

SEV Nr. 17

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



LEUTHARD-NACHFOLGE

Uvek-Spitze, quo vadis?

Editorial von Giorgio Tuti, Präsident SEV

▶ S. 4

Bundesrätin Doris Leuthard geht. Sie hat das grosse und wichtige Departement Uvek während Jahren geführt und verkehrspolitisch durchaus Akzente gesetzt, die in die Zukunft wirken. An dieser Stelle sei die Eröffnung des Gotthard-Basistunnels und die Sicherung der Finanzierung der Bahn- und Strasseninfrastruktur erwähnt, die über unsere Landesgrenzen hinaus positiv und zukunftsgerichtet bewertet wurden. Darauf können wir stolz sein.

Weniger stolz sind wir auf den eingeschlagenen Liberalisierungskurs. Während Jahrzehnten war das Rezept für das erfolgreiche Schweizer öV-System die Zusammenarbeit und nicht der Wettbewerb. In der EU taxiert man das Schweizer System, basierend auf Kooperation, noch heute als sehr gut. Dieses Erfolgsmodell hätte man gegen innen und aussen stärker vertreten müssen, aus Überzeugung. Stattdessen hat Doris Leuthard zugelassen, dass das Bundesamt für Verkehr die EU-Liberalisierungs-

und Wettbewerbsideologie in seine öV-Strategie 2030 übernahm. Seither wird diese Ideologie bzw. Strategie in Schritten, aber sehr konsequent umgesetzt. Doris Leuthard hätte sie stoppen müssen, zum Wohle des öV-Systems Schweiz. Sie hätte klar Nein sagen müssen zur möglichen Umsetzung des dritten Eisenbahnpakets der EU und zur Öffnung des grenzüberschreitenden Personenverkehrs.

Sie hätte sich auch gegen die Ausschreibung einzelner Linien des Fernverkehrs, verbunden mit einem grossen administrativen, juristischen und Umsetzungsaufwand, einsetzen müssen. Sie hätte sich ebenso gegen die Konkurrenzierung der Eisenbahn durch die Einführung von Fernbussen stellen müssen, was sie leider nicht gemacht hat. Frau Bundesrätin Leuthard hat die Liberalisierungswelle im öV losgetreten, ohne dass sie das hätte tun müssen. Im Gegenteil, sie hätte diese verhindern sollen, aus Überzeugung und zum Erhalt des überall anerkannten, ausgezeichneten öV-Systems Schweiz. Von Doris Leuthards

Nachfolgerin oder Nachfolger bzw. vom Uvek erwartet der SEV, dass es keine EU-Eisenbahnpakete mehr vorausseilend übernimmt und sich für das Prinzip von Schweizer Löhnen auf Schweizer Schienen und Strassen einsetzt.

Weiter verlangen wir, dass das Uvek die Fernbuskonkurrenz zur Bahn überdenkt und den internationalen, grenzüberschreitenden Eisenbahnverkehr in Kooperation belässt, statt ihn dem Wettbewerb zu überlassen. Wir hoffen auf die Einsicht, dass trotz digitalem Kundenservice, trotz Kameras überall und Zugfernsteuerung die Präsenz von Personal in Zügen und Bahnhöfen für einen attraktiven öV unverzichtbar bleibt. Wir fordern ganz grundsätzlich einen Marschhalt bei der eingeschlagenen Liberalisierungsstrategie und ein Zurück zum System des Mit- statt des Gegeneinanders. Und das zum Wohle des Schweizer öV-Systems, des Service public, der Bevölkerung und nicht zuletzt der Arbeitsplätze und Anstellungsbedingungen des Personals.

Last Minute

Kurz vor dem vertragslosen Zustand stehen bei Swissport und SBS die GAV

2

Not the best way

Schon wieder macht bei der BLS ein Sparprogramm einen Sozialplan nötig

3


VPT-Happening

Dürnten ZH war diesmal das Mekka aller Deutschschweizer VPT-ler/innen

7

Frauenstreik jetzt online

Die Nationale Koordinationsgruppe Frauen*streik 2019 hat nun eine Website. Diese dient gemäss dem überparteilichen Frauennetzwerk aller Regionen zur Koordination des Frauenstreiks 2019 als «Sammelgefäss für Argumente, Veranstaltungshinweise, Presseartikel wie auch für Meinungen, Texte, Links und Unterlagen befreundeter Organisationen. Sie ist überregional und sprachunabhängig ausgerichtet.»

 www.frauenstreik2019.ch

Bis zum Nationalen Frauenstreiktag am 14. Juni 2019 werden mehrere Frauen*aktionen stattfinden. Jeder Kanton hat seine eigenen Veranstaltungen. Ergänzend dazu gibt es nationale Vernetzungsevents.

Jetzt abstimmen!

Am 25. November geht es bei den eidgenössischen Abstimmungen um zwei wichtige Fragen für die Schweiz und die Arbeitnehmenden. Der SEV hat deshalb in der letzten Zeitung dazu aufgerufen, die Selbstbestimmungsinitiative der SVP und das Gesetz über die Überwachung von Versicherten abzulehnen. Stimme auch du über diese Vorlagen ab, jede Stimme wird gebraucht!

Zum Tod von Fritz Reimann

Fritz Reimann ist am 7. November im Alter von 94 Jahren gestorben. Der ehemalige SGB- und SMUV-Präsident war einer der prägenden Gewerkschafter der 1970er bis 90er Jahre. Von 1980 bis 1988 wirkte er als SMUV-Präsident. In diese Jahre fällt auch seine Tätigkeit als Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbunds SGB (1982 bis 1990). Parallel zu seiner gewerkschaftlichen Laufbahn entwickelte Fritz Reimann seine SP-Karriere, die über den Stadtrat von Thun (1962-1976) und den Berner Grossrat (1974-1978) bis in den Nationalrat (1979-1991) führte. Womöglich hätte er, der Mann der Verhandlungen und der traditionellen Sozialpartnerschaft, es weiter bringen können, denn die Bürgerlichen wollten ihn als Nachfolger von Willi Ritschard in der Landesregierung. Aber Fritz erteilte allen entsprechenden Avancen eine Absage: Seine Rolle sei und bleibe die des terrainverbundenen Gewerkschafters.



Die GAV Swissport und SBS heben nach Umwegen nun endlich ab!

GAV SWISSPORT / SBS

Die GAV kommen zum Fliegen

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Nachdem das erste Verhandlungsergebnis von den Mitgliedern noch abgelehnt wurde, konnte nun eine Einigung erzielt und damit ein vertragsloser Zustand ab 1. Januar 2019 abgewendet werden. Die beiden fast identischen GAV Swissport und Swiss Baggage Sorting (SBS) bieten für die Mitarbeitenden einige Verbesserungen.

Die Mitglieder der Gewerkschaften SEV-GATA, KV Schweiz und VPOD lehnten die ersten ausgehandelten GAV bei Swissport und SBS im Oktober deutlich ab (siehe SEV-Zeitung Nr. 15 vom 25. Oktober). Rund einen Monat später haben sich die Sozialpartner in der siebten Verhandlungsrunde nun auf die neuen GAV geeinigt. An den durchgeführten Abstimmungsveranstaltungen hat eine Mehrheit der Mitglieder diesen zugestimmt. Sie gelten für Mitarbeitende im Monats- und Stundenlohn am Standort Zürich und sind für drei Jahre gültig.

Regula Pauli, SEV-Gewerkschaftssekretärin, zeigt sich erleichtert über die Annahme: «Im Vergleich zur vorherigen Kompromisslösung konnten in der Nachverhandlung vom 1. November einige Verbesserungen erzielt werden, nicht zuletzt auch dank den Mitgliedern, die sich organisierten, mobilisierten und ihre berechtigten Forderungen klar äusserten. Wären die GAV abgelehnt worden, hätte der vertragslose Zustand nicht mehr verhindert werden können.»

Die Eckwerte im Detail

Die neuen GAV bieten den Mitarbeitenden eine generelle Lohnerhöhung. Zudem wurde beschlossen, dass die Besitzstände, UAZ-Punkte (unregelmässige Arbeitszeit) und Freitage (Off-Tage) für die bestehenden Mitarbeitenden im Grundsatz nicht verändert werden. Jedoch entfallen die Funktionsausgleiche aus den Reorganisationen FMO und auRoRa per 31. Dezember 2018.

Weiter erfolgen in den neuen GAV folgende Anpassungen:

Gestaffelte Lohnerhöhung von 4% über drei Jahre (2019: 2%, 2020/2021: je 1%). In den Jahren 2019 und 2020 finden zusätzlich Lohngespräche statt.

Erhöhung der Erfolgsbeteiligung in Abhängigkeit vom Firmenerfolg (bei EBITDA Erreichung von 95%: 250 CHF, 100%: 500 CHF, 105%: 750 CHF, 110%: 1000 CHF).

Einführung eines neuen Arbeitsmodells im Monatslohn «ML Flex» mit mehr Flexibilität – weniger Off-Tage und mehr Splitschichten – und einer Flexibilitätszulage von monatlich 750 CHF. Dieses Modell soll primär bei neuen Mitarbeitenden und auf Wunsch bei bestehenden Mitarbeitenden zur Anwendung kommen und wird im GAV-Ratio eingerechnet.

Einführung von drei Optionen für bestehende Mitarbeitende, die freiwillig zusätzliche Flexibilität bei Off-Tagen und Split-Touren gegen Bezahlung anbieten möchten.

Beschränkung des Anteils von Temporärarbeit, ausgeführt durch Drittparteien, auf 12,5% aller gearbeiteten Stunden.

Anpassungen an die gelebte Praxis bei Standortgesprächen, Ruhezeiten bei Split- und Langtouren, Family Care und Krankheit.

SEV-GATA ist davon überzeugt, mit diesen GAV ein gutes Ergebnis erzielt zu haben. Nach über zehn Jahren, in denen sich die Löhne nicht entwickelt haben, sind insbesondere die nun verankerten Lohnerhöhungen sehr positiv. Auch die Erfolgsbeteiligung, die bis anhin freiwillig war und neu zwingend ausgerichtet werden muss, ist eine klare Verbesserung.

Hinsichtlich des neuen Arbeitsmodells ML Flex ist SEV-GATA allerdings skeptisch. Denn es ist fraglich, ob Mitarbeitende zu diesen Konditionen rekrutiert werden können, und wenn nicht, welche Konsequenzen dies für die bestehenden Mitarbeitenden hat. «Als Gewerkschaft sind wir ganz grundsätzlich kritisch eingestellt gegenüber Arbeitsmodellen wie dem ML Flex, die Mitarbeitende schlechter stellen als andere. Wir schaffen damit innerhalb der GAV gewisse

Konkurrenzsituationen», gibt Regula Pauli zu bedenken.

Nach der Annahme der beiden GAV erfolgt nun deren redaktionelle Überarbeitung bis 6. Dezember und die Publikation bis Ende Jahr. Die fast identischen Gesamtarbeitsverträge treten am 1. Januar 2019 in Kraft.

Die Trendwende

Die neuen GAV markieren unter dem Strich auch eine Trendwende. Denn unter den aktuellen Rahmenbedingungen – der Luftverkehr steht unter enormem Druck, immer schneller und günstiger zu werden – werden die Bedingungen üblicherweise eher verschlechtert als verbessert. Doch nicht zuletzt aufgrund der guten Geschäftsergebnisse, die Swissport in den vergangenen Jahren erzielt hat, waren die Erwartungen der Mitarbeitenden bei diesen GAV-Verhandlungen gross. Die Anzahl Passagiere und abgefertigter Flugzeuge stieg stetig, bei gleichbleibender Mitarbeiterzahl. Dazu kommt ein aussergewöhnlich intensiver Sommer, der den Mitarbeitenden alles abverlangt hat, da schlicht zu wenig Personal vorhanden war.

Unter diesen Umständen war klar, dass mit dem neuen GAV eine positive Entwicklung eingeläutet werden musste, die den Mitarbeitenden mehr Wertschätzung entgegenbringt. «Doch ohne die tatkräftige Unterstützung der Mitglieder wäre dieser gute Abschluss nicht möglich gewesen», betont Regula Pauli. «Wir danken allen für das grosse Engagement. Ohne unsere Mitglieder, deren Präsenz und Mitarbeit wäre der teilweise turbulente GAV-Prozess ganz anders ausgefallen.»

Das gute Resultat bedeutet jedoch nicht, dass sich SEV-GATA zurücklehnen kann. Als Erstes gilt es nun, die vereinbarten Eckwerte sauber und mit der nötigen Aufmerksamkeit in die GAV einzupflegen, ebenso die redaktionellen Änderungen. «Das Thema Arbeitsbelastung ist mit den neuen GAV nicht aus der Welt geschafft», unterstreicht Regula Pauli. «Wir werden uns weiter damit beschäftigen müssen, insbesondere bei SBS und dem Ramp.»

BLS-SPARPROJEKT

Mit «Best Way» auf dem Holzweg



Die Gewerkschaftssekretäre Stefan Marti und Michael Buletti kämpfen gemeinsam gegen Stellenabbau bei der BLS.

Chantal Fischer
chantal.fischer@sev-online.ch

Die BLS will bis 2023 jährlich mindestens 50 Millionen Franken einsparen und bis zu 200 Vollzeitstellen abbauen. Der SEV verurteilt dieses radikale Sparprogramm mit dem Namen «Best Way» und wird sich mit allen Mitteln gegen Kündigungen wehren, die damit direkt oder indirekt in Verbindung stehen.

Was die BLS bereits im Sommer angekündigt hat (SEV-Zeitung Nr. 15), hat sie Mitte November nun vertieft: Um ihre Marktfähigkeit zu erhöhen, ist die «Umsetzung eines Programms zur Neugestaltung von Prozessen und Steigerung der Effizienz» eine wichtige Massnahme. Um das Ziel von jährlichen Einsparungen von 50 bis 60 Millionen Franken realisieren zu können, will die BLS «grundlegende und nachhaltige Optimierungen quer durchs Unternehmen umsetzen». Die Verbesserung der Unternehmensfitness macht vor Stellenabbau nicht halt: Bis zu 200 Vollzeitstellen sollen dereinst reduziert werden. In welchen Bereichen diese Stellenreduktionen erfolgen, gibt das Unternehmen noch nicht bekannt. Überhaupt ist die Medienmit-

teilung der BLS ziemlich vage und löst nach Ansicht des SEV eine grosse Unsicherheit beim Personal aus, bei doch sehr kleinem Informationsgehalt. «Die Mitarbeitenden der BLS sind nun schon seit der Ankündigung dieses Sparprojekts im Sommer verunsichert über ihre Zukunft. Und man lässt sie noch mindestens bis im Februar zappeln. Wir fragen uns schon, weshalb nach der Analysephase nicht bereits mehr Details bekannt gegeben werden können!» kritisiert der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Stefan Marti.

Sein Kollege Michael Buletti ärgert sich indes auch über den Zeitpunkt der Kommunikation: «Die Information über das Sparprogramm erfolgte zwei Tage vor dem ersten Lohnverhandlungstermin, der eigentlich zu einem früheren Zeitpunkt hätte stattfinden sollen, von der BLS dann aber verschoben wurde. Ich kann mir kaum vorstellen, dass hier der Zufall gespielt hat. Dieses Vorgehen ist äusserst stossend und gehört sich in einer funktionierenden Sozialpartnerschaft nicht!»

Abbau über Fluktuation

Auch wenn der Stellenabbau gemäss BLS grösstenteils über natürliche Fluktuation erfolgen soll, stellt sich doch auch die Frage, wie sich die

steigende Arbeitslast und der immer stärkere Druck auf die verbleibenden Mitarbeitenden auswirkt? «Der SEV geht heute davon aus, dass vor allem beim Verwaltungspersonal abgebaut werden soll, denn der Hebel für Digitalisierung und Automatisierung ist hier sicher am grössten. Wenn in diesem Bereich rund jede dritte Stelle verschwindet, dann will ich mir nicht vorstellen, wie die Bedingungen für die zurückbleibenden Mitarbeitenden werden!», sagt Stefan Marti besorgt.

Service public leidet

Der SEV hat auch Bedenken, was den Service public betrifft. Das Projekt «Best Way» beinhaltet nebst dem Stellenabbau auch Automatisierungen, die Prüfung von Bedienpunkten und Reisezentren sowie deren Öffnungszeiten. Damit streicht die BLS nicht nur Arbeitsplätze, sondern verschlechtert auch den Service public.

Wieso sich das Unternehmen gerade jetzt fit machen will für die Zukunft, steht wohl auch im Zusammenhang mit der Vergabe der Fernverkehrskonzessionen letzten Frühling. Wie sich CEO Guillelmon gegenüber der Zeitung «Bund» äusserte, hätte die BLS bei fünf neuen Linien die anfallenden Fixkosten

besser verteilen können, als bei den nun gewonnenen zwei Linien. Die Frage nach einer Effizienzsteigerung wäre damit nicht mehr ganz so akut gewesen.

«Es ist schlimm, dass der zunehmende Druck im Bahnverkehr zu Lasten des Personals geht und aufgrund des künstlichen Wettbewerbs jede Bahn noch effizienter sein will, oder muss», kritisiert Michael Buletti das Umfeld, in dem sich die BLS zurzeit befindet.

Im Dialog?

Die BLS informierte die Öffentlichkeit in ihrer Mitteilung auch darüber, dass sie bereits mit den Gewerkschaften im Dialog stehe, um einen Sozialplan auszuarbeiten. Der

SEV kann dies so nicht bestätigen. «Wir werden erst in Sozialplanverhandlungen treten wollen und können, wenn wir absolute Klarheit darüber haben, wie die Betroffenheit aussieht und wo welche Stelle abgebaut wird», schliesst Michael Buletti.

«Für mich ist unverständlich, wie man bei so viel Unklarheit so sicher sein kann, dass die meisten Stellen über die natürliche Fluktuation reduziert werden können, und dabei doch bereits zum jetzigen Zeitpunkt unbedingt einen Sozialplan verhandeln will», ergänzt Stefan Marti. «Das geht für mich nicht auf!»

Der SEV wird hier auf jeden Fall nicht tatenlos zuschauen und sich für die Angestellten mit allen Mitteln einsetzen.

Stefan Marti folgt auf Toni Feuz

Bis Mitte 2018 war Michael Buletti zusammen mit Toni M. Feuz zuständiger SEV-Gewerkschaftssekretär für die BLS. Nach dem internen Wechsel von Toni Feuz in das neu organisierte Werbetaam (kontakt.sev Nr. 11) konnte Stefan Marti für seine Nachfolge in diesem Dossier gewonnen werden. Stefan Marti hat Anfang August seine Stelle beim SEV angetreten und arbeitet zu einem 80 %-Pensum. Er hat sich

in den letzten Wochen und Monaten im SEV gut eingelebt und ist unter anderem zusammen mit Michael Buletti zuständig für die BLS.

Stefan Marti arbeitete zuvor als Regionalsekretär beim Personalverband Transfair. Aus früheren Tätigkeiten kennt er ausserdem den HR-Bereich der SBB und die Postfinance AG.

Der 42-Jährige lebt mit seiner Familie in Thun.

MANUEL AVALLONE antwortet

Wo bleibt die Kundensicht?

Der SEV stellt sich gegen die «Weiterentwicklung Personenverkehr (WEP)» der SBB.
● Ist er gegen Verbesserungen des Kundenservice?

Der SEV begrüsst es, dass die SBB ihre Kundenzufriedenheit erhöhen, die Pünktlichkeit steigern und die Information im Störfall verbessern will. Um dies zu erreichen, will sie mit ihrer Reorganisation «WEP» die Aufgaben an verschiedenen Standorten konzentrieren. Als Folge dieser Zentralisierung müssen rund 400 Mitarbeitende ihren Arbeitsort wechseln. Damit verbunden sind oft längere Arbeitswege und finanzielle Einbussen. Die Gefahr ist gross, dass die Betroffenen ihre Motivation verlieren. Es besteht zudem das Risiko, dass erfahrene Mitarbeitende das Un-

ternehmen verlassen. Dieser grosse Knowhow-Verlust ist dem eigentlichen Ziel, den Service für die Kundinnen und Kunden zu verbessern, bestimmt nicht dienlich. Die SBB glaubt indes ernsthaft, dass die Vorgesetzten den Wissenstransfer sicherstellen werden.

Der SEV will Verhandlungen und fordert von der SBB, dass sie die Bedürfnisse der Mitarbeitenden angemessen berücksichtigt und den vom Dienortwechsel betroffenen Mitarbeitenden bessere Bedingungen bietet. Denn ohne motiviertes Personal ist es nicht möglich, den Kundinnen und Kunden einen qualitativ hochstehenden Service zu bieten.

Willst auch du Manuel oder einem anderen SEV-Geschäftsleitungsmitglied eine Frage stellen? Schreib uns an zeitung@sev-online.ch

+

-

Im Kanton Waadt profitieren seit September mehrere Zehntausend Haushalte von zusätzlichen **Prämienverbilligungen**. Die Kosten für die Krankenkassenprämien werden ab 2019 auf zehn Prozent des Einkommens begrenzt. Das zusätzliche Engagement des Kantons bei der Prämienverbilligung geht auf die Unternehmenssteuerreform III zurück, welche die Waadtländer Stimmberechtigten im März 2016 mit über 87 Prozent Ja-Stimmen angenommen haben. Auch auf eidgenössischer Ebene gibt es Bestrebungen in diese Richtung: Mit ihrer «Prämienentlastungs-Initiative» will die SP die Prämienlast begrenzen. Kein Haushalt soll mehr als zehn Prozent seines verfügbaren Einkommens für Krankenkassenprämien aufbringen müssen. Die Initiative soll im Frühjahr 2019 lanciert werden. Für die «Kostenbremse-Initiative» der CVP werden aktuell Unterschriften gesammelt. Sie verlangt, dass Bundesrat, Bundesversammlung und Kantone eingreifen müssen, wenn die Gesundheitskosten im Vergleich zur Lohnentwicklung zu stark steigen.

Zwei Jahre hat es seit der ersten Ankündigung gedauert: Nun will der US-Konzern Uber mit seinem Service «**UberEats**», einem Mahlzeitenlieferdienst, auch in der Schweiz Fuss fassen. Der Start erfolgt nicht wie ursprünglich spekuliert in Zürich, sondern in Genf. Ab Ende November sollen Genfer/innen auf der App Essen bestellen können. Dafür will Uber 200 Kurier/innen rekrutieren. Noch ist juristisch nicht geklärt, ob die Fahrer/innen von Uber hierzulande als Angestellte oder – wie von Uber behauptet – als selbstständige Unternehmer/innen gelten. Es ist davon auszugehen, dass den Kurier/innen die Anerkennung als Angestellte vorerst verweigert wird. Uber bleibt also seinem Geschäftsmodell treu, das auf Lohndumping und der Nicht-Anerkennung der Arbeitnehmerrechte seiner Angestellten basiert. Wie die Uber-Taxifahrer/innen sollen auch die Kurier/innen von «UberEats» ohne Unfallversicherung auf die Strasse geschickt werden. Uber verweigert zudem die Zahlung der Sozialversicherungsbeiträge (Altersvorsorge, Arbeitslosenversicherung).

EUROBUS

GAV ist dringend!

Vivian Bologna / pmo
vivian.bologna@sev-online.ch

Für die einen ist der inländische Fernbusverkehr eher ein Spielzeug für gewinnsuchende Unternehmen, der SEV hingegen bleibt auf Kurs und fordert einen GAV für Personal mit bedenklichen Bedingungen.

Anfang November hat der SEV eine Aktion bei den Chauffeuren von Eurobus Swiss Express durchgeführt. «Wir haben mit Betroffenen gesprochen, deren Pausen dies nicht wirklich sind, da sie das Gepäck der wartenden Reisenden vor der Abfahrt einladen müssen, statt sich auszuweichen», erzählt SEV-Gewerkschaftssekretär Christian Fankhauser, der die Aktion mit fünf Kollegen und Aktivistinnen vorbereitet hat. «Wir konnten uns ein Bild machen über die Lohnsituation dieser Fahrer. Wir haben festgestellt, dass diese eher bescheiden ist und sich für einige noch verschlechtern könnte, wenn die Arbeitsorte verändert werden, da ihr

Unternehmen das Angebot reduzieren will (siehe unten).» Um ihnen den bestmöglichen Schutz bieten zu können, will der SEV mit Eurobus einen GAV abschliessen. «Wir haben vor den Sommerferien die Direktion getroffen», hält Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV, fest. «Aber zurzeit herrscht Funkstille von Seiten Eurobus. Ein GAV ist unabdingbar. Weder das Bundesamt für Verkehr noch wir kennen das Personalreglement von Eurobus Swiss Express. Wir befürchten, dass der Mindestlohn, den das BAV festgelegt hat, nicht eingehalten wird. Und das BAV macht keine Kontrollen!»

Dem Personal seine Rechte erklären

Diese erste nationale SEV-Aktion auf den drei Linien, die Eurobus zurzeit bedient (Zürich Flughafen – Lugano via Basel, Genf – St. Gallen und Chur – Sitten) – hatte zum Ziel, die Arbeitssituation der Angestellten kennenzulernen, aber auch den SEV bekanntzumachen, die grösste Gewerkschaft des öffentlichen Verkehrs

mit ihren 40 000 Mitgliedern. «Wir haben daran erinnert, dass wir gemeinsam stärker sind, aber auch, dass die individuellen Leistungen des SEV hervorragend sind, angefangen beim Berufsrechtsschutz und der Kontrolle der Dienstpläne. Denn wir sind die Spezialisten fürs Arbeitszeitgesetz», erinnert Christian Fankhauser. Dieser Aktion werden weitere folgen.

Ein Markt in Aufruhr

Wie um die Notwendigkeit eines GAV noch weiter zu betonen, folgen im eben erst geborenen Markt, der von Eurobus seit Juni abgedeckt wird, bereits die ersten Umbauten.

Eurobus Swiss Express, die sich mit dem europäischen Marktführer FlixBus verbunden hat, ist bereits daran, das Angebot umzustellen. Die Linie Sitten – Chur wird auf den Abschnitt Bern – Montreux beschränkt und die Zahl der Haltestellen reduziert. So sollen die Linien attraktiver werden, indem die Fahrpläne besser eingehalten und die Frequenzen erhöht werden, wie das Unternehmen

in mehreren Medien bekannt gab. Darüber hinaus sollen Zürich und Luzern direkt verbunden werden. Bessere Angebote will Eurobus vor allem auch zwischen Bern und Zürich anbieten.

Die Änderungen sind beim BAV beantragt worden; dieses will innert «nützlicher Frist» entscheiden, ohne aber genauere Angaben zu machen. Eurobus hofft auf eine Antwort aus Bern vor Ende Jahr. Und erwartet vom Bundesamt auch noch eine Antwort zum Gesuch für zusätzliche Konzessionen auf neuen Linien.

Ein neuer Anbieter taucht auf

In diesen ungewissen Zeiten für Eurobus, die keine Zahlen über die (zu schwache) Auslastung veröffentlicht, will ein neuer Akteur auf die Bühne treten: Dr. Richard. Die österreichische Firma arbeitet in der Schweiz unter dem Namen Albus Zürich und hat Konzessionen für vier Linien beantragt: Zürich Flughafen – Zürich – Bern, Zürich – Basel – Bern, Zürich – Luzern – Bern und Zürich Flughafen – Zürich – Sargans

– Landquart – Chur – Domat/Ems. Sie möchte so bald als möglich zwei bis sieben Verbindungen täglich anbieten.

Dieses Wettbewerbsklima erinnert an die Anfänge der Fernbusse in Deutschland, das sich bald zu einem Monopol von FlixBus entwickelt hat, verbunden mit Preissteigerungen um 30 Prozent, oder die kürzlich erfolgte Ankündigung der SNCF, Ouibus an Blablacar zu verkaufen. Die SNCF würde ihrerseits Aktien des Anbieters von Mitfahrgelegenheiten übernehmen.

Was bewirkt diese Marktentwicklung in der Schweiz und Europa? Barbara Spalinger richtet den Blick zuerst auf die Schweiz: «Der Leistungsabbau bei Eurobus zeigt vorab, dass die Bedarfsabklärungen nicht so gemacht wurden, wie es vor dem Start von Fernbusangeboten nötig gewesen wäre. Zudem bestätigt die Ausrichtung auf anscheinend rentable Linien, dass die Fernbusunternehmen nur finanziell interessante Strecken bedienen wollen. Sie wollen also die Bahn konkurrenzieren, die ihrerseits aber auch weniger rentable Fernverkehrsstrecken abdecken muss. Damit schaden die Fernbusse dem Service public.»

Die europäischen Beispiele vermögen nicht zu überzeugen. Unternehmen wie FlixBus verlagern das Risiko auf Subunternehmer, die die Linien betreiben. Die Löhne und die Dienstpläne sind nicht akzeptabel. «Diese Unternehmensmodelle belasten die Angestellten. Man offeriert billige Fahrpreise und schädigt damit die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Es ist höchste Zeit, dass man diese Logik von Low-Cost um jeden Preis in Frage stellt!», hält Barbara Spalinger fest.

LEUTHARD-BILANZ

Das Uvek muss zum Service public stehen

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Am 5. Dezember wählt das Parlament die Nachfolger/innen von Doris Leuthard und Johann Schneider-Ammann, die Ende Jahr aus dem Bundesrat austreten. Den SEV als Verkehrsgewerkschaft interessiert besonders, wer Leuthards Departement übernimmt. Wie sieht die Leuthard-Bilanz aus SEV-Sicht aus? Und was erwartet der SEV von der künftigen Nummer 1 im Uvek?

Doris Leuthard erntete nach der Rücktrittsankündigung am 27. September viel Lob für ihr Wirken als Volkswirtschaftsministerin vom August 2006 bis Ende Oktober 2010, wie auch als Chefin des Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation. In allen vier Bereichen, für die es in anderen Ländern vier oder mehr Minister gibt, habe sich «Super-Doris» gut und charmant geschlagen, lautet der Tenor. Im Parlament wie vor der Kamera habe sie überzeugt. Hervorgehoben wurde in den Bilanzen, dass sie nach der Katastrophe in Fukushima im März 2011 sofort die Rahmenbewilligungsverfahren für neue Atomkraftwerke sistierte und wenige Wochen später den Verzicht auf neue AKW verkündete. Diese Kehrtwende der Aargauerin, die der Atomindustrie nahe stand, kam gut an, war aber auch einfach pragmatisch, da neue AKW vor dem Volk nach Fukushima kaum noch eine Chance haben.

Das Machbare im Blick

«Aus Sicht der Kritiker blieb Leuthard dann allerdings auf halbem Weg stehen», schrieb die Nachrichtenagentur SDA. «Ein fixes Abschaltdatum für die bestehenden AKW lehnte sie ebenso ab wie einschneidende Massnahmen zur Senkung des Energieverbrauchs. Leuthard richtete die Energiestrategie 2050 von Beginn weg auf das politisch Machbare aus, für das sie stets ein gutes Gespür hatte, und brachte das umfangreiche Gesetzespaket so durch das Parlament und durch die Volksabstimmung.»

Auch in der Umwelt- und Verkehrspolitik sei Leuthard «darum bemüht gewesen, niemanden vor den Kopf zu stossen: Strasse und Schiene dürften nicht gegeneinander ausgespielt werden, betonte sie stets. Versprechen an die Strassenverbände ermöglichten den Ausbau des Bahnnetzes und einen neuen Bahnfonds. Später folgte der Strassenfonds.»

«Die Sicherung der Bahninfrastrukturfinanzierung rechnet ihr der SEV hoch an», sagt Daniela Lehmann, Koordinatorin Verkehrspolitik im SEV. «Doch ihre Kehrtwende beim zweiten Gotthard-Strassentunnel, nur wenige Monate bevor sie den längsten Bahntunnel der Welt eröffnete, war für den SEV unverständlich. Und die Idee, vier Spuren zu bauen und nur zwei zu nutzen, ein «Bubentrickli!». Von ihren 18 Abstimmungskämpfen als Bundesrätin gewann Leuthard 16, darunter jene für das Raumplanungsgesetz und in diesem Früh-



Am SEV-Kongress 2013 sagte Doris Leuthard: «Wir wollen keine privaten Anbieter, die sich mit Dumpingpreisen auf die rentablen Linien konzentrieren.» Doch das BAV schlug diesen Weg ein.

jahr gegen die No-Billag-Initiative. Verloren hat sie nur ihre Kämpfe für eine teurere Autobahnvignette und gegen die Zweitwohnungsinitiative. Ein Misserfolg war für sie als Bundespräsidentin Ende 2017 der Besuch von EU-Kommissionspräsident Jean-Claude Juncker, da die EU die Gleichwertigkeit der Schweizer Börsenregulierung nur befristet anerkannte.

Beim Service public auf Abwegen

Dann kam die Postauto-Affäre. Obwohl Leuthard sofortige lückenlose Aufklärung forderte, konnte sie damit nicht verhindern, dass ihre Politik zu den Service-public-Unternehmen in den letzten Monaten grundsätzlich infrage gestellt wurde. Die Affäre zeigt, wohin halbprivatwirtschaftliches Management bei den bundesnahen Betrieben führen kann. «In der Ära Leuthard kamen Manager an Schlüsselstellen, die sich dem Markt, dem Unternehmensgewinn und teilweise ihrem Bonus mehr verpflichtet sahen als dem Gemeinwohl», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär und Nationalrat Philipp Hadorn. «Eine rein betriebswirtschaftliche Sichtweise trat an die Stelle von langfristigen volkswirtschaftlichem und gemeinnützigem Denken. Führung an der langen Leine liess Fehlentwicklungen zu. Der Eigner Bund verlor in der Ära Leuthard an Gestaltungskraft bei den eigenen Betrieben.» Hadorn erwartet von der neuen Uvek-Spitze «ein anderes Verständnis von Service public und Grundversorgung im Interesse von Mensch, Natur und Wirtschaft».

Auch SEV-Gewerkschaftssekretärin und Nationalrätin Edith Graf-Litscher, die zurzeit die nationalrätliche Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen präsidiert, will eine Kurskorrektur: «Doris Leuthard hat die Liberalisierungs- und Privatisierungspläne ihres Bundesamts für Verkehr (BAV) für den öffentlichen Verkehr zumindest mitgetragen. Hier erwarte ich von der neuen Uvek-Leitung Gegensteuer und strategische Zielvorgaben für SBB, Post und Swisscom, bei denen die Stärkung des Service public im Vordergrund steht, und nicht der Spardruck auf das Personal.»

Für Daniela Lehmann ist klar: «In der Verkehrspolitik hat es unter Doris Leuthard einen Richtungswechsel gegeben.» Diesen hat das BAV im Juli 2014 mit der Strategie «öV 2030» offen deklariert. Die Strategie will Liberalisierung und Wettbewerb, auch gegen aussen, und mehr Marktanteil für private, gewinnorientierte Unternehmen im Personen- und Güterverkehr, besonders auf Kosten der SBB. Ein Pilotversuch in dieser Richtung war die Ausschreibung des Fernverkehrs und der Zuschlag zweier Linien an die BLS. Daniela Lehmann erwartet von der neuen Uvek-Spitze, «dass sie wieder auf die bewährte Kooperation der öV-Unternehmen setzt und die öV-Strategie revidiert. Darin braucht es ein Bekenntnis zum Service public und zu einem öV, der auch in Zeiten der Digitalisierung weiterhin von Menschen für Menschen gemacht wird. Zudem braucht es darin Perspektiven fürs Personal.»

MOB

Für lebendige Bahnhöfe

Yves Sancey / pmo
yves.sancey@sev-online.ch

Das Verkaufspersonal der MOB macht sich Sorgen um seine Zukunft und erwartet, dass die Direktion seinen Vorschlägen für Alternativen zur fortschreitenden Schliessung von Schaltern mehr Aufmerksamkeit schenkt.

Der SEV startet eine Kampagne zugunsten der Bahnhöfe und Verkaufspunkte auf dem ganzen Netz der Montreux-Oberland-Bahn MOB, sowohl auf deutscher als auch auf welcher Seite. Eine erste Aktion fand am 10. November statt.

Gewerkschaftssekretäre und Vorstandsmitglieder des SEV-MOB haben das MOB-Personal in allen Verkaufsstellen besucht. Die Rückmeldungen aus allen Bahnhöfen stimmen überein: Das Personal macht sich grosse Sorgen um seine Zukunft. Auch wenn die Direktion sich überzeugend gibt mit der Aussage, dass «sich die MOB keinesfalls aus den Regionen zurückziehen will», scheinen alle bereits getroffenen oder zurzeit angedachten Massnahmen auf einen zunehmenden Rückzug hinauszulaufen.

Langsamer Tod

An allen besuchten Orten kam es zu intensiven, wertvollen Diskussionen. Tony Mainolfi, SEV-Gewerkschaftssekretär, fasst die weit verbreitete Haltung so zusammen: «Die Umstrukturierungen der Bahnhöfe und Verkaufspunkte der letzten Jahre wurden durchgeführt, ohne die Meinung des Personals einzubeziehen, was häufig zu Situationen geführt hat, die sich jeder Logik entziehen und in die falsche Richtung gehen.» «Das Vorgehen ist inakzeptabel», ergänzt Lucie Waser, ebenfalls vom SEV.

«Die Mitarbeitenden haben in all den Jahren Fachwissen aufgebaut, aber das wird nicht gewürdigt», fügt sie hinzu. Einige der getroffenen Entschiede (Abbau von Touren, Anpassung der Öffnungszeiten, Schliessung des Bahnhofs am Wochenende, keine Neubesetzung nach Abgängen...) lassen einen langsamen Tod für gewisse Verkaufsstellen voraussehen. Allgemein hat es seit einigen Jahren weniger Personal auf den Bahnhöfen. Die Direktion erklärt, dass die Schalterverkäufe zurückgehen, dies aufgrund des «Digital Shift» und der zahlreichen neuen Möglichkeiten, Fahraus-

weise zu kaufen. Auch wenn sich diese Entwicklung nicht bestreiten lässt, beschränkt sich die wichtige und nötige Arbeit des Personals nicht einfach auf Schalterverkäufe. Seine Arbeit lässt sich nicht an den direkten Verkäufen messen, sondern zählt sich im unsichtbaren Bereich aus.

Worte und Taten

Am Aktionstag vom 10. November hat der SEV den Beschäftigten die Informationen weitergegeben, die er vom Unternehmen über dessen Zukunft erhalten hat. Am 27. September traf der SEV Vincent Brodard, Leiter Personenverkehr MOB. Dabei erklärte dieser, dass einzelne Bahnhöfe wie Château d'Oex, Lenk und Gstaad ihre Öffnungszeiten sehr stark einschränken werden, und dass mittelfristig die Existenz gewisser Verkaufspunkte wie Glion und Saanen, deren Umsätze als zu tief erachtet werden, in Frage gestellt werden könnten.

Bis vor Kurzem und auch am 27. September waren die Aussagen der MOB und der Direktion zum Fortbestehen der Bahnhöfe jedoch zureichend. Es bestehe die Absicht, sich nicht aus der Fläche zurückziehen, sondern den Nutzern und Kunden

Dienstleistungen anzubieten. Das Gefälle zwischen den Aussagen und den Handlungen macht das Personal jedoch skeptisch gegenüber diesen hehren Absichten.

Personal nicht einbezogen

Das Personal befürchtet, dass ohne seinen Einbezug eine Strategie für Beratung und Verkauf erarbeitet wird, die sich ausschliesslich auf den angekündigten Verlust von zwei Millionen Franken jährlich und die geänderten Kundengewohnheiten abstützt. Die Direktion will diese Strategie vor Jahresende dem Verwaltungsrat unterbreiten. So würde man ganz auf das grosse Potenzial von engagierten und ideenreichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern verzichten, das diese einbringen könnten, wenn die Schalter beibehalten und verstärkt würden.

Die Feststellung wird von allen geteilt: Das Personal kann Vorschläge machen, wie man weiterhin die Erwartungen der Kunden erfüllen, gegen den Dienstleistungsabbau kämpfen und lebendige Bahnhöfe erhalten kann. «Die Direktion hat die Tür offengelassen, was eine neue Ausrichtung der Aufgaben in den Verkaufspunkten angeht», freut sich Tony Mainolfi. Trotzdem bleibt das Personal für die Zukunft sehr kritisch und beunruhigt. Das Verkaufspersonal kann sich nicht damit zufrieden geben, Touristinnen und Touristen in verwaisten Bahnhöfen auf sich allein gestellt zu lassen, mit dem Smartphone als einzigem Hilfsmittel.

Auf dem Spiel stehen nicht nur die Arbeitsplätze der Kolleginnen und Kollegen, sondern auch die Zukunft der Regionen entlang der Strecke. Denn wenn die MOB den gleichen

Weg geht wie die Post, die ihr Poststellennetz gegen Null abgebaut hat, werden die Lebendigkeit und Attraktivität der Gemeinden abnehmen und schliesslich verschwinden. Das wäre ein schlimmes Eigentor.

Was den Genuss einer Reise ausmacht, sind gewiss die wunderbaren Landschaften, aber auch ein Dorfleben, das diesen Namen verdient. «Welche Touristen möchten noch eine Region besuchen mit vereinsamten Orten, deren Bahnhöfe und Kerne leer und ausgestorben sind? Welche Vision hat die Direktion für die Zukunft?», fragt Lucie Waser besorgt.

Gemeinsamer Vorstoss

Nach dieser ersten Aktion vom 10. November ist klar, dass das Verkaufspersonal der MOB übereinstimmend grosse Sorgen zur Zukunft äussert und das Gefühl hat, von der Direktion nicht verstanden zu werden, obwohl es konstruktive Vorschläge für die Zukunft des Unternehmens hätte. Es will seine Stimme erheben und ist bereit, sich in einem gemeinsamen Vorstoss zu engagieren.

«Der wahre Reichtum eines Unternehmens ist sein Personal», erklärt Georges Oberson, Generaldirektor der MOB, im Geschäftsbericht 2017. So gut diese Deklaration tönt – nun müssen ihr Taten folgen.

Das Verkaufspersonal der MOB verfügt wahrlich über grosse Erfahrung und hat ausreichend Ideen, um seine Aufgaben angesichts der digitalen Entwicklung neu auszurichten. Es ist der Zukunft der MOB verbunden und überzeugt vom touristischen Potenzial der Waadtländer und Berner Alpen; das Personal will gehört werden.

100 JAHRE LANDESSTREIK

1400 in Olten

SDA

In Olten haben am 10. November rund 1400 Menschen an einem Gedenk Anlass zum Landesstreik vor hundert Jahren teilgenommen. Sie erinnerten an die Ereignisse, die den Aufbruch für eine soziale und gerechtere Schweiz einläuteten, wie es in einer Mitteilung heisst.

Bundesrätin Simonetta Sommaruga wies in einer Rede auf die damalige Rolle der Frauen hin. In Sachen Gleichstellung habe die Schweiz immer noch jahrzehntelange Verspätung, sagte sie gemäss Redetext. Sommaruga erinnerte daran, dass die Frauen damals wie zuvor schon gerannt seien, um die Streikenden zu verköstigen, um das Komitee zu unterstützen, sich um die Kinder zu kümmern. Gedankt habe den Frauen das niemand.

Dabei sei das Frauenstimmrecht ganz oben gewesen auf der Liste der Streikforderungen. Doch dann sei das Anliegen von der männlichen Bildfläche verschwunden, so die Justizministerin weiter. Es habe mehrere Generationen von Frauen gebraucht, die sich gegen Diskriminierung und Ausgrenzungen und gegen das Laufgitter gewehrt hätten. Zu Tausenden seien sie 1969 nach Bern marschiert, um zu sagen, was sie verlangten: Der Bundesrat solle die Europäische Menschenrechtskonvention unter-

zeichnen, aber erst wenn die Frauen das Stimmrecht erhielten. Zwei Jahre später sei es endlich so weit gewesen: Die Schweiz wurde zu dem, was man eine Demokratie nennen könne: Die weibliche Bevölkerung sei nicht länger politisch unmündig gewesen. Heute hätten die Frauen zwar das Stimm- und Wahlrecht, in der Realität sei die Gleichstellung aber noch immer nicht angekommen.

Auf dem Weg zur modernen Schweiz

Paul Rechsteiner, Präsident des Schweizerischen Gewerkschaftsbunds (SGB) sagte laut Redetext, der Landesstreik gehöre zu den grossen Etappen der modernen Schweiz. Der Generalstreik sei damals zum Schwungrad für den Aufbau des Sozialstaates geworden.

Nach dem Ultimatum des Bundesrats habe das Oltner Aktionskomitee die Weisheit gehabt, den Streik abzubrechen, um nach der Mobilisierung der Armee ein Blutvergiessen zu verhindern. In der Schweiz dürfe es nie mehr zu einem Einsatz der Armee gegen das eigene Volk kommen, mahnte Rechsteiner. Was zunächst eine Niederlage gewesen sei, habe sich je länger je mehr in einen gewaltigen Erfolg gewandelt. Auf längere Sicht zählten also nicht die Niederlagen. Nach den Worten von SP-Ständerat Rechsteiner zählt «die Bereitschaft und die Kraft, für berechnete Forderungen weiterzukämpfen».



«Zusammen kämpfen»

Im Streik zeige sich am klarsten, warum sich die Arbeitnehmenden in einer Gewerkschaft zusammenschliessen und gemeinsam für ihre Interessen einstehen müssten, sagte Vania Alleva, Präsidentin der Gewerkschaft Unia. Kollektives Handeln sei gelebte Solidarität. «Zusammenstehen und zusammen kämpfen» sei ein wichtiges Mittel, um den berechtigten Forderungen der Arbeitnehmerschaft Nachdruck zu verleihen, fuhr sie mit Blick auf die Protestaktionen der Bauarbeiter in den vergangenen Wochen fort.

«Der Streik in der Schweiz hat eine starke Gegenwart. Streiken ist aktuell, Streiken ist nötig», betonte Alleva. Im Zusammenhang mit der Lohngleichheit für Frauen und Männer rief die Unia-Präsidentin für 2019 zu einem neuen Frauenstreik auf.

Schwere innenpolitische Krise

Die Woche vom 7. bis 14. November 1918 gilt als die schwerste innenpolitische Krise seit der Gründung des Bundesstaats von 1848. Nachdem in den Städten die Armee aufmarschiert war und sie in Zürich am 9. November eine Demonstration gewaltsam aufgelöst hatte, rief das Oltner Aktionskomitee für den 12. November zum Generalstreik auf. Dem Streikaufruf folgten 250 000 Arbeitnehmende. Nach ei-

nem Ultimatum des Bundesrats an die Streikenden drohte eine Eskalation. Das Oltner Komitee beschloss den Streikabbruch. Am letzten Streiktag, dem 14. November, erschoss das Militär in Grenchen drei junge Uhrenarbeiter.

Der vom Schweizerischen Gewerkschaftsbund, der SP Schweiz und der Robert-Grimm-Gesellschaft organisierte Gedenk Anlass fand in der Alten Hauptwerkstatt der SBB in Olten statt. Auf dem Programm standen neben Reden auch Musik- und Gesangseinlagen.

Bundesrätliche Worte

«Dann, im November 1918, stand die Schweiz drei Tage lang still. Doch die Frauen rannten immer noch. Sie rannten zum Streik und sie rannten, um die Streikenden zu verköstigen; [...]»

Die Frauen kümmerten sich um die Kinder, brachten sie ausserhalb der Stadt – denn die Kinder mussten geschützt werden: vor der Spanischen Grippe und vor den bedrohlichen Gewehren. Und dann: Hat jemand den Frauen dafür gedankt? Nein.

Zwar war das Frauenstimmrecht ganz oben gewesen auf der Liste der Streikforderungen. Doch dann verschwand das Anliegen von der männlichen Bildfläche.»

Simonetta Sommaruga

ANZEIGE



Lokführer/in Kat. B100 / 100 %

Die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU ist ein erfolgreiches und familiär geführtes Unternehmen im Personenverkehr. Durch den starken Fahrgastzuwachs in dem aufstrebenden Marktgebiet der SZU werden anspruchsvolle und nachhaltige Projekte zugunsten unserer Kundschaft in den nächsten Jahren realisiert. Unsere Mitarbeitenden schätzen die interessanten Aufgaben und die flachen Hierarchien mit kurzen Entscheidungswegen. Wir legen Wert auf ein angenehmes Betriebsklima und den persönlichen Umgang.

Als modernes Bahnunternehmen betreiben wir zwei eigene S-Bahnlinien im Vororts- und Regionalverkehr von Zürich. Mit über 15.3 Mio. Fahrgästen pro Jahr und 300 Zügen pro Tag gehört die SZU zu den bestgenutzten Privatbahnen der Schweiz. Unsere Fahrgäste – Pendler, Ausflügler und Stadtschwärmer – schätzen unseren dichten Fahrplan und die ausgezeichnete Qualität unserer Dienstleistungen.

IHR ZUKÜNFTIGES EINSATZGEBIET

- Das sichere und pünktliche Führen von S-Bahn Zügen auf der Sihltallinie S4 und Uetliberglinie S10
- Übernahme von Verantwortung für die Sicherheit unserer Fahrgäste
- Vor- und Nachbereitung der Züge
- Sicherstellen von Kundenservice und Fahrgastinformation

IHRE KOMPETENZEN

- Abgeschlossene Ausbildung als Lokführer/in Kategorie B 100
- Für Anwärter: abgeschlossene, min. 3-jährige Berufsausbildung (Abschluss in der Schweiz), von Vorteil in einem technischen Beruf, einige Jahre Berufserfahrung
- Sicherheits- und Verantwortungsbewusstsein, Gewissenhaftigkeit und Zuverlässigkeit
- Kunden- und Teamorientierung, Hilfsbereitschaft und Belastbarkeit
- Bereitschaft für unregelmässige Arbeitszeit im 24 Stunden Schichtbetrieb
- Gutes Sehvermögen und gesunde Konstitution

MIT UNS ERREICHEN SIE IHR ZIEL

Wir bieten ein vielseitiges und anspruchsvolles Aufgabenfeld in einem zukunftsorientierten Unternehmen. Steigen Sie ein und starten Sie Ihre berufliche Reise bei der SZU.

WEITERE INFORMATIONEN

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Senden Sie Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen, vorzugsweise per E-Mail, an bewerbung@szu.ch.

Für weitere Auskünfte stehen Ihnen Markus Kern, Abteilungsleiter Betrieb Bahn unter **044 206 45 26*** oder Evelyn Imhof, Abteilungsleiterin Personal unter **044 206 45 04*** gerne zur Verfügung.



Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
Wolframplatz 21, 8045 Zürich

ANZEIGE



Fahrdienstleiter (m/w) 100 %

Die Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU ist ein erfolgreiches und familiär geführtes Unternehmen im Personenverkehr. Durch den starken Fahrgastzuwachs in dem aufstrebenden Marktgebiet der SZU werden anspruchsvolle und nachhaltige Projekte zugunsten unserer Kundschaft in den nächsten Jahren realisiert. Unsere Mitarbeitenden schätzen die interessanten Aufgaben und die flachen Hierarchien mit kurzen Entscheidungswegen. Wir legen Wert auf ein angenehmes Betriebsklima und den persönlichen Umgang.

Unsere modern ausgerüstete Leitstelle ist Drehscheibe für die Betriebsführung des ganzen Streckennetzes der SZU. Dort werden der reibungslose, sichere und pünktliche Bahnbetrieb, die Einsatzplanung der Fahrzeuge sowie das Erstellen sämtlicher betrieblicher Anordnungen sichergestellt. Für diese anspruchsvolle Tätigkeit suchen wir einen Fahrdienstleiter.

IHR ZUKÜNFTIGES EINSATZGEBIET

- Leiten und Überwachen der Rangier- und Zugfahrten auf dem SZU Netz (S4 & S10)
- Einleiten geeigneter Massnahmen sowie Koordination des Zugverkehrs und Personals bei betrieblichen Abweichungen
- Einsatzplanung der Fahrzeuge
- Kundeninformation im Normalbetrieb, insbesondere bei Betriebsstörungen und Unregelmässigkeiten
- Erstellen und koordinieren von betrieblichen Anordnungen und Abläufen

IHRE KOMPETENZEN

- Berufslehre als Zugverkehrsleiter/in oder eine gleichwertige Ausbildung mit fundierten Berufskennnissen und Erfahrungen setzen wir voraus
- Sie arbeiten sich schnell in neue Herausforderungen ein und verschaffen sich zuverlässig den Überblick
- In hektischen Situationen bleiben Sie gelassen und erledigen mit der richtigen Priorität mehrere Aufgaben parallel
- Sie übernehmen gerne Verantwortung und sind sich der Tragweite Ihres Handelns und Ihrer Entscheide bewusst: für die Sicherheit des Bahnverkehrs und für unsere Kunden
- Sie arbeiten gerne und gut in einem Team
- Gute EDV-Kenntnisse runden Ihr Profil ab

MIT UNS ERREICHEN SIE IHR ZIEL

Ein vielseitiges und anspruchsvolles Aufgabenfeld in einem zukunftsorientierten Unternehmen. Steigen Sie ein und starten Sie Ihre berufliche Reise bei der SZU.

WEITERE INFORMATIONEN

Haben wir Ihr Interesse geweckt? Senden Sie Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen, vorzugsweise per E-Mail, an bewerbung@szu.ch.

Für weitere Auskünfte stehen Ihnen Markus Kern, Abteilungsleiter Betrieb Bahn unter **044 206 45 26*** oder Evelyn Imhof, Abteilungsleiterin Personal unter **044 206 45 04*** gerne zur Verfügung.



Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU AG
Wolframplatz 21, 8045 Zürich

LINK ZUM RECHT

Streitpunkt Geschäftsauto



Rechtsschutzteam SEV

Kurt, seit vielen Jahren als Handwerker im Baudienst der Unternehmung Berg- und Talbahn AG tätig, ist in der Firma als «Mann für alle Fälle» wohlbekannt und geschätzt. Wenn immer etwas schief läuft, steht er bereit und packt mit an. Er ist sich auch nicht zu schade, Aufträge zu übernehmen, die eigentlich nicht zu seinem Pflichtenheft gehören, was alle in der kleinen Unternehmung wissen.

Entsprechend geniesst er auch ein paar kleine Freiheiten. Dass er sich beispielsweise das Firmenauto ab und an an einem freien Tag ausleiht, um einem Kollegen beim Umzug zu helfen, ist schon mehrfach vorgekommen, und sein Vorgesetzter drückt jeweils ein Auge zu, auch wenn er erst im Nachhinein davon erfährt.

Schliesslich ist Kurt beim jährlichen Weihnachtsessen des Verwaltungsrats auch bereit, einen Taxidienst zu leisten, damit die Herren sich beim Wein nicht zurücknehmen müssen. Obwohl es halb zwei Uhr morgens wird, erscheint Kurt anderntags trotzdem um 7 Uhr wieder pünktlich auf der Arbeit.

Neuer Buchhalter – neue Regeln?

Alles in Butter, bis ein neuer Buchhalter bei der Berg- und Talbahn anfängt. Der nimmt seine Aufgabe sehr ernst und verlangt von Kurt ein anständig geführtes Fahrtenbuch für das Firmenfahrzeug und nicht bloss Tankstellenquittungen, die Kurt dann und wann in einem Couvert in sein Fächlein legt. Kurt findet diese neue Mode unnötig und schert sich nicht darum. Erst als ihm der

Buchhalter ein Fahrtenbuch ins Auto legt, bequemt er sich widerwillig zu den Einträgen. Richtig verärgert wird er allerdings, als er Ende des Jahres seinen Lohnausweis erhält: hat der Buchhalter doch sämtliche Fahrten, die er nicht zuordnen konnte – was mehr als die Hälfte der Einträge ausmachte – als Privatgebrauch qualifiziert, der versteuert werden muss. Mit dem Hinweis, dass auch der FVP, den die meisten Mitarbeitenden nutzen, versteuert wird.

Heftige Diskussionen zu Beginn

Kurt schaltet den SEV ein, der erst mal bei der Berg- und Talbahn AG das Fahrtenbuch einverlangt, um es mit Kurt Punkt für Punkt durchzugehen. Da sich herausstellt, dass eine Reihe der vom Buchhalter als privat qualifizierten Fahrten in Wirklichkeit durchaus Geschäftsfahrten waren, und da die Berg- und Talbahn keine Regelung für die private Nutzung von Geschäftsfahrzeugen kennt, kommt es zu einer Diskussion mit dem Buchhalter. Sie ist lautstark. Eine zweite, etwas gesittetere Diskussion unter Beizug des Finanzchefs und eine dritte, schon fast freundschaftliche unter Beizug des Betriebschefs folgen, dann klärt sich die Sache.

Da Kurt das Geschäftsauto nie für seinen Arbeitsweg benutzte, sondern sozusagen mit Duldung der Vorgesetzten das Auto ab und an auch privat verwendete, hat der Buchhalter mit seinem Lohnausweis weit übers Ziel hinausgeschossen. Eine schriftliche Weisung wird erstellt, welche festlegt, ab wann Kurt einen Beitrag an die Benzinkosten zu leisten hat, und der korrigierte Lohnausweis wird von einem zufriedenen Kurt entgegengenommen.

ANZEIGE



Hans G. Wägli

Hebel, Riegel und Signale

Eisenbahnsicherungstechnik in der Schweiz. Entwicklung der mechanischen Einrichtungen. Grafenried, Diplory 2018, 476 Seiten, 1039 einfarbige Abbildungen, Zeichnungen, viele Tabellen, Chronik, Namen-, Orts- und Sachregister. Format 22x27 cm, gebunden mit Schutzumschlag. ISBN 978-3-033-06410-2. Preis CHF 116.– plus CHF 12.– Versandkostenanteil

Stimmen der Kritik:

Eines der besten Werke zur Entwicklung der mechanischen Stellwerkstechnik. ... eine sehr umfassende Geschichte der ... mechanischen Stellwerkstechnik. Prof. Dr.-Ing. J. Pacht, www.amazon.de.

Dieses Werk, Frucht jahrelanger ... Recherchen, bietet ein faszinierendes Panorama einer verschwundenen Welt und darf wärmstens empfohlen werden. M. Broennle in Eisenbahn-Amateur 07/2018.

... mit seinen vielen Hundert Abbildungen, detaillierten Fussnoten und der Bibliografie von über 1500 Titeln ein reicher Wissensschatz. Dr. G. Ellwanger in GRV-Nachrichten 112/2018.

Es empfiehlt sich, dieses einmalige Grundlagenwerk zu erwerben, denn die mechanische Bahnsicherungstechnik bildet die Basis zur heutigen Sicherungstechnik. Zudem gehört ... eine solche «Bahntechnikbibel» einfach ins Bücherregal. H. Roth in Loki 09/2018.

Ein Meisterwerk ... überwältigend. ... St. Alkofer in Modelleisenbahner 07/2018.

Ein ideales Weihnachtsgeschenk für alle, die Stellwerke kennen, bedienen und pflegen.

Bezug im gut assortierten Fachbuchhandel oder per Mail an info@diplory.ch bei **Diplory-Verlag, Bachtelen 45, 3308 Grafenried.**

Mehr Information, Errata und Nachtrag als Download unter www.diplory.ch

VPT-TAGUNG OST- UND ZENTRALSCHWEIZ

Nie mehr Unrecht wie 1914–1918!

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Im Zentrum der VPT-Tagung vom 10. November in Dürnten (ZH) stand der Generalstreik vor 100 Jahren. SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger zeigte auf, dass im Ersten Weltkrieg ein Erwerbssatz für die Soldaten ebenso fehlte wie Massnahmen für eine gerechte Verteilung der knappen Güter. So gerieten viele Arbeiterfamilien in grosse Not. Zudem hatte die Arbeiterschaft wegen dem Majorzwahlssystem und dem Vollmachtenregime kaum noch ordentliche politische Einflussmöglichkeiten.

Weil Rationierungen lebenswichtiger Güter erst ab März 1917 eingeführt wurden, kam es bereits 1915 zu massiven Preissteigerungen, die zu Protesten führten. Auf städtischen Märkten taten sich Arbeiterfrauen zusammen, um den Bauern klar zu machen, dass sie keine höheren Preise bezahlen konnten. Es gab auch Streiks für Lohnerhöhungen und gegen die langen Arbeitstage sowie eigentliche Hungerdemonstrationen. Im Juni 1918 lebten von den knapp vier Mio. Schweizer/innen fast 700 000 unter der Armutsgrenze und waren auf Sozialhilfe angewiesen. Vor Suppenküchen und Stellen für Lebensmittelhilfe bildeten sich Schlangen. Die Arbeiter waren zornig, wegen ständigem Aktivdienst ihre Familien nicht mehr ernähren zu können, während Industrielle und Banker gute Kriegsgeschäfte machten und Bauern und Spekulanten von den steigenden Preisen profitierten.

Das im Februar 1918 gegründete Oltener Aktionskomitee bestehend aus Sozialdemokraten und Gewerkschaftern versuchte mit dem Bundesrat Verbesserungen auszuhandeln. Dabei drohte es mehrmals mit einem Generalstreik. Doch jenen vom 12. November rief es aus Protest gegen die militärische Besetzung der Städte aus, die General und Bundesrat wegen der Wirren in Deutschland und Österreich nach Kriegsende für nötig hielten. Zugleich formulierte das Komitee neun konkrete, relativ moderate Forderungen. Rund ein Viertel aller Angestellten legten die Arbeit nieder, vor allem auch die Eisenbahner, von denen danach viele hart bestraft wurden. Das Land war drei Tage lang gelähmt. 100 000 Soldaten wurden mobilisiert und Bürgerwehren gebildet, aus Angst vor einem bolschewistischen Umsturz wie in Russland. Um einen Bürgerkrieg zu verhindern, rief das Oltener Komitee für

den 15. November alle wieder zur Arbeit auf. Dennoch erschossen Soldaten in Grenchen noch drei Arbeiter.

Der Streik war eine «siegreiche Niederlage», wie Streikführer Robert Grimm später schrieb. Denn von den neun Forderungen wurden in den folgenden Jahren viele umgesetzt: Proportionalwahlrecht, 48-Stunden-Woche, Sicherung der Lebensmittelversorgung (im Zweiten Weltkrieg), Einführung der AHV (1947), Frauenstimmrecht (auf Bundesebene 1971). Der Generalstreik führte zu einer sozialen Schweiz, und die Gewerkschaften wurden als Verhandlungspartner ernst genommen.

Nein zum Rückfall in eine Zweiklassengesellschaft

«Gerade heute, wo die Schere zwischen Arm und Reich wieder auseinander geht, ist es wichtig, sich daran zu erinnern, was 1918 geschah», sagte Barbara Spalinger zum Schluss ihres Vortrags. Und betonte, dass der Streik auch dazu führte, dass sich die zuvor zersplitterten Schweizer Bahn- und Gewerkschaften 1919 im SEV zusammenschlossen. «Damals entstand unsere ausgeprägte Basisdemokratie autonomer Sektionen und Unterverbände, auf die ich stolz bin.»

Gilbert D'Alessandro, Zentralpräsident des Unterverbands VPT be-

tonte, dass die sozialen Errungenschaften und die Demokratie laufend verteidigt werden müssen. «Dafür brauchen wir viele Mitglieder!»

Franz Kagerbauer, Direktor des Zürcher Verkehrsverbundes erzählte, wie der VPOD 1999 wegen einer fragwürdigen Ausschreibung bei den Verkehrsbetrieben Zürich streiken wollte und in letzter Minute davon abliess, weil man wieder verhandelte. 2002 führte der ZVV einen Fahrermindestlohn von 60 000 CHF ein und passte ihn laufend an. Für einen guten öV brauche es engagiertes, motiviertes Personal – und dafür brauche es faire Arbeitsbedingungen. «Dafür setze ich mich ein.» Werner Trachsel, Direktor der Verkehrsbetriebe Zürichsee und Oberland (VZO) sagte seinerseits: «Für überdurchschnittliche Leistungen braucht es überdurchschnittliche Arbeitsbedingungen.»

VPT-Vizezentralpräsident Peter Bernet dankte der Sektion VZO für die tipptoppe Tagungsorganisation. Der gemeinsame Anlass für die Ost- und Zentralschweiz sei ein Versuch gewesen. 2020 werde es wohl wieder zwei Deutschschweizer Tagungen geben, zurzeit laufe dazu eine Umfrage bei den Sektionen. 2019 aber verzichte der VPT auf die Tagungen zugunsten der geplanten Sektionsanlässe zum 100. Geburtstag des SEV.



Die schreiende Ungerechtigkeit ihrer Nieten steckten SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger und VPT-Zentralpräsident Gilbert D'Alessandro klaglos weg.



OK-Präsident Urs Steiger vom VPT VZO konnte in der Mehrzweckhalle Blatt in Dürnten rund 300 Tagungsteilnehmende willkommen heissen.



ZVV-Direktor Franz Kagerbauer brach eine Lanze für die Sozialpartnerschaft und für faire Anstellungs- und Arbeitsbedingungen.



Neben einer Resolution gegen den Abbau bei SBB Cargo (Bild) hiess die Versammlung eine zweite zum Stellenabbau bei der BLS gut: «Wir befürchten, dass das Sparprogramm zu einer Schwächung des Service public führt, sowie zu Auslagerungen und damit zu einem Knowhow-Verlust bei der BLS», heisst es in dem Text.

UNTERVERBAND AS

Grosse Umwälzungen bei Personenverkehr SBB

Medienstelle AS Branche Personenverkehr An der Branchensitzung P vom 14. November behandelten wir unter anderem nachfolgende Themen:

Branchentagung 2019

Die Branche P plant im 2019 eine Branchentagung durchzuführen. Es werden die nötigen Abklärungen getroffen, um die personellen und finanziellen Ressourcen zu klären. Die Branche P beschliesst das Thema «Veränderung – steter Wandel – IT Anwendungen».

Problemfeld Fernbusmarkt

Die Entwicklung im Fernbusmarkt der Schweiz ist erwartungsgemäss nicht von Anfang an von Erfolg gekrönt. Eurobus plant den Ausstieg aus einzelnen Verbindungen. Das lehnen wir ab. Denn die Konzession betrifft die einzelnen Linien, welche nun auch betrieben

werden müssen. Zudem hat auch ein Konkurrent aus Österreich (Dr. Richard) um eine Konzession nachgeschaut. Dieser Konkurrenzkampf unter den Busunternehmen hat einzig das Ziel, ein kostendeckendes Preisgefüge zu zerstören. Im internationalen Fernbusmarkt muss leider immer mehr festgestellt werden, dass menschenwürdige Arbeitsbedingungen der Gewinnmaximierung zum Opfer fallen.

Weiterentwicklung Personenverkehr

Das ambitionöse Projekt Weiterentwicklung Personenverkehr (WEP), das den ganzen Geschäftsbereich Personenverkehr in kurzer Zeit umbauen will, verlangt von hunderten Mitarbeitenden eine komplette Neuorientierung und Bereitschaft zur Veränderung. Eine grosse Anzahl Mitarbeitender wird ihren angestammten Arbeitsort und teilweise

auch das Aufgabengebiet verlieren und sich neu orientieren müssen.

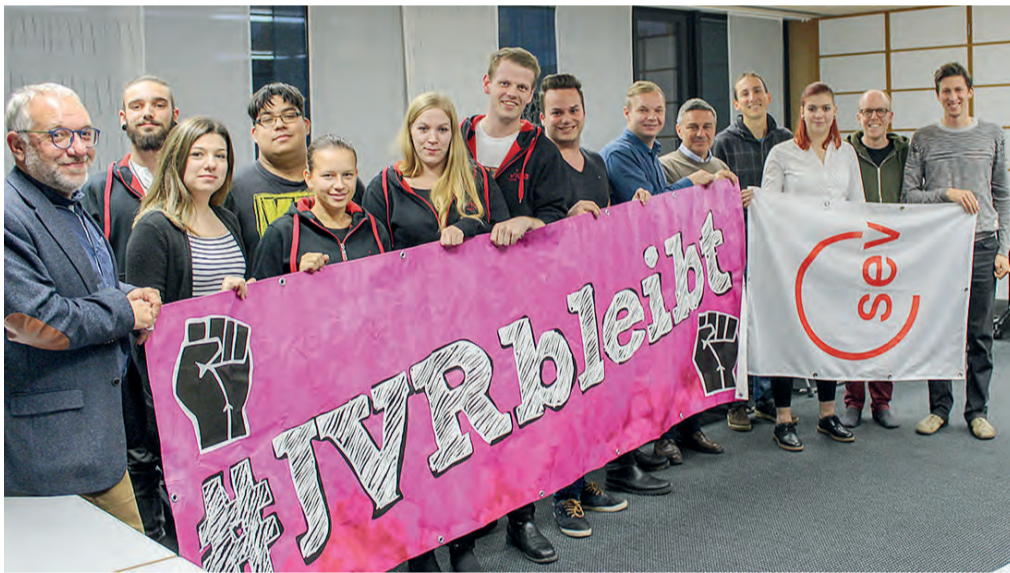
Wir fragen uns, ob hier die Bereitschaft der Betroffenen zu einem weiteren Umzug gegeben ist. Wird die Agilität überbeansprucht oder von den Verantwortlichen falsch interpretiert?

Flächenpräsenz und Führungsspanne P-VS

Im Projekt «Umsetzung Führungsspanne» wurden im Jahr 2018 nun erste Schritte unternommen. Die grösste Veränderung findet bei der Anzahl der Teamleitenden statt. Auch über erste Schliessungen von POS im Jahr 2019 war aus den Medien zu erfahren. Eine fristgerechte Information der Sozialpartner durch die SBB, auch nach Beendigung der Sperrfrist, fand bis dato nicht statt. Wir wünschen uns hier eine stark verbesserte Transparenz und Information.

SEV JUGEND

Hoch die internationale Freundschaft!



Stefan Bruderer Vom 1. bis 4. November besuchte eine Delegation der Vida Jugend die Schweiz. Sie wurde von Vertreter/innen der SEV Jugend in die Schweizer Politik eingeführt, und zusammen erkundeten sie die Hauptstadt.

Natürlich wurde auch intensiv diskutiert, insbesondere über die Sozialversicherungen, die in Österreich von Seiten der aktuellen

Regierung unter grossen Druck geraten sind. Mit Spannung folgten die Gäste den Erklärungen der SEV Jugend und der Geschäftsleitungsmitglieder Giorgio Tuti und Manuel Avallone.

Der Besuch erfolgte, nachdem im Vorjahr eine Delegation des SEV in Österreich auf der Konferenz der Gewerkschaftsjugend zu Besuch war.

Maja Fischer An der Herbstversammlung im Restaurant Falken in Schaffhausen informierte Marjan D. Klatt, Ressort P SBB kompetent und sympathisch über das neue AZG (Arbeitszeitgesetz), die Verordnung dazu, das Zustandekommen des überarbeiteten Gesetzes und die wichtigsten Änderungen. Ebenso streifte er den neuen GAV und informierte über die Schwierigkeiten, die bei den BAR-Verhandlungen zu erwarten sind. Mit einem Fachmann zu diskutieren und Fragen stellen zu können, ist sehr wichtig und wertvoll für die Lokführerinnen und Lokführer. Die 90 Minuten gingen wie im Flug vorbei.

Nach einem feinen Zvieri informierten die Depotobmänner über die Änderungen nach dem Fahrplanwechsel und über andere interessante Neuigkeiten.

Für viele Lokführerinnen und Lokführer ist die schwindende Streckenvielfalt eine einschneidende negative Veränderung im Berufsbild. Sie trägt sicher dazu bei, dass der Beruf für die jungen Kolleginnen und Kollegen nicht mehr die Attraktivität von früher hat, und deshalb so viele vor der ersten periodischen Prüfung wieder aufgeben. Diesem Erfahrungs- und Knowhow-Verlust müsste die SBB endlich entgegenreten und den Beruf wieder attraktiver machen.



Präsident Urs Seiler und Marjan D. Klatt (links).

LPV NORDOSTSCHWEIZ

Infos zu AZG und GAV

ZPV SÄNTIS-BODENSEE

Personalsituation in St. Gallen im grünen Bereich

Jürg Zindel Der Präsident begrüsst die Mitglieder, den Vorstand sowie als Gast Zentralpräsident Andreas Menet zur Herbstversammlung vom 24. Oktober in St. Gallen.

Einige Mutationen wurden verlesen. Die Sektion nach Chur verlassen hat Christel Sonnentrücker. Neu dabei sind Roman Scherfer und Nadja Jud. Dem SEV beigetreten sind Ximena Münger, Laura Furrer und Judith Bollhalder. Die Sektion zählt neu 69 Mitglieder. Zur Pensionierung durften wir Christian Lutz und Jakob Raschle gratulieren. Der Mitgliederbeitrag wird so belassen wie bisher.

Andreas Menet informierte ausführlich über den Abschluss der GAV-Verhandlungen. Das wichtigste für uns waren die Arbeitszeit und die Garantie von 115 Arbeitsfreien Tagen. Auch der Bezug der Treueprämie und die 7. Ferienwoche für die über 60-Jährigen bleiben bestehen und jedes vier-

te Wochenende ist frei. Ruedi Baumann informierte über das Ferienreglement. Seinem Antrag, die Abstimmung über das neue Ferienreglement entweder schriftlich oder auf die nächste Hauptversammlung zu verschieben, wurde zugestimmt. Die Stellungnahme zu den neuen Touren wurde im Personalzimmer aufgelegt. Es war leider nicht möglich, auf alle Begehren einzugehen. Gemäss Hans Länzlinger ist die Personalsituation in St. Gallen im grünen Bereich, wir haben einfach zu viele Absenzen. Im nächsten Mai sollten wir, wenn alle Lehrlinge die Prüfungen bestehen und in St. Gallen bleiben, einen Überbestand von vier Personen haben.

Nächstes Jahr feiern wir im Oktober in St. Gallen das 100-Jahr-Jubiläum des SEV. Der Racletteplausch wird nicht mehr durchgeführt und am Grillplausch dürften gerne wieder mehr Leute teilnehmen.

SEV JUGEND

Klausur mit neuen Gesichtern

Xenja Widmer Am 9. November führte die Jugendkommission ihre Klausur durch. Es hat uns sehr gefreut, dass wir wieder viele neue Gesichter begrüßen durften. Auch für das kommende Jahr haben wir ein vollgepacktes Programm zusammengestellt. Es verspricht viel Spass und ermöglicht eine breite Vernetzung in der ganzen Schweiz. Vom 25. bis 27. Januar führen wir u. a. das legendäre Winterwochenende durch. Weitere Aktivitäten findest du schon bald in unserem Jahresprogramm. Neben den Aktivitäten haben wir auch die Jahresziele definiert, damit die Jugend weiter gestärkt wird. Unter anderem möchten wir aktiv am Frauenstreik vom 14. Juni mitwirken. Zudem wollen wir die internationale Vernetzung weiter ausbauen. Die nächste Sitzung ist am 21. Januar in Bern – Interessierte sind herzlich willkommen.



LPV BLS

GAV-Verhandlungsergebnis gibt zu reden

René Knöpfel Die alljährliche Herbstversammlung in Burgdorf war sehr gut besucht.

Zu Beginn referierte unser Leiter Bahnproduktion, Peter Fankhauser, zu den Themen Produktion Fernverkehr, Depotstandorte, Finanzierung öffentlicher Verkehr aus der Perspektive BLS, Zukunftstrategie

der BLS und zur Ausschreibung der S-Bahn Bern. Ins Traktandum zum ausgehandelten und verabschiedeten GAV BLS führte SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger ein. Detaillierte Infos gab es anschliessend von SEV-Gewerkschaftssekretär und Verhandlungsleiter Michael Bulletti. Nach seinen Ausführungen er-

folgte eine langandauernde, sehr kritische, mit einigen Emotionen verbundene Diskussion zum Verhandlungsergebnis. Das anwesende Lokpersonal ist nicht mit allen Änderungen einverstanden und es gilt nun, ein Augenmerk auf die Auswirkungen zu haben, und allenfalls bei der BLS zu intervenieren.

Die Teilnehmenden nahmen einstimmig einen Antrag an, der eine Lokpersonalspezifische Arbeitszeitregelung fordert. Die Versammlung fordert die Abschaffung der nicht begründeten und nicht nachvollziehbaren zwei Minuten Wegzeitpauschale bei Zwischenverpflegungspausen und Pausen. Als neuer GAV-Delegierter wurde Adrian Indermühle gewählt.

PV AARGAU

Infos zum Vorsorgeauftrag



Präsident Ueli Röthenmund bedankt sich bei Richard Dubois (rechts).

Helen Isler Zur Herbstversammlung vom 22. Oktober in Wildeggen durfte Präsident Ueli Röthenmund trotz schönem Herbstwetter 64 Kolleginnen und Kollegen begrüßen. Herzlich begrüßte er den Referenten Richard Dubois von der Pro Senectute sowie die Gäste der Sektion Zürich Brigitta Wehrli und Hannes Lattmann.

Der Präsident orientierte über die Zentralvorstandssitzung vom 27./28. September in Murten, die er und Martin Schwyter besucht hatten. Intensiv wurde über den Mit-

gliederschwund diskutiert, denn die Neuzugänge können die Abgänge durch Todesfälle nicht mehr wettmachen. Ein Thema der Delegierten war auch die Altersvorsorge. Nach einer langen Diskussion wurde ein politischer Kompromiss ausgehandelt. Beim FVP konnte leider keine Verbesserung erzielt werden.

Richard Dubois informierte über den Vorsorgeauftrag und die Patientenverfügung. Der Vorsorgeauftrag wird erst aktuell, wenn Personen urteilsunfähig sind. Er beinhaltet die Regelung der Ange-

legenheiten des täglichen Lebens, Einkommens- und Vermögensverwaltung sowie den Abschluss und die Kündigung von Verträgen. Die Patientenverfügung bietet die Möglichkeit der Selbstbestimmung und kommt nur zur Anwendung, wenn man sich nicht mehr äussern kann. Vorsorgeauftrag und Patientenverfügung müssen handschriftlich, datiert und unterschrieben sein. Die Beratung der Pro Senectute ist kostenlos. Richard Dubois referierte über das für die Versammelten interessante Thema sehr verständlich und kompetent. Anschliessend beantwortete er die vielen Fragen der Teilnehmenden.

Weitere Fotos:
sev-pv.ch/aargau

Nächste Daten: 4. Dezember, Adventsfeier in Windisch; 14. März, Hauptversammlung in Windisch; 26. Juni, Sektionsreise; 21. Oktober, Herbstversammlung. Nächstes Jahr feiern wir 100 Jahre PV und 100 Jahre SEV. Für beide Jubiläen werden schweizweit diverse Aktionen vorbereitet.

Vorstand bittet alle, bei der Suche behilflich zu sein. Seit der letzten Versammlung sind 16 Mitglieder verstorben, denen die Versammelten in einem Moment der Stille gedachten. Die Sektion verzeichnet sieben Neueintritte, eine Nichtübernahme der Mitgliedschaft, einen Übertritt zum PV St. Gallen sowie einen Austritt. Der VCS gibt für 2019 ein Kursbuch für die Bahnen und Schiffe heraus. Bei Abnahme von 20 Stück beträgt der Preis CHF 15.85. Details und Bestellungen bei Ernst Schefer (Abholung bei ihm gegen Barzahlung). Die Sektionsreise 2019 führt mit Zug und Bus nach Faulensee am Thunersee zum Mittagessen, danach mit dem Schiff nach Thun und mit dem Zug über Solothurn zurück nach Winterthur.

Mehr siehe
sev-pv.ch/wi-sh
unter «Berichte»

Das Musikcorps «Alte Garde» erteilte langanhaltenden Applaus für das Herbstkonzert. Der Präsident schloss die Versammlung mit dem Hinweis auf die Adventsfeier vom 3. Dezember (Details siehe Agenda) und Genesungswünschen an die Kranken und Verunfallten.

PV LUZERN

Spas beim PV-Jass



René Wolf Am 7. November trafen sich im Restaurant Kegelsporthalle Allmend Luzern 25 Kolleg/innen zum PV-Jass. Nach kurzer Begrüssung und Erklärung der Spielregeln konnte das Spiel beginnen. Mit viel Ehrgeiz wurden möglichst viele Punkte gesammelt. Mit 4087 Punkten belegt Hansruedi Raemy den

3. Platz. Auf dem 2. Platz finden wir die beste Dame, Hanny Beeler mit 4162 Punkten. Gabriel Klausner, Tagessieger mit 4192 Punkten, durfte den Wanderpreis entgegennehmen. Herzliche Gratulation.

Besten Dank an Edi Müller für die Organisation und Ernst Lieb für die Unterstützung.

PV LUZERN

Herzliche Gratulation zum 100. Geburtstag



René Wolf Am 5. November konnte unser Mitglied Heinrich Jauch im Alterszentrum Herti in Zug seinen 100. Geburtstag feiern.

Vizepräsident Walter Lerch und Marlis Nussbaum überbrachten dem Jubilar am 6. November die besten Glückwünsche und wünschten ihm alles Gute für die Zukunft.

PV BASEL

Herbstversammlung

Walti Merz Bei sonnigem Herbstwetter durfte Präsident Rolf Deller im Restaurant L'Esprit eine stattliche Teilnehmerzahl begrüßen, darunter auch Frischpensionierte. Beim Eintreffen lief eine Diashow mit Bildern der 100-Jahr-Jubiläumsfeier vom 7. April. Der Kassier informierte über das finanzielle Ergebnis der Feier, das mit einem Ausgabenüberschuss von nur CHF 1506.80 abschloss. Unser Reiseleiter «Glöggli» liess auf eine ganz humoristische Art die Fahrt ins Blaue Revue passieren. Danke, «Glöggli» für das tolle Erlebnis!

Informiert wurde unter anderem über den PV-Bildungskurs, die ZV-Sitzung, an der unser Mitglied Josef Bühler aus dem Zentralausschuss verabschiedet wurde und vor allem über die ausserordentliche Delegiertenversammlung. An dieser gab das neue Entschädi-

gungsreglement Anlass zur Diskussion. Auch über den Vorschlag unserer Sektion, die ZA- und ZV-Gehälter prozentual mit den Einnahmen aus den Mitgliederbeiträgen zu verknüpfen, mit dem Ziel, das Vermögen nicht zu «plündern», wurde informiert und kurz darüber diskutiert. Es ist davon auszugehen, dass der Vorschlag an der nächsten DV bei der Budgetdebatte wieder Thema sein wird. Informationen gab es zu den beiden Jubiläen 100 Jahre PV Schweiz und 100 Jahre SEV.

Urs Zeder, Präsident des Fördervereins der Gewerkschaftsschule Schweiz, informierte über das grosse Weiterbildungsangebot von Movendo. Laut seinen Ausführungen gibt es auch Kursangebote, die uns Pensionierte interessieren könnten. Am Schluss folgten noch nützliche Infos zum Krankenkassenwechsel.



PV WINTERTHUR-SCHAFFHAUSEN

Dringend gesucht: Präsident/in und Vizepräsident/in

Hansueli Witzig Nach der Begrüssung zur Sektionsversammlung in Winterthur-Wülflingen referierte SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger zum Thema «Vorsorgeauftrag» und beantwortete kompetent die Fragen aus der Versammlung.

PV-Zentralpräsident Roland Schwager informierte, dass auch die Pensionierten im 2. Halbjahr 2019 das Generalabonnement FVP in Form des Swisspasses erhalten. Dieser wird mit einem speziellen Relief gekennzeichnet, damit auch von den gastronomischen Vorteilen Gebrauch gemacht werden kann. Der Deckungsgrad der Pensionskasse SBB belief sich Ende August auf 105%. Eine Teuerung sei weiterhin nicht in Sicht, der

Umwandlungssatz werde 2019 von 5,1% auf 4,7% gesenkt. Der Kongressantrag der Sektion PV Winterthur betreffend die Besteuerung des GA wurde am Kongress mit 183 zu 101 Stimmen bei 27 Enthaltungen angenommen. Für den SEV sei es schwer, in dieser Angelegenheit etwas zu unternehmen, weil er keinen Verhandlungspartner finde.

Ernst Schefer hat seinen Rücktritt auf die Hauptversammlung 2019 angekündigt und Vizepräsidentin Ruth Schweizer ist bereits zurückgetreten. Die Sektion sucht deshalb dringend eine neue Präsidentin oder einen neuen Präsidenten sowie eine neue Vizepräsidentin oder einen Vizepräsidenten. Der

SEV und Unterverbände

8.12.

SEV Jugend und Unterverband PV

Generationen-Jassturnier

sev-young.ch / sev-pv.ch/zuerich

11.30 Uhr, Restaurant Holzschopf, Heinrichstrasse 112, Zürich

12.12.

SEV Regionalsekretariat St.Gallen

Sektionsapéro Traditioneller Apéro für Sektionsvorstände. Rückblick auf das Jahr 2018 und Ausblick aufs 2019. Anschliessend «Södwerscht und Salat» mit Austausch und gemütlichem Beisammensein. Anmeldung obligatorisch.

18 Uhr, SEV-Regionalsekretariat St. Gallen, Zwinglistrasse 3, St. Gallen

Sektionen

6.12.

ZPV-Zürich-Schaffhausen

Chlaustag mit Haxenessen, Beilage und Dessert Wir treffen uns beim Schützenhaus Niederlenz, in der Nähe des Bahnhofs Lenzburg (15 Minuten Fussmarsch) zu diesem gemütlichen Anlass. Wegbeschreibung kann angefordert werden. Anmelden: zuerich@zpv.ch oder 079 479 18 74. Ab 17 Uhr, Schützenhaus Niederlenz, Niederlenz AG

Sektionen VPT

28.11.

VPT RBS, Pensionierte

Schlusswanderung Flumenthal-Untersiggern-Attisholz-Zuchwil von ca. 2½ Stunden (kein Verschiebedatum). Mittagessen um ca. 13 Uhr im Restaurant vom Sportzentrum. Bern RBS ab 8.20 Uhr; Solothurn ab 9.16 Uhr (Gleis 21); Flumenthal an 9.26 Uhr. Nichtwanderer, die nur zum Mittagessen kommen: Solothurn Hbf (Bus Linie 4) ab 12.24 Uhr direkt bis Sportzentrum Zuchwil. Rückfahrt individuell. Anmeldung bis 25. November an Franz Schnider, 032 672 31 92, franz.schnider@quickline.ch.

29.11.

VPT RBS

Herbstversammlung. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.

19.30 Uhr, Landgasthof Schönbühl (Saal 1. Stock), Urtenen-Schönbühl

UNSERE VERSTORBENEN

Bünter Walter; JG 1925; Zugführer, Horw. PV Luzern.

Burkhalter Peter; JG 1939; Bahnhofleiter, Leissigen. VPT BLS.

Dellenbach Gertrud; JG 1930; Witwe des Hans, Herzogenbuchsee. PV Bern.

5.12.

VPT BLS, Gruppe Pensionierte

Weihnachtsversammlung Referat von Urs Winkler zum Thema «Ich bestimme über Vorsorgeauftrag, Vollmachten, Patientenverfügung usw.». Diverse Infos vom SEV. Traditionell mit «Grüttibänz». Bezug SEV-Kalender 2019 (CHF 14, inklusive Unfallversicherung). Bestellungen bei Kassier Peter Sägesser, Lerchenbühlstrasse 37, 3400 Burgdorf, 034 422 79 15, saegipeter@bluewin.ch.

14.15 Uhr (ab 13.30 Uhr Kalenderverkauf), Restaurant Hirschen, Langnau

Pensionierte

3.12.

PV Glarus-Rapperswil

Jahresschlussfeier 2018, traditionsgemäss im Ref. Kirchgemeindehaus. Wir werden vom Seniorentheater St. Gallen mit dem Stück «Feminine Charme» unterhalten. Danach lassen wir das Sektionsjahr bei Kaffee und Kuchen ausklingen. Wer Kuchen mitbringt, bitte melden bei René Läubli, 055 284 51 41.

sev-pv.ch/gl-rw

14 Uhr, Ref. Kirchgemeindehaus, Rapperswil

3.12.

PV Winterthur-Schaffhausen

Adventsfeier mit Schülerchor und PV-Chor sowie Musikcorps Alte Garde. Ansprachen von Pfarrer und Zentralpräsident.

sev-pv.ch/wi-sh

14.15 Uhr, Reformiertes Kirchgemeindehaus Winterthur-Wülflingen

4.12.

Pensioniertes Zugpersonal Basel

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

14 Uhr, Restaurant Bundesbahn, Basel

5.12.

PV Thurgau

Adventsfeier Alle Mitglieder sind eingeladen. Pfarrerin Martina Brendler und Heinz Brunschwiler an der Panflöte führen uns durch den Nachmittag. Ein Imbiss rundet die Veranstaltung ab, es

braucht daher eure Anmeldung mit dem weissen Talon. Anmeldung an Präsident Albert Mazenauer, Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn, 071 463 41 85.

sev-pv.ch/thurgau

14.15 Uhr, Restaurant Brüggl Usblick (Saal 4. Stock), Romanshorn

5.12.

PV Ticino e Moesano

Weihnachtsfeier Eintreffen ab 11 Uhr, dann Apéro und Begrüssung. Anschliessend Mittagessen mit kalten und warmen Leckerbissen vom Buffet (CHF 60 pro Person inkl. Getränke und Tombola). Partner/innen sind herzlich eingeladen. Weitere Infos siehe Website. Anmeldungen bis 30. November an Marco Hefti, 078 846 91 73, heftimarco@gmail.com

sev-pv.ch/ticino

Ab 11 Uhr, Ristorante Residenza al Parco (3 Min. vom Bahnhof), Locarno-Muralto

5.12.

PV Zürich

Stamm Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

sev-pv.ch/zuerich

10 Uhr, Restaurant Rheinfelder Bierhalle, Niederdorfstrasse 76, Zürich

6.12.

Pensioniertes Rangierpersonal Basel

Höck Der letzte Höck im alten Jahr ist am «Chlaustag». Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen. Im neuen Jahr treffen wir uns wieder jeden ersten Donnerstag im Monat. Der erste Höck ist am 10. Januar 2019.

Ab 14 Uhr, Rest. Bundesbahn, Basel

6.12.

Pensioniertes Zugpersonal Olten

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

14 Uhr, Rest. Bahnhof Gleis 13, Olten

6.12.

PV Biel

Chlouserfeier Erstmals werden die «Oldies» aus St. Antoni FR aufspielen. Auch der Männerchor der pensionierten Eisenbahner wird einige Lieder beitragen. Nach der Abgabe der Ehrenurkunden an die Mitglieder mit 40, 50, 60,

und 70 Jahren SEV-Zugehörigkeit, bleibt genügend Zeit zum Gespräch und Gedankenaustausch. Der traditionelle Zvieri-Teller wird durch die Sektion offeriert. Die Getränke sind selber zu bezahlen.

sev-pv.ch/biel-bienne

14 Uhr (Saalöffnung 13.30 Uhr), Restaurant Bahnhof, Brugg BE (ab Biel mit Bus Nr. 7 oder S-Bahn)

11.12.

PV Luzern

Adventsfeier Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich willkommen. Die «Ziach&Zupf Musik» und die Blechbläser Mezzoforte Luzern sorgen für festliche Stimmung. Anmeldung bis am 7. Dezember an Walter Lerch, 041 320 88 80. Bitte Teilnehmerzahl angeben.

14 Uhr, AAL Armee-Ausbildungszentrum, Luzern Allmend

12.12.

PV Basel

Weihnachtsfeier Alle Mitglieder mit Partner/innen sind zu unserer besinnlichen Weihnachtsfeier eingeladen. Musik, Gesang und eine Geschichte bereichern das Programm. Dazwischen gibt es die traditionellen «Grättimannen» mit Kaffee. Der Vorstand freut sich auf euch.

13.30 Uhr, Volkshaus Basel, Unionssaal (1. Stock), Basel

12.12.

PV Bern

Weihnachtsfeier/Jahresabschluss Alle Mitglieder mit Partner/innen sind herzlich eingeladen. Heinz Däpp, bekannt aus dem Radio, liest aus seinem Buch «Es isch nümm wie aube» Geschichten vor und die «Oldies» unterhalten uns mit ihrer Musik. Schön gedeckte Tische, ein Tannenbaum und natürlich das Zvieri runden den Anlass ab. Wir hoffen, recht viele Mitglieder mit ihren Angehörigen begrüssen zu dürfen.

sev-pv.ch/bern

13.30 Uhr, Sternensaal, Bern-Bümpliz (Tram 7 ab Bern HB bis «Bachmätteli»)

13.12.

PV Olten und Umgebung

Weihnachtsfeier Alle Mitglieder mit Partner/in sind herzlich eingeladen. Die besinnlichen Worte spricht Diakon Paul Bühler aus Biberist. Unser Männerchor und die Gruppe «La Tarantella» sorgen für eine vorweihnächtliche Stimmung. Auch der traditionelle «Gritiben» wird nicht fehlen. Anmeldung nicht nötig.

13.12.

PV St. Gallen

Traditionelle Adventsfeier Alle Mitglieder mit Partner/innen sind herzlich eingeladen. Diakon Peter Schwager stimmt uns mit einer besinnlichen Weihnachtsgeschichte auf die bevorstehende festliche Zeit ein und das Veteranenspiel St.Gallen umrahmt die Feier im festlich geschmückten Saal musikalisch. Zum Abschluss wird ein Imbiss offeriert.

sev-pv.ch/st-gallen

14.15 Uhr, Restaurant Adler, St. Gallen-St. Georgen

13.12.

PV Wallis

Weihnachtsfeier Oberwallis Apéro, Mittagessen, ½ Liter Wein für zwei Personen, Mineralwasser, Kaffee und warmer Wein mit «Stäcklini» für CHF 35 pro Person. Partner/innen sind wie üblich herzlich eingeladen. Die Jubilar/innen mit 25 und 40 Jahren SEV-Mitgliedschaft erhalten das SEV-Abzeichen und diejenigen mit 40, 50, 60 und 70 Jahren das Treuediplom. Anschliessend traditionelle Tombola. Anmeldung bis spätestens 10. Dezember mit dem im März erhaltenen Anmeldecoupon an Walter Schmid, Spitalweg 23, 3902 Brig-Glis, 027 923 54 31, 079 872 38 37 oder wal.schmid@bluewin.ch.

11.30 Uhr, Rest. Riverside, Brig-Glis

13.12.

PV Zürich

Weihnachtsfeier Die diesjährige Feier eröffnet der Chor Riesbach. Anschliessend richtet Pfarrerin Brigitte Becker einige besinnliche Worte an uns. Zum Abschluss tritt die Bendlikermusik auf. Wir freuen uns auf einen grossen Aufmarsch, eingeladen sind auch die Partner/innen.

sev-pv.ch/zuerich

14 Uhr, Kirchgemeindehaus, Limmatsstrasse 114, Zürich

Bildung

movendo

Das neue Movendo-Programm 2019 bietet verschiedene neue Seminare, z. B. auch dieses Angebot «**Generation Slashers – Umgang mit verschiedenen Jobs (bilingue)**». Slashers sind Arbeitnehmende, die mehr als einen Arbeitsvertrag haben. Folgende Aspekte stehen im Fokus: Welche rechtlichen Fragen stellen sich, wenn ich mehrere Arbeitgebende habe? Was gilt in Bezug auf Ferien und Ruhezeiten? Das Seminar (zweisprachig ohne Simultanübersetzung) richtet sich vor allem an junge Arbeitnehmende. movendo.ch

Agenda 17/18

Fahrni Hans-Rudolf; JG 1959; Baustellenassistent, Saxeten. VPT BLS.

Gammenthaler Jürg; JG 1959; Lokführer Kategorie B, Unterstammheim. PV Winterthur-Schaffhausen.

Haller Paul; JG 1936; Sachbearbeiter, Fanas. VPT Rhätische Bahn.

Hausheer Rosa; JG 1923; Witwe des Hans, Rotkreuz. PV Luzern.

Jauch Marie; JG 1936; Witwe des Franz, Dietikon. PV Zürich.

Kummer Peter; JG 1931; Rangiermeister, Termen. PV Wallis.

Lang Markus; JG 1957; Betriebsdisponent, Heerbrugg. AS Ost.

Luggen Viktor; JG 1936; Betriebssekretär, Ried-Brig. PV Wallis.

Müller Samuel; JG 1925; Gleismonteur, Brienz BE. PV Luzern.

Perret Margrit; JG 1932; Witwe des Albert, Zürich. PV Zürich.

Pohle Horst; JG 1958; Gruppenleiter, Oftringen. AS Mitte.

Probst Walter; JG 1931; Chef Güterexport, Riehen. PV Basel.

Raetz Gertrud; JG 1938; Witwe des Jean-Claude, Studen BE. PV Biel.

Ratti Elvezio; JG 1921; Zugführer, Caslano. PV Ticino e Moesano.

Rechsteiner Bruno; JG 1957; Kundenberater, Wallisellen. AS Ost.

Rimaz Marie-Louise; JG 1927; Witwe des Henri, Villars-sur-Glâne, PV Fribourg.

Ruoss Karl; JG 1954; Technischer Fachspezialist, Olten. Bau Nordwestschweiz.

Schnyder Priska; JG 1932; Witwe des Alfred, Martigny. PV Wallis.

Seiler Anna Margaretha; JG 1921; Witwe des Oscar, St. Gallen. VPT Südostbahn.

Steffen Arthur; JG 1932; Grund bei Gstaad. VPT MOB.

Streuli Erna; JG 1919; Witwe des Paul, Zürich. PV Zürich.

Urech Rolf; JG 1930; Lokomotivführer, Niederurnen. PV Aargau.

Wagner Anna; JG 1934; Witwe des Ernst, Burgdorf. PV Bern.

Wälti Alfred; JG 1946; Wagenkontrollleur, Steffisburg. PV Bern.

Weber Fritz; JG 1947; Handwerkermeister, Oberglatt ZH. PV Zürich.

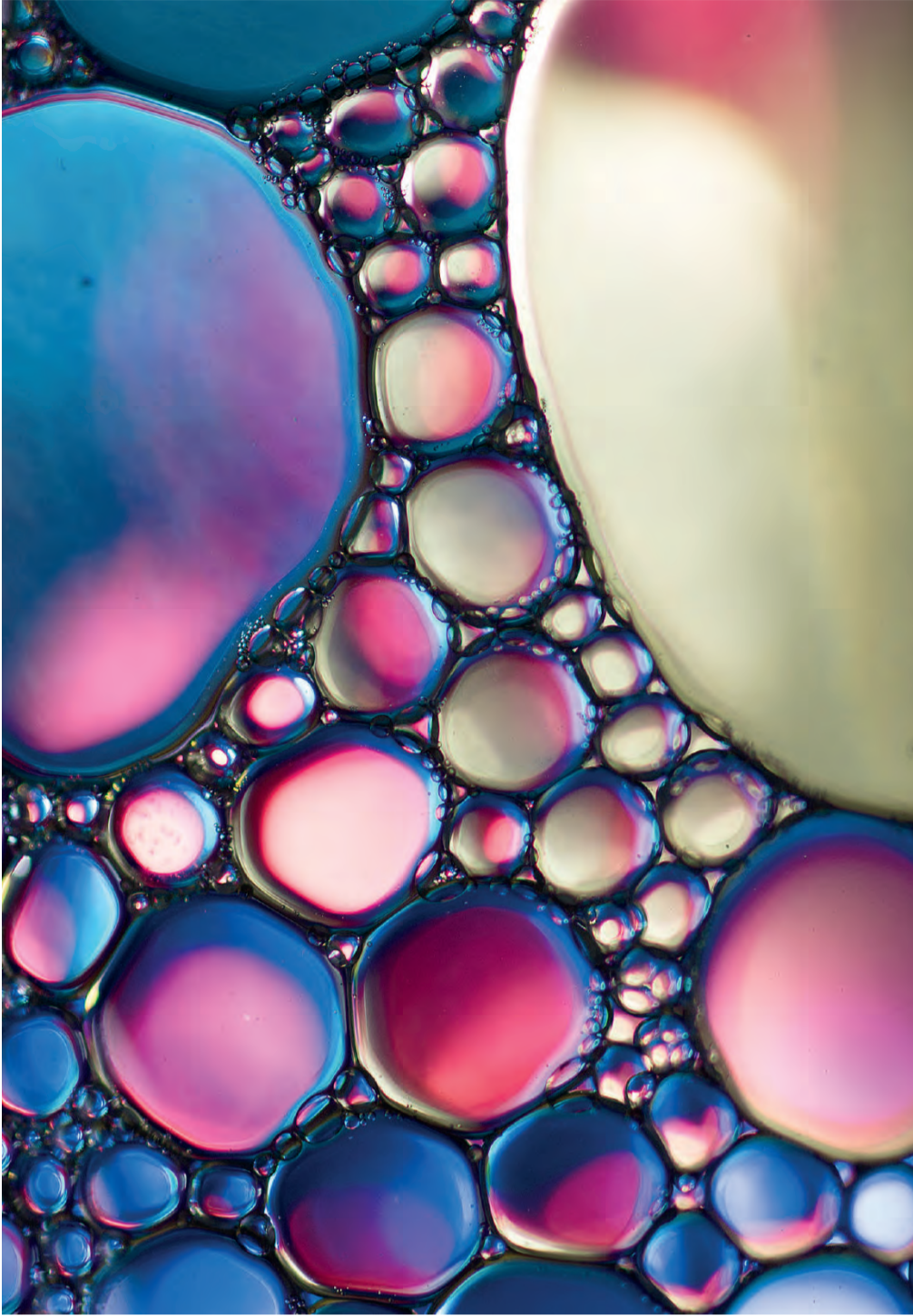
Wipfli Otto; JG 1933; Fahrdienstleiter, Seedorf UR. PV Uri.

Wirth Urs; JG 1953; Spezialsachbearbeiter, Moosseedorf. PV Bern.

Würmli Alice; JG 1927; Witwe des Josef, Landquart. PV Buchs-Chur.

Würsten Klara; JG 1923; Witwe des Arthur, Basel. PV Basel.

Zenkhusen Anton; JG 1934; Naters. PV Wallis.



OIL IN WATER

pxhere.com

Was schön glänzt und wie wertvolles Gestein oder ein orientalisches Mosaik aussieht, ist nichts anderes als schlichtes Öl in einfachem Wasser.

Das Bild gibt uns den Anstoss, immer wieder mal genauer hinzuschauen, die Perspektive zu wechseln und hinter die Kulissen zu blicken.

CARTE BLANCHE für Anja Conzett

Papa weiss schon

Seit meinem 16. Lebensjahr bin ich stolze Besitzerin eines Generalabonnements. Ein GA bedeutete im abgelegenen Bergtal, in dem ich gross wurde, vor allem eins: Freiheit. Freiheit, dorthin zu gehen, wo ich wollte, dort zu sein, wo ich glaubte, ich müsste sein.

Ich hatte mir einst geschworen: Das GA gebe ich nicht auf. Ein Teil dieses Entschlusses lag in der Romantik. Ein anderer schlicht darin, dass ich mich nicht für zurechnungsfähig halte, ein Auto zu lenken und es überdies auch noch ökologisch verwerflich finde, wo doch auch in den letzten Krachen des abgesehensten Kantons ein Posti fährt. Als es vor einem Monat darum ging, mein GA zu erneuern, habe ich dennoch gezögert. Jetzt, da ich in Zürich lebe und privat kaum noch die Stadt verlasse, überall mit dem Velo hinkomme, sind es mir da diese 3860 Franken wirklich wert? Zum ersten Mal seit 12 Jahren hatte ich also kein GA. Natürlich muss ich trotzdem hin und wieder Zug fahren, und alte Gewohnheiten sterben nur langsam – ich vergass prompt, ein Billet zu lösen, drei Mal in Folge. Als der Kondukteur beim dritten Mal auf mich zukam, hatte ich mein Gesicht schon tief in meinen Händen vergraben, so peinlich war mir das. Dabei waren sie alle sehr freundlich und verständnisvoll – fast im Flüsterton bürsteten sie mich, damit es auch kein anderer Fahrgast mitbekomme. Ein grosses Danke an die beiden Herren und die Dame – gestraft zu werden war noch nie angenehmer. Ein einziges Mal in meinem Leben bin ich bewusst schwarz gefahren. Ich war jung,

hatte kein Geld und das dringende Bedürfnis, ganz woanders zu sein. Natürlich wurde ich erwischt – 80 Franken Busse. Ein Vermögen für einen Teenager. Mit bleischwerem Herzen bin ich damals nach Hause gekommen und habe es meinem Vater gestanden. Zu meiner Überraschung hat er nicht geschimpft. Stattdessen erklärte er mir ruhig, warum es falsch ist, schwarz zu fahren. Weil es – auch wenn man nicht erwischt wird – am Ende die Arbeiter trifft. Es sei wichtig, dass wir Arbeiter zusammenstünden. Nein, mein Vater ist weiss Gott kein Linker. Er unterstützte die Bush-Regierung, machte geschmacklose Witze über Schwule, und ich zog mein Che-Guevara-T-Shirt meist nur an, um ihn zu nerven. Kurz: Wir liebten es, uns zu streiten. Aber an diesem Tag war es anders. An diesem Tag waren wir uns einig. Ich musste die Busse selbstverständlich trotzdem abarbeiten: Holzhacken und Kompostdienst. Aber ein halbes Jahr später legte mein Vater mir zu meinem 16. Geburtstag mein erstes GA auf den Tisch. Ein kleines Vermögen für ihn – ein unschätzbares für mich.

Drei Mal schwarzfahren macht fast 400 Franken Busse. Und ich werde sie ohne zu zögern bezahlen. Und ich werde mir wieder ein GA holen. Weil es sich lohnt, ohne dass es rentiert. Weil es mich an den Tag erinnert, an dem mich mein konservativer Papa zur Gewerkschafterin gemacht hat. Ich werde ihm das rote Kärtchen an Weihnachten unter die Nase halten – gleich nachdem wir uns über die Trump-Regierung gestritten haben.

Anja Conzett ist Reporterin bei der «Republik».

FERNFAHRER

Die Sklaven der Autobahn

Susan Boos, Redaktorin WOZ

Sie sind wochenlang unterwegs, verbringen auch die Wochenenden in ihren Trucks und das für einen Lohn von 500 Euro im Monat. Die Arbeitsbedingungen der Fernfahrer sind prekär.

Die Truckerromantik ist längst dahin. Dass es aber so schlimm ist, hat trotzdem ein bisschen überrascht: Anfang November wurden insgesamt vierzig Lkw-Fahrer in Sicherheit gebracht, die für die dänische Transportfirma Kurt Beier fahren. Auf Druck dänischer und deutscher Gewerkschaften musste die Polizei intervenieren. Die einen Fahrer waren im dänischen Padborg, gleich an der deutschen Grenze stationiert, die anderen in Ense, in der Nähe von Dortmund. Was sie erzählen, erinnert an Menschenhandel und Sklaverei.

Das Fachmagazin «Eurotransport» fasste die Vorwürfe zusammen: Die Fahrer waren unter Vortäuschung falscher Tatsachen auf den

Philippinen angeworben worden, man hatte ihnen gute Löhne, freie Unterkunft und unentgeltliche medizinische Versorgung versprochen. Die Fahrer mussten jedoch hohe Summen ausgeben, damit der Anwerber ihnen in Polen scheinlegale Papiere besorgte. Sie fuhren aber nur durch die Beneluxländern, Deutschland und Skandinavien und waren nie in Polen. Einige von ihnen leben seit 18 Monaten im Lastwagen. «Sie haben keinen anderen Zufluchtsort und verbringen auch ihre langen Wochenendruhezzeiten illegalerweise im Lkw», schreibt «Eurotransport». Zudem würden sie zu Mehrarbeit angehalten, die zu Überschreitungen der Lenk- und Ruhezeiten führen.

Eigentlich hätten die Chauffeure Anspruch auf den Mindestlohn, der in dem Land gilt, in dem sie unterwegs sind. In Deutschland wären das etwa 2300 Euro, die Philippiner bekamen aber nur 500 Euro, wie «Faire Mobilität», ein Projekt des Deutschen Gewerkschaftsbundes, schreibt.

Was den Philippinern hier widerfuhr, ist allerdings schon fast Norm – nur noch verschärft, weil sie sehr weit weg sind von zu Hause. Viele rumänische, ukrainische oder litauische Lkw-Fahrer arbeiten unter ähnlichen Bedingungen und queren auch die Schweiz.

In Europa gibt es zwischen acht und zehn Millionen Fernfahrer. Ein Grossteil davon wird lausig bezahlt. Aufsehen erregte Anfang 2018 der Fall von Jiri Gabrhel: Er war bei einer tschechischen Firma angestellt, die als Subunternehmen für die Deutsche Post arbeitet. Gabrhel war meistens in Deutschland unterwegs und konnte nur alle drei Wochen für einige Tage nach Hause fahren. Als er in Deutschland in eine Polizeikontrolle kam, wies ihn der Polizist – der tschechisch sprach – darauf hin, dass es nicht rechtens sei, was sein Arbeitgeber mache. Er gab dem Chauffeur ein Flugblatt von «Faire Mobilität». Zusammen mit der Gewerkschaft klagte der Fahrer gegen die Deutsche Post. Das Subunterneh-

men, bei dem er offiziell angestellt war, entliess ihn deswegen. Die Deutsche Post bestritt die Vorwürfe. Doch kurz bevor es zum Prozess kam, einigte sie sich aussergerichtlich mit Gabrhel und zahlte die gesamte geforderte Summe – also den fehlenden Lohn, der ihm zugestanden hätte, wenn er korrekt nach deutschem Recht entlohnt worden wäre. Damit vermied die Post einen juristischen Präzedenzfall. Einen Gerichtsentscheid würde es aber dringendst brauchen.

Die Deutsche Post hat übrigens im November mit ihrem Tochterunternehmen DHL Parcel Schweiz in Winterthur ein Paket-Depot eröffnet. Sie will in einem ersten Schritt den Grossraum Zürich und Winterthur beliefern, doch längerfristig den ganzen Schweizer Paketversand aufmischen. Man wird da genau hinschauen müssen, wer zu welchen Bedingungen Pakete ausfährt.

In der Schweiz konnten sich bislang die relativ guten Löhne für Chauffeure dank des Kabotageverbo-

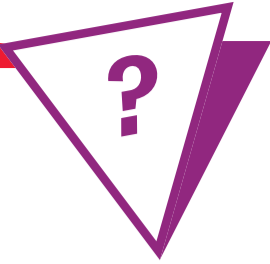
tes halten. Das untersagt ausländischen Transportfirmen, im Inland Transporte zu machen. Mit den miserablen Arbeitsbedingungen scheidet sich das Transportgewerbe in der EU letztlich selber. Denn Europa gehen sukzessive die billigen Lkw-Fahrer aus. Das ist mit ein Grund, weshalb neben ukrainischen und weissrussischen Chauffeuren inzwischen auch immer mehr philippinische angeheuert werden. Laut «Eurotransport» hat die Zahl der Lkw-Fahrer aus Drittstaaten in der EU innerhalb der letzten fünf Jahre von 28 000 auf fast 110 000 zugenommen.

Würde man die Fahrer grundsätzlich besser bezahlen und behandeln, wäre der Beruf wieder attraktiver. Und der Gütertransport auf der Schiene könnte mithalten. Mit den jetzigen Arbeitsbedingungen auf der Strasse, geht das nicht.

Leben in der Kabine

Der Fotograf und Filmer Fabian Biasio und die WOZ-Redaktorin Susan Boos haben für den Verein Alpen-Initiative Fahrer durch Europa begleitet. Daraus ist eine multimediale Geschichte über die Arbeitsbedingungen der Fernfahrer entstanden, die Reportage «Leben in der Kabine».

Die Reportage ist zu sehen unter <https://reportage.alpeninitiative.ch/>



PHOTOMYSTÈRE

Was zeigt dieses Foto?



So nehmen Sie teil: Senden Sie uns die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse bis **Mittwoch, 28. November 2018**

Per E-Mail: mystere@sev-online.ch

Im Internet: www.sev-online.ch/quiz

Per Postkarte: SEV, Quiz, Postfach, 3000 Bern 6

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **einen Büchergutschein im Wert von 40 Franken**. Wer gewonnen hat und die richtige Lösung publizieren wir in der nächsten Ausgabe. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

Lösung Ausgabe 16: BDCC. Die Reka-Checks im Wert von 40 Franken gewonnen hat

Brenno Minotti, Bellinzona, Mitglied AS Ticino

AUF DEN SPUREN VON ...

Denise Engel, Projektassistentin



Als Bahnbetriebsdisponentin hatte Denise Engel mehr Bewegung zwischen Schalter, Stellpult und Perron als heute am PC. Doch auch als Projektassistentin hat sie vielfältige Aufgaben.

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Sie ist keine Blenderin und Vielrednerin, sondern eine zuverlässige Teamplayerin, die lieber im Hintergrund bleibt. Doch ihre Meinung sagt sie durchaus, auch im SEV.

Der SEV-GAV-Konferenz gehört Denise Engel an, seit bei der SBB das GAV-Zeitalter begann, und der Delegiertenversammlung des Unterverbands AS, seit SBV und VPV vor fünf Jahren fusionierten. Vorher schon war sie SBV-Delegierte, zuvor viele Jahre Protokollführerin ihrer SBV-Sektion und Leiterin des SEV-Jugendforums Zürich. Seit sechs Jahren arbeitet sie in der Peko Division Infrastruktur mit (und befürchtet, dass deren Verkleinerung zum Verlust von Knowhow und vermehrtem Koordinationsbedarf führt). Auch an den Kundgebungen und Aktionen des SEV ist sie stets präsent. Trotzdem wundert sie sich über die Interviewanfrage: «Warum gerade ich?»

Einige Tage später treffen wir uns im Westlink-Verwaltungsgebäude der SBB in Zürich-Altstetten. An einem Fenstertisch der Bar im Erdgeschoss, mit Blick auf Hochhäuser und Trams, zeichnet sie ihren Berufsweg nach.

Eisenbahnerin von der Pike auf

Nach Schnupperlehren im Hotelfach und bei der Bahn steigt die Zürcherin 1989 in Horgen in die dreijährige Betriebsdisponentenlehre ein. Nach wenigen Wochen wirbt der Bahnhofsvorstand-Stellvertreter die 16-Jährige für den SEV: «Man muss in einer Gewerkschaft sein», findet sie schon damals – wie ihr Vater, ein Lokführer bei der SZU. Warum? «Um einen guten GAV zu erreichen braucht es einen hohen Organisationsgrad und zahlende Mitglieder. Wichtig ist auch der Berufsrechtsschutz. Dazu kommen der günstige Privatrechtsschutz und weitere Vergünstigungen. Und die Weiterbildungskurse.» Davon besucht sie einige.

Auch im Beruf bildet sie sich laufend weiter: Nach der Lehre macht sie in ihren sieben Jahren auf dem Bahnhof Birmensdorf lange Stages in einer Betriebsleitzentrale und in einem Reisezentrum. Vor der Schliessung des Bahnhofs wechselt sie nach Rapperswil. Dort übernimmt sie administrative Aufgaben und leitet das Clean-Team, das aber bald zu SBB Immobilien kommt. Ihre Stelle wird aufgehoben. Sie vertritt eine Langzeitkranke in der Betriebszentrale und tritt ins Arbeitsmarktcenter (AMC) ein. Sieben Monate später hat sie wieder eine Stelle: Bei SBB Cargo in Muttenz verantwortet

sie vor allem Arbeitszeitabrechnungen. Um sich den Weg von Au/Wädenswil zu sparen, schläft sie manchmal bei einer Verwandten in Füllinsdorf. Nach 18 Monaten ist diese Stelle wieder weg, doch am Tag des AMC-Eintritts beginnt sie schon als Projektassistentin bei Infrastruktur im Sihlpostgebäude in Zürich.

Bis heute unterstützt sie in der gleichen Geschäftseinheit Projektleiter bei der Administration der Bauprojekte in der Region Ost mit Programmen wie SAP. Sie koordiniert und dokumentiert auch die Auflageverfahren aller Projekte der Region beim Bundesamt für Verkehr und führt Sitzungsprotokolle. Daneben ist sie Coach für den Kontinuierlichen Verbesserungsprozess (KVP).

Keine Angst vor der Digitalisierung

Befürchtet Denise Engel, dass ihre Arbeit bald automatisiert wird? Nein, ihre Aufgaben sind zu vielfältig und die Abläufe so kompliziert, dass nicht einfach der Computer sie ersetzen kann: «Zuerst lernt dieser noch laufen.» Doch die Entwicklung der Informatik ist für alle eine ständige Herausforderung – wie z.B. dieses Jahr die Einführung der serverbasierten Datenablage. Learning by doing heisst die Devise. Darum kauft Denise Engel neue Betriebssysteme und Programme auch privat.

Wie erlebt sie das Grossraumbüro, wo sie nun seit fünf Jahren arbeitet? «Man muss lernen wegzuhören, auch wenn ein Gespräch interessant ist.» Telefonkabinen sind geplant. Arbeitsplätze hat es meistens genug, auch wenn es davon neu nur 10 für 15 Mitarbeitende statt wie bisher für 12 gibt. Möglich ist dies dank Teilzeitarbeit und Homeworking. Denise Engel arbeitet bei einem Pensum von 90% einen Tag pro Woche zu Hause – vor allem für die Peko, wofür sie nicht zwei Bildschirme braucht. In gewissen Bürozeiten ist es manchmal kalt und zülig, «doch in der Sihlpost hatten wir im Sommer oft schon am Morgen 30 Grad.» Insgesamt hat der Umzug ins Westlink mehr Komfort gebracht: eine gute Kantine im Haus, eine Bar, eine Terrasse, Ruheräume...

Zu kurz kommt beim ständigen Sitzen am PC die Bewegung. Darum geht Denise Engel jede Woche eine Stunde mit einer Kollegin walken, macht Aquafit und einen Kurs für Tanz und Bewegung. Mit ihrem Freund sucht sie oft Ausgleich in der Sauna oder bei Städtereisen.

Manche SBB-Mitarbeitende in Zürich-Altstetten haben nicht den gleichen Bezug zur Bahn wie Denise Engel, sehen die SBB eher als Zwischenstation und sind daher nur schwer für die Verkehrsgewerkschaft zu gewinnen.

CHANCEN-GLEICHHEIT?

Micha Dalcol

