, dass es rollt, damit unsere Kundschaft den richtigen Wagen zum richtigen Zeitpunkt geliefert bekommt.» Der Vorarbeiter wirkt aufgestellt und engagiert. Er ist kei-

ner, der sich unnötig beklagt. Doch für die Zukunft gebe es schon Fragezeichen. Ende 2014 läuft der bestehende Gesamtarbeitsvertrag aus. «Ich hoffe nicht, dass wir dann weniger verdienen», sagt Koch. Wegen der tieferen Einteilung vieler Berufsgruppen gibt es entsprechende Befürchtungen.

### Bald 35 Jahre bei der Bahn

Dem pflichtet Hans-Peter Stähli bei. Er ist als Chefmonteur zusammen mit vier Leuten zuständig für den Unterhalt der elektrischen Geräte im RBL. Er kam 1979 zur Bahn. Seit 1981 arbeitet er im RBL, wo er die Bediengeräte und die Messeinrichtungen betreut. Auf dem Rangierbahnhof gibt es davon eine ganze Anzahl. Würden sie ausfallen, käme der elektronisch gesteuerte und weitgehend automatisierte Betrieb rasch zum Erliegen. So messen die bei den Gleisbremsen installierten Radaranlagen die Geschwindigkeit der Wagen. Lichtschranken am Ablaufberg kontrollieren, ob der Güterzug an den richtigen Stellen zerlegt wurde. Andere Apparate zeichnen das Gewicht auf und zählen die Achsen. Diese Informationen werden ins Dispositionssystem eingespeist, das allfällige Fehler rasch erkennt und korrigiert.

Hans-Peter Stähli arbeitet öfter im Büro im Stellwerk West. Ein wichtiges Arbeitsinstrument ist

## «Wir wer

**Hans Ulrich Keller leitet in Langenthal ein Fahrbahnteam der SBB. Im SEV setzt er sich dafür ein, dass die Leute des «Unterhalts» nicht vergessen gehen.**

Hans Ulrich Keller ist gelernter Gleismonteur. Als er 1976 bei der SBB anfang, war er noch als «Gramper» tätig, wobei auch der Pickel zum Einsatz kam. Diese Zeiten sind vorbei. «Heute wird nur auf ganz kurzen Stellen von Hand gekrampt», sagt Keller. Er ist immer noch im Gleisbau aktiv. Allerdings arbeitet er inzwischen meistens in seinem Büro beim Bahnhof Langenthal. Keller hat die Polierschule und dann die Teamleiterausbildung absolviert. Seit mehreren Jahren ist er Teamleiter Fahrbahn in der «Region Mitte».

Der Eingang zum nüchternen Büro ist etwas versteckt, sogar die Briefträger haben manchmal Mühe, die Nummer 17 an

Fortsetzung Seite 12



Peter Koch (vorne) wechselt mit Valdet Djellili (links) und dem Lehrling Liridon Thaqi einen Förderwagen aus.

## den stiefmütterlich behandelt»

der Güterstrasse zu finden. Irgendwie ist das bezeichnend. Die Leute, die sich in der Division Infrastruktur um die Instandhaltung der Anlagen kümmern, stehen abseits des Rampenlichts. Sie haben keinen direkten Kontakt zu den Bahnkunden und verrichten ihre Arbeit draussen und oft in der Nacht, wenn sie keiner wahrnimmt. Ausser, wenn es wegen Baustellen zu Verspätungen kommt: «Wir werden manchmal etwas stiefmütterlich behandelt», findet Keller.

### Alles, was die Bahn benützt

Dabei ist die Arbeit fürs gute Funktionieren der Bahn entscheidend. Die Leute von der Instandhaltung halten alles in Schuss, was die Bahn benützt. In den vier Regionen West, Mitte, Süd und Ost kümmern sich je eigene Teams um die Hauptbereiche der SBB-Infrastruktur: um die Fahrbahn, die Fahrleitungen, die Kabel sowie um die Stellwerke, die in Innen- und Aussenanlagen unterteilt sind.

### Umfassender Auftrag

Die insgesamt 27 Arbeiter und zwei Lehrlinge von Kellers Team sind für die Gleise und Weichen im Raum zwischen Burgdorf, Rothrist, Aarburg und Nebikon zuständig. Oft wird ihre Tätigkeit zusammenfassend als «Unterhalt» bezeichnet. Sie ist aber umfassender. Die gleichen Leute, die die Fahrbahn erhalten, erneuern sie bei Bedarf – und sie beheben Störungen, wozu rund um die Uhr ein Pikettendienst organisiert ist. Streckenwärter und Diagnosefahrzeuge suchen nach möglichen Schwachstellen und Schäden im Netz. Auch die Lokführer halten Augen und Ohren offen. SBB-Infrastruktur gibt die nötigen Arbeiten als Anlagebesitzerin in Auftrag.

### Die «Baufirma» der SBB

«Eigentlich funktionieren wir wie eine normale Baufirma», erläutert Keller. Und wie in jeder Baufirma wurde im Lauf der Jahre kräftig mechanisiert. Baukrane und Bagger verrich-

ten nunmehr einen grossen Teil der Arbeit. Die Zahl der Angestellten ist zurückgegangen. Die Mechanisierung ist aber auch ein Grund für die Zunahme der Nacharbeit. Für Tätigkeiten, die man einst von der Seite her anpacken konnte (so dass Zugdurchfahrten möglich waren), steht nun die Maschine auf dem Gleis. Aber auch der immer dichtere Fahrplan reduziert die Einsatzmöglichkeiten während des Tages. Keller schätzt, dass sein Team bis zu 40 Prozent der Eingriffe in der Nacht vornimmt. «Dann steht uns jeweils ein Zeitfenster von 4½ bis 6 Stunden zur Verfügung.»

### Alle sind qualifiziert

Die Mechanisierung hat auch Vorteile. Die Arbeit ist vielseitiger geworden, weil sie sich auf weniger Schultern verteilt. So ist der Lokführer (als Beispiel) auch als Kranführer und als Sicherheitschef ausgebildet. Er kann also eine Gruppe führen. Zum Teil hilft er bei der Ar-

beitsvorbereitung mit: «Alle haben ihre Qualifikationen und Spezialitäten», sagt Keller, der für seine Leute auch die Weiterbildungen und die periodischen Prüfungen organisiert. Das kann sich positiv auf die Löhne auswirken. «Die Saläre der SBB sind nicht am oberen Ende der Skala, aber es bekommt auch niemand nur das Minimum.» Keller ist Ersatzmitglied im Vorstand SEV und Mitglied des Zentralausschusses des Unterverbands Bau, in dem die Angestellten des «Unterhalts» organisiert sind.

### Aus Mauern werden Gleisbauer

Das Lohngefüge bei den Instandhaltungs-Teams ist laut Keller «breit gefächert». Das hat damit zu tun, dass sehr unterschiedliche Berufsleute am Werk sind: vom Landschaftsgärtner über den Fahrwegbauer bis zum Informatiker. Im Langenthaler Team hat es auch ehemalige Maurer und Schreiner, doch jetzt sind sie als Gleisbauer im Einsatz. Früher

waren sie in mobilen Gruppen mit dem Werkzeugwagen und dem Unterkehrswagen vor Ort. Heute sind sie in Langenthal zentralisiert, wo sie sich bei Schichtbeginn besammeln, um die Instruktionen entgegenzunehmen und dann auszurücken.

### Ein grosser Anteil Büroarbeit

Hans Ulrich Keller schaut sich bei Bedarf die Baustellen an. Während rund 80 Prozent der Zeit ist sein Arbeitsplatz aber das Büro, in dem er die Bauführerarbeiten und zunehmend Administratives erledigt. Er holt Offerten ein, bestellt die Baumaschinen, organisiert die Streckensperrungen, kümmert sich um Sicherheitsfragen und erstellt die Einsatzpläne für seine Mitarbeiter, wobei er den Vorschriften des Arbeitszeitgesetzes gerecht werden muss. «Man kann vieles planen, und wenn der Plan aufgeht, macht das Freude, aber es braucht die Mitarbeiter, die alles umsetzen.» pk



Hans-Peter Stähli und Peter Koch (rechts) im Motorenraum für die 64 Förderwagen.



Zwischen den Wagen: Hans-Peter Stähli im Gleisfeld des RBL.

#### Fortsetzung von Seite 10

das Störungs-Analyse-System (SAS), auf das er an einem Computer im Rechnerraum Zugriff hat. Es führt Protokoll über alle Unregelmässigkeiten. «Das hilft uns, die Störungen einzukreisen. Auch falsche Bedienungen werden aufgezeigt», erklärt Stähli die Funktionsweise. Das System erleichtert ausserdem die Wartung der Geräte, indem es automatisch die Betriebsstunden der einzelnen Motoren und der Förderwagen registriert. Wenn ein Termin für eine Kontrolle oder die Wartung verstrichen ist, wird er mit Farbe markiert. Heute ist das für einen Nothalteknopf der Fall, dessen Funktionstest ansteht.

#### Millimetergenaue Arbeit

Wir gehen wieder nach draussen. Holger Hilbert ist bei einer der zwölf hydraulischen Bremsen am Werk. Es ist eine

grosse Anlage, die mit zwei Bremsbalken auf die rollenden Wagenräder einwirkt. Die Überwachungsgeräte und der Rechner liefern die nötigen Informationen, so dass die «Thyssen-Wupperthal-Bremse» weiss, wie viel Druck sie ausüben muss. Hilbert stellt sie neu ein. «Dazu muss man die Bremse in- und auswendig kennen, denn wir müssen sie auf den Millimeter genau justieren», erklärt er selbstbewusst. Mit seinem zu zwei Zöpfen am Kinn geflochtenen Bart ist der von der Firma Sersa vermittelte Giesser und Schlossermeister eine der auffälligen Figuren des RBL. Seine Mannschaft wartet ausserdem die englischen Trackmaster-Bremsen: Insgesamt 7000 Hubzylinder, die je nach geforderter Bremsleistung mehr oder weniger Gegendruck auf die Wagenräder ausüben, müssen geschmiert und bei Bedarf ersetzt werden.

#### Arbeiten bei Vollbetrieb

Unterdessen hat die Equipe von Peter Koch den Förderwagen ausgewechselt. Gleis 623 ist wieder frei. Am Nachmittag bei laufendem Betrieb wird er zusammen mit einem Arbeiter noch einen der Luftstöcke flicken, die den Bremsdruck der bereitgestellten Wagen herstellen. «Wenn man den Kopf bei der Sache hat, ist die Arbeit nicht besonders gefährlich», meint er. Tatsächlich sind die meisten Verletzungen auf dem RBL auf Stolperunfälle zurückzuführen.

#### Der Rangierbahnhof erwacht am Mittag

Mittags um halb ein Uhr erwacht der RBL. Für den Laien in Sachen Güterverkehr ist der Vorgang faszinierend: Die Güterwagen beginnen nun einzeln oder in kurzen Verbänden vom Ablaufberg herunterzurollen. Sie fahren über die insgesamt vier nacheinander ange-

ordneten Bremssysteme, wo sie an Tempo verlieren. Gestaffelte Weichen teilen die Spuren immer stärker auf wie die Zweige eines Baumes: bis die Wagen am Schluss mit der richtigen Geschwindigkeit das richtige der 64 Gleise der Richtungsgruppe finden, die von 611 bis 688 nummeriert sind. Alles wirkt wie von Geisterhand bewegt. In Tat und Wahrheit stellt aber der Operationsrechner die Weichen gemäss den Vorgaben des Cargo-Informationssystems (CIS) und des lokalen Dispositionssystems.

#### Wagen aller Art machen Musik

Nach und nach füllt sich das Gleisfeld der «Richtungsgruppe» mit beladenen und leeren Güterwagen aller Art: mit Schiebewardwagen, Kesselwagen, Tankwagen, Brückwagen und offenen Güterwagen, die im Herbst dem Zuckerrübentransport dienen. Das Rollmaterial, die Schienen

und Geräte produzieren ein Tonkonzert, das an moderne Musik erinnert. Die Wagen quietschen, manchmal kurz, manchmal länger, man hört das Schleifen der Seilzüge; die Trackmaster-Bremsen schlagen den Takt dazu, wenn sie in rascher Folge eingedrückt werden.

#### Schaltzentrale des Wagenladungsverkehrs

Die neu formierten Züge starten anschliessend von der «Ausfahrgruppe» im Osten des Geländes zur Fahrt an ihr Ziel in der Schweiz oder im Ausland: Der Rangierbahnhof Limmattal, der grösste der Schweiz, ist das Drehkreuz und die Schaltzentrale des Wagenladungsverkehrs. Am frühen nächsten Morgen wird der RBL rund 2200 Wagen abgefertigt haben: 36 Kilometer Zug, die auch dank der Arbeit der Unterhaltsequipen störungsfrei und pünktlich weiterfahren.

Peter Krebs



Auch scheinbar Nebensächliches wie diese Signaltafeln müssen immer in gutem Zustand zur Verfügung stehen.

## ANGRIFFE AUF BAUPERSONAL SIND SELTEN

Nach Auskunft der SBB kommen Aggressionen gegen Mitarbeitende im Gleisbau nur sehr selten vor. «In der französischen Schweiz gab es dieses Jahr neben dem Angriff auf Romain Vuillaume (siehe unten) einen weiteren Fall: ein Mitarbeiter wurde von einem Stein getroffen und leicht verletzt», erklärt SBB-Sprecher Jean-Philippe

Schmidt. «2012 haben wir eine Aggression registriert. Manchmal muss das Gleisbaupersonal auch Beschimpfungen und Wutausbrüche von Anwohner/innen über sich ergehen lassen.»

Die SBB habe in den letzten zehn Jahren keine Zunahme der Aggressionen festgestellt, so Jean-Philippe Schmidt weiter. «Weil die Fälle sehr rar sind, führen

wir keine Statistik. Wir haben aber in den letzten Jahren keinen Anstieg physischer oder verbaler Aggressionen verzeichnet.»

Laut dem SBB-Sprecher tragen die Bemühungen der SBB zur Information der Anwohnerschaft über die diversen Gleisbauarbeiten, insbesondere über jene in der Nacht, zur Vermeidung von Aggressionen bei. **vbo/Fi**

Wenn Anwohner/innen wegen nächtlicher Baustellen ausrasten

# Aggressionen nicht banalisieren

**Nicht nur das Zug-, Lok- oder Schalterpersonal muss damit rechnen, zur Zielscheibe von Gewalt zu werden, sondern auch das Baupersonal. Das hat der Gleisbauer Romain Vuillaume am eigenen Leib erfahren.**

Bahnhof Cornaux (NE) im Juli dieses Jahres. Seit fast drei Monaten wird nachts an den Gleisen gebaut. «Gegen 23 Uhr kam eine Frau auf die Baustelle», erzählt Romain Vuillaume. «Sie schrie und machte Fotos. Als Sicherheitschef musste ich sie daran hindern, unser Team oder sich selbst in Gefahr zu bringen. Ich dachte zuerst, dass ich sie beruhigen könnte, indem ich mit ihr spreche, doch das war unmöglich. Sie war so hysterisch, dass auch unsere vierschrotigsten Kerle Abstand hielten. Sie verliessen sogar das Gleisfeld, weil ich mich nicht mehr um die Sicherheit kümmern konnte.»

Romain Vuillaume versuchte die – übrigens eher zierliche – Frau am Betreten der Gleise zu hindern, indem er diese abschirmte. «Da kratzte sie mich heftig, bis aufs Blut. Ich drohte, die Polizei zu rufen, und sie ging weg.»

Juristisch ist der Fall erledigt, denn die SBB klagte die Frau für Romain Vuillaume ein. Sie wurde gerichtlich verurteilt. Der 36-Jährige konnte feststellen, dass die SBB bei der Un-

terstützung von Gewaltopfern in den letzten Jahren enorme Fortschritte gemacht hat: «Ich erhielt ausgezeichnete psychologische Betreuung.»

**Als ob nichts Besonderes geschehen wäre**

Dennoch dünkt es Romain Vuillaume, dass etwas fehlte. «Es ist alles so gut geregelt, dass sich die Chefs gar nicht die Zeit nehmen, darüber zu sprechen. Manche Teamkollegen, die an jenem Abend dienstfrei hatten, wissen bis heute nicht, was vorfiel.» Das will der Gleisbauer aber nicht als Vorwurf verstanden wissen. «Es ist eher so, als ob das Thema Aggressionen Tabu wäre.»

**Über das Tabu sprechen**

Romain Vuillaume nahm sich ein Herz und sprach Ende November an der Herbstversammlung der BAU-Sektion Arc jurassien über den Vorfall. «Aggressionen gibt es überall. Man muss sie thematisieren!» Die Kollegen sasssen wie versteinert da. Wer von einer Frau angegriffen wird, riskiert in einem mehrheitlich männlichen Milieu, belächelt zu werden. Aggressionen werden gern als Lachnummer heruntergespielt und banalisiert. Das macht ihre Verarbeitung für die Betroffenen umso schwieriger.

«Ich hätte meine Körperkraft einsetzen können, doch gegenüber einer Frau, die etwa 50-jährig war, wollte ich diese Grenze nicht überschreiten»,



Romain Vuillaume wollte gegen die Frau, die ihn angriff, selbst nicht tätlich werden. «Ich denke, dass ich richtig gehandelt habe, wäre aber froh gewesen, wenn mir das jemand bestätigt hätte.»

erklärt Romain Vuillaume sein Verhalten. «Es war für mich undenkbar, ihr gegenüber tätlich zu werden, wie ich es wohl bei einem Mann getan hätte. Womöglich hätte ich es auf die Titelseite des «Matin» geschafft und wäre im Unrecht gewesen. Ich denke, dass ich richtig gehandelt habe, wäre aber froh

gewesen, wenn mir das jemand bestätigt hätte.» Zum Beispiel in einem Teamgespräch. Romain Vuillaume, der nächstes Jahr auf 20 SBB-Dienstjahre zurückblicken kann, ist überzeugt, dass die Zunahme nächtlicher Baustellen zu vermehrten Aggressionen gegen Gleisbauteams führt. Natürlich

ist Nacharbeit nötig, um das Bahnangebot auszubauen und das Netz instand zu halten, zumal es immer stärker genutzt wird. «Gewisse Arbeiten könnten aber am Tag gemacht werden. Wegen dem dichten Verkehr wäre allerdings der Organisationsaufwand grösser.»

**Vivian Bologna/Fi**

## SEV und Unterverbände

- 29. Januar** ■ **Unterverband VPT**  
10.15 bis zirka 16.10 Uhr (ab 9.30 Uhr Kaffee), Luzern, Landungsbrücke 6, Motorschiff Gotthard.
- Branchentagung Schiff 2014

Die Seilproblematik ist eines der wichtigen Themen, aber natürlich interessieren uns wie immer die Informationen und Berichte aus den Sektionen. Deshalb ist es wichtig, dass möglichst alle Sektionen vertreten sind. Anmeldung aus organisatorischen Gründen sofort, jedoch spätestens bis 10. Januar an roger.maurer@vpt-online.ch.

## Sektionen

- 1. Februar** ■ **TS Nordwestschweiz**  
9.45 Uhr, Olten, Kantine Swisscom
5. Generalversammlung

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Anmeldung bis 18. Januar an Kurt Wyss, kurt.wyss@sev-ts.ch.

## Sektionen VPT

- 8. Januar** ■ **VPT RBS, Pensionierte**  
Verschiebedatum: 15. Januar
- Winterwanderung Nüegg-Riedli

Angenehme Wanderung, knapp 3 Stunden, auf gepfadeten Wegen vom Wiriehorn zum Talboden des Diemtigtals. Höhendifferenz 400m. Solides Schuhwerk und Wanderstöcke empfehlenswert. Je nach Wegbeschaffenheit sind Eiskrallen von Vorteil. Verpflegung im Restaurant Bären in Riedli. Kosten: Bergfahrt Wiriehorn zirka 8 Franken. Solothurn ab 7.48 Uhr; Worb Dorf ab 8.00 Uhr; Bern ab 8.39 Uhr, Riedli an 9.45 Uhr. Riedli ab 15.59 Uhr. Anmeldung bis spätestens 6. Januar an Ruedi Rufer, 031 761 26 44 oder ruedi.rufer@bluewin.ch.

- 16. Januar** ■ **VPT BLS, Gruppe Pensionierte**  
(kein Verschiebedatum)
- Wanderung um den Schwarzsee mit Abstecher zum Wasserfall

Leichte Winterwanderung, zirka 2 Stunden (Schuhgleitschutz empfohlen). Rucksackverpflegung oder im Restaurant. Bern ab 9.34 Uhr, Fribourg (Bus) ab 10.01 Uhr, Schwarzsee Gypsera an 10.51 Uhr. Rückfahrt Schwarzsee Gypsera stündlich ab 15.03 Uhr. Fribourg ab 16.04 Uhr, Bern an 16.26 Uhr. Zusätzlich (wenn offen) Möglichkeit zur Besichtigung der Eispaläste in Schwarzsee-Lichtena (Eintritt CHF 10) mit entsprechender Heimfahrt. Auskunft über Durchführung am Vorabend ab 18 Uhr bei Peter Senn, 031 721 48 24, 076 373 76 90.

- 21. Januar** ■ **VPT RBS, Pensionierte**  
Verschiebedatum: 28. Januar
- Winterwanderung Adelboden-Hörelit-Taubenfels-Adelboden

Schöner vielbegangener Rundwanderweg von Adelboden in gleichmässigem Anstieg bis zum Hörelit und mit leichtem Gefälle wieder abwärts nach Adelboden; +/-250m, zirka 2½ Stunden. Abwechslungsreiche Sicht auf verschiedene Seitentäler rund um Adelboden und auf die umliegenden Berggipfel. Wanderstöcke empfehlenswert, wenn vorhanden Schuheisen oder Schneeketteli. Mittagessen im Restaurant Alpenblick in Adelboden. Worb Dorf ab 8.00 Uhr; Solothurn ab 7.49 Uhr; Bern ab 8.39 Uhr, Frutigen ab 9.31 Uhr, Adelboden Post an 10.03 Uhr. Rückfahrt ab Adelboden Post um 15.50 Uhr. Anmeldung bis 18. Januar bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.

- 7. Februar** ■ **VPT BLS, Gruppe Bau & Unterhalt**  
18.15 Uhr, Spiez, Hotel Bellevue
- (vormals Bahndienst und Elektrotechnik)
1. Hauptversammlung nach der Fusion

Alle Mitglieder der bisherigen Gruppen Bahndienst und Elektrotechnik sind zur ersten gemeinsamen HV herzlich eingeladen. Nach der Versammlung wird ein Imbiss durch die Gruppenkasse offeriert. Für Infos bitte die Einladungen mit Traktandenliste ab Anfangs Januar 2014 an den Anschlagbrettern beachten. Wir hoffen auf eine interessierte Mitgliedschaft.

## Pensionierte SBB

- 19. Dezember; Januar bis Dezember 2014** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Luzern**  
Luzern, Boccia-stübli Pro Ticino
- Wöchentlicher Treff

Wir treffen uns jeden Donnerstagnachmittag ab 14 Uhr (ausser Feiertage) im Boccia-stübli Pro Ticino (VBL-Haltestelle Eichhof). Bocciaspieler/innen, Jasser/innen und Kolleg/innen anderer Kategorien sind herzlich willkommen.

- 2. Januar** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Basel**
- Kein Stamm

Der Stammtisch im Januar fällt aus. Ab Februar treffen wir uns wie gewohnt jeden ersten Donnerstag im Monat im Restaurant Bundesbahn in Basel.

- 9. Januar** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**  
Olten, Restaurant Bahnhof (Gleis13)
- Stammtisch

Allen Kollegen frohe Festtage und einen guten Rutsch ins neue Jahr. Auch im neuen Jahr treffen wir uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat.

- 15. Januar** ■ **PV Luzern**
- Wanderung im Tessin

Luzern ab 8.06 Uhr, Verkehrshaus ab 8.13 Uhr, Meggen Zentrum ab 8.16 Uhr, Arth-Goldau ab 8.50 Uhr, Bellinzona an 10.23 Uhr; Gruppe 1: Bellinzona ab 11.31 Uhr; Gruppe 2: Wanderung nach Castione in 1½ Stunden. Mittagessen im Gasthaus Meridiano in Castione (Salat, Braten, Risotto, Dessert: CHF 20). Rückfahrt: Castione ab 15.14 Uhr, Luzern an 17.41 Uhr. Weitere Infos siehe Flyer. Anmeldung bitte bis 11. Januar an Ferdi Jutzi, 041 610 17 92, jutzi\_ferdi@bluewin.ch.

- 13. Februar** ■ **PV Zürich**  
14.30 Uhr, Zürich, Restaurant Volkshaus
- Hauptversammlung

Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Nach der Versammlung offeriert die Sektion einen Imbiss. Anmeldung an kurtegloff@bluewin.ch.

## Sport und Kultur

- 27. Dezember** ■ **ESC Winterthur**  
www.escw.ch
- Wandern oder Skitour T1 Gibswil-Scheidegg-Gibswil

Route nach Verhältnissen. Wanderzeit 5 Stunden, +/-450m, Stöcke mitnehmen. Mittagessen in der Alpwirtschaft. Billete Gibswil retour lösen. Winterthur ab 8.44 Uhr (S26), Zürich ab 8.40 Uhr bis Rüti, ab 9.11 Uhr. Heimkehr ab Gibswil 16.24 Uhr oder später. Winterthur an 17.16 Uhr. Anmeldung bis 24. Dezember an Toni Wiedmer 052 383 29 97, unterwegs 079 733 50 92.

- 6. Januar** ■ **Eisenbahner Philatelisten Bern**  
18 Uhr, Bern, Bollwerk, Instruktionzimmer P245
- Nächstes Sammlertreffen

Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.

- 8. Januar** ■ **ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus**
- Schneeschuhwanderung im Eigenthal

Basel ab 7.31 Uhr, Luzern an 8.55 Uhr, ab 9.10 Uhr, Eigenthal Talboden an 9.43 Uhr. Kaffee im Lindentübli und Bezug der Schneeschuhe (für diejenigen, die mieten möchten). Anschliessend 2½-stündige Tour (ohne Einkehr), +/-250m. Nach der Tour Käsefondue im Restaurant. Rückfahrt um 16.15 Uhr, Basel an 18.44 Uhr. Anmeldung bis 5. Januar bei Spengler Heinz, 061 311 74 32, 079 792 01 23. Bei Anmeldung melden, ob Schneeschuhe benötigt werden.

- 12. Januar** ■ **Bergklub Flügelrad Bern**  
13 Uhr, Kandersteg, Restaurant Bahnhof-Buffer
- Wintertag: Langlaufen, wandern oder einfach die Sonne geniessen

Beginn mit gemütlichem Mittagessen. Anmeldung bitte bis 9. Januar an Gerhard Niklaus, 031 911 39 47. Wir freuen uns auf viele Teilnehmende. Allen frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins neue Jahr.

- 19. und 20. Januar** ■ **ESV Luzern**  
www.esv-luzern.ch
- Skitour und Sonnenaufgang auf dem Titlis

Luzern ab 23.27 Uhr. Aufstieg bei fast Vollmond von Engelberg via Trübsee-Stand auf den Titlis. Aufstieg zirka 2200 Höhenmeter, 7 bis 8 Stunden. Ausrüstung: Komplette Skitourenausrüstung mit LVS, Sonde, Schaufel und Harscheisen, Anseilgurt; Rucksackverpflegung. Anmeldung und Auskunft bis 18. Januar an Tourenleiter Martin Schmid, 051 281 34 28 oder Website.

- 21. und 28. Januar**  
18 bis 21 Uhr,  
St. Gallen,  
Computerkurs für  
Senioren (kostenlos)  
■ **EFW Herisau**  
www.efw-herisau.ch
- 23. Januar**  
10.54 Uhr,  
Lichtensteig  
Bahnhof oder  
11.40 Uhr,  
Wattwil, Kon-  
gresszentrum  
Thurpark  
■ **EFW Herisau**  
www.efw-herisau.ch  
Stöck-Wys-Stich
- 26. Januar**  
Davos Pischba  
■ **SVSE Ski**  
www.esvraetia.ch  
(Rubrik «Alpin Ski»)  
Eisenbahner-Skirennen  
und Clubmeisterschaften  
ESV Rätia
- 28. Januar**  
■ **ESV Luzern**  
www.esv-luzern.ch  
Skitour
- 30. Januar bis 1. Februar**  
■ **EFW Herisau**  
www.efw-herisau.ch  
Skitour (leicht / mittel)
- 2. Februar**  
8.36 Uhr,  
Weissbad,  
Bahnhof  
■ **EFW Herisau**  
www.efw-herisau.ch  
Skitour (leicht / mittel)  
Alp Sigel (Al)
- 24. Februar bis 1. März**  
Münstertal,  
Tschier  
■ **ESC Winterthur**  
www.escw.ch  
Skitourenwoche
- Themen: Landkarten drucken, Routenplanung, GPS, wie suchen im Internet, Empfang/Versand von E-Mails. Minimale PC-Grundkenntnisse nötig. Laptop und GPS mitbringen oder bei Anmeldung reservieren. Anmeldung bis 12. Januar an info@simonfrigg.ch.
- Wanderer folgen ab Lichtensteig dem Thurweg nach Wattwil. Wanderzeit zirka 50 Minuten. Um 11.40 Uhr Mittagessen im Thurpark. Anschliessend Jassturnier. Auch Nichtjasser sind willkommen. Nach dem Turnier/Preisverleihung kann nach Lust und Laune weitergespielt werden. Anmeldung bis 20. Januar an Ernst Egli, ehrenpraesident@efw-herisau.ch, 071 277 72 36.
- Alle SVSE-Mitglieder und anderen Sportbegeisterten sind eingeladen. Teilnahmeberechtigt in der «Eisenbahner-Kategorie» sind alle SVSE-Mitglieder, alle anderen starten in der JO- oder Gäste-Kategorie. Startnummernausgabe: 8 bis 9.15 Uhr, Talstation Pischabahn. Start: 10.30 Uhr; 2. Lauf anschliessend. Bei unsicherer Witterung Infos über die Durchführung am 25. Januar ab 19 Uhr auf der Website. Anmeldung (Formular/Programm auf Website) bis 20. Januar (vorzugsweise per E-Mail) an Marcel Schefer, Pardielis 135, 7214 Grösch, mamajaja@bluewin.ch, 081 288 26 56 (G), 081 322 92 09 (P, inkl. Fax).
- Skitour je nach Verhältnissen. Aufstieg zirka 1300 Höhenmeter. Komplette Skitourenausrüstung mit LVS, Sonde und Schaufel. Rucksackverpflegung. Anmeldung bitte bis 26. Januar an Tourenleiter Daniel Emmenegger, 077 450 73 82 oder auf der Website.
- Skitour im Berner Oberland. Angaben zum Tourenablauf sowie Anmeldeschluss demnächst auf unserer Website oder bei Tourenleiter Ueli Stalder, 033 654 28 84.
- Winterthur ab 7.07 Uhr, Herisau ab 8.00 Uhr. Bus bis Brülisau. Aufstieg via Plattebödeli zur Alp Sigel in 3 Stunden, +850m. Abfahrt via Alp Mans nach Wasserauen. Tourenausrüstung und Rucksackverpflegung. Anmeldung am 31. Januar abends an Thomas Zehr, 079 505 09 16.
- Ab Tschier oder mit dem Gratis-Skibus starten wir in Gruppen «leicht» und «mittel» zu den verschiedenen Tourenzielen. Unterkunft im Gasthaus mit HP. Anmeldung bis 5. Januar an Johann Bollhalder, Paul-Brandt-Strasse 53, 9000 St. Gallen, agjobo@hispeed.ch. Unverbindliche Auskunft unter 071 277 85 06.

## Bildung

- **Movendo – das Bildungsinstitut der Gewerkschaften**  
www.movendo.ch
- 5. bis 7. März**  
Thun,  
Hotel Freienhof  
Basiskurs für Mitglieder von Stiftungsräten und Vorsorgekommissionen  
Das Bundesgesetz über die Berufliche Vorsorge (BVG) beinhaltet die paritätische Zusammensetzung des Stiftungsrates. Arbeitnehmende sind in den zuständigen Organen also gleich stark vertreten wie die Arbeitgeber. Mitglieder von Stiftungsräten werden an diesem Kurs auf ihre Verantwortung und Einflussnahme vorbereitet.
- 18. März**  
Olten,  
Bahnhofbuffet  
Als Vertrauensperson erfolgreich an Verhandlungen teilnehmen  
Wenn es um Gesamtarbeitsverträge, betriebliche Veränderungen oder den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz geht, nehmen auch Vertrauensleute an den Verhandlungen teil. Die Teilnehmenden setzen sich mit ihrer Rolle als Interessenvertreter/innen auseinander und üben verschiedene Verhandlungstechniken.
- 19. bis 21. März**  
Thun,  
Hotel Freienhof  
Aufbaukurs für Mitglieder von Stiftungsräten und Vorsorgekommissionen  
Fortsetzung des Basiskurses (siehe oben).
- 27. März**  
Bern,  
Hotel Bern  
AHVplus: Für eine starke AHV  
Die Teilnehmenden erweitern ihr Wissen über die Altersvorsorge und lernen, überzeugend für eine starke AHV zu argumentieren.
- 31. März bis 1. April**  
Sigriswil,  
Solbadhotel  
Basisseminar Gewerkschaftspolitik (SEV, vpod, syndicom und Garanto)  
Das Basisseminar vermittelt die Grundkenntnisse der Gewerkschaftspolitik für Aktivistinnen und Aktivistinnen in den öffentlichen Gewerkschaften.
- 2. bis 3. April**  
Die Wirtschaft verstehen  
Grundbegriffe werden geklärt und wirtschaftliche Zusammenhänge aufgezeigt.
- 11. April**  
Zürich,  
Trigon  
Bildungszentrum  
Rechte für Migrantinnen und Migranten  
Zugang, Aufenthalt, Erwerbstätigkeit und Familiennachzug: Wie ist das in der Schweiz geregelt? Welches sind die rechtlichen Grundlagen im Ausländergesetz und im Freizügigkeitsabkommen mit der EU? Referent: Marc Spescha, Rechtsanwalt.

Alle Kurse (inkl. Verpflegung) sind für Gewerkschaftsmitglieder kostenlos. Weitere Infos sowie Anmeldedetails siehe Website oder bei Movendo, 031 370 00 70, info@movendo.ch.

## Unsere Verstorbenen

**Ammann Erica**, pensionierte Verwaltungsbeamtin, Schwellbrunn; gestorben im 88. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Bösch Hilda**, Witwe des Werner, Zürich; gestorben im 79. Altersjahr. PV Zürich.

**Corminboeuf Diego**, Reiseverkäufer, Termen; gestorben im 54. Altersjahr. PV Wallis.

**Curty Emma**, Witwe des Johann, Bern; gestorben im 94. Altersjahr. PV Biel.

**Feuz Emil**, pensionierter Dienstchef, Bern; gestorben im 91. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

**Gerber Herbert**, Buschauffeur, Gretzenbach; gestorben im 57. Altersjahr. VPT AAR bus+bahn.

**Häni Rudolf**, pensionierter Stellwerkbeamter, Büren an der Aare; gestorben im 87. Altersjahr. PV Biel.

**Hausherr Josef**, pensionierter Bezirksmeister-Stellvertreter, Goldau; gestorben im 79. Altersjahr. PV Luzern.

**Hayoz Marcel**, pensionierter Magaziner, Olten; gestorben im 79. Altersjahr. PV Bern.

**Hoppler Magdalena**, Witwe des Karl, Luzern; gestorben im 97. Altersjahr. PV Luzern.

**Hugentobler Ruedi**, pensionierter Zugführer, Romanshorn; gestorben im 87. Altersjahr. PV Thurgau.

**Jäggi Othmar**, pensionierter Lokomotivführer, Oftringen; gestorben im 88. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Keller Adolf**, pensionierter Meister, Herisau; gestorben im 92. Altersjahr. VPT Südostbahn.

**Pfister Hans-Jürg**, Horgen; gestorben im 75. Altersjahr. VPT Zürichsee.

**Pochon Anna**, Witwe des Alphonse, Monthey; gestorben im 94. Altersjahr. PV Wallis.

**Richener Ida**, Witwe des Rudolf, Wolfwil; gestorben im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Ruoss Oswald**, pensionierter Gleismoniteur, Buttikon SZ; gestorben im 77. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Simmen Edwin**, pensionierter Lokomotivführer, Bern; gestorben im 99. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

**Stöckli Franz Josef**, pensionierter Spezialhandwerker, Dietikon; gestorben im 84. Altersjahr. PV Zürich.

**Truffer Hedwig**, Witwe des Heinrich, Basel; gestorben im 93. Altersjahr. PV Basel.

**Von Ah Anna**, Witwe des Hans, Alpnach Dorf; gestorben im 92. Altersjahr. PV Luzern.

**Wermuth Werner**, pensionierter Bahnhofvorstand, Mircel; gestorben im 71. Altersjahr. PV Bern.

**Wyss Alex**, pensionierter Lokomotivführer, Luzern; gestorben im 99. Altersjahr. PV Luzern.

**Zimmermann Emil**, pensionierter Fahrdienstleiter, Gossau SG; gestorben im 88. Altersjahr. PV St. Gallen.

## ■ SBV IF Vertrieb

## Intensiver Austausch über Landesgrenzen hinweg

«Globalisierung» ist als Schlagwort in aller Munde. Für Gewerkschafter/innen bedeutet Globalisierung auch, den Austausch mit Schwestergewerkschaften zu pflegen.

Zum Austausch mit den österreichischen Kolleg/innen der Gewerkschaft vida reisten zehn Mitglieder des SBV (IF Vertrieb) Mitte November nach Salzburg. Es sollte keine «Plauschfahrt» werden, sondern eine intensive zweitägige Begegnung mit interessanten Fachgesprächen. Natürlich boten schon die Anfahrt mit dem «Wiener Walzer» und der «Westbahn» und die Rückfahrt (im Bordbistro ...) über Kufstein und Arlberg Gelegenheit für Fachgespräche unter den Ge-

werkschafter/innen und mit anderen Fahrgästen.

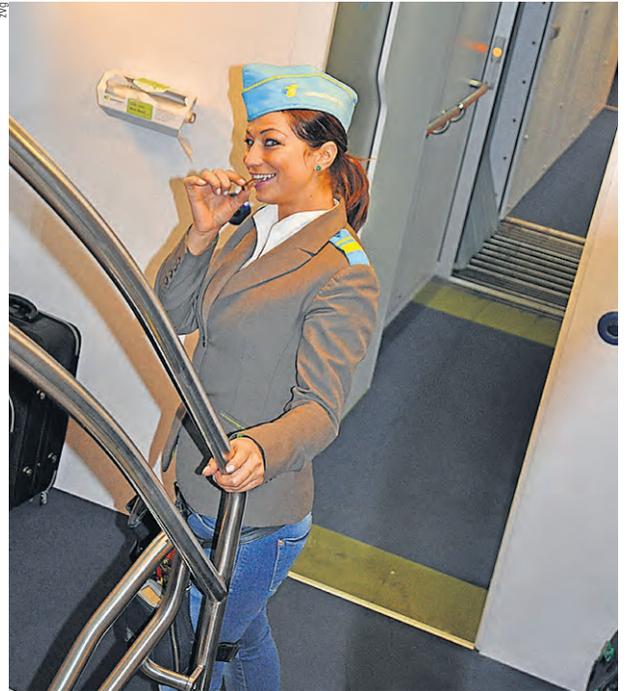
Unsere österreichischen Kolleg/innen der ÖBB sind in der Gewerkschaft «vida» organisiert, die im Dezember 2006 als Zusammenschluss der Gewerkschaft der Eisenbahner, der Gewerkschaft Hotel, Gastgewerbe, Persönlicher Dienst und der Gewerkschaft Handel, Transport, Verkehr entstand und sich heute als «Verkehrs- und Dienstleistungsgewerkschaft» bezeichnet. «Vida» bedeutet auf spanisch «Leben» und passt damit eigentlich ganz gut als Name einer Gewerkschaft! Sie hat mehr als 150 000 Mitglieder, die Sektion «Verkehr» ist aufgeteilt in die Fachgruppen «Strasse», «Luft und Wasser» und «Schienen».

Zwei Themenbereiche standen beim Austausch zwischen den österreichischen und den

Schweizer Kolleg/innen im Vordergrund: die Erhebung der Personalfriedenheit mittels konzernweiter Umfrage und die Vorkehrungen zum Gesundheitsschutz. Beim Verkaufspersonal ist die Zahl der Krankheitstage tendenziell steigend. Die ÖBB versucht beispielsweise mit einer «Gesundheitswoche» Abhilfe zu schaffen: die Mitarbeitenden geben zwei Arbeitstage, der Arbeitgeber drei, die Kurskosten werden von der Krankenkasse übernommen.

Teilzeitarbeit wird bei der ÖBB nicht gern gesehen, Angestellte mit Kindern unter 6 Jahren haben allerdings das gesetzlich festgelegte Recht auf Teilzeitarbeit. Der Betriebsrat hat ein Mitspracherecht, wenn es um Touren, Dienstpläne und maximal zulässige Arbeitszeit geht.

SBV



Andere Länder – andere Sitten: nicht nur, was die Uniformierung der Zugbegleiterinnen angeht...

## ■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte

## Zusammenschluss der zwei Gruppen geplant

Präsident Walter Holderegger begrüßte am 4. Dezember über 160 Kolleg/innen, darunter auch zahlreiche aus der Gruppe Pensionierte Emmental, zur Weihnachtsversammlung im Lötschbergzentrum in Spiez. Wie üblich fehlten auf den Tischen auch die von Coop offerierten Grittibänzen nicht. Der Aktualität entsprechend kam SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz zuerst auf die Zentralisierung der BLS-Werkstätten im Raum Bern mit Wegfall der Standorte Bern-Aebimatte, Bönigen und Oberburg zu sprechen. «Da wird die regionalpolitische Komponente zu wenig gewichtet», kritisierte Hayoz in Bezug auf die Werkstätten Bönigen und Oberburg. Scharf prangert der SEV das inquisitorische Vorgehen der BLS aufgrund der Indiskretionen an. Die habe sie selbst mitverschuldet. Weniger schlimm als befürchtet sei der wegen Verlusts von Gotthardverkehr an die SBB nötige Stellenabbau bei der BLS Cargo AG. Statt der ursprünglich genannten Zahl von 70 bis 80

Stellen, seien voraussichtlich «nur» noch 30 bis 40 Arbeitsplätze betroffen. Ein Sozialplan (bisher bei der BLS noch nie nötig gewesen!) werde die Massnahmen abfedern.

Im Weiteren erwähnte Jérôme Hayoz das Referendum gegen die Unternehmenssteuerreform, die AHVplus- und Mindestlohn-Initiative.

Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik beim SEV, referierte zu Fabi (Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur). Für die erste Ausbaustufe der Bahn bis 2025 hat das eidgenössische Parlament 6,4 Milliarden Franken gesprochen. Damit wäre die Finanzierung des öV auf Jahre hinaus gesichert und unnötige Debatten könnten vermieden werden. «Wenn Fabi scheitert, steht der öV vor einem Scherbenhaufen», warnte Daniela Lehmann. Die Vorlage kommt am 9. Februar 2014 zur Volksabstimmung. Sie rief dazu auf, im Verwandten- und Freundeskreis für ein Ja zu werben.

Beat Reichen, seit 1. Juli 2013 Stiftungsratspräsident der Vor-

sorgestiftung Symova, konnte von einem erfreulichen Jahr berichten. Bis Oktober sei eine Rendite von 6 Prozent erzielt worden und der Deckungsgrad habe mehr als 100 Prozent erreicht. Bereits laufende Renten würden von weiteren Sanierungsmassnahmen nicht tangiert, versicherte Reichen. An eine Teuerungszulage für die Pensionierten sei aber nach wie vor nicht zu denken.

Was die Aktiven schon länger vollzogen haben, soll nun auch bei den Pensionierten geschehen. Die Vorstände der beiden Gruppen Emmental und BLS beabsichtigen den Zusammenschluss. Das letzte Wort haben die Mitglieder an den (noch separaten) Hauptversammlungen im Frühling 2014. Bei einem positiven Entscheid soll der Zusammenschluss auf 1. Januar 2015 Tatsache werden.

Der Mitgliederbestand ist seit 1. März bei 23 Zugängen, 13 Todesfällen und 3 Austritten auf 616 Personen gestiegen. Damit konnte seit Langem wieder eine Zunahme verzeichnet werden.

Hans Kopp

## ■ SBV Nordwestschweiz

## Sektion ist offiziell aufgelöst

Anlässlich der Herbstversammlung vom 16. November in Basel wurde die SBV-Region Nordwestschweiz (NWCH) offiziell aufgelöst. Aufgrund der Fusion des SBV mit dem VPV per 1. Januar 2014 werden die Mitglieder der alten SBV-

NWCH-Region in die neue AS-Sektion Mitte integriert! Nach der Versammlung waren die Teilnehmenden zu einem feinen Nachtessen im Restaurant der Brauerei Fischerstube eingeladen.

Rolf Moos

## IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint 14-täglich. ISSN 1662-8454. Auflage: 30 778 Ex. (Gesamtauflage 45 451 Ex.), WEMF-beglaubigt 21.11.2012.

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch. Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Vivian Bologna, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Jörg Matter, Patrizia Pellandini, Henriette Schaffter. Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58.

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

Inserate: Zürichsee Werbe AG, Seestr. 86, 8712 Stäfa; 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; www.solprint.ch. Ein Unternehmen der AZ Medien AG.

Nächste Ausgabe von kontakt.sev: am Donnerstag 23. Januar 2014.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: Donnerstag 16. Januar, 8 Uhr.

Inserateschluss: Montag 13. Januar, 10 Uhr.

## ■ SEV Frauen

## Koordinationsstelle für Rottenköchinnen ersatzlos gestrichen

Die Ausschusssitzung der SEV-Frauen vom 6. November fand ausnahmsweise im «Landhaus» in Solothurn statt. An diesem grauen, verregneten Novembertag traf sich nur eine kleine Runde. Die Zahl an Terminen ist oft hoch und manchmal verhindert die Arbeitgeberin eine gute Organisation der beruflichen und gewerkschaftlichen Termine. Die aktuellen Infos aus den verschiedenen Bereichen und Unterverbänden wurden ausgetauscht.

Es gibt momentan bei der SBB 25 Rottenköchinnen. Bisher wurden sie von Koordinatorinnen betreut, weil sich ihre Funktion von der Arbeit in ihrer Abteilung ziemlich stark unterscheidet. Die Koordinations-

stelle der Rottenköchinnen wurde nun ersatzlos gestrichen. Die einzelnen Mitarbeiterinnen sind jetzt in allen Belangen ihren Linienvorgesetzten unterstellt. Der Entscheid wurde eher beiläufig an einer Sitzung bekanntgegeben.

Seit 30 Jahren werden Frauen als Reisezugbegleiterinnen bei der SBB angestellt. Der ZPV möchte an dieses Jubiläum mit einem Geschenk an die Frauen des Verbandes erinnern.

Die Teuerung ist in diesem Jahr minimal. Die Aussicht auf eine gute Lohnrunde ist deshalb heuer nicht gut, doch soll versucht werden, die Thematik der Lohngleichheit einzubringen, wenn keine direkte Lohn-erhöhung auszuhandeln ist.

Zum selben Thema diskutiert auch die nationale Politik. Die SEV-Frauen stehen ganz hinter den Aussagen von Bundesrätin Sommaruga, die fordert, dass jetzt mit offiziellem Druck die längst fälligen – gesetzlich verankerten – gleichen Löhne durchgesetzt werden müssen. Die Abstimmung zur Fabi-Vorlage ist ausserordentlich wichtig für alle öV-Angestellten. Damit ist eine Annahme dieser Vorlage auch ein Anliegen aller im SEV Organisierten. Fabi ordnet die Finanzierung der Streckeninfrastrukturerhaltung neu. Ohne zusätzliche Mittel für den Unterhalt des Streckennetzes kann die hohe Frequenz des Bahnverkehrs nicht aufrechterhalten werden.

In den der Sitzung folgenden Wochen fanden wichtige Anlässe statt: der SGB-Frauenkongress und die Bildungstagung der SEV-Frauen (siehe Berichte in *kontakt.sev*). Die Bildungstagung der Frauen hat sich zu einem wichtigen Datum entwickelt, das man sich merken sollte. Nicht nur das Datum der nächsten Bildungstagung (21. November), sondern auch der Inhalt sind bereits festgelegt: In Zusammenarbeit zwischen der Gleichstellungsverantwortlichen und Movendo wird das Thema «Risiko Frauen: Altersvorsorge auf dem Prüfstein» behandelt.

Auf der Traktandenliste war am späteren Nachmittag eine kulturelle Einlage versprochen. Ei-

ne Stadtführerin holte die Teilnehmerinnen zum Rundgang ab. Sie zeigte auf, wie Solothurnerinnen in den verschiedenen Jahrhunderten lebten, wie sie sich gegen unbequeme Regeln auflehnten – indem sie ein Beginenkloster gründeten, oder welcher Stadtbrunnen ihr Informationszentrum war.

Schliesslich verabschiedeten die Teilnehmerinnen zwei Frauenkommissionsmitglieder: Daniele Dachauer verlässt die Frauenkommission ganz und, Marie-Thérèse Godel tritt aus der Leitungsgruppe aus, sie vertritt aber weiterhin den PV im Ausschuss. Esther Geiser nimmt dafür ab 2014 Einsitz in der Leitungsgruppe

Susanne Held

Saisonstart 2014:  
22. März

Superior  
Parkhotel Brenscino  
BRISSAGO

... laddove è difficile partire!  
... dort wo der Abschied schwer fällt!  
... l'endroit qui est difficile de quitter!

### Grazie di cuore

e vi auguriamo un sereno Natale  
e un prospero e felice Anno Nuovo

### Herzlichen Dank

Wir wünschen Ihnen von Herzen  
frohe Weihnachten und ein glückliches Neues Jahr

### Merci de tout coeur

et nous vous souhaitons un joyeux Noël  
ainsi qu'une bonne et heureuse année 2014

Martin Faes & Brenscino-Team

Parkhotel Brenscino  
Via Sacro Monte 21  
6614 Brissago

Tel. 091 786 81 11  
info@brenscino.ch  
www.brenscino.ch



## ■ Unterverband ZPV

## Regionalversammlung Mitte verabschiedet Resolution

Die Teilnehmenden der Regionalversammlung Mitte vom 14. November haben folgende Resolution beschlossen:

Die Bestrebungen des Stiftungsrats und der Leitung der Pensionskasse SBB (PK) zur Einführung einer variablen Rente bestätigen die Realität, dass die PK SBB nicht sanierbar ist. Die variable Rente ist eine billige Mogelpackung. Die jetzt mit harten Sanierungsmassnahmen zur Kasse gebetenen Aktiv-Versicherten werden später als Rentner/innen noch einmal bestraft. Der in Aussicht gestellte Bonus bei der Gesundung einer Kasse wird sich nie erfüllen, die Finanzmärkte als 3. Beitragszahler haben sich schon seit geraumer Zeit verabschiedet. Variable Renten sind Kostenoptimierungsmassnahmen der Firma und werden als Vorbeugungsmassnahme gegen eine mögliche drohende Unterdeckung der PK verkauft. Die Rentenverpflichtungen der Kasse werden reduziert und das Anlagerisiko auf die Rentner/innen verteilt. Darüber freut sich die Firma, die sich ihrer Sanierungsverpflichtungen

entledigen kann. Mit dem Modell der variablen Renten ist der Teuerungsausgleich faktisch abgeschafft. Die besseren finanziellen Ergebnisse einer PK werden einzig für die Auszahlung des variablen Teils der Rente verwendet. Damit werden die gesetzlichen Vorgaben für den Teuerungsausgleich ausser Kraft gesetzt.

Der an uns gerichtete Appell zur Stärkung der Solidarität zwischen Rentenbezüglern und Aktiv-Versicherten entspricht nicht der Wahrheit. Mit einer variablen Rente gibt der Aktiv-Versicherte seine Sanierungslast nicht einfach an andere weiter, er verschiebt sie auf die Zeit nach der Pensionierung. Im Weiteren müsste sich der Bund als Eigner und alleiniger Besitzer der SBB AG wieder vermehrt um das Wohl seines Humankapitals, sprich Personal, kümmern, damit der Bundesverfassungsauftrag gemäss Artikel 113 «die berufliche Vorsorge ermöglicht, zusammen mit der AHV die Fortsetzung der gewohnten Lebenshaltung in angemessener Weise» nicht zur leeren Worthülse verkommt.

## ■ LPV RhB

# «Sicherheit kann nur mit gut gelebter Fehlerkultur <produziert> werden»

Ressortleiter Patrick Cavelti eröffnete die einmal mehr sehr gut besuchte Versammlung. Dabei waren fast jeder dienstfreie Kollege und auch die «frisch» pensionierten Kollegen sowie mehrere Gäste.

Die von Bern angereisten Herren Schaller und Weber des BAV begannen sogleich mit ihren Ausführungen. Tobias Schaller erläuterte, wie das BAV das Thema «Sicherheit im Eisenbahnverkehr» bearbeitet und betreut und Raphael Weber erklärte Organisatorisches und die verschiedenen Zuständigkeiten seitens Bund und innerhalb des BAV. Rege nutzten die Versammelten die Fragerunde und schätzten es, von den Referenten aus erster Hand und somit verbindlich zu allen kritischen Fragen instruiert zu werden. Fazit: Das BAV hat grosses Interesse, nicht als böse Kontrollinstanz, sondern eher als betreuende Fachstelle sowohl den Verkehrsunternehmungen, als auch den Basismitarbeitenden zur Seite zu stehen. Tobias Schaller betonte dabei, dass Si-

cherheit auf allen Stufen nur mit einer gut gelebten Fehlerkultur innerhalb der Unternehmung «produziert» werden kann und muss. Angstkultur wäre hier äusserst fehl am Platz. Das BAV bietet in sicherheitsrelevanten Angelegenheiten jederzeit Support und Auskunft.

### Gewerkschaftliche Themen

Der Ressortleiter berichtete über gewerkschaftliche Themen wie die Umfrage Dienstplangestaltung, den Stand der Arbeiten GBW 4001, die Neuorganisation Führung Lokpersonal per 1. Februar 2014 sowie den Stand der Lohnverhandlungen per 1. April 2014. Ferner ist das vereinbarte Gespräch der Lokführer, «dienstjunge Lokführer im mittleren Alter», und dem VR-Präsidenten RhB noch offen. Das Thema Lohnkorrekturen ist immer noch brandaktuell und dienstjunge Kollegen machen sich oft Gedanken über einen Jobwechsel. Dienstplangestaltung: grossmehrheitlich liegen die Prioritäten unverändert bei der Erreichung der täglichen 504

Minuten/115 Freitage, gefolgt vom ausgebauten Freitag und der abwechslungsreichen Arbeit. Fazit: Die 42-Stundenwoche ist ein grosses Hindernis in der gewünschten Dienstplangestaltung. Anlässlich der nächsten FAV-Verhandlungen sind BAR Lokpersonal dringend gefordert, sowie 115 garantierte Freitage.

Gewerkschaftssekretär Peter Peyer informierte über den Stand der Lohnrunde 2014 (siehe *kontakt.sev* Nr. 23). Der SEV lehnt die Wiedereinführung eines Leistungslohnes beim Lokpersonal vehement und einstimmig ab. In der Abstimmung wurden die Anträge des SEV einstimmig gutgeheissen, und der Verhandlungsdelegation ein klares Mandat erteilt, im bisherigen Rahmen fortzuführen. In Sachen Glasrückwand stimmte die Versammlung einstimmig der Kompromissresolution «asymmetrische Führerstände neuer Fahrzeuge» zu. Diese wird der RhB in Kürze überreicht. Marco Berger, Vizepräsident LPV Landquart, wies auf das grosse Engagement

von Ressortleiter Patrick Cavelti hin. Er bat alle Kollegen eindringlich, Patrick gegenüber berechnete Anliegen «mit Stil» vorzubringen und nicht während einer 2-minütigen Übergabe «an den Kopf zu werfen». LPV-Funktionären und Kollegen soll man mit Respekt begegnen, absurden Gerüchten ist entgegenzutreten.

Nach dem Mittagessen folgte das ausserordentlich belebende Referat von Christian Florin, Vizedirektor und Leiter Infrastruktur RhB. Er erläuterte das Projekt «neuer Albulatunnel II». Danach konnten die Teilnehmenden die umfangreichen Kenntnisse des Referenten zu einer sehr angeregten, ausgedehnten Fragerunde rund um die RhB-Infrastruktur nutzen.

Die LPV-Mitglieder pflegten noch die Kameradschaft. Der Vorstand freut sich über den breiten Rückhalt, der sich manifestiert hat. Ein herzliches Dankeschön an alle Teilnehmenden, es war toll!

Marco Berger

## ■ PV Thurgau

# Bahnhofsuhr begleitet Adventsfeier

Zur Adventsfeier in Egnach durfte Präsident Albert Mazenauer 81 Teilnehmende begrüssen. Er dankte allen für die Treue und den guten Besuch der Sektionsveranstaltungen. Das Panflötentrio eröffnete den Anlass.

Pfarreriner Meret Engel führte durch den Nachmittag. Sie sei eine begeisterte Zugfahlerin. Das merkte man auch. Sie möchte die Versammlung begeistern für einen Gegenstand, den man in jedem Bahnhof antrifft: die Bahnhofsuhr. 1944 wurden die Bahnhofsuhren in den SBB-Bahnhöfen durch Hans Hilfiker gestaltet. Die Bahnhofsuhr hat eine Eigenheit, die sonst keine Uhr hat – nämlich eine kleine Pause, bis sie bei Zwölf die volle Minute erreicht. Die Uhr gebe weitere Hinweise über das Leben jedes einzelnen. Jede/r mache Pausen im Leben. Diese seien auch da, sich wieder zu erholen und nachzudenken. Wie viele Pausen ein Mensch brauche, sei sein Geheimnis und bei jedem anders. Auch Pensionierte würden Pausen brauchen. Man solle das Leben bis ins hohe Alter geniessen. Die Adventszeit werde immer zu einem grösseren Geschäft und beginne bereits im Oktober. Die eigentliche Adventszeit werde vor lauter Stress bald nicht mehr wahrgenom-

men. Diese Zeit solle Leben geben, Zeit schenken, um sich untereinander austauschen zu können. «Wir hoffen auf eine schöne Adventszeit ohne grossen Stress, der meistens hausgemacht ist.» Die Pfarrerin erhielt grossen Applaus für ihre mit witzigen Anekdoten vermischte Adventsgeschichte, die die Versammelten einige Mal zum Lachen animierte. Das Panflötentrio lockerte den Anlass mit zwei Musikstücken auf. Im zweiten Teil gab die Pfarrerin eine weitere Geschichte zum Besten. Diese handelte von Herrn Schmid, der im hohen Alter ins Altersheim verlegt wurde. Von seiner Nichte erhielt er zu Weihnachten ein Handy geschenkt, dank dem er dann Frau Huber, eine Mitbewohnerin näher kennenlernte. Das war eine besondere Adventsgeschichte. Das Panflötentrio gab einige Musikstücke zum Besten, die zum Mitsummen animierten. Der Präsident dankte allen für das Gelingen des Anlasses. Er hoffe, dass der gemütliche Teil beim Imbiss nicht zu kurz komme. Applaus erhielten die «Schaffer» für die schöne Dekoration des Saals. Mit einem guten Nachtessen aus der feinen Sternenküche fand ein wunderbarer Nachmittag sein Ende.

Toni Arnold

## ■ PV Biel

# Gelungene Chlouserfeier



Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner eröffnete mit dem Lied «s' Heimdörfli» die Chlouserfeier.

PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan wurde bei seinen Mitteilungen (FVP und Pensionskasse) überfallmässig vom Samichlous unterbrochen. Die Jubilare mit 50, 60 und 70 Jahren SEV-Mitgliedschaft konnten daraufhin durch Präsident Ruedi Flückiger geehrt werden. Sie erhielten das Diplom und mit einem Spruch vom Samichlous und der Abgabe eines Grittibänzen konnte die Würdigung abgeschlossen werden. Für festliche Stimmung sorgten die von Johann Duda und Heinz Lüthi vorgetragenen Weihnachtsgeschichten «Le Saint Nicolas» und «Der Weihnachtsbaum».

Am 27. August wird eine Fahrt ins Blaue mit Nostalgiezug in die Romandie organisiert. Partner/innen sind herzlich willkommen. Die entsprechende Einladung wird den Mitgliedern Ende Januar zugestellt. Im Betrag von CHF 100 pro Person sind Bahnfahrt, Kaffee und Gipfeli während der Fahrt sowie das Mittagessen mit Getränken inbegriffen. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt.

Kaum war das Lied «Serenade» von B. Vuilleumier verklungen, wurde ein kleiner warmer Zviersteller serviert. Der Lärmpegel im Raum stieg merklich an. Die Möglichkeit sich gegenseitig im Gespräch auszutauschen wurde rege genutzt und trug zu einem gelungenen Ausklang bei.

Robert Drewes

## ■ BAU Bern / Wallis

## Grünes Licht für Fusionsgespräche mit der Sektion BAU Nordwestschweiz

Präsident Rolf Meier begrüßte die versammelten Mitglieder und Gäste zur Herbstversammlung in Brig.

Zu Beginn stellte Rolf Meier den Antrag um Aufnahme eines weiteren Traktandums; nämlich dem Vorstand die Ermächtigung zu erteilen, Fusionsgespräche mit der Sektion Bau Nordwestschweiz aufzunehmen. Dies hiessen die Mitglieder grossmehrheitlich gut. Danach folgte das spannende Referat von Werner Amrein, Stiftungsrat Pensionskasse SBB. Nach den Einblicken in die grosse Zahlenwelt der Pensionskasse SBB, die erstmals seit Langem einen Deckungsgrad von über 100% (101,54%) ausweist, stellten die Mitglieder viele Fragen. Insbesondere zum Thema Wackelrente gab es viele Wortmeldungen. Wer-

ner Amrein beantwortete die Fragen sehr kompetent. Ihm wurde aber auch die unmissverständliche Haltung des SEV zu den Wackelrenten dargelegt: diese Renten sind für den SEV und seine Mitglieder nicht akzeptabel!

Bau-Zentralkassier Hugo Ruoss überbrachte beste Wünsche des Zentralvorstands. Weiter rief er dazu auf, am 24. November abstimmen zu gehen, u. a. über die 1:12-Initiative. Dann ging es um die Erteilung der Berechtigung an den Vorstand, damit dieser Fusionsgespräche mit dem Vorstand der Sektion Bau Nordwestschweiz aufnehmen kann. Rolf Meier begründete die Überlegungen des Vorstands damit, dass der Sektionsvorstand schon seit Langem an Unterbestand leidet und in den nächsten Jahren

weitere Rücktritte aus Altersgründen zu erwarten sind.

Der Vorstand der Nordwestschweiz ist in einer ähnlichen Lage, mit einer Fusion könnten die vorhandenen Kräfte besser gebündelt werden. Die versammelten Mitglieder gaben dem Vorstand grossmehrheitlich grünes Licht, die Gespräche aufzunehmen. Der Präsident versprach, an der GV 2014 einen ersten Zwischenbericht zu liefern.

Die nächste GV findet am 16. März in der Region Biel-Bern statt. Die Einladung erfolgt wie immer per E-Mail und wird in *kontakt.sev* ausgeschrieben.

Rolf Meier schloss die Herbstversammlung und die Teilnehmenden gingen über zum gemütlichen Teil.

*Markus Neuhaus*

## ■ Unterverband ZPV

## Infos zu neuem System für die FQ-Mitarbeitenden

Zur Regionalversammlung Ost am 7. November konnte Präsident Reto Brüllhard 64 Mitglieder und einige Gäste begrüßen u. a. Gianni Dalla Vecchia, Bereichsleiter Einwohnerdienste Schaffhausen. Urs Matthys, Chef Zugpersonal Schaffhausen S-Bahn, erläuterte die Probleme mit den Barrierenstörungen Richtung Erzingen. Thomas Walther, Präsident Peko, informierte zum neuen System «Samytour» für die Mitarbeitenden der Frequenzerhebung (FQ). Kritische Punkte werden aufgelistet, so die Sicherheit nach 22 Uhr. Ebenfalls muss der Veloselbstverlad verbessert und die Onlinebuchung überdacht werden. Sehr wichtig ist, ESI-Meldungen zu erstellen, nur so kann bei der SBB etwas erreicht werden. Jürg Hurni informierte, dass

der Briefwechsel der Service-Mitarbeitenden-Zug SMZ mit der SBB abgeschlossen ist. Der Konzernrechtsdienst der SBB wird einen Entscheid fällen und an den SEV weiterleiten, den der SEV beim Bundesverwaltungsgericht anfechten kann. Dieses fällt dann einen Entscheid. Der Ball liegt zurzeit bei der SBB für Toco.

Betreffend FVP bestehen Differenzen der Besteuerung zwischen ZPV und SBB. Alle müssen gleichbehandelt werden. Es kann nicht sein, dass einige steuerbefreit werden und andere nicht. Bei Elvetino wird eine Petition gestartet, dass die Personalbeurteilung nicht vom Umsatz abhängig gemacht werden kann. Reto Brüllhard dankte zum Schluss der Stadt Schaffhausen für den offerierten Apéro. *Hansjörg Wäfler*

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

## ■ ZPV Biel

## Das Zugpersonal des Depots Biel verlangt von VM Ouest klare Antworten zur Zukunft

An der Herbstversammlung vom 26. November konnten alle Ämter wieder besetzt werden: Michel Perrenoud wird Sekretär, Korab Rashiti Beisitzer und Didier Siegenthaler Mitglied der Dienstplankommission für die Zugchefeinteilung. Herzlichen Dank diesen Kollegen!

Janine Truttmann informierte über die GAV-Konferenz und Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique darüber, was den SEV aktuell beschäftigt. Dazu gehört die Abstimmung vom 9. Februar über Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur (Fabi).

Dazu entstand wegen der (unabhängig davon) geplanten höheren steuerlichen Belastung der

Fahrvergünstigung fürs Personal eine grosse Diskussion. Manche/r hat genug von immer höheren Steuern überall. Hier wird vom SEV eine Intervention erwartet. Ein junger Kollege fragte, ob unsere Unterstützung für Fabi keine Anerkennung seitens der SBB verdiene, da Fabi doch deren Zukunft gewährleistet.

Der Bericht des Präsidenten löste Stirnrünzeln aus, denn er thematisierte Personalmangel und Pensionierungen. Ein Kollege wollte wissen, wie viele Touren unser Depot dadurch verliert. Anstatt neues Personal einzustellen, streicht VM Touren. Und dies, obwohl das Depot Biel das einzige in der Schweiz ist, wo

die zweisprachigen Zugbegleiter/innen eine Mehrheit bilden, was der Kundschaft besseren Service garantiert. Gestrichen werden ausgerechnet jene Touren, die etwas Abwechslung in unseren Alltag bringen. So entstand die Idee, namens der Versammlung einen Brief an VM Ouest zu schreiben mit der Bitte um klare Antworten auf relevante Fragen der Kolleg/innen zur Zukunft des Depots Biel.

Ernst Mischler wurde für 40 Jahre SEV-Mitgliedschaft geehrt, und Andreas Lüthi erhielt zur Pensionierung die besten Wünsche. Die lebhafteste Versammlung endete bei einem gemütlichen Imbiss. *Denis Babey/Red.*

## ■ Unterverband ZPV

## Solidarität gegenüber den Elvetino-Mitarbeitenden

An der Zentralaussschusssitzung (ZA) am 19. November bedankte sich Zentralpräsident Andreas Menet bei allen, die mit ihrer Unterschrift ihre Solidarität gegenüber den Elvetino-Mitarbeitenden bekundet haben.

Für die Nachwahlen bei der Peko-Zugpersonal haben sich Kandidatinnen und Kandidaten aus Luzern und Biel gemeldet. Sie reichten ihre Kandidatur direkt bei SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni ein. Es erfolgt eine stille Wahl, weil sich gleich viele Kandidatinnen und Kandidaten gemeldet haben, wie Sitze zu verteilen sind. Die Einsprache der Servicemitarbeitenden Zug SMZ hat die SBB abgelehnt. Der ZPV ist über das Resultat sehr enttäuscht und bereitet weitere Aktionen vor. Er hätte in dieser Angelegenheit mehr Finger-spitzengefühl von Seiten der SBB erwartet.

Die Peko informierte zu Samy, dem zukünftigen neuen Ar-

beitsgerät der SMZ-Mitarbeitenden. Es bestehen noch einige Unklarheiten, diese wurden an die SBB weitergeleitet. Eine Antwort steht noch aus.

Ein weiterer grosser Brocken ist die Steuerbefreiung FVP. Alle Mitglieder wurden mit einem Schreiben informiert, dass sie Rechtsschutz beantragen sollten. Es existiert ein spezielles Formular, das Mitarbeitende, die höchstens 39 Dienstfahrten erreichen können, der Steuererklärung beilegen können. Dieses Formular muss vom direkten Vorgesetzten unterschrieben werden.

Der Workshop «Baustellen» vom 15. November mit VM gab viel zu diskutieren. Es wird klar erwartet, dass die Abmachungen an diesem Workshop auch eingehalten werden.

Änderung im Terminkalender 2014: Die Zentralaussschusssitzung findet neu am 18. Juni (statt 26. Juni) statt. Weitere Details siehe [www.zpv.ch](http://www.zpv.ch).

*Janine Truttmann*

## ■ VPT Rhätische Bahn, Pensionierte

### Ein Tag im Zeichen: «Als es noch den Eisenbahner gab!»

Am 14. November begrüsst Obmann Felix Murk 43 Mitglieder zur Generalversammlung in Thusis.

Der gesamte Vorstand wurde mit Applaus für ein weiteres Jahr wiedergewählt: Felix Murk, Obmann; Rolf Dietisheim, Kassier; Max Schmitz, Akteur; Anna Schmid und Georg Demont, Beisitzer/in; Calvin Bäder, Beisitzer und Revisor. Im verflossenen Vereinsjahr sind acht Mitglieder verstorben. Zu ihren Ehren hielt die Versammlung eine Schweigeminute ab.

In seinem Jahresbericht blickte der Obmann auf die Sommerreise nach Meran zurück. Auch die Branchentagung der Pensionierten hat grossen Anklang

gefunden. Vorschau: Die Tagung 2014 findet am 20. März statt. Die Sommerreise in die Taminaschlucht und die Herbstwanderung in Feldis stehen ebenfalls auf dem Programm. Weitere Infos folgen.

Das Traktandum Ehrungen war geprägt von vielen überreichten SEV-Diplomen. Neun Mitglieder wurden geehrt für 60 Jahre, elf für 50, drei für 40 und ein Mitglied für 25 Jahre SEV-Mitgliedschaft.

Der Vorstand hat 150 Franken gesprochen, die auf das Spendenkonto «Philippinen» der Glückskette überwiesen werden. Die Versammelten entschieden spontan auch unterschieden spontan auch untereinander zu sammeln. Stolz

431 Franken kamen so zugunsten der Geschädigten zusammen. Bravo, auch so kann man Solidarität beweisen.

Der Obmann wies noch auf die Generalversammlung 2014 am 13. November hin. Dann war Martin Pfister an der Reihe mit seiner Diaschau: «Bahnhof Samedan von 4 bis 24 Uhr». Samedan war einmal der Bahnhof, wo sämtliche Berufe der RhB anzutreffen waren. Das waren noch Eisenbahnerzeiten (zehn Jahre und mehr sind seither vergangen).

Zu guter Letzt trafen sich noch etliche «Ex-RhBler» am Stammtisch bei Adele Fraschetti zu einem Abschiedsbier.

*Max Schmitz*

## ■ ZPV Rheintal-Chur

### «Stellenbestand konnte gehalten werden»

Unter der Leitung von Präsident Robert Eisenring fand die Herbstversammlung in Buchs statt. Stefan Decasper, Peko, informierte über die Umwandlung der E-Mail-Adressen von vmzsb.ch zu sb.ch mit den damit verbundenen Änderungen sowie dem neuen Badge, der auch zum Drucken benötigt wird. Ein weiteres Thema war die BAV-Prüfung. Es wurden nicht alle besuchten Kurse registriert, daher wird es in Zukunft eine Kursbestätigung der Sinfo-Kurse geben, die die Mitarbeitenden an die Prüfung mitnehmen können. Wichtige Änderungen in den Fahrdienstvorschriften, wie dieses Jahr z.B. 13/18-poliger Betrieb, möchte die Peko nicht mehr im laufenden Jahr, sondern erst beim Fahrplanwechsel haben. Dieser Antrag wurde der SBB bereits eingereicht. Da die Regio-Doppelstockzüge nun doch auch vermehrt im Fernverkehr im Einsatz sind, wäre die Ausbildung für das Zugpersonal auf dieser Komposition sehr wichtig. Leider steht der Entscheid betreffend der Instruktion noch aus. Diverse Rückmeldungen erfolgten zur neuen

Berufsschuhkollektion. Einige alte Modelle wurden ausgemustert, dabei auch die beliebtesten Modelle, was nicht ganz nachvollziehbar ist. Aufgrund der Bestellmenge könnte man schliesslich die Favoriten eruieren. Die Sortimentsänderung wurde ungenügend kommuniziert. Ab Fahrplanwechsel sollten die Dienstabteile auf der Linie Konstanz wieder vorhanden sein.

Gastreferent Simon Pfiffner blickte auf sein Jahr in der Region Ost zurück. Die Umstellung der Depots St. Gallen und Buchs SG in Teamstrukturen, habe die Zufriedenheit der Mitarbeitenden erhöht. Ein wichtiges Thema im 2013 war die Umstellung des REX auf KIB, da gab es viele Unklarheiten. Der Stellenbestand konnte trotz Aufschiebung der Taktverdichtung gehalten werden. Dies, weil zusammen mit dem Personal und den Sozialpartnern eine gute Lösung gefunden wurde. Er lobte die grosse Arbeit während der Streckensperrungen der letzten Monate bei den OeBB und sprach vorausblickend kurz die regionalen Workshops mit den Infos

zur S-Bahn St. Gallen an. Dies werde sich wegen der grossen Anpassungen natürlich auch auf den Fernverkehr auswirken. Ein grosses Thema ist momentan die Umstellung von IR zu RE auf der Linie Chur-Zürich. Wie wird die Stichkontrolle aussehen? Zurzeit würden Gespräche betreffend die Aufteilung Thurbo (S12) und SBB laufen. Der REX Zürich-Chur ist ein Produkt der Region Ost. An der Umsetzung wird noch gearbeitet. Simon Pfiffner wird zusammen mit dem Regionalverkehr (RV) ein Konzept erarbeiten. Die Umstellung habe keinen Einfluss aufs RV-Depot Ziegelbrücke, ausser dass diese Mitarbeitenden vermehrt mit dem Fernverkehr zusammenarbeiten würden.

Zentralpräsident Andreas Menet stellte das Konzept Zugbegleitung 2016 vor, sprach über das Projekt SKR-ZUR sowie die Kompensierung IR-RE. Er gab die Forderungen der Verhandlungsgemeinschaft bei den Lohnverhandlungen bekannt. Zum Schluss berichtete er über den Stand der vier hängigen Petitionen und beantwortete Fragen.

*Peter Fritschi*

## ■ Sängerbund Romanshorn

### Rolf Schädler als Dirigent verabschiedet

Am gemeinsamen Adventskonzert von Musikverein und Sängerbund gab Dirigent Rolf Schädler nach über 20-jähriger Tätigkeit beim Chor seine Abschiedsvorstellung. Vor zahlreichem Publikum und in festlicher Atmosphäre war der Abend prädestiniert für ein grossartiges Finale. Präsident Paul Stark sprach Worte des Dankes und überreichte Rolf ein Präsent zur Verabschiedung. Mit der «Wiehnachtsglogge» am Schluss des Konzerts, von Sängerbund und Jodlerduo Hangartner aus Neukirch gemeinsam vorgetragen, wurde die Zusammenarbeit zwischen Rolf Schädler und dem Sängerbund würdig abgeschlossen. Mit der Verleihung des Ehrendirigentenamtes an seinem Jubiläumskonzert Anfang Jahr war Rolf Schädler bereits geehrt worden. Während seiner Tätigkeit als Dirigent nahm der Sängerbund jährlich an einem regionalen, kantonalen oder eidgenössischen Sän-

gertag teil. Unter seiner Leitung nahmen die Sängerbündler an diversen internationalen Konzerten teil. Als Gastchor des Musikvereins Romanshorn konzertierte der Sängerbund bereits über 15 Jahre. Dank grossem Engagement des Chorleiters war es dem Verein möglich, oft am Ort präsent zu sein. An Unterhaltungsabenden und Anlässen verschiedener Art konnte er seine treue Fangemeinde erfreuen. Bei gegen 40 Proben und etwa 10 Auftritten jährlich ergab sich für den Dirigenten 50 Mal die Fahrt von Appenzell nach Romanshorn und zurück. Während seiner langen Tätigkeit in Romanshorn waren Absenzen an einer Hand abzuzählen. Wahrlich eine Leistung, die Anerkennung und Bewunderung verdient.

Am traditionellen Schlusshöck endete das Vereinsjahr 2013 mit der Feier für den scheidenden Dirigenten im Kreise der Sängerschar. *Thomas Decurtins*

## ■ PV Olten und Umgebung

### Weihnachtsstimmung in Olten

Präsident Walter Burgherr begrüsst am 10. Dezember zur Weihnachtsfeier im festlich geschmückten Konzertsaal des Stadttheaters Olten zahlreiche Mitglieder und die Gäste Martin Wey, Stadtpräsident Olten, Sepp Bühler, Mitglied Zentralausschuss, und Pfarrer Rolf Weber. Diese Feier wurde umrahmt von Darbietungen des PV-Männerchores.

Pfarrer Rolf Weber wunderte sich zu Beginn in seiner gewohnt humorvollen Art über den Werbegag der Post, die anfangs November einen Adventskalender mit 54 Türchen (!) in die Haushalte verschickt hat. Er ging in der Folge von der Hochzeit von Kanaan aus. Mit seiner Geschichte wolle der Evangelist Johannes seinen Zuhörer/innen sagen: Mit diesem Mann, Jesus, fängt etwas Neues an, buchstäblich ei-

ne «Hochzeit». Auch wenn die Stunde von Jesus bei der Hochzeit von Kanaan noch nicht gekommen sei, so sei sein Wirken schon spürbar gewesen. Das sei wie beim Wein, auch er brauche Zeit zum Gären. Pfarrer Weber ermunterte alle, sich beim nächsten Glas Wein Zeit zu nehmen und daran zu denken, dass mit dem Kommen von Jesus für uns Menschen eine neue Zeit angefangen habe. Er schloss mit den Worten «Freu dich über jede Stunde, die du lebst auf dieser Welt.» Das Streicher-Ensemble «Accelerando» der Musikschule Olten unter der Leitung von Frau Anderes erfreute die Mitglieder zum Abschluss mit festlichen Klängen. Mit den besten Weihnachts- und Neujahrswünschen schloss der Präsident die Feier.

*Arnold Seiler*

Link zum Recht

# Wenn man mehr darf als kann

Dem Arbeitgeber gibt sein Weisungsrecht Befugnisse, auferlegt ihm aber zugleich auch Pflichten. In diesem Zusammenhang sind gewisse Grenzen zu beachten.

Urs P., bekennender Autofan, arbeitet als Logistikassistent bei Arbeitgeber X. Letzterer kennt die Passion seines Angestellten und schlägt Urs während einer Geschäftsflaute vor, sein privates Auto, ein allerneuestes Modell der Luxusklasse, zu warten. Urs willigt freudig ein, zumal er diese Aufgabe in Randzeiten der Arbeitszeit erledigen kann.

## Es geht schief

Irgendwann allerdings passiert das Malheur: Der Chef verlangt eine komplette Aussen- und Innenreinigung des Autos. Während des Putzens fällt Urs eine offene Flasche mit Karosserierpolitur auf den lederbezogenen Beifahrersitz und das Ergebnis sind unschöne Flecken. Der Chef ist ausser sich darüber und enthebt Urs per sofort seiner Zusatzaufgabe. Nicht genug damit: Ein

paar Wochen später präsentiert er ihm eine saftige Rechnung fürs Neubeziehen des Autositzes. Nun ist auch Urs ausser sich. Er weigert sich zu zahlen, worauf der Chef kühl erwidert, dann ziehe er die Rechnung einfach von seinem Lohn ab.

## Verzwickte Haftungssituation

Urs schaltet den SEV ein. Leider ist die Haftungssituation für ihn verzwickelt: Da er die Aufgabe, das Auto zu warten, freiwillig auf sich genommen hat, und es sich dazu noch um das Privatauto des Chefs handelt, ist sehr fraglich, ob die Haftung des Arbeitgebers hier überhaupt zum Tragen kommt. Unklar ist auch, ob Urs hier im Rahmen seines Arbeitsvertrags als Logistiker gehandelt hat, oder ob es sich um ein eigenständiges Arbeitsverhältnis handelt. Dagegen spricht vor allem,

dass Urs das Auto während seiner normalen Arbeitszeit pflegte. Eine komplizierte juristische Gerichtsstreitigkeit droht, die mit hohen Kosten verbunden wäre. Schliesslich gelingt es dem SEV, den Chef davon zu überzeugen, dass ihn eine grosse Mitverantwortung trifft: Zwar hat er Urs genaue Anweisungen gegeben, was zu tun sei, hat es aber verabsäumt, nachzufragen, ob und inwieweit Urs in der Lage ist, diesen Auftrag auch korrekt zu erfüllen. Natürlich war auch nie von einer entsprechenden Schulung die Rede, denn Putzen, so meinten sowohl der Chef als auch Urs, kann doch jeder...

## Welche Arbeit ist zumutbar?

Das Recht des Arbeitgebers, dem Arbeitnehmer eine andere, zumutbare Arbeit zuzuweisen, führt gemeinhin

oft zu Diskussionen wegen der Frage, was denn genau zumutbar sei und was nicht. Die alte Streitfrage, ob eine Sekretärin zwangsläufig für die Sitzungen des Chefs auch den Kaffee zu kochen hat, hat sich in den letzten Jahren etwas entschärft, da nun überall Maschinen herumstehen, bei denen man nur noch eine Kapsel einwerfen muss. (Über die dadurch entstandene neue Frage, ob es richtig ist, dass die Firma N. den Kilopreis für Kaffee mittlerweile bei 100 Franken ansetzt, sollte sich der eine oder andere CFO auch mal Gedanken machen.)

## Genügt die Qualifikation?

Im Fall von Urs ging es für einmal nicht um die Zumutbarkeit, darüber waren Urs und sein Chef sich völlig einig, sondern darum, ob der Chef davon ausgehen konnte, dass Urs für die andere

Tätigkeit – notabene an einem kostspieligen Privatbesitz – auch entsprechend qualifiziert war, und wer für allfällige Fehler haftet.

Das Weisungsrecht des Arbeitgebers ergibt sich aus dem Umstand, dass der Arbeitnehmer ja für eine ganz bestimmte Tätigkeit angestellt wurde, von der der Arbeitgeber auch sagen darf, wie er sie ausgeführt haben möchte. Wenn er es aber versäumt, zu klären, ob ein Arbeitnehmer das Angewiesene auch kann (was im Normalfall im Bewerbungsdossier und -gespräch geklärt wird), so muss die Haftung des Arbeitnehmers auch in Grauzonen wie der hier geschilderten sehr viel milder beurteilt werden. Diesen Standpunkt vertrat der SEV gegenüber dem Chef, der diesen schliesslich auch akzeptierte.

Rechtsschutzteam SEV

## Ein Bildband macht Schweizer Bahngeschichte lebendig

# Visionen, Flops und harte Arbeit

## Mit Akribie hat Heinz Schild Bahnprojekten nachgespürt, die vor hundert Jahren für Schlagzeilen sorgten.

Die Schweiz ist ein Bahnland. Bahnen führen in fast jeden Winkel des Landes und auch auf jeden zweiten Gipfel, dünkt einen. Viele dieser Projekte wurden im letzten Viertel des 19. Jahrhunderts entworfen. Der Berner Journalist Heinz Schild hat es unternommen, solchen Bahnprojekten nachzuspüren – manchen, die wir heute noch benützen, anderen, die ihren Betrieb in der Zwischenzeit wieder eingestellt haben, und jenen, die gar nie ausgeführt wurden.

Visionär waren viele dieser Bahnprojekte, visionär war oft der zugrunde liegende Gedan-

ke: etwa die Streckenführung der Jungfraubahn, die dem Projekt letztlich zur Verwirklichung verhalf, oder die angewandte Technik wie bei den Gstaader Funis, die durch den Verzicht auf Schienen die Anlagekosten auf einen kleinen Bruchteil senken konnten.

## Nicht realisierte Träume

Freilich darf man nicht vergessen, dass die Mehrzahl der Projekte wieder in der Schublade verschwanden. Meistens fehlte das Geld für die Verwirklichung der hochfliegenden Pläne, aber oft genug war auch Widerständen in der Bevölkerung zu begegnen. Fuhrunternehmer und Natur- und Heimatschützer waren oftmals gegen die Bahnen eingestellt: die einen, weil sie um ihr Geschäft bangten, die andern,

weil sie ihren Tummelplatz nicht mit andern teilen wollten. Heinz Schild hat die Diskussionen, die die Bahnprojekte begleiteten, aus den Archiven ans Tageslicht gehoben, die alten Zeitungen durchforstet und die Akten und Eingaben studiert. Pläne und historische Bilder bereichern den grossformatigen Bildband.

Dass in einem Buch über «visionäre Bahnprojekte» der legendäre Wetterhornaufzug oder die vielen nie gebauten Bahnen im Engadin einen prominenten Platz verdienen, ist klar. Gerne hätten wir allerdings auch etwa über den Hauensteintunnel oder Pioniertaten wie die Bahnen in Müren et was gelesen.

pan.

Heinz Schild: *Visionäre Bahnprojekte. Die Schweiz im Aufbruch, 1870–1939*, AS Verlag.

## Schweizer Bahnbrücken

# Verbindende Werke

## Zur Bahn gehören Brücken, sie ermöglichen erst den Bahnbetrieb. Den Bahnbrücken ist ein neues Buch gewidmet.

Manche Schweizer Bahnbrücken geniessen Weltruhm: der Kreisviadukt in Brusio, der Landwasser- oder der Luogelkinviadukt etwa. Andere kennt kaum jemand, obschon sie Pioniertaten der Ingenieurskunst sind: Schon mal was vom Bahndurchlass Wiggen gehört, der weltweit ersten Bahnbrücke aus armiertem Beton?

Über 6000 Brücken gibt es allein auf dem Streckennetz der SBB, zusammen mit den Privatbahnen liegt ihre Zahl also um einiges höher.

Die Herausgeber des vorliegenden, sehr schön bebilderten und gestalteten Bandes be-

schreiben 21 Brücken mit ihren Besonderheiten im Detail, weitere 81 Bauwerke werden etwas weniger ausführlich, aber ebenfalls mit den wichtigsten Kenndaten und im Bild vorgestellt. Vier kenntnisreiche Aufsätze ordnen die Erkenntnisse in kunsthistorischer und technischer Hinsicht ein.

Die Brücken werden einerseits technisch korrekt, aber ohne Fachchinesisch beschrieben, andererseits ist das Buch mit historischen und aktuellen Fotos und Reproduktionen von Plänen sehr ansprechend gestaltet. Ein Leckerbissen für technisch und bauhistorisch Interessierte.

pan.

Schweizer Bahnbrücken, Hrsg.: SBB-Fachstelle für Denkmalpflege und Gesellschaft für Schweizerische Kunstgeschichte, Verlag Scheidegger & Spiess

Wegzeit zum Pausenlokal wird abgegolten – nach fünf Jahren

# SEV verhilft Lokführer(n) zum Recht

**Die SBB gibt sich nach fünf Jahren Armdrücken endlich geschlagen und rechnet einem Lokführer seine lange Marschzeit zum Pausenlokal an. Er hatte den SEV um Hilfe gebeten, weil er die Arbeitszeitregelungen anders interpretierte als seine Vorgesetzten.**

Die Beharrlichkeit eines Genfer Lokführers und des SEV hat sich letztlich gelohnt. «Die SBB hat über fünf Jahre gebraucht, um anzuerkennen, dass sie sich geirrt hatte», sagt Jean-Pierre Etique. «Was aber zählt, ist, dass wir mit unserer Interpretation des Arbeitszeitgesetzes (AZG) und der zugehörigen Verordnung richtig lagen und durchkamen», freut sich der SEV-Gewerkschaftssekretär.

**Ein erholsamer Spaziergang? Nein, Arbeitszeit!**

Jean-Pierre Etique startete das Kräfteressen mit der SBB im Sommer 2009 mit einem Schreiben, nachdem sich ein Genfer Lokführer an den SEV gewandt hatte. «In der Dienst-



Jean-Pierre Etique nahm das Einlenken der SBB mit Befriedigung zur Kenntnis.

tour 3504 verloren die Lokführer von ihrer Pause fast eine Viertelstunde – genau 14 Minuten – für den Hin- und Rückweg zum nächsten Lokal, wo sie anständig Pause machen konnten. Sie mussten die Lok nämlich im Genfer Bahnhof in der Mitte von Gleisfeld B ab-

stellen und gesicherte Wege benutzen, um zum Pausenlokal zu gelangen. Von Anfang an war klar, dass diese Wegzeit als Arbeitszeit zu gelten hatte, denn in der Pause muss man schliesslich essen und auf die Toilette gehen können», erklärt der gute Kenner des AZG.

Er hat dazu im Rahmen seiner Ausbildung zum Fachmann für Management in gewerkschaftlichen Organisationen eine Arbeit geschrieben, die vom SGB soeben ausgezeichnet wurde.

**Rechtslage richtig analysiert**  
Der Gewerkschaftssekretär war

sich seiner Sache sicher und übergab das Dossier seinem Kollegen Vincent Brodard vom SEV-Rechtsschutzteam, der es gleich sah. Jean-Pierre Etique stiess bei der SBB weiter nach, bis diese am 5. Juli ... 2012 formell Stellung nahm. Dagegen rekurrierte der SEV, und es dauerte weitere 15 Monate, bis die SBB endlich bereit war, ihre Position zu überdenken.

«Trotz dem Mangel an Klarheit der Arbeitszeitregelungen von 2009 (...) haben wir entschieden, den Folgerungen Ihres Rekurses zu entsprechen und die im Dienstplan fehlenden Wegzeiten abzugelten», steht im Schreiben, das beim SEV Anfang November 2013 eintraf.

**Ein Sieg für alle betroffenen Lokführer**

Das Schönste am Ganzen ist, dass nicht nur der Lokführer, der den SEV eingeschaltet hatte, Post von der SBB erhalten wird, sondern alle Lokführer, welche die Dienstreise 3504 gefahren sind. Sie können dann wählen zwischen einer zeitlichen oder finanziellen Abgeltung. Freude herrscht!

Vivian Bologna/Fi

## Photomystère: Wo ist das?



Das Bild in der letzten Ausgabe von *kontakt.sev* zeigte die «Pont Neuf» von Carouge über die Arve mit einem Tram der Linie 12 der Transports publics genevois (TPG). Die Linie verbindet seit 1862 Genf mit Carouge. Ein erklärendes Gesamtbild finden Sie unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch).

Dank der richtigen Antwort 40 Franken in Reka-Checks gewonnen hat

**Erwin Suter aus Suhr, Mitglied PV Aargau.**

Diesmal lautet unsere Frage wiederum «Wo ist das?» Der Preis wird unter allen richtigen Antworten verlost. Der Name des Gewinners/der Gewinnerin und die Lösung erscheinen in der nächsten Nummer. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

**So nehmen Sie teil:**

**Per Postkarte:**

Schreiben Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken Sie sie bis Mittwoch, 15. Januar 2014, an:

SEV  
Photomystère  
Postfach  
3000 Bern 6

**Per E-Mail:**

Schicken Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse per E-Mail an [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

**Im Internet:**

Unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) klicken Sie auf die Box Photomystère rechts unterhalb der Agenda und füllen danach alle Felder aus.