

Europa

Das EU-Parlament sagt Nein zum harschen Mobilitätspaket.

Seite 4



Lkw statt Bahn?

Kantone und Kunden können den Cargo-Abbau stoppen – z. B. im Jura.

Seiten 6 und 7



Erfolgreiche GAV-Verhandlungen

Der SEV ist zufrieden mit dem neuen GAV der BLS. Die GAV-Konferenz des SEV hat das Verhandlungsergebnis genehmigt.

Fokus Seite 16

Langensee

Die Schiffe blieben am Steg

Auf dem Schweizer Seebecken des Langensees verkehrten am 3. Juli nur die ersten und letzten Kursschiffe für die Pendler/innen aus dem Gambarogno. Den Rest des Tages verbrachten die Schiffe am Steg, während die Angestellten um ihre Löhne kämpften.

Im Kanton Tessin kommen die Löhne immer wieder unter Druck. Der Kampf gegen Lohnsenkungen ist daher kein Luxus, sondern eine Pflicht. Für das ehemalige NLM-Personal ist die vorgesehene Senkung ihrer Löhne um 15% inakzeptabel, insbesondere weil ihr neuer Arbeitgeber – die Società navigazione Lago di Lugano (SNL) – von der öffentlichen Hand finanziell unterstützt wird. Das Personal und die Gewerkschaften sind weiterhin offen für Gespräche.

Seiten 8 und 9



Ohne eine Einigung über die Löhne kann nicht über den Rest des GAV diskutiert werden.

Sommerpause

Die Redaktion von *kontakt.sev* verabschiedet sich in die Sommerpause. Die nächste Ausgabe erscheint am 30. August. Redaktionsschluss für den Sektionsenteil ist der 23. August, Inserateschluss der 20. August. Bis dahin informieren wir über wichtige Aktualitäten auf unseren digitalen Kanälen: SEV-Webseite (www.sev-online.ch), Facebook (@Verkehrsgewerkschaft) und Newsletter. Wir wünschen allen Kolleginnen und Kollegen einen schönen Sommer!

Wendepunkt bei den GAV-Verhandlungen?

SBB-Führung mässigt ihre Forderungen

«Die SBB-Führung hat gemerkt, dass sie nicht an ihren Forderungen festhalten kann, ohne dass es Probleme geben könnte», berichtete Manuel Avallone der GAV-Konferenz von der Verhandlungsfrente. Ein Antrag auf Sistierung der Verhandlungen, weil die SBB die Vereinbarung zur Pensionskasse SBB gebrochen hat, wurde daher zurückgezogen.

Seiten 2 und 3



Die Delegierten diskutierten und genehmigten Lösungsansätze für strittige Themen.

NEWS

Die SEV-Jugend sucht Verstärkung!

An der kommenden Sitzung der SEV-Jugendkommission vom **Samstag, 18. August**, im Zentralsekretariat in Bern stehen viele spannende Punkte auf dem Programm. Alle interessierten Mitglieder unter 30 Jahren sind herzlich willkommen – denn dein Beitrag zählt.

Wenn auch du mitreden willst, melde dich jetzt an unter jugend@sev-online.ch – auch Kurzentschlossene sind herzlich willkommen.

Erste Abschlüsse

Der öV der Schweiz hat vor drei Jahren die neue berufliche Grundbildung «Fachfrau/Fachmann öV» eingeführt. Nun hat der erste Jahrgang die Lehre abgeschlossen. Die 35 erfolgreichen Absolvent/innen mit eidgenössischem Fähigkeitszeugnis haben in der öV-Berufswelt nun sehr gute Karten. Die neue Lehre ist ein gelungenes Beispiel für die Zusammenarbeit innerhalb der öV-Branche.

SUVA hat Geburtstag

1912 stimmten die Schweizer im zweiten Anlauf der Errichtung einer Unfallversicherung zu. 1918 nahm die SUVA ihren Betrieb auf, ein bedeutendes Sozialwerk, das gemeinsam von Staat, Arbeitnehmer- und Arbeitgeberorganisationen getragen wird. Drei Dinge machten gemäss SGB-Präsident Paul Rechsteiner die SUVA möglich: Die extreme Not samt horrenden Unfallzahlen in einer Zeit von Asbest und Mattmark. Der jahrzehntelange Druck der organisierten Arbeiterbewegung. Und schliesslich Unternehmer und bürgerliche Politiker mit einem starken Sinn für soziale Verantwortung.

Doch heute steht die SUVA vor grossen Herausforderungen, weil ihr Tätigkeitsbereich weitgehend auf den industriellen Sektor beschränkt wurde, der heute nur noch 20% der Erwerbstätigen erfasst. In den kommenden Jahren werden mutige Lösungen gefragt sein.

GAV-Verhandlungen SBB / SBB Cargo

Mobilisierung zeigt Wirkung – SBB mässigt Ton

Die GAV-Konferenz vom **28. Juni** nahm Kenntnis von der guten Nachricht, dass die SBB-Führung nun anscheinend zu Lösungen unter Wahrung der roten Linien des SEV bereit ist – offensichtlich beeindruckt von den starken Reaktionen ihres Personals. Die 118 Delegierten genehmigten eine vorgezogene Regelung von Arbeitszeitfragen, damit die SBB per Dezember entsprechend planen kann, sowie Lösungen für weitere Themen.

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone, der bei den GAV-Verhandlungen der Verhandlungsgemeinschaft (VG) von SEV, VSLF, Transfair und KVÖV vorsteht, konnte den Delegierten berichten, dass die SBB-Delegation an den letzten beiden Verhandlungstagen einen neuen Ton anschlug. Offensichtlich habe die rege Teilnahme des Personals an den Ballonaktionen vom 18. Juni und an den vorangegangenen Aktionen des SEV die SBB-Führung beeindruckt. Aber auch durch engagierte Stellungnahmen vieler Kolleg/innen im SBB-internen Forum und in den Medien sowie durch die vielen Beitritte zum SEV sei der SBB-Spitze anscheinend klar geworden, dass ihre extremen Forderungen beim Personal schlecht ankommen, und zwar nicht nur bei ein paar Gewerkschaftern. «Die SBB-Führung hat gemerkt, dass sie nicht an ihren Forderungen festhalten kann,



Die Delegierten genehmigten Lösungsvorschläge der Verhandlungsdelegation für Schlüsselthemen.

ohne dass es Probleme geben könnte. Jedenfalls hatten wir in den letzten zwei Tagen erstmals das Gefühl, dass wir in einer sachlichen Diskussion zu einem akzeptablen Resultat kommen können», führt Avallone aus. Nun sei es an der GAV-Konferenz zu sagen, wie sie zu Lösungsansätzen steht, die bei den weiteren Verhandlungen bis im September zu einem Resultat führen könnten – worüber sie dann abschliessend zu befinden haben wird.

Engagement hat sich gelohnt

In seiner traditionellen Ansprache an die GAV-Delegierten sprach SEV-Präsident Giorgio Tuti allen ein grosses Kompliment aus für ihr Engagement bei den Aktionen und für ihre mutigen Stellungnahmen «gegen die unverschämten Forderungen der SBB-Führung. So war diese gezwungen, auch dazu Rede und Antwort zu stehen. All das musste sein, auch dass wir transparent informiert haben, was die Gegenseite von euch verlangen wollte – was dort einige ziemlich gestört hat. Darum sind jetzt echte

Nächste Verhandlungen am 9./10. August

Nach der GAV-SBB-Konferenz vom 28. Juni kam die Verhandlungsdelegation am 3. Juli für die letzte Verhandlungsrunde vor der Sommerpause zusammen. «Wir erkennen einen leichten Wandel seitens der SBB-Direktion. Die Delegation der Arbeitgeberseite hat sich auf eine Verhandlungslösung eingelassen, von der wir bisher nichts gespürt haben – die wir aber die ganze Zeit über verlangt haben», betont Manuel Avallone, Vizepräsident SEV und Leiter der Verhandlungsdelegation (SEV, Transfair, VSLF und KVÖV).

vbo/kt

Verhandlungen möglich geworden. Heute nun besteht eure Aufgabe darin zu beurteilen, ob die Richtungen stimmen, in die wir verhandeln wollen.» Die positiven News von der Verhandlungsführung bewogen die Delegierten, zuerst über den Verhandlungsstand und mögliche Lösungen zu sprechen und erst dann über zwei Anträge, wovon der eine nichts weniger als die Sistierung der

Verhandlungen verlangte, «bevor die SBB nicht ihren Pflichten in der Pensionskasse nachkommt». Der andere forderte, die Vereinbarung zur PK SBB abzulehnen, nachdem der Verwaltungsrat SBB nicht alle drei ausgehandelten Abfederungsmassnahmen bestätigten wollte, um bei den GAV-Verhandlungen Druck zu machen.

Lösungsansätze

Manuel Avallone betonte, dass die sechs roten Linien des SEV weiterhin gelten: 1. keine Schwächung des Kündigungsschutzes, wie von der SBB gefordert; 2. keine Aufhebung der Lohngarantien zum Lohnsystem Toco von 2011; 3. keine Aufhebung der siebten Ferienwoche für Mitarbeitende ab

beitsunterbrechung, bei der Diestanz der Ruhesonntage und zur Überführung des Verwaltungspersonals vom AZG ins Arbeitsgesetz (ArG) geltend. Hier ist der SEV zu einem Entgegenkommen bereit, doch verlangt er dafür Gegenleistungen: Die SBB soll nicht nur Ruhesonntage, sondern ganze Wochenenden gewähren; vor Ferien soll man auf Wunsch seinen Dienst um 20 Uhr beenden können statt erst um 22 Uhr. Zudem soll die SBB auf ihre Forderungen nach einer Reduktion der garantierten arbeitsfreien Tage und nach Streichung der siebten Ferienwoche für Über-60-Jährige verzichten. Beide Seiten erklärten sich bereit, Vereinbarungen zu den erwähnten Punkten zu unterzeichnen, damit die SBB auf den Fahrplanwechsel entsprechend planen kann. In der Diskussion gab es neben Verständnisfragen auch Kritik vor allem von Vertretern des Baupersonals, weil freie Sonntage (bzw. Wochenenden) für sie neu bis fünf Wochen auseinanderliegen dürfen statt vier wie bisher. Doch in der Abstimmung folgten die Delegierten

grossmehrheitlich der Meinung von SEV-Arbeitszeitspezialist Martin Allemann, dass die Vereinbarung für das Personal insgesamt stimmig und vorteilhaft sei. Anschliessend wurde über Lösungen und Spielräume für weitere Themen diskutiert und abgestimmt. Zum Schluss zeigte sich Manuel Avallone zuversichtlich, dass mit den genehmigten Lösungsansätzen ein Verhandlungsergebnis möglich sein sollte, das die roten Linien des SEV respektiert und seinen Forderungen gerecht wird, vor allem jenen zum Lohnaufstieg und zur Digitalisierung.

Beschränktes Vertrauen in die SBB-Führung

Von den beiden Anträgen zur PK SBB wurde daher der eine zurückgezogen, und der andere verfehlte die nötige Zweidrittelmehrheit für seine Dringlichkeitserklärung. Doch als «Schüsse vor den Bug der SBB», wie sie einer der Antragsteller verstanden wissen wollte, erhielten sie kräftigen Applaus. Was zeigt, dass der Vertrauensbruch der SBB-Führung bei der PK noch nicht verdaut ist... **Fi**

Bild der Woche



Das Verkehrshaus Luzern präsentierte an den Rail Days vom 22. bis 24. Juni spannende Projekte zum Thema Schienenverkehr. Im Bild die Gartenbahn – nicht nur für Kinder ein Highlight.



Giorgio Tuti vor Mitgliedern der SEV-Verhandlungsdelegation – es fehlen u. a. die Zentralpräsidenten.

EDITO

Die erste Jahreshälfte ist um. Zeit also, Bilanz zu ziehen. Es liegen intensive Monate hinter uns. Aus gewerkschaftlicher Sicht gab und gibt es weiter grosse Herausforderungen in der Schweiz und europaweit.

«Die Herausforderungen für uns Gewerkschaften werden nicht kleiner. Der SEV ist gut aufgestellt und bereit dafür!» Giorgio Tuti, Präsident SEV

Sehr zeitintensiv für den SEV waren die harten Verhandlungen über den GAV SBB / SBB Cargo, die nun in die Sommerpause und danach in die nächste Runde gehen. Der Ton ist milder geworden, dennoch sind noch lange nicht alle Hürden beseitigt. Wir müssen weiter alle Energien für einen guten GAV mobilisieren. Aber nicht nur die SBB hat uns beschäftigt. Auch bei der BLS wurden aufgrund der Revision des Arbeitszeitgesetzes und der Verordnung Anpassungen im GAV nötig. Die Verhandlungen konnten mit einem erfreulichen Ergebnis abgeschlossen werden.

Ein Wort begegnete uns im ersten halben Jahr immer wieder: «Streik!» Nicht nur die Mitarbeitenden der SNCF in Frankreich oder von Trenord in Italien legten die Arbeit aus Protest gegen die Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen nieder. Auch in der Schweiz gehen die Angestellten zunehmend für ihre Anliegen auf die Strasse oder unterbrechen ihre Arbeit. So wie im Tessin beim Streik des ehemaligen NLM-Personals. Der angekündigte Streik bei den TPG in Genf konnte – nicht zuletzt dank unserer Arbeit – im letzten Moment noch abgewendet werden.

Seit Anfang Jahr sind besonders viele neue Mitglieder zum SEV gestossen. Das freut uns sehr und ist das Resultat von guter Gewerkschaftsarbeit und Engagement. Mit dem gleichen Engagement gilt es, in die 2. Jahreshälfte zu gehen. Ich bin zuversichtlich!

Unsere Zeit ist geprägt durch Digitalisierung, Flexibilisierung und Gewinnorientierung. Die Herausforderungen für die Arbeitnehmenden und damit auch für die Gewerkschaften werden dabei nicht kleiner. Ich bin sicher, dass wir auch in den nächsten Monaten den einen oder anderen Kampf austragen werden, national, wie auch international, wo nach der Ablehnung des Mobilitätspakets der EU die Uhren wieder auf null gestellt und neue Kompromisse ausgehandelt werden müssen. Es ist an uns, die Rahmenbedingungen der Zukunft mitzugestalten. Der SEV ist gut aufgestellt und bereit dafür!

Ich wünsche all unseren Kolleginnen und Kollegen eine schöne Sommerzeit.



European Transport Workers' Federation (ETF)

Ein Nein zum harschen Mobilitätspaket

Die ETF hat nach einem langen Kampf mit gewerkschaftlichen Aktionen in ganz Europa gesiegt: Am 4. Juli hat das EU-Parlament die harschen Vorschläge zum EU-Mobilitätspaket zurückgewiesen.

Beim EU-Mobilitätspaket handelt es sich um eine Totalreform der Gesetze im europäischen Strassengütertransport. Nun wurden die Vorschläge der Kommission zurückgewiesen, was eines klar macht: Die EU-Parlamentarier/innen werden keine ultraliberale Reform der Strassengütertransportbranche akzeptieren.

Eine Annahme der Vorschläge hätte zu Lohn- und Sozialdumping sowie zu einer massiven Verschlechterung der Arbeitsbedingungen für die Fahrerinnen und Fahrer geführt (kürzere Ruhezeiten und Legalisierung von Wochenenden im Fahrzeug). Eine Lockerung des Ka-



Ganze Wochenenden im Lastwagen zu verbringen, schadet der Gesundheit der Fahrer/innen.

botageverbots hätte ausserdem den Schienengüterverkehr stark unter Druck gebracht.

Sieg für die Arbeiter/innen

ETF-Präsident Frank Moreels sieht die Ablehnung dieser

Vorschläge als «Sieg für die Arbeiterinnen und Arbeiter, die ETF und die ihr angeschlossenen europäischen Gewerkschaften», darunter auch der SEV. Die ETF hat viel dafür getan, den EU-Parlamentarier/innen aufzuzeigen, dass

solche Bedingungen nicht nur die Gesundheit der Fahrer/innen, sondern auch die Sicherheit auf der Strasse gefährden.

«Ich bin froh, dass wir sie überzeugen konnten», sagt Moreels, «denn ein Europa,

das Jobs untergräbt und Angestellte mit unfairen Bedingungen fesselt, ist ein Europa, dem seine Bürgerinnen und Bürger nicht mehr vertrauen können.»

Der Kampf geht weiter

Nun geht das abgelehnte Paket zurück in den EU-Verkehrsausschuss, wo neue Vorschläge ausgearbeitet werden müssen.

Trotz dieses Erfolgs ruft ETF-Generalsekretär Eduardo Chagas die Gewerkschaften dazu auf, den Druck aufrechtzuerhalten. «Wir werden weiter für ein anständiges Mobilitätspaket kämpfen, das eine wichtige Säule unserer Fair-Transportkampagne gegen Sozialdumping in Europa darstellt. Unsere Forderungen sind klar: Gleicher Lohn für internationale Fahrer, keine Übernachtung im Fahrzeug an Wochenenden, gesunde Ruhezeiten zum Schutz der Fahrer, Passagiere und aller Strassenbenutzer.»

ETF/kt

MEINE MEINUNG

Ein weiter Weg

Eigentlich wollte ich für die Ferien diesen Sommer nicht zu weit verreisen. Berge statt Strand, Dorf statt Städtrip, Schweiz statt Ausland. An schönen Orten mangelt es unserem Land nicht, und so habe ich meinen Ort sehr schnell gefunden. Und erst am Tag der Abreise stellte ich fest, dass ich mir zielsicher just den Ort ausgesucht habe, der – wenn man wie ich auf öV angewiesen ist – am weitesten weg von meinem momentanen Zuhause in Zürich liegt. Ja wirklich, an keinen anderen Ort der Schweiz ist man länger un-

terwegs als mit SBB, RHB und Postauto

nach Castasegna im Bergell. 4 Stunden 36 Minuten ist die schnellste Verbindung. Damit schlägt der Bündner Grenzort sogar die anderen Bündner Grenzorte wie das Samnaun (4h8min) und Bivio (4h34min). Vom bestens erschlossenen Wallis und Jura ganz zu schweigen.

Ich wäre mit dem Flugzeug schneller in Hamburg, London – und mit dem TGV sogar schneller in Paris gewesen als mit dem öV in Castasegna.

Und so fragte ich mich wie ich vor ein paar Tagen meinen Koffer ins Postauto in St. Moritz hievte: Warum tut

man sich das überhaupt an? Eine Stunde später, als ich meinen Koffer wieder aus dem Postauto zog, wusste ich wieso. Weil sich mühsame Wege fast immer lohnen.

Ein mühsamer Weg sind auch GAV-Verhandlungen. Es braucht Ausdauer, Zähigkeit und den bedingungslosen Glauben daran, dass sich der Aufwand auch lohnt. Ich weiss wovon ich spreche, da ich selbst hin und wieder am Verhandlungstisch sitze, wenn die Journalistinnen-Gewerkschaften und -Verbände dieses Jahr zum ersten Mal seit über einem Jahrzehnt wieder über einen GAV diskutieren können.

Eine leidige Bütz. Und eine verdammt notwendige. Denn die Arbeitsbedingungen verschlechtern sich in der Schweiz zunehmend. Nicht nur im Journalismus. Mit grosser Spannung und leichter Anspannung verfolge ich also die Verhandlungen über den Gesamtarbeitsvertrag des Personals des öffentlichen Verkehrs. Und ich habe mich gefreut, als im Juni demonstriert wurde. Auch, da in der Schweiz rekordtief gestreikt wird im Vergleich zum Rest der europäischen Länder. Aber in diesem Jahr ist es anders. Exakt hundert Jahre nach dem Generalstreik gehen die Schweizer Arbeit-

«Es braucht Ausdauer, Zähigkeit und den Glauben daran, dass es sich lohnt.»

Anja Conzett

nehmenden wieder auf die Strasse: die Bähnler, die Journalisten in der Westschweiz und der Deutschschweiz. Das ist ein wichtiges Zeichen. Aber der Weg ist noch lang und er könnte mühselig werden. Nur eins ist sicher: Das Durchhalten wird sich auf jeden Fall auszahlen.

Westschweizer Mobilität

Léman Express, ein Trojanisches Pferd?

Der Léman Express, der im Dezember 2019 losfahren soll, wird die grösste grenzüberschreitende S-Bahn in Europa. Ab 2025 könnte er auch zu einem Trojanischen Pferd werden, wenn über eine europäische Ausschreibung der Abbau der Arbeitsbedingungen der Lokführer/innen getestet würde.

Fanfarenklänge, Reden von Obrikerheiten in Begleitung ihrer geschmückten Weibel: Seit Dezember nehmen die Festlichkeiten mit Blick auf die Inbetriebnahme des Léman Express laufend zu.

CEVA, ein fehlendes Glied

Am 7. Juni feierten die Behörden und Bahnbetreiber die Verdoppelung der Regionalzüge zwischen Coppet (VD) und Lancy-Pont-Rouge (GE) und damit den Viertelstundentakt in Spitzenzeiten ab dem 11. Juni. Dieser Takt gibt einen Vorgesmack auf das Netz des Léman Express, das am 15. Dezember 2019 vollendet sein soll. Die Regionalzüge werden dann über Lancy-Pont-Rouge hinaus auf der neuen CEVA-Linie nach Annemasse und sogar Evian, Saint-Gervais oder Anancy weiterfahren. Wenn das fehlende Streckenglied von 16 Kilometern zur CEVA geschlossen ist, verbindet das Netz 45 Stationen in der Schweiz und in Frankreich auf über 230 Kilometer Strecke und deckt das Einzugsgebiet von Gross-Genf mit über einer Million Einwohnern ab.

Gegen den Autowahn

Der Léman Express wird die grösste grenzüberschreitende S-Bahn in Europa. Er ist aus dem Missstand heraus entstanden, dass inzwischen 84 Prozent der Grenzgänger mit Privatfahrzeugen zur Arbeit fahren, weil ein passendes öV-Angebot fehlt, und das



Schweizer und französische Gewerkschaften gemeinsam auf der Strasse. Die internationale Zusammenarbeit wird auch in Zukunft nötig sein.

Strassennetz damit überlasten. Mit den 40 Zügen des künftigen Netzes werden täglich 50 000 Passagiere die Grenze überqueren, auf dem Weg zur Arbeit, zum Studium oder zur Freizeit. Der öffentliche Verkehr soll so attraktiv werden, dass der Autowahn gebremst und die Stauwellen reduziert werden können, dies die Hoffnung.

Arbeitsrecht

Für die Schweizer und französischen Gewerkschaften stellt sich eine zentrale Frage: welche Gesellschaft wird das Netz betreiben und welche Arbeitsbedingungen werden gelten? Auf beiden Seiten der Grenze geht es darum, Anstellungsbedingungen und Personalstatus beizubehalten.

In einem ersten Schritt werden es die jeweiligen Hausregeln sein. Die Betreibergesellschaft Lémanis wird von SNCF (40%) und SBB (60%) gemeinsam geführt, aber die Lokführerinnen und Lokführer arbeiten nur im eigenen Land, obwohl sie beide Fahrbewilligungen haben, mit Lokführerwechsel jeweils in Annemasse.

Mögliche Ausschreibungen

Am 1. Februar haben der Bund, die Kantone Genf und Waadt sowie die Region Auvergne-

Rhône-Alpes eine Absichtserklärung zum Léman Express unterschrieben. Diese besagt, dass die vier Partner bis spätestens 2023 eine einzige Aufsichtsorganisation gründen wollen, die als Betreiberin eine einzige Gesellschaft führt, also eine Lémanis, die so bald als möglich eine vollständige Eisenbahngesellschaft werden soll, wie in der Absichtserklärung festgehalten ist. Diese enthält allerdings aus Sicht der Gewerkschaften höchst befremdliche Grauzonen. Sie bietet nämlich dem einheitlichen Aufsichtsorgan die Möglichkeit einer «eventuellen Ausschreibung der Bahnleistungen des Léman Express auf dem gesamten einbezogenen Gebiet der Schweiz und Frankreichs am Ende der 10-jährigen Konzession, mit einer Ausstiegsklausel nach 6 Jahren, die dem Betreiber auf dem Schweizer Netz zugestanden wird».

Im Zeitraum 2025-2029 könnte das Netz also gesamteuropäisch ausgeschrieben werden. Die europäische Union bereitet sich auf die Liberalisierung des Fernverkehrs (2020) und des Regionalverkehrs (2026) vor. Für ein grenzüberschreitendes Netz wird unter diesen Bedingungen der Druck sehr gross, insbesondere auf die Arbeitsbedingungen.

«Die Schweizer und französischen Gewerkschaften, die in dieser Frage übereinstimmen, werden ihr Gewicht geltend machen, damit die Behörden die Sozialbedingungen in diese Ausschreibung aufnehmen und sich nicht ausschliesslich auf das günstigste Angebot ausrichten», betont Valérie Solano, Gewerkschaftssekretärin SEV. Die CGT Bahn, SUD Rail und der SEV haben von Lémanis Informationen über die künftigen Arbeitsbedingungen verlangt. An einer gemeinsamen Sitzung vom 6. Juli hat sich ergeben, dass für den Betrieb des Léman Express noch keine Rechtsgrundlage besteht. Die beteiligten Behörden kümmern sich zurzeit darum.

«Fürs Erste haben wir dank unserem gemeinsamen Auftreten mit den französischen Gewerkschaften Lémanis dazu gezwungen, uns zu antworten und die Arbeitsbedingungen der Lokführer zu gewährleisten. Aber in sechs Jahren ist aus heutiger Sicht nichts gesichert. Die Gewerkschaften sind beidseits der Grenzen auf der Hut», verspricht Valérie Solano.

Lohndumping

Die grosse Befürchtung der Gewerkschaften ist, dass CEVA

und Léman Express als Trojanisches Pferd dienen und den Weg öffnen für Gesellschaften, die sich weniger um soziale Fragen kümmern. Diese könnten die Ausschreibung gewinnen oder die Linien als Unterakkordanten betreiben und beidseits der Grenzen Arbeitsbedingungen und Löhne verschlechtern. Die einheitliche Aufsichtsorganisation des Léman Express muss zwar «sicherstellen, dass die offerierten Leistungen auf dem gesamten Netz gehobene Qualitätsanforderungen erfüllen», wozu, hoffentlich, die sozialen Bedingungen zählen, doch sie muss gleichzeitig beachten, dass «sie die Kosten im Griff hat und eine maximale Rentabilität erreicht», was im Kampf gegen das Lohndumping nichts Gutes erahnen lässt.

Es gibt zudem weitere Anzeichen, die zur Wachsamkeit rufen. Die CEVA-Baustelle war Schauplatz von mehreren gewerkschaftlichen Anzeigen wegen Lohndrückerei, was letztlich dazu führte, dass der Staat zwei zusätzliche Inspektoren anstellte, um die Arbeitsbedingungen zu kontrollieren und die Verantwortungslosigkeit des andern Bauherrn, der SBB, zu beheben.

Europäische Akteure?

Der Kampf bei den Unterakkordanten der TPG (letzte Ausgabe) hat ebenfalls gezeigt, dass die Arbeitsbedingungen in der Kaskade der Unterakkordanz deutlich schlechter sind.

Die RATP (Pariser Verkehrsbetriebe) betätigen sich seit Jahren als wichtiger Verkehrsanbieter in der Region. Es ist zu befürchten, dass sich die SNCF immer mehr aus den schlecht rentablen Regionallinien zurückzieht und das Feld Unternehmen wie RATP oder andern europäischen Anbietern überlässt, die sich weniger um die Arbeitsbedingungen kümmern.

Abbau bei SBB Cargo



Philipp Hadorn.

«Dieser Abbau kann und muss gestoppt werden»

Am 29. Juni informierte SBB Cargo die Sozialpartner im Begleitausschuss über den Stand des im Februar vom SBB-Verwaltungsrat abgesetzten Abbaus von Arbeitsplätzen und Bedienpunkten: Die Zahl der Mitarbeitenden soll von rund 2200 im Februar 2018 auf noch rund 1400 im Jahr 2023 fallen. Und von den aktuell übrig gebliebenen rund 340 Bedienpunkten soll die Hälfte überprüft werden. kontakt.sev hat beim zuständigen SEV-Gewerkschaftssekretär Philipp Hadorn nachgefragt, wo der Abbau zurzeit steht und ob sich dieser noch stoppen lässt.

■ **kontakt.sev:** Welche Infos hat SBB Cargo dem Begleitausschuss vom letzten Freitag zum Abbau gegeben? Haben schon Mitarbeitende die Stelle verloren oder sind über den Verlust ihrer Stelle orientiert worden?

Philipp Hadorn: Das Reorganisationsprogramm Struko (Reduktion der Strukturkosten) ist aus Sicht von SBB Cargo auf Kurs. Von 674,5 Vollzeitstellen (FTE) 2015 sind Ende April 2018 noch 474,6 ordentlich besetzt. Bis Ende Jahr folge noch der Abbau von weiteren knapp 23 FTE. Ebenfalls für 23

Mitarbeitende konnte keine geeignete Lösung gefunden werden. Sie wurden ans Arbeitsmarktcenter (AMC) übergeben. Auch Frühpensienierungs-lösungen mussten erarbeitet werden.

Die Überprüfung der Bedienpunkte im Hinblick auf erste Schliessungen auf den Fahrplanwechsel 2018/2019 ist in voller «Talfahrt», was wohl der «Rückzugs- und Optimierungspolitik» von SBB Cargo entspricht (siehe kontakt.sev Nr. 9/18). Während der Entscheid für die Umsetzung im Berner Oberland definitiv sei, sei derjenige im Jura bis spätestens Ende September 2018 geplant. Noch sind Gespräche auf kantonaler Ebene im Gange (siehe Box). Als Sozialpartner werden wir – wie üblich bei allen Reorganisationen bei SBB Cargo – während der Umsetzung auf die Einzelperson genau (anonymisiert) informiert, welche Lösungen für Betroffene gefunden werden bzw. wo noch darum gerungen wird. Bereits wurden erste Mitarbeitende informiert und die Prozesse laufen.

■ **Wie geht es gemäss SBB Cargo in den nächsten Wochen und Monaten weiter?**

Die «Road Map» sieht vor, Region für Region die Überprüfung der Hälfte der rund 340 Bedienpunkte abzuarbeiten.

Die Spielanlage scheint immer gleich: Bedienpunkte, deren Betrieb aus Sicht von SBB Cargo nicht mehr rentabel ist, werden zur Disposition ge-

«Im Begleitausschuss gilt es sicherzustellen, dass Prozesse und Kommunikation korrekt erfolgen. Als Gewerkschaft haben wir aber andere Ziele, als diesen desaströsen Abbau zu begleiten, der für den Schienengüterverkehr einem Eigengoal gleichkommt.»

stellt. Die Fragen nach Volumenwachstum oder Preisüberwälzung wird gestellt und anschliessend geklärt, ob die Ware nicht an einem anderen Ort übergeben werden könnte oder andere Alternativen möglich sind.

■ **Was haben die Sozialpartner im Begleitausschuss eingebracht?**

Der SEV hat seit Beginn dieses Service-public-Abbaus dargelegt, dass dieser Prozess falsch, nicht zukunftsgerichtet und schädlich für die Grundversorgung in unserem «Staat der Regionen» ist. Dass sich dieser Abbau auf die Entwicklung der dezentralen Strukturen unseres Landes, den wirtschaftlichen Fortschritt und die Beschäftigung in den betroffenen Regionen negativ auswirken wird. Ganz zu schweigen von den negativen Folgen für die Umwelt und

vom Mehraufwand im Strassenunterhalt. Im Begleitausschuss gilt es im Moment sicherzustellen, dass Prozesse und Kommunikation

■ **Was hat deine Motion «Denkpause...» im Nationalrat bisher bewirkt und was kann sie bewirken?**

Nach dem «Postauto-Bschiss» haben viele Politiker/innen nicht nur das Gebaren des Post-Managements auf ihrem «Beobachtungsradar», sondern auch das der SBB-Führung. Jetzt verlangt die Politik unmissverständlich Korrekturen bei Löhnen der Konzernleitungsmitglieder und will die Machtfülle von CEO Andreas Meyer einschränken. Mit Unterstützung des Parlamentes hat die UVEK-Vorsteherin Doris Leuthard entschieden, dass Meyer das Verwaltungsratspräsidium von SBB Cargo abgeben muss. Meine Motion «Denkpause und keine Missachtung der Eignerauflagen durch die SBB und SBB Cargo», die von 91 Nationalrät/innen mitunterzeichnet wurde, ist zumindest eine «rote Karte» an die SBB. Nach der Sommerpause wird sich auch der Ständerat mit der Angelegenheit auseinandersetzen. Noch wehrt sich der Bundesrat gegen eine «Denkpause». Vielleicht wird sich Bundesrätin Doris Leuthard allerdings nach den Fra-

■ **Die RPV-Delegierten haben der Cargo-Leitung einen offenen Brief geschrieben. Was tut der SEV sonst gewerkschaftlich gegen den Abbau?**

Immer wieder habe ich Gelegenheit, an Veranstaltungen unseren Mitgliedern darzulegen, dass die kurzfristige Politik des gegenwärtigen Verwaltungsrats von SBB Cargo die langfristigen Interessen des Güterverkehrs schwer missachtet. Die Unzufriedenheit einzelner Branchen und Regionen über den Rückzug von SBB Cargo im Einzelwagenladungsverkehr nimmt ständig zu. Kantone beginnen ihren Unmut zu artikulieren.

Die Wut der Belegschaft nimmt zu, aber auch die existenzielle Angst vor dem Verlust des Arbeitsplatzes.

■ **Was hat deine Motion «Denkpause...» im Nationalrat bisher bewirkt und was kann sie bewirken?**

Nach dem «Postauto-Bschiss» haben viele Politiker/innen nicht nur das Gebaren des Post-Managements auf ihrem «Beobachtungsradar», sondern auch das der SBB-Führung. Jetzt verlangt die Politik unmissverständlich Korrekturen bei Löhnen der Konzernleitungsmitglieder und will die Machtfülle von CEO Andreas Meyer einschränken. Mit Unterstützung des Parlamentes hat die UVEK-Vorsteherin Doris Leuthard entschieden, dass Meyer das Verwaltungsratspräsidium von SBB Cargo abgeben muss. Meine Motion «Denkpause und keine Missachtung der Eignerauflagen durch die SBB und SBB Cargo», die von 91 Nationalrät/innen mitunterzeichnet wurde, ist zumindest eine «rote Karte» an die SBB. Nach der Sommerpause wird sich auch der Ständerat mit der Angelegenheit auseinandersetzen. Noch wehrt sich der Bundesrat gegen eine «Denkpause». Vielleicht wird sich Bundesrätin Doris Leuthard allerdings nach den Fra-

■ **Was läuft auf Bundesebene sonst gegen den Abbau?**

Bei den letzten Wahlen ist auf Bundesebene jene Mehrheit, die gerne angebliche Vorzüge von Deregulierung und Liberalisierung besingt, gestärkt worden. Das macht es im Moment schwierig. Gleichzeitig werden allerdings die Rufe von links bis rechts lauter, welche die staatsnahen Be-

triebe wieder enger an die Führungszügel des Bundes binden möchten. Zu offensichtlich sind Fehlentwicklungen, die mit dem Abbau der Grundversorgung diametral

sie haben durchwegs Einfluss. Aber auch von den Cargo-Kunden und deren Dachorganisation ist Protest zu erwarten, falls «die bisherigen Verantwortlichen in alte, bis jetzt



Wenn es nach den Sparplänen der Führung von SBB Cargo geht, soll der Holztransport mit SBB-Wagen auf Rollböcken der CJ – wie hier in Tramelan – 2019 vorbei sein.

gen um «Verantwortlichkeit» beim Postauto-Skandal auch noch überlegen müssen, inwiefern sie das Umkrempeln der Güterverkehrspolitik in der Fläche einem CEO der SBB und VR-Präsidenten SBB Cargo überlassen kann, dem der Entzug des Vertrauens i. S. Cargo bereits angekündigt wurde. Auch da werden Fragen zur Verantwortlichkeit folgen.

■ **Was läuft auf Bundesebene sonst gegen den Abbau?**

Bei den letzten Wahlen ist auf Bundesebene jene Mehrheit, die gerne angebliche Vorzüge von Deregulierung und Liberalisierung besingt, gestärkt worden. Das macht es im Moment schwierig. Gleichzeitig werden allerdings die Rufe von links bis rechts lauter, welche die staatsnahen Be-

triebe wieder enger an die Führungszügel des Bundes binden möchten. Zu offensichtlich sind Fehlentwicklungen, die mit dem Abbau der Grundversorgung diametral

sie haben durchwegs Einfluss. Aber auch von den Cargo-Kunden und deren Dachorganisation ist Protest zu erwarten, falls «die bisherigen Verantwortlichen in alte, bis jetzt

den Interessen von Wirtschaft, Regionen und Arbeitnehmenden entgegenstehen. Resultate zeigten sich bereits bei der Positionierung zum Verkauf von SBB-Billetten oder zur Schliessung von Poststellen.

■ **Und was läuft auf kantonaler Ebene, zum Beispiel im Jura zur Rettung des Güterverkehrs der Chemins de fer du Jura (CJ)?**

Es ist davon auszugehen, dass bei fortschreitender Umsetzung des Abbaus die jeweils betroffenen Kantone (hoffentlich) protestieren werden. Diese haben nämlich die negativen Folgen für die wirtschaftliche Entwicklung, den Verkehr, den Strassenunterhalt und die Beschäftigung vor Ort direkt zu tragen. Und

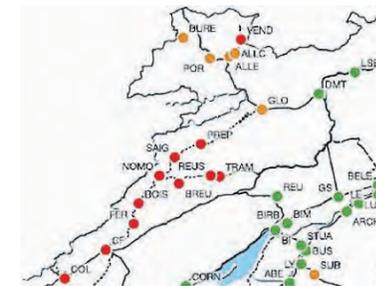
nicht erfolgreiche Muster des plumpen Abbaus verfallen», wie VAP-Geschäftsführer Frank Furrer in der NZZ am Sonntag vom 22. April befürchtete.

■ **Lässt sich der Abbau noch stoppen oder wenigstens eindämmen?**

Ja, klar. Schlussendlich ist dies nur davon abhängig, ob sich eine Mehrheit zusammenrauft und ihren Einfluss geltend macht. Dies ist nicht nur, aber auch ein gewerk-

Kanton Jura kritisiert Bund: Cargo-Abbau widerspricht Klimazielen

SBB Cargo will von den rund 340 Bedienpunkten, bzw. 372 mit jenen der andern Bahnen (KTU), jene rund 170 überprüfen, über die nicht mehr als 2 Wagen pro Tag zugestellt werden. Für den eigenwirtschaftlichen Betrieb seien 5 Wagen nötig, sonst müssten die Kantone einspringen, da der Bund seine Betriebsbeiträge 2019 einstellt, betonte die Cargo-Spitze am 1. März. Bisher zahlte nur Graubünden Güterverkehrsbeiträge. Im Jura wurden bis Juni 16 Bedienpunkte überprüft, 11 im Kanton JU, 3 im Kt. BE und 2 im Kt. NE. Davon will SBB Cargo 2019 elf schliessen (rote Punkte auf der Karte) und 5 im Rahmen von Kundenlösungen flexibel bedienen (gelb); nur Delsberg soll noch regelmässig bedient werden. Der Holztransport auf dem Schmalspurnetz der Chemins de fer du Jura (CJ) ist bedroht. **David Eray**, Vorsteher des Umweltschutzdepartements des Kantons JU, sprach am 28. Juni mit Cargo-CEO Nicolas Perrin. Anpassungen seien wohl nötig, doch er wolle keine Verlagerung auf die Strasse, sagte Eray danach auf Anfrage von kontakt.sev. Er rechnet mit



harten Verhandlungen und will Transparenz. SBB Cargo wirtschaftete teurer als andere Unternehmen wie Sersa, die Cargo den Zuckerrübentransport abgejagt hat. Der Kanton JU prüft mit der CJ, ob sie Leistungen von SBB Cargo übernehmen kann. Der Bund betreibt eine widersprüchliche Politik: Mit der «Energierategie 2050» wolle der Bund öV-Projekte zur CO₂-Reduktion fördern und streiche zugleich die Beiträge an SBB Cargo! Die Abgeltungen an die CJ stagnierten auch. **FI**

Schifffahrt auf dem Langensee



Angelo Stroppini.

Stillstand auf dem Lago Maggiore – für einen Tag

Am Dienstag, 3. Juli, hat das Schiffspersonal im Schweizer Becken des Langensees die Arbeit für einen Tag niedergelegt. Es verkehrten nur die frühesten und spätesten Kurse, um die Verbindungen der Pendler/innen vom Gambarogno zu garantieren. Für den Rest des Tages standen die Schiffe still. Die Schifffahrtsgesellschaft SNL wollte den Betrieb mithilfe des Personals vom Luganersee teilweise aufrechterhalten. Der Kampf um die Lohnbedingungen ist kein Luxus, sondern Pflicht, besonders in einem Kanton, in dem die Löhne durch ungesunde Wettbewerbssituationen allzu oft unter Druck kommen oder gar gesenkt werden.

Dienstag Morgen, 08:30 Uhr: Verschränkte Arme nach den ersten Kursen, die den Pendlerverkehr aufrechterhalten haben. 08:35 Uhr: Die Handys der Gewerkschafter klingeln sturm. Die Inhalte und Modalitäten des eintägigen Streiks werden der SNL-Direktion und den Vertreter/innen des Kantons mitgeteilt. «Die ehemaligen NLM-Angestellten haben den Streik beschlossen» erklärte Angelo Stroppini, SEV-Gewerkschaftssekretär und Leiter der Verhandlungsdelegation für die Ausarbeitung des GAV. «An der Personalversammlung haben sie die Resultate der laufenden Verhandlungen für ihren GAV analysiert und festgestellt, dass ihre Löhne per 1. Januar 2019 stark gekürzt werden sollen. Kurz gesagt – ein Dumping-Fall, der dadurch noch verschlimmert wird, dass das Unternehmen von wichtigen kantonalen Subventionen profitiert.» Der Tessiner Unia-Sekretär Enrico Borelli und Lorenzo Jelmini von der Gewerkschaft OCST teilen diese Ansicht voll und ganz. Ohne ein Blatt vor den Mund zu nehmen betonten die drei Gewerkschafter, dass die aktuelle Situation der Unnachgiebigkeit des Arbeitgebers SNL zu verdanken ist. Den ehemaligen NLM-Angestellten war von Anfang an



Lorenzo Jelmini (OCST), Angelo Stroppini (SEV), Enrico Borelli (UNIA) und Domenico Ferrazzo (Peko).

klar, dass die Löhne den grössten Stolperstein in den GAV-Verhandlungen darstellen werden. Aus diesem Grund zeigen sie sich bereit, diesen sensiblen Punkt zu verhandeln. Sie sind sich bewusst, dass in diesen schwierigen Verhandlungen gewisse Opfer unvermeidbar sein werden. «Bereits vier Mal hat sich die Personaldelegation mit der Gegenseite getroffen», erzählt Angelo Stroppini. «Bei all diesen Gelegenheiten wurde betont, dass die Löhne des vorherigen NLM-Personals ab dem 1. Januar 2019 dem Reglement des Unternehmens SNL angeglichen werden. Dies entspricht einer Reduktion um 15 % oder mehr. Dieses Szenario ist inak-

zeptabel wenn man bedenkt, dass das Unternehmen dank dem Streik im letzten Jahr wichtige finanzielle Unterstützung vom Kanton erhält.» Wir

«Die Lohnsenkung um 15 % ist inakzeptabel wenn man bedenkt, dass das Unternehmen dank dem Streik im letzten Jahr wichtige finanzielle Unterstützung vom Kanton erhält.»

Angelo Stroppini, Gewerkschaftssekretär SEV

stehen vor einem klaren Fall von Lohndumping. Für die Gewerkschafter ist der Kampf gegen Lohnsenkungen eine Pflicht, denn er basiert auf der Überzeugung, dass die Arbeit einen grossen Wert hat, der nicht durch solche Praktiken entwürdigt werden darf. «Noch unverständlicher wird die Stur-

heit der SNL-Direktion, wenn man sich an den Businessplan erinnert, der mehrmals präsentiert wurde», findet Angelo Stroppini. «Darin wurde fest-

gehalten, dass die Angleichung der SNL-Löhne um 5 % für alle Angestellten auf den zwei Seen eine praktikable Lösung wäre, und zwar ausgehend von 32 aktiven Arbeitskräften auf dem Lago Maggiore, nicht von den 17 aktuell auf dem See beschäftigten Angestellten.

Der Lohn ist und bleibt eine essentielle Komponente der Arbeit. Denn von Schulterklopfen oder Empfehlungen von denen, die gute Löhne haben, kann man nicht leben. Das Ende des Monats kommt für uns alle, doch für diejenigen, die ohne einen angemessenen Lohn ihre Familie ernähren müssen, kann es ganz schön wehtun. Und fast alle Arbeiter/innen haben eine Familie. Aus diesen Gründen ist eine Einigung bei diesem Thema unverzichtbar, bevor man den Rest des GAV diskutiert. Stroppini, Borelli und Jelmini ärgern sich: «So, wie es zurzeit aussieht, werden die ehemaligen NLM-Angestellten aufgefordert, für weniger Lohn zu arbeiten und weniger freie Tage zu akzeptieren!»

In dieser Situation hat sich die Belegschaft entschieden, ihre Löhne mit der gleichen Beharrlichkeit zu verteidigen, mit der sie für die Gründung des neuen Konsortiums gekämpft haben – für das sie heute wegen Personalmangel mit einer unmöglichen Planung der Arbeitszeit tätig sind. «Wir machen nicht gern weniger», sagten einige der Schiffsleute, «aber mit dieser Kampfmassnahme hoffen wir, die festgefahrene Situation lösen zu können, denn sie belastet uns sehr.» Es ist nicht einfach,



Ein Kampf, ein Ziel: Die Lohn- und Arbeitsbedingungen sollen mit einem GAV garantiert werden.



Die entlassenen OVS-Angestellten solidarisieren sich mit den Schiffsleuten.

mit dieser Ungewissheit umzugehen, wenn man sie an der eigenen Haut erlebt. Kein Wunder, dass viele ehemalige NLM-Angestellte den Beruf gewechselt haben. Die Schiffsleute lieben ihre Arbeit, sie kennen sich auf dem See bestens aus und wünschen sich nichts mehr, als ihren Beruf weiter ausüben zu können – mit einem GAV, der ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen garantiert.

Es bleibt die Frage nach der Würde. Diese Frage betrifft uns alle, unabhängig von der Branche oder der Berufskategorie.

So sagte es Enrico Borelli, der vor den Medien von einem Arbeitsmarkt sprach, «der uns erschauern lässt». Es ist ein Arbeitsmarkt, der mit einem Schlag Arbeitsplätze, Rechte und die Würde der Angestellten auslöschen kann. So geschah es zum Beispiel auch bei OVS, dem Bekleidungsunternehmen, das hunderte von Mitarbeitende entlassen hat, ohne die Spur eines Sozialplans und ohne Rücksicht auf die Grundrechte. Eine Delegation der entlassenen OVS-Angestellten gesellte sich zu den Streikenden, um ihre Solidarität

den Schiffsleuten gegenüber zu zeigen, die ihren Mut und ihre Würde bewiesen haben. Denn unsere Würde schulden wir in erster Linie uns selbst. Wenn sie kollektiv ausgedrückt wird, kann sie zu einem wichtigen Teil des Kampfes werden. Deshalb gebührt jedem Einzelnen Respekt, der für seine Rechte kämpft. «Heute wird uns bewusst, was es heisst, keine beruflichen Aussichten zu haben. Wir sitzen alle im gleichen Boot und hoffen, dass es nicht untergeht.» Diese Worte richtete eine der entlassenen Verkäuferinnen an

die Schiffsleute, die von ihrem Arbeitgeber in Zeiten der Unsicherheit gestürzt wurden.

Und hier ist ein weiteres Schlüsselwort: Solidarität. Um mit einer gewissen Ruhe kämpfen zu können, ist der Zusammenhalt unter den Arbeiter/innen unabdingbar. Das wissen die Schiffsleute, die den historischen Streik von 2017 miterlebt haben, nur zu gut. So hat sich eine solide und eingeschweisste Gruppe gebildet, über alle individuellen Charaktere und ihre persönlichen Geschichten hinaus. Angelo Stroppini fasst zusammen: «Diese Einstellung zeigte sich auch am 3. Juli, als die Kollegen von Lugano gerufen wurden, um die nicht bedienten Kurse zu ersetzen. Der Betrieb wurde mit grossem Anstand und ohne Konflikte wiederaufgenommen. Das Verantwortungsgefühl der Angestellten hat sich durchgesetzt.» Jetzt aber geht es darum, die Gespräche über das kommende Jahr wieder aufzunehmen. Denn die Vereinbarung mit dem Kanton und der Stadt Locarno gilt nur für 2018, alles andere gilt es zu verhandeln. Und das nächste Jahr kommt bestimmt ...

Françoise Gehring / kt

IN STILLE

Die Schiffsleute, Gewerkschafter/innen und Journalist/innen standen alle gemeinsam für eine Schweigeminute auf. Sie gedachten all denjenigen, die bei der Arbeit ihr Leben verloren haben. Genau ein Tag vor dem Streik starben ein 25-Jähriger (Carlo) und sein 36-jähriger Kollege (Oscar) beim Sturz von einem Oberdeck. Weitere Leben wurden zerstört. Zu viele. Wir sind sehr bestürzt darüber, denn sein Leben bei der Arbeit zu verlieren, ist besonders schrecklich.

Sich unter diesen Umständen auf Zahlen zu berufen, mag zynisch wirken. Trotzdem bringen sie einen zum Nachdenken. Jedes Jahr verzeichnet die Suva 9000 Arbeitsunfälle, bei denen es sich um Stürze von oben handelt. In 280 Fällen führte der Sturz zu bleibenden Schäden, 22 endeten tödlich. Nach Angaben der Suva werden jedes Jahr rund 250 000 Menschen Opfer eines Arbeitsunfalls. In der Bauindustrie trifft es jeden Fünften, im Gerüstbau jeden Vierten und in der Forstwirtschaft jeden Dritten.

frg / kt

Streiks bei Trenord, Tamedia und OVS

Ein Sommer voller Streiks

Pünktlich zum hundert-jährigen Jubiläum des Generalstreiks wird 2018 viel gestreikt. Erst kürzlich wieder auf dem Lago Maggiore (siehe Seiten 8 und 9), aber auch ausserhalb der Transportbranche. Ein Überblick.

Streik bei Trenord in Italien

Am Freitag, 6. Juli, fand bei Trenord in Italien ein Streiktag statt. Dies betraf die regionalen TILO-Züge (Treni Regionali Ticino Lombardia) vom und

zum Flughafen Malpensa von Mailand, die Züge in der Schweiz waren jedoch nicht betroffen.

Grund für den Streik war die Einschüchterung des Personals durch die Direktion, welche die neuen Rechte für Behinderte und bezüglich der Elternzeit («Gesetz 104») nicht berücksichtigt.

Die italienischen Gewerkschaften ORSA (Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base) und CUB (Confederazione Unitaria di Base) unterstützten und begleiteten den Streik der Trenord-Angestellten.



kt Stillstand am Flughafen Malpensa.

Tamedia

Jetzt vermitteln die Staatsräte der Kantone Waadt und Genf

Im Rahmen des kollektiven Arbeitskonflikts zwischen Tamedia und den Mitarbeitenden der Westschweizer Redaktionen hat der Waadtländer Staatsrat in Zusammenarbeit mit dem Genfer Staatsrat den betroffenen Parteien seine Vermittlung angeboten.

Dies wurde von der Redaktion an der Generalversammlung angenommen. Dabei wurden sie von den Gewerkschaften Syndicom und Impressum sowie den beigezogenen Anwälten unterstützt. Sie anerkennen das Engagement der Regierungsräte. Diese Vermittlung begann am Montagmorgen unter der Schirmherrschaft des Regierungsrats, vertreten durch Frau Nuria Gorrite, Präsidentin der Kantonsregierung, und Herrn Philippe Leuba. Beide Parteien verzichten auf jede mit der Mediation

unvereinbare Handlung. Daher beschloss das streikende Personal, den Streik bereits am Donnerstag um Mitternacht zu sistieren und den Streik während der Mediation auszusetzen. Gleichzeitig hat sich Tamedia verpflichtet, die bisher bei Le Matin ausgesprochenen Entlassungen zu sistieren und auf alle Vergeltungsmassnahmen zu verzichten (insbesondere keine Kündigung mit sofortiger Wirkung und keine Kündigung des Gesamtarbeitsvertrages).

In den drei Tagen des Konflikts haben über hundert Streikende grosse Solidarität erfahren und ihre eindruckliche Geschlossenheit gezeigt. Sie sind bereit, bei einem allfälligen Scheitern der Mediation den Streik mit der gleichen Entschlossenheit wieder aufzunehmen.

Syndicom/Impressum

OVS

Rund 50 OVS-Verkäuferinnen aus der Schweiz protestieren in Venedig

Eine Delegation von rund fünfzig Verkäuferinnen von OVS Schweiz hat sich nach Venedig Mestre begeben, um CEO Stefano Beraldo an seine Verantwortung als Industriekapitän zu erinnern. Wenn ein Unternehmen Schiffbruch erleidet, rettet man vorher die Passagiere, bevor man das sinkende Schiff verlässt. Die Passagiere respektive das Verkaufspersonal fordern von der internationalen Gruppe einen Sozialplan.

1180 Angestellte entlassen

Nur wenige Monate nach der Niederlassung in der Schweiz hat OVS Ende Juni seine 1180 Angestellten entlassen. Die Läden sind in Liquidation und der Konkurs steht bevor. Es ist dies die grösste Massenentlassung, welche die Schweiz im Detailhandel jemals erlebt hat. Dieses zweite Debakel der OVS-Gruppe in der Schweiz ist weitgehend der Inkompetenz und den strategischen Fehlern von Stefano Beraldo zuzuschreiben. Die Gewerkschaft Unia hat wiederholt auf die Missstände hingewiesen, aber die Schweizer Franchisenehmerin Sempione Fashion mit der OVS als Aktionärin hat sich stets einem Gespräch verweigert. Jetzt, da das Unternehmen Schiffbruch erlitten hat, verlassen Kapitän Beraldo und seine Crew das sinkende Schiff und überlassen die Angestellten dem Untergang, ohne den geringsten Sozialplan.

Seit der Übernahme von Charles Vögele durch OVS im letzten Dezember haben sich die Probleme gehäuft: Ansammlung von Überstunden, viele Burnouts, fehlende Klarheit bei den Direktiven und in der Kommunikation sowie organisatorische Probleme, die ein Scheitern des Managements befürchten liessen.

Rund fünfzig Verkäuferinnen, die ihre Stelle in der Schweiz verloren haben, sind an den Sitz der OVS-Gruppe nach Venedig Mestre gereist, um gegen die Verantwortungslosigkeit und Geringschätzung seitens Stefano Beraldo zu protestieren. Sie fordern für die Angestellten der Schweizer Filialen einen Sozialplan, entsprechend demjenigen für die OVS-Angestellten in Österreich.

Als Schweizer Franchisenehmerin von OVS versteckt sich die Sempione Fashion hinter fehlenden finanziellen Mitteln, um den Sozialplan zu verweigern. Aber die italienische OVS-Gruppe als Drahtzieherin des ganzen Debakels verfügt über die Mittel, um die Entlassenen zu entschädigen.

Mit Unterstützung der Unia fordern die Verkäuferinnen eine Abgangsentschädigung entsprechend der Anzahl Dienstjahre, dem Alter und der Familiensituation sowie Unterstützung bei der Stellensuche. Sie appellieren an die Verantwortung des Unternehmens, dessen Ruf auf dem Spiel steht.

Unia



Streik der Westschweizer Tamedia-Redaktionen vom 4. Juli.

Altersvorsorge

Nein zum Frauenrentenalter 65!

Ein höheres Frauenrentenalter lehnt der SGB ab. Die im Gegenzug dafür vorgeschlagenen Kompensationsmassnahmen stellen keinen Ausgleich dar für die realen Probleme der betroffenen Frauen. Die heutigen Probleme der Altersvorsorge können nur mit einer Erhöhung der AHV-Renten gelöst werden.

Die Pensionskassenrenten sinken. Die Renten aus 1. und 2. Säule reichen je länger je weniger, um nach der Pension den Lebensstandard in angemessener Weise fortzusetzen. So wie es die Verfassung verlangt. Und ein immer grösserer Teil der AHV geht für Krankenkassenprämien und Gesundheitsausgaben drauf.

Das sind die grossen Probleme der Schweizer Altersvorsorge.



Der SGB ist gegen ein höheres Rentenalter für Frauen.

Die heute vom Bundesrat publizierte Vernehmlassung zur Reform der 1. Säule klammert die Frage der Rentenhöhe aus und gibt hier keine Antwort. Im Gegenteil: Mit der vorgeschla-

genen Erhöhung des Frauenrentenalters schafft der Bundesrat neue Probleme und verschliesst sich vor der Realität, dass gerade diese Massnahme ein wesentlicher Grund für die

Ablehnung der Altersvorsorge 2020 war.

Ein positiver Aspekt ist immerhin, dass der Bundesrat eine AHV-Zusatzfinanzierung vorschlägt, welche die finanzielle

Lage der AHV bis 2030 sichern soll.

Wobei der SGB eine Erhöhung der Lohnbeiträge der Mehrwertsteuer vorzieht. Die derzeit im Parlament hängige Zusatzfinanzierung der AHV im Rahmen der Steuerreform wurde vom SGB noch nicht abschliessend beurteilt. Klar ist, dass sie der AHV finanziell mehr Luft geben und den Druck auf die Leistungen reduzieren würde. Dies ist bei der Reform der 1. Säule zu berücksichtigen.

AHV-Rentenerhöhung nötig

Für den SGB ist klar: Die heutigen Probleme der Altersvorsorge können nur mit einer Erhöhung der AHV-Renten gelöst werden. Ein höheres Frauenrentenalter lehnt der SGB ab. Die im Gegenzug dafür vorgeschlagenen Kompensationsmassnahmen stellen keinen Ausgleich für die realen Probleme der betroffenen Frauen dar.

SGB

Fernbusse

Erste Kontaktaufnahme

Am 6. Juli wurde der SEV von Eurobus empfangen. Beim offenen Informationsaustausch ging es auch um einen GAV.

Das Treffen fand auf Anfrage des SEV statt. Die Diskussionen zwischen SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger, SEV-Bus-Koordinator Christian Fankhauser sowie Andreas Meier, Geschäftsführer Eurobus Gruppe, und Roger Müri, Leiter Fernbus, verliefen in freundlicher Atmosphäre und hatten einen ersten offenen Informationsaustausch zum Ziel.

Die SEV-Delegation zeigte ihr Interesse an den aktuellen Löhnen der Chauffeure und am

Personalreglement. Denn das Unternehmen hat bisher keinen GAV. Der SEV hat deshalb auch angekündigt, bald einen GAV für die Fernbus-Branche verhandeln zu wollen. Die Eurobus-Führung will dazu erst in ein paar Monaten Stellung nehmen, wenn sie die Zukunftsfähigkeit ihrer drei konzessionierten Linien besser kennt. Demnach kann frühestens im Januar 2019 ein nächstes Treffen stattfinden, um darüber zu diskutieren. Die Türen für GAV-Verhandlungen stehen also offen. Der SEV hat Eurobus auch darüber informiert, wie beim BAV in Bezug auf die Branchenüblichkeit vorgegangen werden kann. Denn es braucht eine Abgrenzung der Fernbuslinien in Bezug auf die vom BAV emp-

fohlenen Mindestlöhne. Die Erteilung der Fernbus-Konzessionen im Februar erfordert eine neue Regelung mit eigenen Mindestlöhnen. Eurobus schätzt ihre Löhne höher ein und zeigte sich gelassen.

Zur Erinnerung: Eurobus betreibt seit 10. Juni die ersten drei Fernbuslinien in der Schweiz. FlixBus liefert in der Kooperation bisher nur das Reservationssystem.

Nach dieser ersten Kontaktaufnahme bleibt zu hoffen, dass aus den Diskussionen letztlich ein GAV resultiert. Der Ball liegt bei Eurobus. Das Unternehmen kann viel gewinnen, wenn es sich für den sozialen Dialog öffnet und sein Image als Billigunternehmen ablegt.

Yves Sancey/chf

Erfolgreiche Wahl für den SEV

Die Personalkommission (PeKo) Securitrans wurde neu aufgestellt. Die Auszählung der Wahlzettel fand am 25. Juni statt.

Die Resultate sind für den SEV äusserst erfreulich: Sechs der acht PeKo-Mitglieder gehören dem SEV an. Gemeinsam vertreten sie fast alle Regionen der Schweiz.

Gewählt sind:

- **Andreas Witschard (BS Süd West)**
- **Eduard Dimitrijevski (BS Süd)**
- **Pascal Käser (BS Mitte)**
- **Christian Leutwiler (BS Ost)**
- **Joel Ledermann (OS Mitte)**
- **René Skel (OS Ost)**

An dieser Stelle möchten wir euch ganz herzlich gratulieren und euch viel Erfolg und Freude in der neuen Aufgabe wünschen!

Als weitere Vertreter gewählt wurden Bacary Egger (BS West) sowie Jean Fidel Sanama (OS West).

■ SEV bi de Lüt

Erfolgreiche Tour Rorschach–Heiden– Speicher–Gais–Appenzell



Felix Birchler (vorne links) und Sektionspräsident Thomas Eichmann (hinten links verdeckt) im Gespräch mit den Mitarbeitenden im Depot Gais der Appenzeller Bahnen.

Im Personalraum der Turbo in Rorschach begann die Tour zusammen mit Sektionsvorstand Gottfried Solenthaler. Die mitgebrachten frischen Gipfeli und Schoggiprügeli zauberten ein Lächeln auf die Gesichter. Natürlich wurde die Einnehmerei auch damit überrascht. Schon bald steckten die Anwesenden in anregenden Diskussionen zu aktuellen Themen. Nach Heiden ging es weiter mit der aussichtsreichen Fahrt der Rorschach-Heiden-Bergbahn, die SEV-Gewerkschaftssekretär Felix Birchler und die administrative Mitarbeiterin Anita Mattes in vollen Zügen genossen. In Heiden erwartete uns bereits AB-Sektionspräsident Thomas Eichmann. Mit ihm zusammen verteilten wir dem Zugpersonal, am Schalter und zuletzt im Depot die beliebten Munz-Schoggistengeli sowie Informations- und Werbematerial.

Die Weiterfahrt durchs Appenzellerland führte mit dem Postauto und der Trogenbahn nach Speicher. Im Depot trafen wir auf einige Mitarbeitende, die ihre Mittagspause mit einem Kaffee beendeten. Über Teufen gelangten wir mit dem Bus nach Gais. Im Personalraum richteten wir wieder einen «Gabentisch» ein. Danach wurden wir im Depot in Gais herzlich empfangen und die Süßigkeiten wurden gerne entgegengenommen. Details zur Mitgliedschaft wurden hier geklärt und laufende Themen diskutiert. Zum Schluss der Tour trafen wir in Appenzell auf weitere Mitarbeitende am Schalter, im Personalraum und im Bahnhofshop zum Kaffee.

Fazit des Tages: Eine erfolgreiche Tour durchs Appenzellerland bei schönstem Wetter und guten Begegnungen – sprichtwörtlich eine «Schoggitour». *Anita Mattes*

■ SEV bi de Lüt

Diskussionen zu GAV auf der Tour Wattwil–Wil–Weinfelden–Kreuzlingen

Mit Kaffee und Gipfeli begann die Tour vom 19. Juni im Bahnreisezentrum in Wattwil. Da viele Kund/innen vor dem Schalter standen, wurde aus dem gemeinsamen Kaffeetrinken leider nichts. Weiter ging es mit Gewerkschaftssekretär Felix Birchler, Turbo-Sektionspräsident Hanspeter Könitzer und der administrativen Sachbearbeiterin Anita Mattes nach Wil. Im Personalraum der Turbo-Lokführer/innen verteilten wir unsere beliebten Schoggiprügeli und richteten einen «Gabentisch» mit unseren Werbegeschenken ein. Felix Birchler verteilte zwischenzeitlich die süßen Stengeli bei der Frauenfeld-Wil-Bahn und bei den Chauffeuren von WilMobil.

Nach dem Mittagessen starteten wir einen zweiten Besuch im Personalraum, um noch weitere Mitarbeitende anzutreffen. Danach fuhren wir weiter nach Weinfelden und zum Schluss nach Kreuzlingen.

Immer wieder ergaben sich Diskussionen zu den GAV-Verhandlungen bei der SBB und den tags zuvor durchgeführten Ballonaktionen sowie zum GAV der Turbo. Hanspeter Könitzer: «Es ist sehr wichtig, dass der SEV den Sozialabbau bei den SBB-GAV-Verhandlungen auf keinen Fall toleriert, sonst werden ziemlich sicher die Arbeitsbedingungen auch bei den anderen Bahnen verschlechtert.» *Anita Mattes*

■ Unterverband AS, Branche Infrastruktur

Reorganisationen und Leistungsdruck

Die Juni-Sitzung der Branche Infrastruktur fand im Tessin statt und war mit Arbeit reich befrachtet. Zu Beginn das ganz erfreuliche Zeichen, auch die Branche wächst. Zwei neue Teilnehmer sind zur Branche gestossen und helfen mit, uns noch besser für die Kolleg/innen einzusetzen. Und auch erfreulich ist, wie die Vorbereitungskurse des SEV für die periodische Prüfung der ZVL auf Erfolg stossen, sowohl bei der Anzahl Teilnehmender als auch beim Ergebnis. Informationen zu den GAV-Verhandlungen waren auch an dieser Sitzung ein bestimmendes Thema, aber es gibt noch viele andere Probleme, die nicht vergessen werden dürfen.

- Im medizinischen Fragebogen hat es noch Punkte, die wir so nicht belasten wollen, weshalb wir bei HR angeklopft haben;
- Der Austausch mit der Leitung Infrastruktur war auch schon besser, das hat wohl mit dem bevorstehenden grossen Wechsel zu tun;
- Beim Austausch darüber, was los ist in der «SBB-Welt», tauchten Punkte auf, die überall Sorgen auslösen. Railfit, SBBagil oder was für schöne Namen immer wieder erfunden werden. Die Stossrichtung ist immer die gleiche: Mit immer weniger Personal immer mehr leisten. Zum Teil schlägt dies schon auf die Gesundheit, zum Beispiel wenn die ZVL mehr BAB (Sichern für die Baustellen) bewältigen

müssen, als im zur Verfügung stehenden Zeitraum möglich ist;

- Reorganisationen laufen auch bei FN, mit für die Mitarbeiter noch unklarem Ausgang. Bei OCT ist der letzte Umbau wohl noch nicht abgeschlossen, die Tessiner Kollegen vom OMC sollen in Zukunft auch die Störungen in der französischen Schweiz bewältigen können;
- Neue Systeme – neue Probleme, die Probleme beim Funk Lisa belasten auch die ZVL und jetzt noch die BAB, erstellt durch Railsys! Diese sind nicht nur schlechter lesbar, sondern auch fehlerhaft;
- Wenigstens hat sich bei den ZVL in der Deutschschweiz der Personalbestand auf einem guten Niveau eingependelt, auch wenn es in der Mitte immer noch schwierig ist, Personal zu rekrutieren. Auch in der Westschweiz ist es schwierig, neue ZVL zu finden;
- Was geht bei DispoOP, wie gross sind die Auswirkungen auf den Job des ZVL? Wir von der Gewerkschaft wollen hier rechtzeitig über die Auswirkungen dieses wichtigen Schrittes informiert sein. Für uns sind noch viele Fragen nicht zufriedenstellend beantwortet.

Gemeinsam sind wir stark als Mitglied in der Gewerkschaft und als Aktive in der Branche, darum meldet euch!

Bruno Käppler

sev-online.ch sev-online.ch sev-online.ch

■ PV Basel

100 Jahre Leo Bieri

Am 2. Juli feierte Leo Bieri, pensionierter Zugführer Basel, im Kreise seiner grossen Familie seinen 100. Geburtstag. Der Besuch des Regierungsrates der Stadt Basel, Dr. Lukas Engelberger, wurde dabei zu einem der Höhepunkte. Dass aber auch die Kinder, Grosskinder aus Kanada und sogar Urgrosskinder ihre Aufwartung machten, liessen seine Äuglein glänzen. Dass seine geliebte «Miggi» diesen Tag leider nicht mehr erleben durfte, war der Wermutstropfen dieses festlichen Anlasses. Auch die Heimleitung wies in der Eingangshalle die Besucher/innen mit prächtigen Blumen und schönen Bildern auf den speziellen Tag von Leo Bieri hin. Als ehemaliger aktiver Kollege der Eisenbahner-Musik Basel durfte ich Leo die Glückwünsche des PV, im Speziellen der Sektion Basel überbringen.

Verbunden mit guten Wünschen für noch viele gesunde und glückliche Tage.

Rolf Deller, Präsident



... auf weitere glückliche Tage.

■ PV Winterthur-Schaffhausen

Ausführliche Infos über die Spitex

Präsident Ernst Schefer konnte zahlreiche Teilnehmende zur Sektionsversammlung vom 2. Juni begrüßen, insbesondere Pia Baur und Marianne Deventura, die ihre Arbeit bei der Spitex näher vorstellten.

Pia Baur stellte die Spitex und deren Leistungen vor. Sie empfahl, sich so früh wie möglich zu überlegen, welche Leistung im Alter von der Spitex gewünscht wird. Primär werden Pflegeleistungen erbracht; dafür besteht ein Leistungsauftrag mit der Gemeinde. Die Spitex steht aber auch für Information und Beratung zur Verfügung und vermittelt Hilfsmittel, Unterstützungs- und Entlastungsmöglichkeiten.

Marianne Deventura betonte, wie wichtig es ist, im Alter darauf zu achten, ohne Stürze durch den Alltag zu kommen. «Denn ein Sturz ist ein Zeichen, dass etwas aus dem Gleichgewicht geraten ist.» Von 85 000 Stürzen pro Jahr enden 1386 tödlich! Wichtig ist daher bei jedem Schritt das Gleichgewicht zu halten und Stolperfallen zu vermeiden:

Teppiche mit rutschfesten Unterlagen sichern, die Räume hell ausleuchten und das Essen dem Alter anpassen. Eiweiss, Calcium und genügend Flüssigkeit dem Körper zuführen. Ebenso wichtig ist die regelmässige Prüfung der Hör- und Sehkraft und das Benutzen von Brille und Hörgerät. Bei Schwindel soll man den Arzt informieren und überprüfen lassen, ob der Körper die verordneten Medikamente verträgt, denn jeder Körper reagiert anders. Ab Alter 70 bildet sich die Muskulatur verstärkt zurück. Um sie zu festigen, sollte man jeden Tag einige kleine Übungen machen: Zum Beispiel auf den Zehen und auf den Fersen solange stehen bleiben, bis es leicht in den Waden zieht. Der abgegebene Übungsplan mit Übungen für jeden Tag und jedes Alter will dabei helfen. Der Plan kann bei der Pro Senectute kostenlos bezogen werden. Nach den statuarischen Traktanden verabschiedete Ernst Schefer die Teilnehmenden und wünschte allen einen schönen Sommer.

Ruth Schweizer

■ PV Luzern

Wanderung im Lötschental

41 Kolleg/innen fuhren am 20. Juni bei schönstem Sommerwetter mit der Bahn nach Goppenstein. Von dort ging es mit einem Extra-Postauto auf die Fafleralp. Auf dem Campingplatz beim Kiosk stärkten wir uns bei Kaffee und Gipfeli oder Weisswein. Anschliessend wanderten wir von der Fafleralp vorbei am Hotel Fafleralp nach Kühmad. Von da ging es zum Teil der Lonza entlang weiter nach Blatten ins Hotel Edelweiss.

Auf der Sonnenterrasse des Hotels gab es ein feines Mittagessen. Mit einem Extra-Postauto ging es am Nachmittag zurück nach Goppenstein, und via Bern wieder zurück nach Luzern. Trotz des langen Tages war es eine wunderschöne Wanderung in einem doch eher unbekanntem Tal des Wallis.

Einen herzlichen Dank der Wanderleitung Lisbeth Kalbermatten und Hans Dormann.

René Wolf

■ PV Fribourg

«Ciel bleu» beim «Plein Ciel»

Am Jahresausflug vom 19. Juni kamen 45 Mitglieder auf dem Rochers de Naye in den Genuss von Postkartenwetter. Gestartet in Payerne, Fribourg, Romont

und Bulle begab sich die Gruppe via Montbobon und Montreux auf 2042 Höhenmeter. Das Essen im Restaurant Plein Ciel – schnell und flink serviert – liess keine Wünsche offen. Danach blieb noch etwas Zeit das Panorama zu bewundern und die Murmeltiere zu beobachten, bevor die Gruppe mit dem Zug die Rückreise antrat.



Die Teilnehmenden bei der Station Rochers de Naye.

Jacques Zulauff

■ PV Uri

Rundum gelungene Sektionsreise



30 gutgelaunte SEV-Mitglieder erlebten am 20. Juni eine tolle, bis ins letzte Detail sehr gut organisierte Sektionsreise. Das Postkartenwetter und die gemütliche Gesellschaft trugen dazu bei, dass der Tag allen nachhaltig in allerbesten Erinnerung bleiben wird. Die Fahrt ging mit dem Car nach Hergiswil, wo die Teilnehmenden in der Glasi einen intensiven Einblick in die Glasindustrie erlebten. Ein Film zu Beginn brachte die Gruppe in die Vergangenheit und stellte das im Jahre 1817 gegründete Familienunternehmen detailliert vor. Auch von der Gegenwart und der Zukunft wurde viel Wissenswertes erzählt. Anschliessend waren wir hautnah mit dabei, als die verschiedenen Glasartikel an drei Arbeitsplätzen hergestellt wurden. Von der Galerie her bestaunten wir das emsige Tun auf der Arbeitsfläche.

Ein Besuch im eigenen attraktiven Shop, wo die Artikel ausgestellt und zum Verkauf angeboten werden, gehörte ebenfalls dazu. Anschliessend ging es mit dem Car weiter nach Beckenried in den «Nidwaldnerhof», wo uns auf der Seeterrasse im Schatten der Sonnenschirme ein feines Mittagessen serviert wurde. Dass dabei der kameradschaftliche Teil in der Gesellschaft nicht zu kurz kam, versteht sich von selbst. Auf einer angenehmen Schifffahrt ging es wieder ins Urnerland zurück. Die Fahrt setzte einen gelungenen Schlusspunkt hinter einen superschönen Ausflug. Ein herzliches Dankeschön geht an Organisator Koni Gamma, der es einmal mehr verstanden hatte, den Mitgliedern eine gemütliche Sektionsreise anzubieten.

Fotos siehe Website: www.sev-pv.ch/uri.

Guido Lang

Unsere Verstorbenen

Baumann Rina; JG 1922; Witwe des Marcel, Basel. VPT Deutsche Bahn.

Brändli Frieda; JG 1930; Witwe des Albert, Zürich. PV Zürich.

Durrer Ernst; JG 1927; Spezialhandwerker, Kriens. PV Luzern.

Elsig Martina; JG 1928; Witwe des Edmund, Brig. PV Wallis.

Fiechter Kurt; JG 1934; Technischer Beamter, Bern. PV Bern.

Grundlehner Hans; JG 1931; Sekretär, Romanshorn. PV Thurgau.

Grünig Friedrich; JG 1920; Bern. PV Bern.

Güntert Joachim; JG 1946; Schaffhausen. VPT Deutsche Bahn.

Häberli Werner; JG 1934; Bahnhofsvorstand, Dagmersellen. PV Luzern.

Hauser Gottlieb; JG 1930; Zugführer, Emmenbrücke. PV Luzern.

Jösler Stefan; JG 1926; Spezialhandwerker, Rorschach. PV St. Gallen.

Kamber Otto; JG 1936; Gleismonteur, Willisau. PV Olten und Umgebung.

Knaus Albert; JG 1932; Technischer Beamter, Felsberg. PV Buchs-Chur.

Läderach Huguette; JG 1923; Witwe des Fritz, Goldau, PV Luzern.

Lang Ruth; JG 1929; Witwe des Paul, Zürich. PV Zürich.

Müller Hilda; JG 1926; Witwe des Hans, Farvagny-le-Grand. VPT BLS.

Schär Erich; JG 1934; Samedan. VPT Rhätische Bahn.

Schönenberger Josef; JG 1923; Dietikon. PV Zürich.

Theiler Erna; JG 1937; Witwe des Hans, Winterthur. PV Winterthur-Schaffhausen.

Wysenbach Paul; JG 1925; Stationsvorstand, Aarau. PV Aargau.

Zenkhusen Kilian; JG 1965; Lokomotivführer, Glis. VPT Matterhorn Gotthard.

Sektionen VPT

- 25. Juli** ■ **VPT Sihltal**
18.30 Uhr, Zürich,
Limmatbootclub Aktiv-Stamm
- 8. August** ■ **VPT BLS, Gruppe Pensionierte**
(Verschiebedatum bei Schlechtwetter: 15. August)
Wanderung Engelberg–
Bern ab 8.00, Aaschlucht–Grafenort
Burgdorf ab 7.53, Luzern ab 9.13 Uhr
- 26. August** ■ **VPT BLT**
8 Uhr, Basel,
Bahnhof SBB Sektionsbummel

Wir Aktivmitglieder treffen uns zum Aktiv-Stamm der Sektion Sihltal.

Engelberg Bf–Arnigrien–Obermatt–Grafenort; ca. 2½ Stunden, –590/+90 m. Rucksackverpflegung, Wanderausrüstung, Stöcke. Rückfahrt: Grafenort ab 15.17 oder 16.17 Uhr. Anmeldung bis Montagabend, 6. August (bzw. 13. August bei Verschiebung) an Oscar Siegenthaler 033 222 28 58, 079 364 92 80 oder oscar.siegenthaler@gmx.ch.

Nähere Infos am Anschlagbrett.

Pensionierte SBB

- 19. Juli** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Brugg**
Ausfall Juliwanderung
- 2. August** ■ **Pensioniertes Rangierpersonal Basel**
Ab 14 Uhr, Basel,
Restaurant Bundesbahn Höck
- 2. August** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Olten**
14 Uhr, Olten,
Restaurant Bahnhof (Gleis 13) Stammtisch
- 7. August** ■ **Pensioniertes Zugpersonal Basel**
Basel,
Restaurant Bundesbahn Stammtisch
- 8. August** ■ **PV Basel**
Treffpunkt: 9.15
Uhr, Basel SBB
PB, Schalterhalle (Ankunft Basel SBB vor 18 Uhr)
www.sev-pv.ch/basel
Fahrt ins Blaue
- 8. August** ■ **PV Zürich**
10 Uhr, Zürich,
Restaurant Rheinfelder Bierhalle
www.sev-pv.ch/zuerich
Stamm
- 29. August** ■ **PV Bern**
9.39 Uhr ab Bern
(Richtung Brig,
vorne einsteigen),
Frutigen ab 10.26
Uhr, Blausee an
10.40 Uhr
www.sev-pv.ch/bern
Sektionsausflug zum
Blausee
- 4. September** ■ **PV Bern**
(Verschiebedatum bei Schlechtwetter: 25. September),
Bern, Treffpunkt
Hauptbahnhof
www.sev-pv.ch/bern
Wanderung am
Hallwilersee
- 4. September** ■ **PV Olten und Umgebung**
14.30 Uhr,
Solothurn,
Landhaus,
Säulenhalle
www.sev-pv.ch/olten
Sommerversammlung

Die Wanderung vom 19. Juli fällt aus. Am 16. August treffen wir uns bei Dorly und Fridolin in Stein-Säckingen für die nächste Wanderung. Das Programm folgt später.

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat zu einem Höck. Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.

Gemütliches Beisammensein. Auch Kollegen von auswärtigen Depots sind herzlich willkommen.

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

Alle Mitglieder samt Partner/in sind zur gemütlichen Sektionsreise mit dem öv eingeladen (GA, Halbtax mit TK 2.Klasse). Kosten CHF 60 p.P., inkl. Apéro, Mittagessen, Getränke (bis und mit Kaffee). Anmeldung bis 27. Juli durch Einzählung auf PC 40-6925-4. Weitere Infos bei Reiseleiter Alfred Lüthi, 061 361 28 81, Rolf Deller, 079 619 51 58, Walti Merz, 077 438 03 54 oder auf der Website.

Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

Mittagessen im Restaurant Blausee. Rückfahrt ab Blausee um 15.06 Uhr, Bern an 16.20 Uhr. Fahrweise bitte selbst besorgen. Anmeldung bis spätestens 31. Juli mit Einzahlungsschein; Überweisung von CHF 25 an SEV Sektion Bern PV, 3000 Bern, Konto 30-2569-9, Vermerk «Sektionsausflug». Alle Angemeldeten erhalten vor der Reise ein detailliertes Reiseprogramm. Auskunft erteilt Max Krieg, 031 381 24 55, 079 704 31 18.

Wir planen eine Wanderung am östlichen Teil des Hallwilersees entlang. Leider sind die genauen Reisezeiten und die Wanderstrecke noch nicht bekannt. Erkundigt euch deshalb im Internet auf www.sev-pv.ch/bern oder direkt beim Reiseleiter. Anmeldungen bis Ende August an Reiseleiter Klaus Gasser, 033 437 35 10 oder klausgasser@bluewin.ch.

Einladung zur Sommersammlung. Neben aktuellen Themen bringt uns der Historiker und frühere Stadtarchivar Peter Heim in einem spannenden Vortrag interessante Details des Generalstreikes von 1918 näher. Der Männerchor umrahmt die Veranstaltung. Eingeladen sind alle Mitglieder mit Partner/in. Es braucht keine Anmeldung.

■ PV St. Gallen

Von der Sitter an den Rhein

Der Sektionsausflug war gekrönt von herrlichem Sommerwetter. 52 Mitglieder machten sich am 27. Juni mit dem Zug auf den Weg nach Rheinfelden. Überall im reservierten Bahnwagen war schnell der frohe Austausch untereinander zu hören – und zu spüren wie alle sich wohl fühlten. In Zürich Flughafen konnten wir sehr bequem auf den Basler Zug umsteigen, der uns über die Bözberglinie nach Rheinfelden brachte. Der kurze Bummel durch das mittelalterliche Zähringerstädtchen zeigte uns die baulichen Schönheiten dieser Ortschaft am Wasser, die wohl keiner geahnt hatte. Im schönen Panoramasaal des Hotel Schiff wurde uns ein feines Mittagessen flink serviert und Präsident Markus Schweizer hiess alle Teilnehmenden offiziell willkommen. (In dieser Gegend fiel seine sympathische Basler Mundart schon gar nicht mehr auf!) Er durfte auch seinen Nachfolger vorstellen, der ebenfalls unter uns weilte: Toni Möckli wird ab Neujahr die Funktion des Sektionspräsidenten übernehmen.

Die M/S Christoph Merian erwartete uns an der Schiffflände. Rasch wurde sie vom PV St. Gallen geentert und in beschaulicher Fahrt, die auch durch zwei Schleusen führte (für den einen und anderen auch eine neue Lebenserfahrung) durften wir während zwei Stunden rheinabwärts nach Basel fahren – vorbei an idyllischen Landschaften und auch vorbei an den imposanten Birsfelder Hafenanlagen bis mitten hinein in die majestätische Stadt am Rheinknie. Alle haben diese herrliche Flussfahrt genossen und bedauerten, das Schiff wieder verlassen zu müssen. Mit dem direkten Schnellzug in die Gollusstadt ging es nach kurzem Aufenthalt wieder heimwärts – reich an neuen Erlebnissen, Erfahrungen und guten Erinnerungen.

Voranzeige: Mittwoch, 19. September, 14.15 Uhr Hotel Hecht, Rheineck: Herbstversammlung mit der Wahl des neuen Präsidenten und einem spannenden Referat von Dr. Albert Wettstein, Zürich: «Was ist anders im Alter?». – Bitte Anlass vormerken!
Roland Schwager



■ PV Olten und Umgebung

Rundfahrt auf dem Zugersee

Am Morgen des 28. Juni trafen sich im Bahnhof Olten etwa 40 Mitglieder zur traditionellen Sektionsreise. Das Wetter war zwar freundlich, aber es wehte eine zügige und kühle Bise und man suchte gerne windstille Orte auf. Zuerst fuhr die muntere Schar unter Leitung des Organizers Fritz Suter mit dem Zug nach Sursee, wo ein ausgedehnter Kaffeehalt mit Apéropause eingelegt wurde. Nach dem

Halt ging es weiter via Luzern nach Cham und dort auf das Schiff Zug der Zugerseeflotte. Nach einer Rundfahrt auf dem See und einem feinen Mittagessen an Bord war in Zug freier Ausgang angesagt. Dann ging es wieder mit der SBB weiter durch das Säuliamt nach Zürich, von wo die zufriedenen Teilnehmenden in heimatliche Gefilde in Olten und Umgebung zurückkehrten.
Arnold Seiler

6. September ■ PV Ticino e Moesano

10.45 Uhr, Rivera, www.sev-pv.ch/ticino
Alpe Foppa,
Monte Tamaro Ausflug Tamaro

Treffpunkt um 10.45 Uhr an der Talstation der Luftseilbahn Monte Tamaro in Rivera; Verteilung der Billette und Aufstieg. Um 11.45 Uhr Apéro, danach köstliches Mittagessen. Preis p.P. CHF 60 (Billett Luftseilbahn, Apéro, Mittagessen und Getränke inbegriffen). Auskünfte und Anmeldungen bis 1. September bei Marco Hefti, 091 796 29 16, 078 846 91 73 oder auf der Website.

Link zum Recht

Krank während den Ferien

Sind die Ferien verloren oder kann man sie nachholen?

Ach du schöne Ferienzeit! Wird man während den Ferien krank oder verletzt sich, ist das ärgerlich. Doch die Ferien können unter Umständen nachgeholt werden.

Cem hat die Reise in die Türkei von langer Hand geplant. Während vier Wochen wollte er mit seiner Freundin auf ausgesuchten Routen abseits des touristischen Rummels wandern, die herrliche Landschaft geniessen und nebenbei hie und da Verwandte und alte Freunde besuchen. Kaum war er dort, wurde er krank und musste für eine Woche ins Spital eingeliefert werden. Den Rest der Ferien verbrachte er mehr oder weniger im Bett. Ärgerlich! Seinen ursprünglichen Plan kann er sich fürs Erste ans Bein streichen. Aber kann er zumindest die Ferien nachholen?

Wer in den Ferien erkrankt oder verunfallt, muss sich die Zeit der Erkrankung nicht an sein Ferienguthaben anrechnen lassen. Bedingung ist, dass die Feri-

enunfähigkeit nachgewiesen wird. Von Letzterem spricht man, wenn wegen Bettlägerigkeit, medizinischer Behandlung, regelmässigen Arztbesuchen oder Spitalaufenthalt eine Entspannung beziehungsweise Erholung nicht eintreten kann.

In der Praxis geht man davon aus, dass die Dauer der Erkrankung zumindest 2 bis 3 Tage ununterbrochen sein sollte. Bei einer kleineren Verletzung oder einem Unwohlsein von kurzer Dauer wird angenommen, dass man sich trotzdem erholen kann. Als leichte Verletzung gelten beispielsweise ein Sonnenbrand, ein gebrochener Finger, ein verstauchter Knöchel, eine Magenverstimmung oder ein Schnupfen. Gemäss Praxis zählt zur Erholung bereits das einfache Spazieren oder das Schlafen. Will heissen: Die Tatsache, dass eine geplante Aktivität in den Ferien nunmehr unmöglich geworden ist, bedeutet nicht, dass man sich in den Ferien nicht mehr erholen kann.

Expliziter Nachweis nötig

Es liegt am Arbeitnehmenden, die Ferienunfähigkeit ordnungsgemäss nachzuweisen. Andernfalls muss er damit rechnen, dass ihm die Ferientage nicht als Krankheitstage anerkannt werden. Ferienunfähigkeit ist nicht dasselbe wie Arbeitsunfähigkeit. Es ist daher notwendig, dass im Arztzeugnis die Ferienunfähigkeit explizit erwähnt ist. Bei der Gelegenheit sei erwähnt, dass es keine «Teilerferienunfähigkeit» gibt. Ferienunfähig ist man entweder ganz oder gar nicht. Das gilt auch für jene, die bedingt durch eine Arbeitsunfähigkeit mit reduziertem Arbeitspensum arbeiten. Muss der Arbeitgeber ein ausländisches Arztzeugnis akzeptieren? Das muss er nicht – und zwar unabhängig davon, wo das Arztzeugnis erstellt worden ist. Ein Arztzeugnis ist nämlich kein absoluter Beweis. Der Arbeitgeber kann es durchaus anzweifeln, wenn hierzu berechnete Gründe vorliegen. Nur sollte er in diesem Fall eine Nachprüfung bzw. Nachuntersuchung bei seinem Vertrauensarzt bzw.

beim vertrauensärztlichen Dienst auf eigene Kosten anordnen. Tut er dies nicht, wird davon ausgegangen, dass er mit dem eingereichten Arztzeugnis einverstanden ist.

Begründete Zweifel an der Richtigkeit des Arztzeugnisses ergeben sich zum Beispiel, wenn das Arztzeugnis zurückdatiert wurde oder lange nach der bescheinigten Krankheit ausgestellt wurde. Erwähnt sei hier auch, dass das Arztzeugnis eine Urkunde darstellt, des-

sen Fälschung (Unwahrheit über den Ersteller) oder Falschbeurkundung (Unwahrheit über den Inhalt) Straftatbestände darstellen. Zum Schluss sei Cem zu empfehlen, dass er bei Erkrankung so bald als möglich seinen Arbeitgeber informiert und ihn im Anschluss möglichst zeitnah mit einem Arztzeugnis bedient, in dem explizit seine Ferienunfähigkeit festgehalten wird. Somit verbleibt ihm immerhin der Trost, dass er seine Ferien nachholen kann.

Wir wünschen Cem gute Besserung und euch, lieben Leserinnen und Lesern, eine gesunde und erholsame Ferienzeit! **Rechtsschutzteam SEV**



Wer krank ist, kann die Ferien nicht richtig geniessen.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

Auflage: 27 193 Ex. (Gesamtauflage 40 995 Ex.), WEMF-beglaubigt 20.10.2017

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Vivian Bologna (Chefredaktor), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang

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

Abonnemente und Adressänderungen:

SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58
Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–

Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrütli 44, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

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

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 30. August 2018

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 23. August, 8 Uhr

Inserateschluss: 20. August, 10 Uhr

■ Kanton Bern

Volksinitiative für fairen Wettbewerb

Die Volksinitiative gegen Subunternehmerketten und für faire Löhne bei öffentlichen Aufträgen ist gut unterwegs. Noch läuft die Sammelfrist. Das Initiativkomitee bittet alle Kolleg/innen aus dem Kanton Bern, ihre ganz oder teilweise ausgefüllten Unterschriftenbögen jetzt einzusenden an den Verein

«Volksinitiative für fairen Wettbewerb und zum Schutz von Gewerbe und Beschäftigten», Postfach, 3001 Bern. Weitere Informationen sowie Unterschriftenbögen zum Herunterladen sind unter www.fairerwettbewerb.ch zu finden. Die Sammelfrist endet am 3. September 2018. **Johannes Wartenweiler, GKB**



GAV BLS

Erfolgreicher GAV-Abschluss

Die Sozialpartner vereinbarten im Herbst 2016, im Zuge der Revision des Arbeitszeitgesetzes (AZG) und der entsprechenden Verordnung (AZGV), wiederum GAV-Verhandlungen aufzunehmen. Nach vier konstruktiven Verhandlungsrunden wurde der angepasste GAV nun von der GAV-Konferenz des SEV genehmigt.

Die neuen Bestimmungen des AZG und der AZGV werden diesen Sommer durch den Bundesrat definitiv verabschiedet. Die Sozialpartner (die Gewerkschaften SEV, Transfair, VSLF sowie die BLS) haben in den letzten Wochen gemeinsam die Auswirkungen der Revision geprüft und den Anpassungsbedarf im Gesamtarbeitsvertrag BLS verhandelt. Nach vier Verhandlungsrunden lag am 31. Mai ein Verhandlungsergebnis vor, das die zuständigen Gremien der BLS (Verwaltungsrat)



Michael Buletti, SEV-Gewerkschaftssekretär und Verhandlungsleiter der Gewerkschaften.

und der Gewerkschaften (GAV-Konferenz SEV) nun genehmigt haben.

Ein Geben und Nehmen auf beiden Seiten

Der Fokus in den GAV-Verhandlungen lag bei den Be-

stimmungen, die Pausen und Ruhesonntage betreffen. Die neuen Pausenregelungen konnten durch eine Ausdehnung der Nachtdienstzuschläge abgedeckt werden. In Bezug auf die neuen Regelungen für Ruhesonntage profitieren die betroffenen BLS-Mitarbeitenden insbesondere von garantierten, ganzen freien Wochenenden, was eine Verbesserung zur aktuellen Situation darstellt. Für bestimmte Branchenteile wie die Schifffahrt, den Bau und Unterhalt, Werkstätten oder das Securitypersonal wurden neue Ausnahmebestimmungen aufgenommen

oder bestehende Regeln angepasst.

Attraktiver für junge Mitarbeitende und Familien

Nebst den Anpassungen, die auf Basis der AZG/AZGV-Revision verhandelt wurden, haben die Sozialpartner gemeinsam auch weitergehende Massnahmen vereinbart, von denen insbesondere die jungen Mitarbeitenden im Gleisbau profitieren. Die BLS hat in den vergangenen Jahren festgestellt, dass die Einstellung von jungen, ausgebildeten Gleisbauern aufgrund der eher tiefen Einstiegsgehälter sehr schwierig ist. Neu sollen die Löhne deutlich schneller ansteigen, was die Attraktivität der BLS beim jungen Gleisbaupersonal stark erhöht. Weiter wurde der schon heute gewährte, zehntägige Vaterschaftsurlaub und der Mutterschaftsurlaub von 18 Wochen im GAV verankert. Dies war Bestandteil des Vergleichs, der aus dem Schiedsgerichtsverfahren vom Dezember 2017 resultierte.

Konstruktive Diskussionen mit erfolgreichem Ausgang

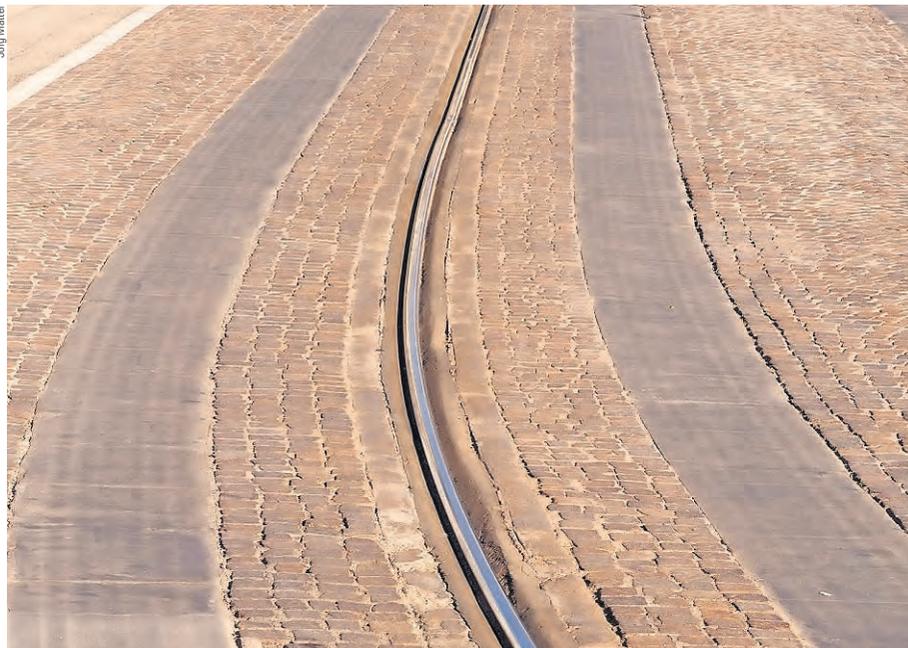
In den Verhandlungen war Vertrauen auf beiden Seiten spürbar. Michael Buletti, SEV-Gewerkschaftssekretär sowie Verhandlungsleiter der Gewerkschaften, hält dazu fest: «Die Diskussionen fanden in einem konstruktiven Rahmen statt und waren sehr lösungsorientiert».

Wie meistens gibt es aber auch nach diesen Verhandlungen nicht nur Sieger. Ein kleiner Teil des Personals muss minimale Verschlechterungen hinnehmen. «Es war uns wichtig, dass das von den Änderungen betroffene Personal mindestens die Hälfte davon zurück erhält, was die BLS durch die Anpassungen infolge der AZG-Revision an Produktivität gewinnt. Dies konnten wir erreichen und werten die Verhandlungen deshalb grundsätzlich als Erfolg», so Buletti weiter.

Der angepasste GAV wird per Fahrplanwechsel 2018/2019 in Kraft treten.

Chantal Fischer

Photomystère: «Was ist das?»



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte ein Detail des Bahnhofs Milano Centrale (I). Ein Auflösungsbild ist auf unserer Website zu finden: www.sev-online.ch.

Die Reka-Checks im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Abdurrahman Oymak, Rupperswil. Mitglied RPV Aargau.**

Heute fragen wir: Was zeigt dieses Bild?

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **ein Taschenmesser «Outrider» im SEV-Look.** Wer gewonnen hat und die Lösung verraten wir im nächsten *kontakt.sev*.

Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

Sie schreiben die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken diese

bis Mittwoch, 22. August 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

Im Internet:

Unter www.sev-online.ch klicken Sie auf die Box Photomystère rechts unterhalb der Agenda und füllen alle Felder aus.