



# SEV Nr. 6

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals



TAG DER ARBEIT

## 1. Mai mit dem SEV

▶ S. 6

**EDITORIAL** von Michael Spahr

## Mehr Geld im Portemonnaie

▶ S. 3

**A**m 9. Juni werden wir über die Prämien-Entlastungs-Initiative abstimmen. Die fordert, dass die Krankenkassenprämien gedeckelt werden: Niemand soll für Krankenkassenprämien mehr als 10 % des Haushaltseinkommens zahlen.

Je nach Wohnkanton und Lohn zahlen wir heute weitaus mehr an Prämien. Hinzu kommen die Gesundheitskosten, die unter der Franchise liegen. Am Schluss klafft für viele Menschen mit kleinem und mittlerem Einkommen ein grosses Loch in der Haushaltskasse. Es reicht oft nicht mehr.

Grund für diese Fehlentwicklung ist ein Konstruktionsfehler im Bundesgesetz über die Krankenkassen (KVG): Krankenkassenprämien sind nicht vom Einkommen abhängig. Das heisst, eine Person

mit hohem Lohn zahlt exakt gleich viel wie jemand mit kleinem oder mittlerem Einkommen. An sich sollte diese Ungerechtigkeit durch Prämienverbilligungen ausgeglichen werden. Doch viele Kantone zahlen nur denen etwas an die Prämien, die extrem wenig verdienen. Wer ein kleines oder mittleres Einkommen hat, bezahlt meistens den vollen, hohen Preis.

Ein Fehler war auch, auf den freien Markt zu setzen. Damals, in den Neunzigerjahren, glaubte die Politik, je mehr Krankenkassen man hat, desto billiger und kundenfreundlicher werde das Angebot. «Konkurrenz belebt das Geschäft» war das Motto. Das ist aber nicht so. Seit Einführung der obligatorischen Krankenversicherung vor bald 30 Jahren sind die Löhne nur um 12 % gestiegen, die Kran-

kenkassenprämien in derselben Zeit aber um 158 %!

Würden die Prämien bei 10 % des Einkommens gedeckelt, hätten viele Menschen am Ende des Monats endlich wieder mehr Geld im Portemonnaie. Deshalb empfiehlt auch der SEV-Vorstand ein Ja zur Prämien-Entlastungs-Initiative.

Nein hingegen sagt der Vorstand zur Kostenbremse-Initiative, über die ebenfalls am 9. Juni abgestimmt wird. Diese Initiative ist gefährlich, weil sie die Gesundheitskosten an das Wirtschaftswachstum koppeln will, und das ohne Vorgaben, wie das erreicht werden soll. Wir müssen befürchten, dass sich dann wieder die Lobbys der Krankenkassen und Pharmaindustrie durchsetzen. Gespart wird dann wohl wo? Beim Personal und bei der Bevölkerung. Und das wollen wir nicht.

### Bahn in Europa

ETF-Präsident Giorgio Tuti spricht über die Tücken europäischer Bahnpolitik.

2

### Kein Streik in Genf

Die Genfer Verkehrsbetriebe gehen weitgehend auf die Forderungen des SEV ein.

5

### Sicherheitslücke

Vor 100 Jahren kam es zum grössten Bahnunfall in der Tessiner Geschichte.

7

## Petition

490 Kolleg:innen haben die Petition «Für bessere und attraktive Arbeitsbedingungen und die Erhaltung der Lebensqualität!» unterzeichnet. Nun hat der SEV die Bittschrift am 30. April der Direktion der Transports publics de la région lausannoise (TL) überreicht. Der Netzausbau bei den TL führt zu stärkeren Belastungen beim Personal. «Daher ist eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen unerlässlich», sagt SEV-Gewerkschaftssekretär Pablo Guarino. Jetzt gilt es abzuwarten, was die GAV-Verhandlungen bringen.

## Quartalsreporting VöV

Der Verband des öffentlichen Verkehrs (VöV) vermeldet einen Rekord beim Eisenbahnpersonenverkehr. 5,43 Mia. Personenkilometer wurden allein im ersten Quartal 2024 zurückgelegt. Das entspricht einer Steigerung um 4% gegenüber dem ersten Quartal des Vorjahres. Der Schienengüterverkehr kann jedoch nicht mithalten: Gegenüber dem ersten Quartal 2023 sind die Nettotonnenkilometer um 3,6% gesunken, bei einem Anstieg der Verkehrsleistung von 1,8%.

## Mindestlohninitiativen

Am 1. Mai wurden in den Städten Bern, Biel und Schaffhausen Mindestlohninitiativen gestartet. Gewerkschaften und linke Parteien fordern in den jeweiligen Gemeinden einen Lohn, der zum Leben reicht.

## Netzwerktreffen

Am 30. April fand im SEV-Regionalsekretariat Zürich ein Netzwerktreffen für SEV-Mitglieder statt. Gewerkschaftssekretärin Regula Pauli führt durch den Abend zum Thema «Schichtarbeit, Gesundheit, Ernährung». Ein Blick ins Arbeitszeitgesetz verdeutlicht, dass Gesundheit, Sicherheit und Lebensqualität von Schichtarbeitenden besonders geschützt werden müssen. Hier stehen auch die Personalkommissionen in der Pflicht. Denn die Folgen der Schichtarbeit sind einschneidend. Am häufigsten treten Schlafstörungen auf, aber auch innere Unruhe und Appetitlosigkeit. Umso wichtiger ist eine gesunde Ernährung. Die Teilnehmenden wissen das und ordnen in einer Übung den offerierten Imbiss der Lebensmittelpyramide zu, bevor sie den Abend gemeinsam ausklingen lassen.

## EUROPAPOLITIK

# «Europa muss in die Schiene investieren»



Giorgio Tuti mit der ETF-Fahne an der 1. Mai-Demonstration in Solothurn.

**Michael Spahr**  
michael.spahr@sev-online.ch

**Im Moment führt die Schweiz Verhandlungen mit der EU über ein neues Rahmenabkommen. Der SEV fordert, dass sie sich nicht dem Druck der EU-Kommission beugt, einer Marktöffnung des internationalen Schienenpersonenverkehrs zuzustimmen. Zudem stellt sich der SEV hinter die Forderung des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes, den Lohnschutz zu wahren. Die Verhandlungen der Schweiz sind auch im Interesse der ETF, der Europäischen Transportarbeiter-Föderation. Der ehemalige SEV-Präsident Giorgio Tuti ist Präsident des Bahnsektors bei der ETF. Ein Gespräch zur aktuellen Europapolitik.**

**Als Gewerkschaften werden wir in den Schweizer Medien zurzeit oft als «Bremsen» dargestellt, wenn es um das Verhältnis der Schweiz mit der EU geht. Wie reagierst du auf diese Anschuldigung?**

Ich habe mich allmählich daran gewöhnt, als Bremsen betitelt zu werden. Es ist jedoch inhaltlich grundfalsch, uns als Bremsen zu bezeichnen. Wir sind die Ersten, die sagen, wir brauchen geregelte, gute Verhältnisse zur Europäischen Union. Die EU hat ganz vieles, was sehr gut ist und auch die Situation in der Schweiz verbessern würde. Aber wir kritisieren die Dinge, die die Situation verschlechtern würden. Wir müssen einerseits unsere Löhne schützen. Andererseits müssen wir das Kooperationsmodell bei der Eisenbahn verteidigen. Und da werden wir hundertprozentig von unseren Partnergewerkschaften in Europa unterstützt. Wir fahren bei der Europapolitik eine klare Linie, für die wir von den Gewerkschaften in der EU viel Lob erhalten. Wenn das also «Bremsen» bedeutet, dann bin ich stolz darauf, einer zu sein.

**Wir kämpfen für die Beibehaltung der Direktvergabe von Leistungen im Bahnverkehr. Wir kämpfen für die Kooperation mit ausländischen Bahnunternehmen, statt Wettbewerb. Mit anderen Worten, wir wehren uns gegen das Liberalisierungsdogma der europäischen Kommission. Zu Recht?**

Das Wettbewerbssystem hat Europa geschadet. In Schweden hat man behauptet, mehr Wettbewerb führe zu mehr Qualität für die

Kundinnen und Kunden sowie zu mehr Zügen, und das alles zu tieferen Kosten. Genau das Gegenteil ist passiert. Die Qualität des Bahnangebots ist gesunken und die Kosten sind gestiegen. Die Steuerzahlenden und die Kundschaft wurden stärker zur Kasse gebeten. In Deutschland hat der Wettbewerb zu absurden Situationen geführt. Ein Beispiel: Es gibt 310 Unternehmungen im Schienenpersonenverkehr. Wie viele machen bei einer Ausschreibung im Durchschnitt mit? 1,7 Bewerberinnen und Bewerber (lacht). Und das soll also der grosse Wettbewerb sein? Das ist kein Wettbewerb! Das ist pure Ideologie, dass mit dem Wettbewerb alles besser werden soll. Das Gegenteil ist der Fall. Diese Ausschreibungen kosten die Steuerzahlenden und die Unternehmungen Unmengen an Geld, um am Schluss ein solches Resultat zu haben.

**Die Schweiz und Österreich, die Bahnverkehrsleistungen direkt vergeben und Kooperationsmodelle bevorzugen, statt Ausschreibungen durchzuführen, sind erfolgreich. Sie sind die Bahneuropameister mit den meisten Reisenden in ganz Europa. Findet bei der europäischen Kommission endlich ein Umdenken statt?**

Die Hoffnung stirbt zuletzt. Wir haben ein ETF-Positionspapier veröffentlicht, in dem wir ein Ende der Liberalisierungspolitik und gleichzeitig mehr Investitionen in den Bahnverkehr fordern. Der Bahnsektor ist Teil der Lösung im Kampf gegen den Klimawandel und soll entsprechend gefördert werden. Im Moment wird in den meisten Ländern viel zu wenig in die Bahn investiert. In Frankreich sind es nur 46 Euro pro Kopf, in Deutschland 114 und in Italien 115 Euro. In der Schweiz sind es 450 Euro pro Kopf. Wir brauchen dringend eine Kehrtwende, ein Umdenken bei der Verkehrspolitik in Europa. In einem Monat sind Parlamentswahlen in der EU. Vielleicht ist das eine Chance. Es ist wichtig, dass wir progressive Kräfte wählen, die sich u. a. für Arbeitnehmende und für Massnahmen gegen den Klimawandel einsetzen.

**In der Schweiz teilen wir viele Probleme mit unseren europäischen Kolleginnen und Kollegen. In den meisten europäischen Ländern gibt es ebenfalls Personalmangel im öffentlichen Verkehr, und die Sicherheit des Personals ist vielerorts unter Druck. Zeichnen sich da Verbesserungen und Fortschritte ab?**

Ja, ich nenne drei Beispiele. Erstens «Women in Rail». Das ist ein bindendes Abkommen der Sozialpartner, das die Situation der Frauen, die im Bahnsektor arbeiten, verbessern soll. Das Ziel dabei ist, Bahnjobs attraktiver zu machen, um dadurch mehr Frauen in den Sektor zu holen und so auch die Personalunterbestände zu bekämpfen. Da gibt es laufend kleine Fortschritte. Zum Beispiel in Verona, in Italien, wurden kürzlich spezielle Parkplätze für Frauen geschaffen, die nahe bei den Arbeitsplätzen liegen. Da müssen Frauen, die in späten Schichten arbeiten, keine Angst mehr haben, wenn sie in der Nacht zu ihren parkierten Autos gehen. Das tönt nach wenig, für die direktbetroffenen Frauen bedeutet es aber im Arbeitsalltag eine grosse Verbesserung. Zweitens «Lingua franca Englisch». Die EU-Kommission wollte im Schnellverfahren Englisch als obligatorische Sprache einführen, die das Lokpersonal sprechen muss, wenn es grenzüberschreitend fährt. Dieses Vorgehen konnten wir, durch eine «joint recommendation», d. h. eine gemeinsame Empfehlung des Arbeitgeberverbandes CER und der ETF im Rahmen des Sozialen Dialogs, für den Moment blockieren. Die EU-Kommission muss uns nun zuerst Beweise liefern, was die «Einheitssprache» bringen soll. Gibt es nämlich Verzögerungen beim Grenzüberschreiten, hat das nichts mit der Sprache zu tun, sondern vielmehr mit der Technik, das sagen uns übrigens alle, die etwas von Eisenbahn verstehen. Drittens die sogenannte PSO-Verordnung (Public Service Obligations) der EU zu Direktvergaben und Wettbewerb im öffentlichen Verkehr. Die EU-Kommission hat dazu eine Interpretationsrichtlinie entgegen dem Wortlaut der PSO-Verordnung publiziert und so durch die Hintertür den Wettbewerb höhergestellt als die Direktvergabe von Leistungen. Die Verordnung definiert aber den Wettbewerb und die Direktvergabe als gleichwertig. Die EU-Kommission als Gesetzgeberin? Das geht gar nicht und ist auch nicht Aufgabe der Kommission. Das ist ein Skandal! Da arbeiten wir jetzt mit unseren österreichischen Partnern zusammen, um diese Richtlinie zu kippen. Ein österreichischer Rechtsprofessor hat aufgezeigt, dass diese Richtlinie nicht nur politisch, sondern auch juristisch nicht standhält. Es gibt also viele Beispiele, wo wir auf europäischer Ebene vorwärtskommen und gewerkschaftlich einiges erreichen konnten, was uns auch in der Schweiz hilft.

**Die ETF ruft zu einer grossen Demonstration Ende Mai in Paris auf. Warum?**

Es laufen zur Zeit in einigen europäischen Ländern Verfahren der EU-Wettbewerbsbehörde. Anlass sind staatliche Unterstützungsmassnahmen oder Subventionen, die nicht im Einklang mit den EU-Beihilfavorschriften stehen. Im Fall der DB und DB Cargo stösst sich Brüssel daran, dass die DB die Verluste von DB Cargo ausgleicht. Die Konsequenzen auf die Arbeitsplätze und auf den Güterverkehr auf Schiene werden deshalb verheerend sein und dagegen wehren wir uns zu Recht. In Frankreich läuft ein ähnliches Verfahren. Als Konsequenz hat SNCF Fret bereits Verkehre abgegeben und wird nun aufgeteilt. Das ist völlig absurd. Wir sprechen von Klimawandel und von der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Mit Geldstrafen und einem faktischen Unterstützungsverbot setzt man aber Unternehmungen unter Druck und zwingt sie zu Sparmassnahmen, Reorganisationen und auch zu Angebotsabbau. Das ist ein gewaltiger Widerspruch. Um gegen diese unsinnige Liberalisierungspolitik zu protestieren, gehen wir also nach Paris. Es ist wichtig, dass wir vor den Europawahlen ein Zeichen gegen die schädliche Liberalisierungspolitik der EU setzen.

## VORSTAND

# Verlagerungs- politik fortsetzen

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

**Die Stellungnahme zur LSVA, der Bericht der Geschäftsprüfungskommission und die Parolenfassung für die Abstimmungen am 9. Juni waren Themen an der Vorstandssitzung vom 26. April. Der Vorstand sagt Ja zur Prämien-Entlastungs-Initiative, Nein zur Kostenbremse-Initiative, Nein zur Initiative «Für Freiheit und körperliche Unversehrtheit» und Ja zur Änderung des Energie- und Stromversorgungsgesetzes.**

Der Bundesrat will das Schwerverkehrsabgabengesetz teilrevidieren und die leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA) weiterentwickeln. Simon Burgunder, der Koordinator Politik des SEV, stellt dem Vorstand die Stellungnahme des SEV zur Weiterentwicklung der LSVA vor. Aus Sicht des SEV muss es das Ziel sein, die schweizerische Verkehrspolitik fortzuführen und die Verlagerungspolitik zu verstärken. Dazu muss das LSVA-System an die aktuellen Gegebenheiten angepasst werden, sodass die Verlagerungswirkung erhöht wird. Dazu müssen Massnahmen getroffen werden, die das Preisverhältnis zwischen Schiene und Strasse zugunsten des Schienengüterverkehrs verbes-

sern. Nur wenn es gelingt, das Prinzip der Kostenvorteilhaftigkeit durchzusetzen, kann der strukturelle Kostennachteil der Schiene ausgeglichen werden.

Ausserdem muss die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur langfristig abgesichert werden. Hier muss der Substanzerhalt höchste Priorität haben. Die Einnahmen des Bundes aus der LSVA sollen ausschliesslich dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) zugewiesen werden. Es besteht kein Anlass, einen Teil dieser Einnahmen für finanzielle Anreize zur Förderung der Dekarbonisierung des Schwerverkehrs aufzuwenden. Stattdessen sollen die finanziellen Mittel genutzt werden, die Rahmenbedingungen des Schienengüterverkehrs zu verbessern und die Güterbeförderung auf der Schiene zu fördern. Der Vorstand unterstützt diese Stellungnahme einstimmig.

## Abstimmungsparolen

Der Vorstand fasst die Parolen für die Abstimmungen am 9. Juni. Er unterstützt die Prämien-Entlastungs-Initiative, die fordert, dass die Krankenkassenprämien nicht mehr als 10% eines Haushaltseinkommen betragen dürfen. Ein Ja würde dazu führen, dass die Krankenkasse sozialer wird und Menschen mit kleinen und mittleren Einkommen tatsächlich entlastet



Der SEV-Vorstand beschliesst die Ja-Parole zur Prämien-Entlastungs-Initiative.

werden (siehe auch Editorial auf Seite 1). Nein sagt der Vorstand hingegen zur Kostenbremse-Initiative. «Die Initiative ist gefährlich, weil sie unkonkret ist», erklärt Michael Spahr, Leiter Kommunikation des SEV. «Sie will die Kosten im Gesundheitswesen an die Wirtschaftsentwicklung koppeln. Auf den ersten Blick tönt das gut. Auf den zweiten Blick könnte das verheerende Folgen haben. Wenn die Wirtschaft plötzlich nicht mehr gut läuft und die Kosten der Krankenkassen gesenkt werden müssten, ist nicht klar, wo gespart würde. Gut möglich, dass sich dann wieder einmal die stärksten Lobbys durchsetzen, zum Beispiel die Pharmabranche.» Gespart würde dann nicht bei den Medikamentenpreisen, sondern Sparmassnahmen würden einmal mehr auf dem Buckel der Bevölkerung durchgeführt. Die Gefahr bestünde, dass ein Zweiklassengesundheitssystem entstehen würde: ein gut ausgebautes System für Reiche und ein System mit weniger Leistungen für jene mit kleineren und mittleren Einkommen.

Ebenfalls unkonkret ist die Initiative «Für Freiheit und körperliche Unversehrtheit», die von impfkritischen Kreisen lanciert wurde. Sie fordert, dass für Eingriffe in die körperliche oder geistige Unversehrtheit die Zustimmung der betroffenen Person vorliegen muss. Gemäss Initiative darf zudem eine Person, die die Zu-

stimmung verweigert, weder bestraft noch benachteiligt werden. Das Kernanliegen der Initiative, die körperliche Unversehrtheit, ist bereits als Grundrecht in der Verfassung verankert. So darf schon heute niemand ohne Zustimmung geimpft werden. Zudem sind die Folgen der Initiative, etwa für die Arbeit von Polizei und Justiz, unklar. Deshalb sagt der Vorstand Nein zu dieser Vorlage. Die Ja-Parole für die Änderung des Energie- und des Stromversorgungsgesetzes ist im Vorstand unbestritten. Mit der Änderung dieser Gesetze kann die Schweiz einfacher nachhaltige Energieträger wie Solar-, Wind- oder Wasserkraftwerke ausbauen.

## Neue Köpfe im SEV

Die Geschäftsprüfungskommission stellt dem SEV insgesamt ein gutes Zeugnis aus und macht Empfehlungen, wie einzelne Mängel im Betrieb behoben werden können.

Am Schluss der Sitzung informiert die Geschäftsleitung über personelle Änderungen: Besa Mahmuti hat im April als Gewerkschaftssekretärin angefangen. Ab August startet Muriel Zürcher ebenfalls als neue Gewerkschaftssekretärin. Beide haben langjährige Erfahrung in der Gewerkschaftsarbeit und werden Dossiers im Bereich der konzessionierten Transportunternehmungen (KTU) übernehmen.

## PHILIPP HADORN ANTWORTET *antwortet*

# G-ensis? SBB Cargo braucht Stabilität und Sicherheit

**Unter dem Titel «G-ensis» plant eine 45-köpfige Crew um CEO Alexander Muhm die Zukunft von SBB Cargo. Hat der neue starke Mann als Leiter Güterverkehr und Konzernleitungsmitglied bereits einen weiteren Kahl-schlag in petto?**

Effektiv wirft das «Programm G-ensis» Fragen auf. Die in Aussicht gestellte Einkehr von «Ruhe und Stabilität» bei SBB Cargo, nachdem zwei Jahrzehnte lang eine Reorganisation die andere gejagt und überlagert hat, scheint schon vorbei zu sein. Verblichen sind die Versprechen nach den schwer verdaubaren Folgen des «Wagenladungsverkehrs 2017», sich auf Weiterbildung und stabilen Verkehr zu konzentrieren. Erneut droht «Reorganisations» auszubrechen.

Fokussieren, modernisieren, automatisieren, optimieren, standardisieren, digitalisieren, positionieren – Schlagworte klassischer Managementlehre präsentieren sich in G-ensis als Neu-

schöpfung. Das macht dem SEV Sorgen aus folgenden Gründen:

1. Die laufende Rückführung von SBB Cargo in den Konzern führt zur Ressourcenkonkurrenz im SBB-Konzern.

2. Politische Beschlüsse für zusätzliche Finanzierung von Güterverkehr (Einzelwagenladungsverkehr) sind in der entscheidenden Phase. Jetzt gilt es der Politik und Öffentlichkeit unmissverständlich klarzumachen, dass SBB Cargo gewillt und in der Lage ist, mit einer feinmaschigen Bedienung mehr Güter auf die Bahn zu bringen, um die Klimaziele umzusetzen und die Strassen zu entlasten.

3. Bereits erfolgter Verzicht auf Ausbildungsklassen schafft Fakten, die kaum reversibel sind und den Ausbau des Güterverkehrs verhindern. Das schadet der Glaubwürdigkeit der SBB gegenüber Mitarbeitenden, Kundschaft und finanzierungswilliger Öffentlichkeit!

Philipp Hadorn ist Gewerkschaftssekretär und leitet u. a. das Team Güterverkehr. Hast du eine Frage? Schreib uns an [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch).

+

-

Die **GAV-Verhandlungen mit der SOB** haben Früchte getragen. Der SEV freut sich sehr, dass das Personal eine überarbeitete, **moderne Pausenregelung** erhält – und damit mehr Freizeit. Neu werden Pausen zu 60% als Arbeitszeit verbucht bei einer maximalen Pausendauer von zwei Stunden. Mit dieser wertschätzenden Massnahme setzt die Südostbahn – auch mit Blick auf den Fachkräftemangel – einen neuen Standard. Die organisierten Kolleginnen und Kollegen haben dem GAV mit grossem Mehr bereits zugestimmt.

Die konservative finnische Regierung will die **Arbeitnehmerrechte**, namentlich das Streikrecht, einschränken. Der SEV bekundet Solidarität mit seinen finnischen Kolleginnen und Kollegen und unterstützt sie im Kampf gegen die geplante Reform. Zusammen mit anderen Gewerkschaften hat er Ende April ein Protestschreiben bei der finnischen Botschaft in Bern eingereicht. Valtteri Hirvonen, der finnische Botschafter in der Schweiz, hat die Delegation persönlich empfangen und kurz über die aktuelle Lage diskutiert.



Valtteri Hirvonen, der finnische Botschafter, nimmt das Protestschreiben persönlich entgegen.

## LINK ZUM RECHT

# Nur noch elektronische Lohnabrechnung?



SEV-Rechtsschutzteam

**Kann der Arbeitgeber entscheiden, mir die monatliche Lohnabrechnung nur noch elektronisch zuzustellen oder habe ich das Recht, eine Kopie auf Papier zu verlangen?**

Buschauffeur Goran ist ziemlich sauer: Seit anfangs Jahr hat sein Arbeitgeber ein Computersystem eingerichtet, mit dem er die monatliche Lohnabrechnung seinen Mitarbeitenden nur noch – gesichert – auf elektronischem Weg zustellt. Goran mag Computer nicht und kommt mit ihnen auch nicht klar. Er kann die Abrechnungen trotz Bemühungen seinerseits nicht abrufen und damit auch nicht mehr überprüfen. Er möchte daher wissen, ob der Arbeitgeber ihm diese Übermittlungsmethode aufzwingen kann, auch wenn ihm daraus Schwierigkeiten erwachsen.

Gemäss Art. 323b Abs. 1 OR hat der Arbeitgeber dem Arbeitnehmenden eine schriftliche Lohnabrechnung zu übergeben, sofern nichts anderes verabredet oder üblich ist. Das Ziel dieser Bestimmung

ist es, den erhaltenen Lohn überprüfen zu können. Es ist zwar nicht festgelegt, wie oft diese Abrechnung gemacht werden muss, jedoch ist die monatliche Abrechnung, besonders für Arbeitnehmende, deren Lohn aufgrund unregelmässiger Arbeitseinsätze variiert, notwendig. Das ist auch bei Goran der Fall, der regelmässig an Wochenenden und nachts arbeitet.

Gemäss Art. 321d Abs. 1 OR kann der Arbeitgeber nicht nur über die Ausführung der Arbeit allgemeine Anordnungen treffen, sondern den Arbeitnehmenden auch besondere Weisungen erteilen. Arbeitnehmende sind ihrerseits verpflichtet, diese Anordnungen und Weisungen nach Treu und Glauben zu befolgen. Die Treuepflicht bedeutet, dass die angestellte Person jedes Verhalten unterlassen muss, das den Arbeitgeber in seinen berechtigten Interessen beeinträchtigen könnte. Diese Pflicht ist von der ausgeübten Tätigkeit abhängig und besteht nur für die Aufgaben, die für die Ausübung der vertraglichen Funktion erforderlich sind.

Die Einrichtung eines Computersystems für die Lohnabrechnung durch den Arbeitgeber ergibt sich in erster Linie aus wirtschaft-

lichem Interesse: Der physische Versandprozess entfällt, was Zeit und Kosten spart. Der Arbeitgeber könnte also argumentieren, dass Arbeitnehmende das elektronische Versandsystem aufgrund ihrer Treuepflicht zu akzeptieren haben, weil es dem wirtschaftlichen Interesse der Firma entspricht. Man kann demgegenüber aber auch gut die Meinung vertreten – was der SEV auch entschieden tut – dass diese Auslegung der Treuepflicht zu weit gefasst ist. Sie hat ihre Grenze immer beim Schutz der Persönlichkeit des Arbeitnehmenden und in einem konkreten Bezug zur ausgeübten Arbeit. Im konkreten Fall kann sich der Arbeitgeber wegen einer Ersparnis im administrativen Ablauf schlecht auf die Treuepflicht berufen, wenn damit eine Behinderung für Arbeitnehmende entsteht, die ihre Lohnabrechnung überprüfen wollen. Auch wenn die Zeit- und Kosteneinsparungen durch Digitalisierung real sind und in Unternehmungen ihren Platz haben, erscheint es daher angemessen und sogar notwendig, die Lohnabrechnung weiterhin in gedruckter Form auszuhändigen, wenn dies von Arbeitnehmenden gewünscht wird.

## ZWEITAUSBILDUNGEN BEI DER SBB

# Wann müssen Ausbildungskosten zurückbezahlt werden?

**Markus Fischer.** Bei der SBB ist die Rückerstattung der Ausbildungskosten in der Weisung K 152.1 «Aus- und Weiterbildung» konzernweit geregelt. Zweitausbildungen führen beispielsweise zu den Funktionen Zugverkehrsleiter:in, Fahrzeug-Diagnostiker:in, Kundenbegleiter:in, Lokführer:in (zum Beispiel B 100) oder Transportpolizist:in.

Der Weisungstext ist von HR Konzern dieses Frühjahr nach einer Intervention des SEV neu formuliert worden, wobei die bisherige Praxis damit beibehalten wird. Die SBB hat bisher in der Regel auf die Rückforderung von Ausbildungskosten verzichtet, wenn eine Zweitausbildung abgebrochen oder die Abschlussprüfung nicht bestanden wurde – und tut dies auch weiterhin. Und wie bisher ist nach dem Abschluss einer Zweitausbildung eine vertraglich vereinbarte Treuefrist von maximal drei Jahren einzuhalten. Verlässt man die SBB vorher, muss man pro rata temporis Ausbildungskosten zurückerstatten.

Die besagte Intervention des SEV erfolgte letztes Jahr, nachdem er vereinzelt eine neue Praxis festgelegt hatte: Absolventen der

Zugverkehrsleiter-Ausbildung bei Infrastruktur in der Westschweiz sowie einer Lokführer-Ausbildung beim Personenverkehr sollten grosse Geldbeträge zurückerzahlen, nachdem sie die Abschlussprüfung nicht bestanden hatten. Der SEV konnte nach langwierigen Diskussionen erreichen, dass die SBB auf diese Forderungen verzichtete. Und dass HR Konzern eine divisiionsübergreifend verbindliche Regelung formulierte.

Eine Ausnahme gibt es nur für die Berufsgruppe der Transportpolizist:innen: Hier fordert die SBB die Ausbildungskosten konsequent zurück, wenn die Ausbildung nach der Probezeit abgebrochen oder die Abschlussprüfung nicht bestanden wird. Die SBB begründete diese Ausnahme damit, dass es bei dieser Berufsgruppe einen starken Markt gebe, sodass teilweise bereits während der Ausbildung zu anderen Polizeikorps gewechselt werde. Zudem würden andere Polizeikorps gleich verfahren. «Ansonsten aber ist dank unserer Intervention die Handhabung innerhalb des gesamten Konzerns SBB gleich geregelt, und zwar mit einer guten Regelung», hält SEV-Vizepräsident Patrick Kummer fest.

## ZENTRALBAHN

# Aussergerichtliche Einigung



**Chantal Fischer** Der Termin des Schiedsgerichts vom 2. Mai 2024 stand fest, die Vorbereitungen waren auf Kurs. Noch vor diesem finalen Verhandlungstermin ersuchte Michael Schürch, Geschäftsführer der Zentralbahn, den SEV um ein Vieraugengespräch, um Möglichkeiten für eine Einigung auszuloten. Dies ist gelungen! Es konnte eine für beide Seiten annehmbare, «aussergerichtliche» Einigung erzielt werden.

Damit haben die Verhandlungspartner Hand geboten, um die festgefahrene Verhandlungssituation zu deblockieren. Die Diskussion und der Entscheid im Rahmen eines Schiedsgerichtsverfahrens entfallen.

Der SEV begrüsst die Einigung, hätte doch der Gang ans Schiedsgericht auch einige Unbekannte mit sich gebracht. «Es ist sehr ungewiss, ob der Entscheid des Schiedsgerichts wirklich besser ausgefallen wäre als der nun verhandelte Konsens», gibt der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Toni Feuz zu bedenken. Die vereinbarten Lohnmassnahmen umfassen nebst

den individuellen Aufstiegen auch mehr als den vom SEV geforderten Teuerungsausgleich 2023 sowie eine Einmalprämie von 1000 Franken (für Mitarbeitende ab einem Beschäftigungsgrad von 51%) resp. 500 Franken (für Lernende und Mitarbeitende mit BG bis 50%). Die Prämie ist aufgrund der Verhandlung durch den SEV so fix geregelt und wird nicht weiter an den Beschäftigungsgrad angepasst. Die Lohnmassnahmen werden rückwirkend per 1. Mai 2024 umgesetzt.

«Diese Einigung zeigt, dass in einer funktionierenden und gelebten Sozialpartnerschaft auch in herausfordernden Situationen Lösungen gefunden werden können», ist Toni Feuz überzeugt. «Mit dieser Erkenntnis werden wir auch die laufenden Gespräche zu den GAV-Verhandlungen in Angriff nehmen.»

Die Lohnverhandlungen 2023 mit der Zentralbahn sind damit abgeschlossen. Als nächstes wird der SEV versuchen, frischen Wind in die zuletzt festgefahrenen GAV-Verhandlungen zu bringen.



**Die WOZ  
40% günstiger  
für SEV-Mitglieder\***



\* SEV-Mitglieder können die Wochenzeitung WOZ einmalig ein Jahr lang für nur 177 Franken abonnieren (40% Rabatt).

## KEIN STREIK BEI DEN TPG

# Hohe Belastung des Personals anerkannt



Mit der Vereinbarung anerkennen die TPG die hohe Belastung des Personals und wollen sie reduzieren und kompensieren.

**Yves Sancey**  
yves.sancey@sev-online.ch

**Mit 64% haben die SEV-Mitglieder bei den Genfer Verkehrsbetrieben (TPG) einer Vereinbarung zugestimmt, die weitgehend den Forderungen des SEV entspricht: sofort mehr Lohn, rasche Anstellung von mehr Personal, Aufstockung der Reserve, Kompensationen für Belastungen, Verlängerung des Moratoriums zu den Parkplätzen. Die TPG verpflichten sich auch zu mittelfristigen Massnahmen, vor allem zu einer kompletten Überarbeitung der Dienstpläne, um die Arbeit traglicher zu machen. Die Streikankündigung wurde aufgehoben.**

Vom 25. April bis zum 6. Mai konnten die Mitglieder der SEV-Sektion TPG schriftlich über letzten Vorschläge

von Direktion und Verwaltungsrat der TPG abstimmen. Die Beteiligung war gut und das Ja mit 64% klar. Doch ein Drittel der Teilnehmenden lehnte die Vereinbarung ab, wohl aus Misstrauen gegenüber der Direktion.

«Die Vereinbarung ist das Ergebnis monatelanger, intensiver Verhandlungen», sagt SEV-Gewerkschaftssekretärin Aurélie Lelong, die für die TPG zuständig ist. «Wir haben nicht alles erreicht, aber erstmals hat die Direktion das Leiden des Fahrpersonals anerkannt und mit uns konkrete Lösungen dazu erarbeitet. Kurzfristig werden für besondere Belastungen Entschädigungen eingeführt. Mittelfristig sollen bessere Dienstpläne und zusätzliche Mitarbeitende Entlastung bringen.» Seit dem Streik im Oktober 2022 waren Personalforderungen zu den Arbeitsbedingungen unerfüllt geblieben. Sie betrafen insbesondere das

Leiden von Fahrerinnen und Fahrern bei der Arbeit, das die Leitung nicht zur Kenntnis nehmen wollte.

## Personal soll weniger leiden

Die Mitarbeitenden forderten insbesondere eine Verkürzung der Arbeitszeiten und der Zeit hinter dem Lenkrad (keine Lenkzeiten von mehr als vier Stunden) sowie eine Aufstockung der Reserve, damit Ruhetage wirklich bezogen werden können. Hinzu kam die Unzufriedenheit über unvollständige Teuerungsausgleiche, die zu Reallohnverlusten führten.

Ein neuer Regierungsrat an der Spitze des für die TPG zuständigen Departementes und die neue Verwaltungsratspräsidentin sorgten für einen neuen Verhandlungsrahmen. «Die TPG-Leitung zeigte sich erst unter der Streikdrohung reaktionsfähig», bedauert Aurélie Lelong. Die

Streikankündigung vom 31. Januar musste mehrmals ausgesetzt und reaktiviert werden. Und es brauchte viele Verhandlungsrunden, davon mehrere als «letzte Chance» nach Reaktivierungen der Streikankündigung, sowie mehrere Konsultationen der SEV-Basis, bis die Unternehmensleitung die Dringlichkeit der Personalforderungen anerkannte und zu Lösungen Hand bot, die der Vorstand der SEV-TPG-Sektion als «vorzeigbar» gutheissen konnte.

## Ehrgeiziger Rekrutierungsplan

Am Treffen der «letzten Chance» vom 16. April unter dem Druck eines SEV-Ultimatums bis zum 24. April machte die Direktion feste Zusagen bezüglich der Forderungen und einer schnellen Umsetzung und verlangte auch nicht mehr eine Gegenleistung. Sie garantierte 30 Stellen in der Reserve per 1. Juli 2024 mit einer Lockerung der Bewerbungskriterien, lancierte einen ehrgeizigen Plan zur Anstellung von 200 Fahrer:innen bis Ende 2024 und kündigte eine vollständige Überarbeitung der Dienstpläne bis spätestens Ende 2025 an. Zudem schlug sie vor, die in der Zwischenzeit fortdauernden besonderen Belastungen im Fahrdienst durch ein Kompensationssystem zu anerkennen und honorieren. Die Idee schien interessant, musste aber noch konkretisiert werden, bevor ihr wirklicher Wert beurteilt werden konnte.

## «Zähler» für Belastungen

Zwei Tage später wurden die Hauptkriterien für schwere Arbeit festgelegt: Lenkzeit von mehr als 4 Stunden 15 Minuten, Zuweisung von Arbeitszeiten ausserhalb der bevorzugten Zeit, zu kurze effektive Wendezeiten, zu lange Dienstsichten usw. Und es wurden Regeln erarbeitet, wie die Belastungen gezählt und kompensiert werden sollen: mit garantierten freien Tagen oder, falls gewünscht, mit Geld. Dieses Belastungsausgleichssystem ist als Sofortlösung gedacht, bis die hohen Belastungen des Fahrpersonals verschwunden sind.

Das Kompensationssystem soll gemäss der Vereinbarung, welche die SEV-Basis gutgeheissen hat, nach ihrer

Unterzeichnung sofort in Kraft treten. Ebenfalls sofort wirksam werden sollen eine Lohnerhöhung von 1,2% und die Direktanstellung neuer Mitarbeiter:innen in der vertraglichen Funktionsklasse bzw. eine entsprechende Höhereinstufung bisheriger Angestellter. Dazu kommen noch Massnahmen für Auszubildende und ihre Ausbilder:innen sowie die Möglichkeit, ab 59 Jahren den Beschäftigungsgrad (und Lohn) um 10% zu reduzieren, während bei der Pensionskasse der bisherige Lohn versichert bleibt dank Einschüssen der TPG.

Die Vereinbarung umfasst auch spezifische Massnahmen für das Fahrpersonal: Entlastung durch vier Ablöser:innen pro Woche mobil auf dem Netz in Spitzenzeiten, keine Lenkzeiten über 4 ½ Stunden ab 19. August 2024, vollständige Überarbeitung der Dienstpläne mit Zustimmung des Personals, um vor allem Lenkzeiten über vier Stunden abzusuchen, und spätestens ab Dezember 2025 fünf verkürzte Zeitfenster für die «voltigeurs»: d. h. die dienstjüngsten Fahrer:innen, die an gewissen Tagen solche Fenster statt fester Dienste zugeteilt erhalten.

## Pausenräume und Toiletten

Gearbeitet wird auch an den Pausenräumen (Eröffnung neuer oder Erweiterung bestehender Räume) und Toiletten (neu tagsüber am «Jardin botanique», fünf Endstationen haben noch keine). Dazu kommt die Verlängerung des Moratoriums bezüglich Parkplatzgebühren um ein Jahr sowie der erwähnte Rekrutierungsplan.

«Wir werden natürlich darüber wachen, dass die Leitung die eingegangenen Verpflichtungen einhält. Und wir danken unseren Kolleginnen und Kollegen, die sich während der ganzen Verhandlungen mobilisiert und ihre Meinung klar zum Ausdruck gebracht haben. Dank ihrer Entschlossenheit haben wir Massnahmen erreicht, die die Belastung der Fahrer:innen reduzieren und den Beruf attraktiver machen. Das Unternehmen hat verstanden, dass das zu seinem Vorteil ist, weil es nur so das nötige Personal rekrutieren kann, das es für die Mobilität der Zukunft braucht», sagt Aurélie Lelong.

## SGB-VERTEILUNGSBERICHT 2024

# Nur Topverdienende erhielten mehr Lohn

**Schweizerischer Gewerkschaftsbund.** Die unteren und mittleren Reallöhne stagnieren, die Last der Krankenkassen-Prämien wird untragbar. Die Einkommens- und Abgabepolitik in der Schweiz geht klar in die falsche Richtung. Leidtragende sind diejenigen mit unteren und mittleren Einkommen. Profiteure sind die Topverdiener:innen und Gutsituierteren. Die obersten Löhne sind stark gestiegen. Die Firmen schütten mehr Dividenden aus. Und die Kantone senken die Steuern für hohe Einkommen und Vermögen. Das zeigt der Verteilungsbericht, den der SGB am 29. April den Medien vorstellte. Es braucht eine Wende in der Lohn- und Einkommenspolitik, damit alle, die Tag für Tag hart für ihr Geld arbeiten müssen, finanziell gut über die Runden kommen.

Bei den unteren und mittleren Reallöhnen droht ein «verlorenes Jahrzehnt»: Real sind sie heute nicht wesentlich höher als im Jahr 2016. Hauptgrund ist, dass viele Arbeitgeber ihren Kunden zwar höhere Preise verrechneten, aber nicht bereit waren, ihrem Personal den Teuerungsausgleich zu gewähren. Die Kader und Topverdienenden hingegen (oberstes Prozent der Löhne) haben heute 3000 Franken pro Monat zusätzlich. Erstmals haben in der Schweiz über 4000 Personen ein Jahresgehalt von einer Million Franken und mehr. «Von der Individualisierung der Lohnpolitik über Bonuszahlungen in den Firmen profitie-

ren Kader und Topmanager überproportional», hält SGB-Chefökonom Daniel Lampart, fest. «Damit auch die Arbeitnehmenden mit normalen Löhnen etwas vom Wohlstand haben, den sie erwirtschaften, braucht es wieder mehr allgemeine Lohnerhöhungen.»

## Ungerechte Abgabepolitik korrigieren

Auch die Steuer- und Abgabepolitik spielte den Gutsituierteren in die Hände. Die Kantone haben wieder damit begonnen, die Einkommens- und Vermögenssteuern zu senken. Weitere Steuersenkungen sind geplant. Auf der anderen Seite wiegt die Krankenkassen-Prämienlast für die unteren und mittleren Einkommen immer schwerer – auch weil die Kantone die Prämienverbilligungen nur schwach erhöhen. Eine vierköpfige Familie zahlt heute mehr als 1000 Franken pro Monat für die Krankenkasse, auch wenn sie ein Hausarzt- oder HMO-Modell gewählt hat. «Statt die ungerechte Verteilung der Einkommen zu korrigieren, verstärkt die aktuelle Abgabepolitik die Ungleichheiten, vor allem weil die ungerichten Kopfprämien ungebremst steigen», sagt SGB-Präsident Pierre-Yves Maillard.

Normal- und Geringverdienende haben deshalb heute nach Abzug der Steuern und Wohnkosten weniger Geld zum Leben als im Jahr 2016. Die Topverdiener-Haushalte hingegen stehen finanziell besser da. Ihre Brutto-

einkommen stiegen. Und weil die Schweiz das Gesundheitswesen als einziges Land in Europa über eine Kopfsteuer finanziert, müssen sie sich weniger an der Entwicklung der Gesundheitskosten beteiligen als anderswo.

## Entlastung bei den Krankenkassenprämien und markant höhere Löhne nötig

In der Abgabepolitik müssen die Kopfsteuern bei den Krankenkassenprämien gesenkt werden – über höhere Prämienverbilligungen, wie es die Prämien-Entlastungs-Initiative vorsieht: Niemand soll mehr als 10% des Einkommens für die Prämien ausgeben müssen. Die geplanten Senkungen der Einkommens- und Vermögenssteuern hingegen gehen in die falsche Richtung, denn sie stellen jene noch besser, die es nicht nötig haben.

Die Reallöhne der Normal- und Geringverdienenden müssen markant steigen. Wer eine Lehre gemacht hat, soll mindestens 5000 Franken pro Monat verdienen, und generell müssen die Löhne mindestens 4500 Franken betragen. Diese Lohnerhöhungen sind betriebswirtschaftlich möglich, denn die Erträge und Margen der Firmen sind gut. «Um die Lohnlücke zu schliessen, braucht es in diesem Lohnherbst substantielle Lohnerhöhungen, vor allem bei den unteren und mittleren Löhnen und bei den sogenannten Frauenberufen mit zu tiefen Löhnen», sagt SGB-Vizepräsidentin Vania Alleva.

## SWISS

# Gewinn über Vor-Corona

**Markus Fischer.** Die Swiss hat im ersten Quartal 2024 3,7 Mio. Personen befördert, fast 17% mehr als im ersten Quartal 2023, bei 14,5% mehr Flügen. Sie bot 11,6% mehr Sitzkilometer an und verkaufte davon 11,3% mehr. Die operativen Erträge stiegen um 8,1% auf 1,2 Mia. Fr., doch das operative Ergebnis sank um 48 Mio. auf 30,7 Mio. Fr. Als Gründe nannte Swiss den Frachtgeschäftsrückgang, tiefere Durchschnittserlöse (weil viele Airlines ihre Kapazität erhöhten) sowie höhere Kosten etwa beim Treibstoff und im Personalbereich «als Folge der neu verhandelten GAV für die Mitarbeitenden im Cockpit und in der Kabine», wie die Swiss schreibt.

«Nach dem Spitzenergebnis 2023 ist das vorliegende Quartalsergebnis der Swiss nach wie vor hervorragend» sagt Philipp Hadorn, der als Gewerkschaftssekretär die Abteilung Luftverkehr im SEV – SEV-GATA – leitet und präsidiert. «Nach den gescheiterten Lohnverhandlungen für das Jahr 2024 gilt es im kommenden Herbst ein faires und nachhaltiges Resultat für die Löhne ab 2025 zu erreichen. Nur so wird die Swiss die aktuelle Belegschaft behalten und im Jahr 2024 wie geplant 1600 zusätzliche Mitarbeitende erfolgreich rekrutieren können.»

TAG DER ARBEIT

# Kämpferischer 1. Mai 2024



Stefanie Fürst, Pierre-Yves Maillard, Matthias Hartwich und andere führen den Umzug in Biel an.

Michael Spahr  
michael.spahr@sev-online.ch

Am Tag der Arbeit waren Zehntausende an rund 50 Kundgebungen unterwegs und forderten «Prämien runter, Löhne rauf!». Auch der SEV markierte eine starke Präsenz.

In Bern, Bellinzona, Biel, Chur, Freiburg, Genf, Lausanne, Olten, Rapperswil-Jona, Solothurn und Zürich wehen am 1. Mai die Fahnen des SEV. Solidarisch mit Mitgliedern von anderen Gewerkschaften fordern sie die Erhöhung der Reallöhne, die in verschiedenen Branchen seit Jahren sinken. Ausserdem verlangen sie gerechtere Krankenkassenprämien, die die Haushaltskassen weniger stark belasten.

«Viele Patrons, bürgerliche Politikerinnen und Versicherungen singen uns das Entsagungsglied», sagt SEV-Präsident Matthias Hartwich in seiner Rede an der Veranstaltung in Biel. «Wir sollen verzichten, damit sie mehr haben vom gesellschaftlichen Reichtum, den wir erarbeiten. Sie singen: «Wenn ihr brav verzichtet, wenn die Reichen mehr haben, dann wird es später allen besser gehen.» Das ist eine Lüge, denn wenn die Reichen reicher werden, werden die Reichen reicher und sonst niemand. Unser Anteil am erarbeiteten Reichtum der Gesellschaft sinkt seit Jahrzehnten. Dabei schaffen wir den Wohlstand. Es ist Zeit, dass sich das wieder ändert und dass auch wir alle wieder einen gerechten Anteil am Wohlstand erhalten.» Zudem fordert er bessere Arbeitsbedingungen im öffentlichen Verkehr, um den Personalmangel zu bekämpfen, statt drohenden Kürzungen im regionalen Personenverkehr.

In Rapperswil-Jona hält Valérie Boillat ihre erste Rede als neue SEV-Vizepräsidentin und ruft zur Senkung der Krankenkassenprämien auf: «Eine Erhöhung der Beiträge um durchschnittlich 8,7 Prozent ist nicht mehr zu verkraften. Am 9. Juni können wir ein Zeichen setzen, indem wir Ja zur Prämien-Entlastungs-Initiative sagen.» Sie betont, wie wichtig es ist, dass die Arbeitnehmenden am 1. Mai auf die Strasse gehen: «Solidarität, soziale Gerechtigkeit, Gleichheit, Menschenrechte, Würde, Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz – das sind Werte, auf die wir stolz sein müssen. Anders als das Streben nach kurzfristigem Profit sind unsere Werte ein starkes Gegenmittel gegen Hilflosigkeit, Unsicherheit, Lähmung und Resignation, ein Gegengift zur Kaufkraftkrise, Sinnkrise, Klimakrise etc.»

In Zürich hält SGB-Chefökonom Daniel Lampart in seiner Rede fest: «Branchen, die nicht überlebensfähig sind, zahlen den Verantwortlichen die höchsten Löhne. In Branchen, die für uns überlebenswichtig sind, ist das leider anders. Hier werden teilweise Löhne bezahlt, die kaum zum Leben reichen – trotz Lehre. Das muss sich ändern: im reichsten Land der Welt müssen 5000 Franken Lohn mit Lehre das Minimum sein.» Um dieser Forderung Nachdruck zu verleihen werden in Bern, Biel und Schaffhausen am 1. Mai Initiativen für einen Mindestlohn auf kommunaler Ebene gestartet.

1.-Mai-Rede

Scanne den QR-Code, um die Rede von Matthias Hartwich in Biel zu schauen:



www.youtube.com/  
watch?v=Dg\_p\_fuSK3Y



Starke SEV-Präsenz in Solothurn.



Valérie Boillat hält Rede in Rapperswil-Jona.



Der grösste Umzug der Schweiz findet in Zürich statt.



In Bern geht ein breites Bündnis von Gewerkschaften und Parteien für höhere Löhne auf die Strasse.

VOR 100 JAHREN

# Das Bahn- unglück von Bellinzona



Was nach dem Unglück vom 23. April 1924 in Bellinzona von den beiden Schnellzügen übrigblieb. 15 Menschen starben.

Veronica Galster  
veronica.galster@sev-online.ch

**Am 23. April 1924, nachts um 2.30 Uhr, ereignete sich beim Güterbahnhof San Paolo in Bellinzona ein tragisches Unglück: Zwei Züge stiessen frontal zusammen, was zu 15 Toten und Dutzenden von Verletzten führte. Auch 100 Jahre später ist dies noch immer das schwerste Tessiner Eisenbahnunglück.**

Es war in der Nacht vom 22. auf den 23. April 1924, als ein lauter Pfiff aus der Gegend von San Paolo ganz Bellinzona aufweckte. Es war sofort klar, dass etwas Schlimmes passiert war, wie damalige Zeugen gegenüber der Presse berichteten. Zwei Personenzüge, einer aus Chiasso und einer aus Basel, waren zur gleichen Zeit auf dasselbe Gleis geleitet worden. Der Bahnhofinspektor von Bellinzona, Beniamino Arrigo, schilderte 1974 dem RSI-Journalisten Plinio Grossi den Ablauf so: «Ein grausames Schicksal wollte, dass sich zwei Züge im selben Augenblick an der einzigen kritischen Stelle des Bahnhofs treffen.»

## Verkettung unglücklicher Umstände und Sicherheitsmängel

Zu jener Zeit waren die Bauarbeiten für den neuen Güterbahnhof San Paolo und die Anpassung des bestehenden Bahnhofs Bellinzona im Gange. Die SFF, wie die Bundesbahnen damals auf Italienisch hiessen, wollten ihn mit einem modernen elektrischen Stellwerk ausstatten. Da eine solche Anlage in der Schweiz noch nicht existierte, zogen sich die Arbeiten, die im Dezember 1920 begonnen wurden, länger hin als geplant und dauerten zum Zeitpunkt der Katastrophe noch an. Dies sowie unklare Vorschriften und Dienstanweisungen führten dazu, dass die provisorischen Sicherheitsmassnahmen zum Zeitpunkt des Unfalls unzureichend waren. So wurde die Weiche 1, über welche die von Norden einfallenden Züge zum Hauptbahnhof oder zum Güterbahnhof geleitet werden konnten, noch von Hand bedient. Das Signal, das diesen Knotenpunkt schützte, war nicht mit einem Vorsignal ausgestattet, obwohl die Cheflokführer bereits 1921 auf die Gefahr hingewiesen hatten, die das mit sich brachte. Dies und weitere

Faktoren führten zu einer erheblichen Gefahrensituation zwischen Weiche 1 und Weiche 3, dem Streckenabschnitt, wo sich die Katastrophe ereignete. Wie später bei der Untersuchung festgestellt wurde, kam noch menschliches Versagen dazu, was schliesslich zur Katastrophe führte: Wäre einer der beiden Züge auch nur um einige Sekunden verspätet oder früher angekommen, hätte es keinen Zusammenstoss gegeben.

Was also geschah? Der Schnellzug 51b aus Chiasso hatte Verspätung, der Schnellzug 70 aus Basel verkehrte regulär. Allerdings hätte in San Paolo vor diesem Schnellzug ein Güterzug einfahren sollen. Da letzterer aber verspätet war, erhielt der Schnellzug 70 bereits im Bahnhof Ambrì den Vorrang, doch wurden über den Überholvorgang nur die Bahnhöfe bis Biasca und nicht bis Bellinzona informiert. Da der Güterzug anstelle des Schnellzuges erwartet wurde, war die Weiche 1 entsprechend gestellt: Der Schnellzug 70 hielt nicht an und stiess mit dem 51b zusammen, der in diesem Moment vom Hauptbahnhof kommend in Richtung Castione unterwegs war.

Den Rettern bot sich ein grausiges Bild, wie man der damaligen Presse entnehmen kann, die nicht mit makabren Details geizte. Beim Zusammenstoss der beiden Züge verkeilten sich die Lokomotiven und die ersten Wagen. Gas, das zur Beleuchtung eines deutschen Wagens verwendet wurde, strömte aus, fing Feuer und verursachte einen verheerenden Brand. Die Rettungs- und Aufräumarbeiten nahmen viel Zeit in Anspruch. Neben der Feuerwehr und dem medizinischen Personal wurden Eisenbahner aus allen Bereichen für die Rettungsarbeiten herangezogen. Mitarbeitende der Werkstätten zerlegten die damals neuen Elektroloks vor Ort, um möglichst viele wertvolle Bauteile zu bergen. Fünfzehn Menschen starben bei dem Unglück, darunter sechs Eisenbahner.

Zum Andenken an ihre verunglückten Kollegen beauftragten die beim SEV organisierten Eisenbahner den Künstler Giuseppe Chiattoni mit der Gestaltung eines Denkmals, das am 17. April 1927 auf dem Piazzale Antognini in Anwesenheit von Tausenden von Menschen offiziell enthüllt wurde.

Obwohl sich die Sicherheitsvorschriften weiterentwickeln, sind tödliche Unfälle am Arbeitsplatz auch heute noch eine traurige Realität, auch bei der Bahn, wie uns die tragischen Unfälle der letzten Jahre leider in Erinnerung rufen. Für den SEV ist und bleibt die Bahnsicherheit ein vorrangiges Thema. Er vertritt stets die Haltung, dass zu deren Gewährleistung nicht nur die Mitarbeitenden alle möglichen Massnahmen ergreifen müssen, sondern auch die Unternehmen und die zuständigen Aufsichtsorgane.



Das von SEV-Eisenbahnern initiierte Denkmal für die Verunglückten.

## HELVETIA VERSICHERUNGEN

# Hypothek verlängern oder amortisieren?

### Was gilt es im Hinblick auf die Pensionierung zu beachten?

Es trifft sich gut, wenn Ihre Hypothek vor der Pensionierung zur Verlängerung ansteht und Sie diesen weitreichenden Entscheid jetzt treffen können. Fast immer bringt die Pensionierung grosse Veränderungen mit sich, nicht zuletzt auch finanzielle. Stützen Sie sich bei Ihrem Entscheid deshalb nicht zu sehr auf das aktuelle Zinsumfeld, sondern berücksichtigen Sie vielmehr Ihre finanzielle Situation im Alter und die zukünftige Wohnsituation.

### Rückzahlungen ganzheitlich betrachten

Sofern Sie die Belehnungsgrenze von 65 % bei Pensionierung schon heute unterschreiten, macht im aktuellen Niedrigzinsumfeld eine teilweise oder komplette Amortisation kaum Sinn. Sie könnten die Hypothekarzinsen nicht mehr steuerlich in Abzug bringen und würden mehr Steuern bezahlen. Eine Teilamortisation hat zudem den Nachteil, dass eine kleine Hypothek für viele Hypothekendarbieter nicht interessant ist und Sie dadurch einen höheren Zins bezahlen. Hingegen gibt Ihnen Erspartes im Hinblick auf die Pensionierung viel Handlungsspielraum, den Sie vielleicht nicht schon jetzt mit einer Amortisation verspielen wollen.

### Direktinvestition ins Eigenheim prüfen

Prüfen Sie im Hinblick auf die Pensionierung den Zustand Ihrer Immobilie und überlegen Sie sich, Erspartes allenfalls direkt in Ihr Eigenheim zu investieren. Entweder in Form von werterhaltenden Investitionen, um so auch



einen steuerlichen Vorteil für sich zu erwirken, oder in wertsteigernde Investitionen. Falls das Eigenheim in den nächsten Jahren verkauft werden soll, könnten sich energetische Massnahmen lohnen. Diese werden häufig staatlich subventioniert und machen das Eigenheim attraktiver für Sie und für potenzielle Käufer.

### Verschiedene Produkte vergleichen

Das Zinsumfeld sollte zwar auch mitberücksichtigt werden, den Entscheid aber nicht dominieren. Historisch betrachtet ist das Zinsumfeld immer noch sehr tief. Sollten Verkaufabsichten bestehen, gibt es Hypothekendarbieter, welche Festhypotheken mit kostenlosem Ausstieg bei Verkauf anbieten. Marc Steiner, Versicherungs- und Vorsorgeberater der Hauptagentur Frick und seine Kollegen vom SEV-Beratungsteam stehen Ihnen gerne zur Verfügung, um die individuell beste Gesamtlösung zu finden. Weitere Informationen finden Sie unter [www.helvetia.ch/sev](http://www.helvetia.ch/sev).

**helvetia**  
Ihre Schweizer Versicherung

## VPT BLS, PENSIONIERTE

# Hauptversammlung

**Markus Winkelmann.** Zur Hauptversammlung vom 26. April in Bern konnte Präsident Hansueli Kunz 47 Mitglieder sowie unsere Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger begrüßen. Katrin hat die Verhandlungsführung mit der BLS übernommen und stellt das Verhandlungsergebnis vor. Marcel Burmeister wird ab 1. Mai zu ihrem Team stossen und Vizedirektorin Valérie Boillat hat mit der Gesamtleitung KTU gestartet. Über die Annahme der 13. AHV-Rente hat sich Katrin riesig gefreut. Empfehlung für die kommenden Abstimmungen: Für die Prämien-Entlastungs-Initiative ein Ja und für die BVG-Revision ein Nein. Einstimmig genehmigt wurde das Protokoll, die Jahresrechnung 2023 und das Budget 2024. Auch die Reduzierung auf

eine Jahresversammlung wurde einstimmig angenommen. Somit werden die zukünftigen Hauptversammlungen im Dezember durchgeführt. Als neuer Wanderleiter wurde Jürg Anliker gewählt und stellte die nächsten zwei Wanderungen vor. Sekretär Markus Winkelmann präsentierte die Mutationen sowie die zu ehrenden Personen. Zurzeit zählen die Pensionierten 573 Mitglieder. Die Versammlungsteilnehmer bemängelten den Zugang zu BLS Informationen sehr stark. Auch die Pensionierten interessieren sich was bei der BLS läuft, wurde moniert. Es wurden Beispiele von Bahnunternehmen aufgezählt, die ihre Informationspolitik vorbildlich gelöst haben. Die nächste Versammlung findet am 6. Dezember 2024 in Langnau statt.

## IMPRESSUM

**SEV – Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals** erscheint alle drei Wochen.  
ISSN 2624-7801.

**Auflage:** 21 093 deutsche Exemplare (Gesamtauflage d/f/i: 32416 Ex.), WEMF-beglaubigt 10. Oktober 2023.

**Herausgeber:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

**Redaktion:** Michael Spahr (Chefredaktor), Chantal Fischer, Markus Fischer, Veronica Galster, Elisa Lanthaler, Anita Merz, Yves Sancey, Eva Schmid, Tiemo Wylder.

**Redaktionsadresse:** SEV-Zeitung, Steinerstr. 35, Postfach, 3000 Bern 6; [zeitung@sev-online.ch](mailto:zeitung@sev-online.ch); 031 357 57 57.

**Abos und Adressänderungen:** SEV-Mitgliederdienste, [mutation@sev-online.ch](mailto:mutation@sev-online.ch), 031 357 57 57. Das Jahresabo kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

**Inserate:** Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Tiefenastr. 2, 8640 Rapperswil; SEV-Zeitung@fachmedien.ch, 044 928 56 11, [www.fachmedien.ch](http://www.fachmedien.ch).

**Produktion:** CH Regionalmedien AG, [www.chmediafachmedien.ch](http://www.chmediafachmedien.ch).

**Druck:** CH Media Print AG, [www.chmediaprint.ch](http://www.chmediaprint.ch).

**Die nächste Ausgabe der SEV-Zeitung erscheint am 31. Mai 2024.**

**Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 21. Mai 2024, 12 Uhr.**

**Inserateschluss: 21. Mai 2024, 12 Uhr.**

## ZPV SÄNTIS-BODENSEE

## Hauptversammlung



**Jürg Zindel.** Präsident Matthias Müller begrüßte 15 Aktive und 5 Pensionierte zur Hauptversammlung. Die Vorstandsmitglieder wurden wieder gewählt. Anstelle von Manu Schläpfer wurde Lisa Fund als neue Beisitzerin gewählt. Herzlichen Dank an Manu für die geleistete Arbeit in all den Jahren und willkommen Lisa im Vorstand. Anstelle von Ferienobmann Luigi Perone wurde Beatrice Widmer als neue Ferienobfrau gewählt. Herzlichen Dank an beide für die geleistete Arbeit und die Übernahme des Amtes.

Nach den verschiedenen Berichten konnten wir noch Ehrungen und Verabschiedungen vornehmen. Zu 40 Jahren SEV konnten wir Mario Baraghini, Hanspeter Gächter und Erwin Graf gratulieren. Dieses Jahr gehen Fritz Bernet und Hans Länzlinger in Pension – alles Gute für die Zukunft.

Das neue Geschäftsreglement der Sektion wurde einstimmig angenommen. Im Anschluss versorgten uns Matthias, Ruedi und

Hans mit Infos des Sektionsvorstands, der Peko und der Leitung.

Touren, die unter dem Jahr geändert werden, müssen in die Vernehmlassung. Wagenabschlüsse, die im TIP fehlen, sollten gemeldet werden. Das Rollout der neuen Handys ist abgeschlossen. Es gibt eine Zeitgutschrift von 30 Minuten. Wenn ein zeitlicher Mehraufwand besteht, muss dieser beim Teamleiter eingefordert werden.

Es wurde eine Umfrage über die Einteilung durchgeführt. Sie wurde von Ruedi vorgestellt und erklärt. Die Teilzeit muss je nach Arbeitspensum geregelt werden. Dieses Jahr werden keine CKB-Stellen ausgeschrieben. Der Abfahrtsprozess soll möglichst beibehalten werden. Ein Problem sind die Fanzüge, da nach der Teilung der Rangliste der Spielplan sehr kurzfristig angesetzt wird. Die Personalsituation sollte sich im Sommer verbessern. Die IR 13 werden ab Fahrplanwechsel im Rheintal im Halbstundentakt durch die SBB und SOB gefahren.

## UNTERVERBAND ZPV

## Zentralvorstand

**Medienstelle ZPV, info@zpv.ch.** Zur ersten Zentralvorstandssitzung im Jahr 2024 begrüßte Zentralpräsident Ralph Kessler die Sektionspräsident:innen bzw. ihre Stellvertreter:innen, die Mitglieder der GPK ZPV, insbesondere den Gast Carmine Cucciniello und Nadja Drewes, welche auch diesmal die Übersetzung sicherstellte.

Unter dem Traktandum «Aktuelle ZPV-Geschäfte» brachte uns Ralph auf den neusten Stand der Geschehnisse. Im **Anstandsverfahren Bundesamt für Verkehr BAV** sind erste Verbesserungen sichtbar. So werden neu auch unterjährige Dienstplanänderungen in die Vernehmlassung gegeben. Weitere Anpassungen der Regeln im Zusammenhang mit Dienstplanänderungen will die SBB mit der Personalkommission verhandeln, welche jedoch gemäss GAV SBB Anhang 10 (Arbeitszeit) hierfür gar nicht zuständig ist. Beim Thema **ungenügende Perronlängen** müssen wir leider erneut feststellen, dass nicht bei allen überlangen Zügen die Wagenabschlüsse im Tip 2 hinterlegt sind. Umso wichtiger ist es, diesbezüglich jeweils eine ESQ-Meldung zu erstellen, damit diese Diskrepanzen behoben werden können.

Die **ZPV-Sektion Interlaken** konnte wie geplant per 31.12.2023 aufgelöst werden. Die Jahresrechnung der Sektion ZPV Interlaken wurde am 02.02.2024 durch die GPK geprüft. Am 28.03.2024 trafen sich Ralph Kessler und Markus Zobrist zusammen mit dem Vorstand vom ZPV Bern, um die Aufgabenverteilung zu besprechen. Markus Zobrist wird Interlaken in der Sektion Bern vertreten und auch an den Treffen mit der Leitung KB Mitte teilnehmen. Ursula Nussbaum wurde für ihr grosses Engagement herzlich verdankt.

Viel zu diskutieren gab das **Projekt neuer Abfahrtsprozess (Kundenorientierter Abfahrtsprozess «KOA»)**, zumal sich nicht alle Teilnehmenden im Projekt einig sind, wie die Ausführung eines elektronischen Vetos

genau aussehen sollte. Dieser neue Abfahrtsprozess birgt auch einige – nicht unerhebliche – Risiken in sich. Es sind noch viele Fragen über die genaue Umsetzung offen, bevor man überhaupt so weit ist, dass man einen Test machen könnte. In Sachen **Fantransporte / Gewalt auf den Zügen** gab es im letzten Herbst eine Aussprache mit der SBB. Dabei waren die 26 Abwesenheitstage ein grosses Thema. Eine der getroffenen Massnahmen ist der Basiskurs «Security» in Winterthur, welcher nun für das Zugpersonal wieder obligatorisch ist. Da die Securitas-Begleitungen nach 22 Uhr oft fehlen, bittet uns Ralph, diesbezüglich jeweils eine ESQ-Meldung mit Kopie an info@zpv.ch zu erstellen.

Im Traktandum Berichte kamen viele Anliegen aus den Sektionen, den Kommissionen und von der **RhB** zusammen. In regen Diskussionen konnten wir zum Teil direkt Antworten finden, andere Themen nahmen wir zur weiteren Klärung mit. Bei der RhB wurde der Bericht zum ersten Mal von einem Sektionspräsidenten ad interim geschrieben. Luzi Oberer wurde von der Mitgliederversammlung zum Präsidenten und Franco Andreazzi zum Vizepräsidenten der Sektion ZPV Samedan gewählt. Der Zentralvorstand ZPV gratulierte den Neugewählten mit einem herzlichen Applaus.

Im **ZPV-Selbstverteidigungskurs vom 24. Oktober 2024** sind noch wenige Plätze frei. Anmeldungen sind weiterhin möglich an bildung@zpv.ch. Carmine Cucciniello, Simon Ochsner und Sandro Tufano waren zur ZV-Sitzung eingeladen, da sie von ihren Ämtern als Sektionspräsidenten zurückgetreten waren. Leider konnten Simon und Sandro an der Sitzung nicht teilnehmen. Carmine war seit 2012 Mitglied im Zentralvorstand ZPV. Nun hat er sein Amt als Präsident der Sektion ZPV Basel an seinen Sohn Alessandro übergeben. Im Namen des ZPV dankte Ralph Kessler ihm für sein aktives Engagement während all dieser Jahre mit einem Präsent.

## TS MITTELLAND

## GAV anpassen und verbessern

**Andreas Müller.** Präsident Björn Schiemann begrüßte zur Generalversammlung vom 20. April in Bern 16 Mitglieder sowie als Gast TS-Zentralpräsident Sandro Kälin. Die diesjährigen Traktanden und das Protokoll der GV 2023 wurden von den Anwesenden genehmigt.

Sandro Kälin orientierte über die Zusammenstellung des Zentralvorstandes und erklärte wie der Unterverband TS aufgebaut ist. Weiter informierte er über die Delegiertenversammlung vom 17. Mai in Olten. Er berichtete über die gegenwärtige Situation der Verhandlungen für den GAV 2025. Der SEV möchte den aktuellen GAV mit Anpassungen/Verbesserungen weiterlaufen lassen. Zehn mögliche GAV-Forderungen wurden erarbeitet, welche er vorstellte.

Der Mitgliederbestand bei TS gesamt beträgt 2077, dies ist ein Minus von 25 Personen. Sandro Kälin hatte einige Vorschläge, mit welchen Argumenten neue Mitglieder gewonnen werden können. Weitere Themen waren die grossen personellen Veränderungen bei der Leitung SEV, Valida, Cargo und die Arbeitssicherheit bei der SBB. Wir erfuhr die aktuellen Zahlen der PK SBB. Für die Peko muss noch gewählt werden, zur Wahl steht auch unser Präsident Björn Schiemann.

Kassier Urs Aebischer präsentierte die Rechnung 2023, welche einen kleinen Verlust

ausweist. Jürg Ryf von der GPK verlas den Kontrollbericht, den die Versammlung annahm. Das Budget 2024 wurde angenommen, es sieht einen Verlust von 1000 Franken vor. Der Mitgliederbestand belief sich im März auf 177 Personen. Die Sektion hat gegenüber dem Vorjahr 3 Mitglieder verloren. Vielen Dank an Urs Aebischer für die kompetente Kassenführung.

Die Wahlen für den Vorstand finden nächstes Jahr statt. Der Präsident erklärte, dass der Vorstand in den nächsten zwei bis drei Jahren infolge Pensionierungen komplett erneuert werden muss. Es werden Nachfolger für die Ämter des Kassiers, Sekretärs und Vizepräsidenten gesucht. Interessierte melden sich bitte bei Björn Schiemann. Für die Delegiertenversammlung vom 17. Mai wurden Thomas Känzig und Urs Aebischer gewählt.

Unter dem Traktandum Verschiedenes ging es um das Werben von Neumitgliedern, welches sich aus verschiedenen Gründen als schwierig erweist. Der diesjährige Flächenbesuch ist am 30. Mai in der Serviceanlage in Biel geplant. Der anwesende Martin Jakob wurde zum Schluss der GV zu seiner 40-jährigen Mitgliedschaft geehrt.

Präsident Björn Schiemann bedankte sich bei allen für ihr Interesse und beendete die Generalversammlung 2024.

## ZPV LUZERN

## Viele Fragen zur Einteilung

**Nicole Gomes.** Am 26. März 2024 fand im Pfarreizentrum St. Karli, Luzern, die Hauptversammlung des ZPV Luzern statt und war mit 29 Mitgliedern sehr gut besucht. Als Gäste waren Patrick Eicher, Leiter Einteilung, Franziska Schneider, Leiterin SEV-Rechtsschutz sowie Stefan Moser, GAV-Delegierter für die Sektion Luzern, eingeladen.

Patrick Eicher zeigte uns eine Präsentation über die Problematiken der Einteilung aufgrund der Personalsituation und der Baustellen sowie Informationen über die Auswertung der Zufriedenheitsumfrage. Er hat uns die Schwierigkeiten seitens Einteilung gut darlegen können, ebenso hat er Stellung genommen zu unseren Problemen und Fragen. Da es doch sehr viele Wortmeldungen gab, hat er sich bereiterklärt, am Ende der Versammlung nochmal vorbeizukommen, um sich den übrigen Fragen zu stellen.

Franziska Schneider hat uns die Aufgaben des SEV-Rechtsschutz erklärt, ihr Team vorgestellt und für welche Anliegen sie genau zuständig sind. Ebenso, dass gewisse Fristen eingehalten werden müssen und somit eine gute Meldung mit dem genauen Sachverhalt und den nötigen Unterlagen unerlässlich ist. Das SEV-Rechtsschutzteam stehe uns für



Fragen immer zur Verfügung, am besten per Mail, und viele wertvolle Informationen findet man online unter sev-online.ch/berufsrechtsschutz.

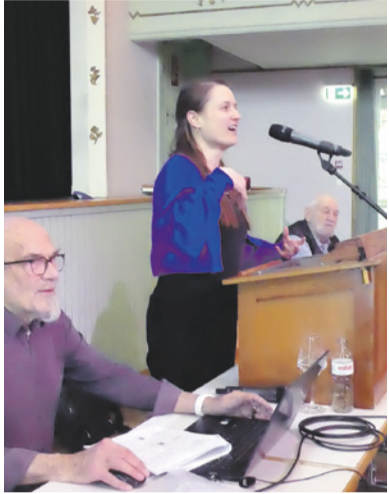
Stefan Moser, GAV-Delegierter sowie GAV-Ausschussdelegierter in Luzern, hat uns etwas über die Geschichte des GAV erzählt und dass der aktuelle GAV im April 2025 auslaufen wird. Die SBB steht unter Spardruck, trotzdem sollte der GAV verbessert werden, was zwangsläufig zu massiven Verhandlungen führen wird. Er setzt auf jeden Fall auf Verhandlungen, denn Streik bedeute Kampf, was nicht immer zielführend sei. Er ist überzeugt, dass man gemeinsam eine Lösung finden wird, wenn es auch kein einfacher Weg werden würde.

Im weiteren Programm wurden die Jahresberichte verlesen und die aktuellen Themen in Luzern, Problematik Sprachen, Asylflut, Fanzüge besprochen. Es gab Gesamterneuerungswahlen vom Vorstand inklusiv folgenden Neuzugängen: Therese Christen als Beisitzerin sowie Gian Marco Walther als Jugendvertreter. Nach der Versammlung wurden wir mit herrlichem Essen verwöhnt und der Abend wurde mit guten Gesprächen, Ehrungen und Musik beendet.



## PV BERN

## JA zur Prämien-Entlastungs-Initiative



DORIS WYSSMANN

**Max Krieg.** Am 10. April konnte der Präsident rund 60 Mitglieder zur jährlichen Hauptversammlung im Sternensaal in Bümpliz sowie Anna Tanner, Co-Präsidentin der SP Kanton Bern und Roland Schwager, Zentralpräsident PV SEV, begrüßen.

Im ersten Teil informierte Anna Tanner zur anstehenden Abstimmung über die Prämien-Entlastungs-Initiative der SP. Hier haben wir und die stimmberechtigte Bevölkerung in diesem Jahr eine weitere Möglichkeit, ein gesellschaftspolitisches Zeichen zu setzen und den ständig höheren Belastungen durch die Krankenkassenprämien entgegenzuwirken. Falls die Initiative nicht angenommen würde, träte ein bereits beschlossener indi-

rekter Gegenvorschlag in Kraft, in dem die Ziele der Initiative so weit verwässert wurden, dass keine wirksame Entlastung für unteren und mittleren Einkommensschichten eintritt. Die Kostenbremse-Initiative, die ebenfalls am 9. Juni zur Abstimmung kommt, sollten wir ablehnen, da sie eine Zwei-Klassen-Medizin weiter fördert. Davon könnten wir älteren Semester besonders betroffen sein.

Nach den üblichen statutarischen Geschäften zum Abschluss des Vereinsjahres 2023, die alle genehmigt wurden, blickte Roland Schwager auf den denkwürdigen Abstimmungserfolg zur 13. AHV-Rente zurück. Halb scherzend schloss er in seinen Dank auch Adolf Ogi ein. Neben den genannten Vorlagen wird es auch für uns Rentnerinnen und Rentner ganz wichtig sein, die BVG-Reform am 22. September aus Solidarität mit den heute Berufstätigen abzulehnen. Aus dem, was der Bundesrat dem Parlament mit dem Sozialkompromiss vorgeschlagen hatte, wurde eine Reform, die mehr Pensionskassenbeiträge für weniger spätere Renten vorsieht. Das darf nicht sein.

Mit einem Ausblick auf die kommenden Veranstaltungen und den besten Wünschen für die kommenden Monate endete die Versammlung.

## PV ZÜRICH

## 101 Jahre Berta Brunner



ZVG

**Kurt Egloff.** Werner Schürmann besuchte Berta Brunner in Ebnet-Kappel zum 101. Geburtstag. Die Jubilarin ist dem Alter entsprechend gut drauf und sehr zufrieden. Sie wird von lieben Nachbarinnen treu umsorgt. Sie trinkt auch gerne

ein gutes Gläschen Wein. Berta Brunner bedankt sich beim SEV für die Glückwünsche und lässt herzlich grüssen.

Im Namen des PV Zürichs wünschen wir Berta Brunner alles Gute für die Zukunft.

**Kurt Egloff.** Am 20. April trafen sich 36 Jasserinnen und Jasser im Kolonielokal der BEP in Zürich zum alljährlichen Jassturnier. Gespielt wurden vier Passen à zwölf Spiele.

Nach dem Ende der zweiten Partie hatte ein Jasser fast uneinholbar die Nase vorne. Am Ende gewann der älteste Teilnehmer, Kobi Zopfi vom PV Zürich, vor Valentin Putzi, PV Zürich, und Walter Angst vom PV Aargau. Sie durften die Geldpreise entgegennehmen.

Anschliessend durften alle Teilnehmenden einen Naturalpreis auswählen. Wie in den letzten Jahren wurden alle wieder von Brigitta Wehrli und Beat Schneiter mit einem Spagettiplausch verwöhnt. Die Teilnehmenden freuen sich auf das nächste Turnier vom 12. April 2025 wieder in Zürich.



ZVG

## PV ZÜRICH

## Generationsjassen

## SEV JUGEND RHÄTISCHE BAHN

## Abenteuerlust, Abfall und Action

**Sujevan Sivakumar.** Ein früherer Mittwochmorgen brach an, als die SEV Jugend RhB mit Schmid Reisen (in der Person unseres Organisationsleiters Adrian Schmid) zur aufregenden zweitägigen Reise startete. Eine Mischung von Vorfreude und Abenteuerlust lag in der Luft, als die Gruppe sich um 7 Uhr versammelte. Von Samedan aus machte sie sich auf den Weg – bereit, das Engadin zu verlassen und Neues zu entdecken.

Die erste Etappe führte die Teilnehmenden mit dem Bus von Zerne nach Zuoz, wo sie die atemberaubende Landschaft bewundern konnten, während sie sich auf den Weg nach Landquart machten. Nachdem weitere Unternehmungslustige zur Gruppe gestossen waren, setzte diese die Reise Richtung Zürich und Basel fort. Doch bevor sie die Stadt am Rheinknie erreichte, machte sie einen faszinierenden Stopp in der Nähe von Flughafen und Landesgrenze und besichtigte die Kehrrichtverwertungsanlage. Hier eröffnete sich den Reisenden eine einzigartige Gelegenheit, hinter die Kulissen zu blicken und zu erfahren, wie jährlich 225 000 Tonnen Abfall verwertet werden. Nach einer fesselnden zweistündigen Führung setzte die Gruppe ihre Reise mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fort, zunächst nach Olten und dann weiter nach Burgdorf, wo ein besonderes Erlebnis auf sie wartete. Die Neugier der



ZVG

Teilnehmenden wurde belohnt, indem sie zu einem kleinen Berglauf herausgefordert wurden. Und ihre Unterkunft für die Nacht war kein geringeres als das majestätische Schloss Burgdorf, wo sie sich auf eine erholsame Nacht vorbereiteten, um für den nächsten Tag gerüstet zu sein.

Tag zwei begann früh mit einem herzhaften Frühstücksbuffet, das die Reisenden für ihre weiteren Abenteuer stärkte. Von Burgdorf führen sie nach Olten, dann weiter nach Luzern und schliesslich nach Emmen, wo Action angesagt war. In der örtlichen Airsoft Arena entfesselten die Bündner:innen zwei Stunden lang ihre geballte Energie und fühlten sich dabei wie Helden in einem actiongeladenen Film. Teams wurden gebildet, Taktiken ausgetauscht und die Kollegialität

gestärkt, während sich die Kämpfer:innen in einem spannenden Wettkampf massen.

Nachdem das letzte Adrenalin ausgestossen war, war es Zeit, die verbrannten Kalorien wieder aufzufüllen und sich auf den Heimweg zu machen. Spätnachmittags stiegen alle in Luzern in den Zug und lehnten sich zurück, um bei einem wohlverdienten Feierabendbier die heroischen Taten Revue passieren zu lassen.

Die zweitägige Reise mit der SEV Jugend RhB und Schmid Reisen war nicht nur eine Reise von A nach B, sondern ein unvergessliches Abenteuer, das die Teilnehmenden mit neuen Erfahrungen, unvergesslichen Momenten und gestärkten Bindungen zurückliess. Danke an Adrian für die Organisation.

## RPV WINTERTHUR-SCHAFFHAUSEN

## Es geht nur gemeinsam

**Christof Brühlhart.** Pünktlich eröffnete Präsident Danilo Tonina die 127. Generalversammlung und begrüßte die anwesenden Mitglieder, Pensionierten und als Gast SEV-Präsident Matthias Hartwich.

Der Präsident verlas den Jahresbericht in gewohnt launiger Art, aber mit einer gewissen Schärfe bezog er Stellung zur Politik im In- und Ausland, was durchaus wohlwollend aufgenommen wurde. Den guten und ausführlichen Bericht genehmigten die Versammelten einstimmig mit Applaus.

Es fanden Wahlen statt. Der Vorstand sieht ab 2025 wie folgt aus:

Präsident Danilo Tonina, Vizepräsident Christof Brühlhart, Kassier Roland Kuhn, Sekretär/Webmaster Simon Müller, neuer Obmann Oberwinterthur Felix Keller. Das Budget wurde mit einem Minus genehmigt. Dem Kassier und dem Vorstand wurde für die gute Arbeit Decharge erteilt.

Auswärtige Plätze: An den Cargo-Standorten läuft es nicht schlecht. Die Arbeit kann gehalten werden. Ober P: Die Personallage ist nicht mehr ganz so prekär wie anfangs Jahr. Es werden neue Mitarbeitende ausgebildet, die Langzeitausfälle arbeiten zumindest wieder zu 50%.

Man hat die Probleme erkannt und sucht Lösungen.

Matthias Hartwich hielt seine Rede. Der gebürtige Bremer war in Deutschland bereits als Gewerkschafter tätig und als er eine Schweizerin heiratete, zog es ihn in die Schweiz. Seine Vision ist, den SEV noch stärker zu machen. Seine Grundpfeiler: Solidarität, Transparent, Respekt und Demokratie. Es geht nur gemeinsam, keiner wird allein gelassen. Die lange und intensive Rede wurde mit Applaus verdankt.

Danilo Tonina gab noch die Daten für 2024 bekannt, danach endete die GV und es folgten Apéro und Essen.

## PV LUZERN

## Wanderung Muotathal

**René Wolf.** 26 wetterfeste Wandererinnen und Wanderer machten am 17. April die Fahrt nach Muotathal Selgis. Im Restaurant Selgis gab es den Startkaffee. Anschliessend wanderten wir bei Nieselregen, zum Teil auch Regen, der Muota entlang nach Muotathal zum Restaurant Alpenrösli, wo noch

drei Nichtwanderer zu uns stiessen. Bei einem feinen Mittagessen liessen wir es uns gutgehen und wärmten uns wieder auf. Anschliessend ging es wieder mit dem Bus nach Arth-Goldau und mit dem Zug zurück nach Luzern. Dem Organisator Martin Kaufmann danken wir bestens für die Organisation.



ZVG

## SEV und Unterverbände

### 1. 6. SEV RhB / SEV-Jugend RhB

**Grillfest.** Herzlich eingeladen sind alle Mitglieder des SEV RhB mit Familie. Für Beilagen, Getränke und Desserts ist gesorgt, also nur Grilladen und Mega-Hunger mitbringen. Anmeldung bis spätestens 26. Mai an sujevan.sivakumar@rhb.ch. Weitere Infos folgen nach Anmeldeschluss.

11 bis ca. 17 Uhr, Feuerstelle Davos Heidboden\*, 15 Minuten vom Bahnhof Davos Frauenkirch (\*kurzfristige wetterbedingte Änderungen vorbehalten)

### 5. 6. Frauenkommission LPV

**Frauentagung LPV.** Möglichkeit zum Austausch mit einer Kapitänin von der Swiss. Wie wird bei ihnen der Mutterschutz umgesetzt, wie können sie den Beruf und ihr Sozialleben miteinander vereinbaren? Was braucht es, damit wir unseren unterschiedlichen Rollen gerecht werden können? Was erwarten wir von unserem Arbeitgeber, was sind wir bereit zu geben? Der Tag dient auch dem Austausch und der Vernetzung unter uns Lokführerinnen. Ihr erhaltet einen Bildungscheck (RhB leider ausgenommen). Zwischenverpflegung/Mittagessen inbegriffen. Übersetzung Deutsch-Französisch und umgekehrt. Anmeldung bis 5. Mai via SEV-Webseite (Kalender) oder an Esther Weber, frauen@lpv-sev.ch.

9.30 bis ca. 16.30 Uhr, Haus der Universität Bern, Schöllslistrasse 5, Bern

## Sektionen

### 11. 6. VPT STI

**Hauptversammlung und Personalbegehren.** Um 18 Uhr Beginn der HV mit anschliessenden Personalbegehren. Um 20.30 Uhr wird das Abendessen serviert. Alle Sektionsmitglieder sind eingeladen. Anträge an die HV sowie Anträge zuhanden der GAV-Verhandlungen (Personalbegehren) können per E-Mail gestellt werden. Bitte bis spätestens 28. Mai mailen an info@sev-sti.ch oder an Sektionspräsidentin Elisabeth Küng, elisabeth-kung@vpt-online.ch.

18 Uhr, Restaurant Kreuz Allmendingen, Thun- Allmendingen

### 22. 6. AS Mitte

**Mitgliederversammlung mit Ausflug: Durchs Wasser ins Feuer.** Programm: 11.30 Uhr Besammlung beim Landungssteg 1 in Luzern. 11.55 Uhr Abfahrt. 12.35 Uhr Ankunft in Hergiswil, kurzer Fussmarsch zur Glasi. 13.15 Uhr Rundgang inkl. Besichtigung der Glasi. 15 Uhr Apéro an der Glasi-Bar am See. 16 Uhr Mitgliederversammlung mit Referat «Moderne Digitalisierung & Fake News» von Frau Prof. Ute Klotz von der HSLU und Susanne Oehler als Gastrednerin seitens SEV. 18.30 Uhr Abendessen. 21 Uhr fakultative Rückreise ab Hergiswil Bahnhof. Die Kosten werden für die Sektionsmitglieder für das ganze Programm übernommen. Weitere Infos und AnmeldeLink auf as-online.ch. 11.30 Uhr, Landungssteg 1, Luzern

## Pensionierte

### 15. 5. PV Luzern

**Wanderung Ruswil, Soppestig nach Menznau via Geiss.** Leichte Wanderung. Mittagessen im Landgasthaus Ochsen, Geiss. Gute Schuhe. Für Nichtwanderer nicht geeignet, da Geiss nicht an 6V angebunden. Anmeldung bis 10. Mai bei René Wolf, 041 320 62 79, rene.wolf@bluewin.ch. sev-pv.ch/sektionen/luzern

Gruppe 1 und Gruppe 2: Luzern ab 9.01 Uhr (Nichtwanderer nicht möglich)

### 15. 5. VPT BLS, Gruppe Pensionierte

**Durch die Kleine Elsässische Camargue (Zusatzwanderung).** Zug Bern-Olten-Basel SBB (Startkaffee)-Bus nach St-Louis, Petite Camargue. Wanderung durch den Naturpark «Le Petite Camargue Alsacienne» (Weitere Infos: [wwf-bs.ch/ausfluege-in-die-natur/rheinebene/petite-camargue-alsacienne](http://wwf-bs.ch/ausfluege-in-die-natur/rheinebene/petite-camargue-alsacienne)). Verpflegung aus dem Rucksack. Wanderausrüstung, Sonnen-/Regenschutz. Bern ab 8.38 Uhr, Gleis 4 (reservierter Wagen), Basel SBB an 9.32 Uhr; Basel SBB ab 16.56 Uhr, Bern an 17.56 Uhr (GA ist gültig bis St-Louis Petite Camargue). Anmeldung bitte bis 13. Mai an Jürg Anliker, 077 432 24 38, juerganliker@bluewin.ch (max. 20 Teilnehmende). 8.38 Uhr ab Bahnhof Bern (Gleis 4), Bern

### 22. 5. PV Fribourg

**Wanderung.** Fahrt mit Bahn/Bus nach Liebistorf, untere Mühle. Payerne ab 8.46 Uhr, Freiburg ab 9.42 Uhr, Bulle ab 8.50 Uhr, Romont ab 9.08 Uhr. Individuelle Rückfahrt von Cressier, Züge alle 30 Minuten Richtung Freiburg oder Murten. Wanderung von ca. 6 Kilometer von Liebistorf nach Cressier entlang der Bibere - Bach, dessen Name vom Wort «Biber» abgeleitet ist, und mit viel Glück sehen wir vielleicht einen Biber. Keine schwierige Strecke. Mittagessen in der «Auberge de la Gare». Essen und Getränke sind selber zu bezahlen, Kaffee offeriert von der Sektion. Kommt doch zahlreich! Gute Schuhe nötig. Bei schlechtem Wetter entsprechende Ausrüstung mitnehmen. Anmeldungen bitte bis spätestens 17. Mai an Roland Julmy, rjulmy@bluewin.ch, 079 502 72 11. sev-pv.ch/sektionen/fribourg

### 4. 6. PV Fribourg

**Jahresausflug aufs Stanserhorn.** Fahrt via Freiburg-Luzern-Stans per Zug/Standseilbahn/Seilbahn. Bulle ab 6.50 Uhr, Romont ab 7.08 Uhr; Estavayer ab 6.34 Uhr, Payerne ab 6.46 Uhr, Freiburg ab 7.34 Uhr, Luzern ab 9.27 Uhr, Stans ab 10.20 Uhr, Stanserhorn an 10.45 Uhr. Spaziergang auf dem Stanserhorn, Mittagessen im Drehrestaurant um 12 Uhr (Äplermagronen serviert im Caquelon). Rückfahrt: Stanserhorn ab 14.25 Uhr (Verbindung mit genügend Umsteigezeit in Luzern), Stans ab 15.10 Uhr, Luzern ab 16.00 Uhr, Freiburg an 17.25 Uhr. Anmeldung bitte bis 22. Mai - Achtung: 30 Plätze sind garantiert. Bei mehr Anmeldungen kommt es auf die noch verfügbaren Plätze an. Anmeldung per Mail/SMS/WhatsApp an Roland Julmy, rjulmy@bluewin.ch, 0795027211 mit Angabe, ob Reise mit GA, Tageskarte (TK), Halbtaxabo oder ohne Abo/TK. TK FVP erhältlich für CHF 39 unter <https://www.sbb.ch/de/kaufen/pages/fahrplan/fahrplan.xhtml>. Preis für den Ausflug (Standseilbahn/Seilbahn und Mittagessen ohne Getränke) ohne Fahrt von zu Hause nach Stans retour: Mit GA oder TK CHF 25, mit Halbtaxabo CHF 54, ohne Abo/TK CHF 83. Diese Preise gelten nur, wenn wir mindestens zehn Teilnehmende sind. sev-pv.ch/sektionen/fribourg 7.34 Uhr ab Bahnhof Freiburg

### 6. 6. PV Uri

**Sektionsreise.** Ziel der traditionellen Sektionsreise ist die Insel Mainau am Bodensee. Wir treffen uns um 7.45 Uhr auf dem Gemeindeparkplatz in Erstfeld. Nach ca. zwei Stunden Fahrt mit dem Bus erreichen wir die Blumeninsel. Mittagessen in einem der Restaurants vor Ort. Vor und nach dem Essen bleibt genügend Zeit, um die Schönheiten der Insel Mainau zu erkunden. Eine Anmeldung bis spätestens 23. Mai ist aus organisatorischen Gründen nötig. Der Vorstand hofft auf rege Beteiligung.

sev-pv.ch/sektionen/uri

7.45 Uhr, Gemeindeparkplatz, Erstfeld

### 12. 6. PV Aargau

**Sektionsreise Seelisberg.** Programm: Besammlung um 9 Uhr, Bahnhof Aarau, Gleis 5; Olten ab 9.30 Uhr, Luzern an 10.05 Uhr, ab Steg 1 (Schiff) 10.12 Uhr, Treib ab 12.05 Uhr, Seelisberg an 12.13 Uhr. Um 12.30 Uhr Mittagessen im Hotel Bahnhofli. Seelisberg ab 15.15 Uhr, Stans ab 16.34 Uhr, Luzern ab 16.54 Uhr, Olten ab 17.35 Uhr, Aarau an 17.44 Uhr. Billette in 2. Klasse lösen alle Teilnehmenden selbst (GA und TK gültig). Kosten: CHF 40 pro Person für 1 Kaffee und 1 Gipfeli auf dem Schiff sowie Mittagessen. Anmeldung bitte bis 24. Mai mit Einzahlung auf Konto CH33 0900 0000 5000 5579 5. Detailprogramm siehe Webseite.

sev-pv.ch/sektionen/aargau

9 Uhr, Bahnhof Aarau (Gleis 5)

### 12. 6. PV Bern

**Besichtigung BZ Olten.** Wir haben die Möglichkeit, die Betriebszentrale (BZ) in Olten zu besichtigen. Wer Lust hat, fährt in Bern um 11.04 Uhr ab zum gemeinsamen Mittagessen auf eigene Kosten (Menü CHF 21) im Restaurant Flügelrad. Die weiteren interessierten Mitglieder reisen individuell an. Treffpunkt zur Führung spätestens um 13.20 Uhr vor dem Eingang zur BZ. Die Teilnehmerzahl ist beschränkt. Verbindliche Anmeldung (mit oder ohne Mittagessen) bitte bis spätestens 31. Mai an Max Krieg, praesident.pv.bern@sev-pv.ch, 0313812455 oder 0797043118 (auch Combox).

sev-pv.ch/sektionen/bern

### 16. 6. Pensioniertes Zugpersonal Brugg

**Wanderung Laufenburg-Kaisten-Ittenthal.** Für die Maiwanderung treffen wir uns schon um 12 Uhr beim Busbahnhof Zentrum in Brugg. Wir fahren mit dem Bus nach Laufenburg. Dorly und Fridolin erwarten uns dort. Gemütliche Wanderung von ca. zwei Stunden über Kaisten nach Ittenthal. Zwischen 15 und 15.30 Uhr treffen wir im Restaurant Sonne ein zum gemütlichen Zusammensein und Zvieri. Wir freuen uns auf schönes Wanderwetter und ein paar unterhaltsame Stunden.

12.05 Uhr Abfahrt (Bus Linie 142), Busbahnhof Zentrum, Brugg

### 17. 6. PV St. Gallen

**Sommeranlass.** «Achtung Betrug!» An unserem diesjährigen Sommeranlass lassen wir uns von Herrn Bächler von der Kapo St. Gallen über die diversen Betrugsaschen aufklären, die Gauner über Internet und Handy auf uns ausüben, um an unser Geld zu gelangen. Im Anschluss daran spielen wir noch Lotto. Eine Anmeldung ist aus organisatorischen Gründen an unseren Präsidenten erforderlich: 079 479 12 01 oder urs.wenger1961@gmx.ch.

sev-pv.ch/sektionen/st-gallen

14 Uhr, Hotel Rössli, Flawil

## Diverse

### 2. 6. Bergklub Flügelrad Biel/Bienne

**Berghausfest zum 100-Jahr-Jubiläum.** Am 1. März 1924 wurde unser Bergklub gegründet, der zu jener Zeit hauptsächlich aus Mitarbeitern des Rangierbahnhofs Biel bestand. Am 2. Juni feiern wir den runden Geburtstag. Beginn mit einer Bergpredigt. Jeder ist herzlich willkommen. Weitere Infos zum Fest und zum Verein siehe Webseite.

bergklub-fluegelrad.ch

9.30 Uhr, Berghaus, Les Prés-d'Orvin

# Agenda 6/24

## PV BUCHS-CHUR

# Planetenweg Igis



**Christian Niggli.** Am 24. April trafen sich bei winterlichen Temperaturen zwanzig Sektionsmitglieder bei der Bushaltestelle in Landquart. Ziel: der Planetenweg in Igis.

Nach kurzer Fahrt mit dem Postauto erreichten wir Igis-Dorfplatz, und weil es so Tradition ist, gab es vor dem Start einen Kaffee mit Gipfel. Bei trockenem, aber sehr kaltem Wetter nahmen wir anschliessend die Wanderung unter die Füsse. Ein kurzer Aufstieg an den Waldrand oberhalb von Igis brachte uns zum Planetenweg. Dieser befindet sich oberhalb vom Schloss Marschlins, ist 2,6 Kilome-

ter lang und führt vom «Bawald bis Ganda». Masstabgetreu sind hier die Abstände und Grössenverhältnisse von unserem Sonnensystem abgebildet. Die Planeten sind auf dem Wanderweg jeweils mit Informationstafeln markiert und beschrieben.

Nach dieser kurzweiligen Zeit im Wald erreichten wir unser Mittagstempel, das Restaurant vom Boccia Club Landquart, in dem wir von der Wirtefamilie mit einem Spaghettiplausch verwöhnt wurden. Nun hatte auch das Wetter ein Einsehen, die Sonne schaute zaghaft durch eine Wolkenlücke. So konnten wir den zweiten Teil der Wanderung in Angriff nehmen mit Ziel Landquart, wo eine weitere gelungene Wanderung ihr Ende fand.

Ein grosses Dankeschön an alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer für den gemütlichen Tag, aber vor allem auch an unsere Agnes Richli für die wie immer perfekte Organisation!

## UNSERE VERSTORBENEN

**Bebie Hermann;** JG 1925; Lokomotivführer, Bertschikon (Gossau ZH), PV Zürich.

**Blaser Louisa;** JG 1930; Witwe des Karl, Zürich, PV Zürich.

**Bürki Werner;** JG 1931; Bahnhofinspektor/Stv, Spiez, VPT BLS.

**Hagmann Walter;** JG 1931; Bahnhofvorstand, Romanshorn, PV Thurgau.

**Hess Walter;** JG 1930; Zugchef, St. Gallen, VPT Südostbahn.

**Höpli Ernst;** JG 1925; Bezirksmeister, Wil SG, PV St. Gallen.

**Husmann Karl;** JG 1953; Chefmonteur, Schachen LU, PV Luzern.

**Knechtli Hedwig;** JG 1931; Witwe des Willy, Wädenswil, PV Zürich.

**Mülhauser Maria;** JG 1928; Witwe des Robert, Olten, PV Olten und Umgebung.

**Peyer Fritz;** JG 1923; Lokomotivführer, Zürich, PV Zürich.

**Schmutz Maya;** JG 1968; Zugbegleiterin, Riggisberg, VPT BLS.

*Hinweis: Das neue Datenschutzgesetz erlaubt Publikationen von Todesanzeigen nur mit vorgängiger Genehmigung der Verstorbenen oder Angehörigen. Besten Dank für die Genehmigung an [mutation@sev-online.ch](mailto:mutation@sev-online.ch)*

## EUROPAWAHLEN 2024

## «Den Rechtsrutsch in Europa verhindern!»



Michael Spahr  
michael.spahr@sev-  
online.ch

**Vom 6. bis am 9. Juni wählt Europa ein neues Parlament. Auch EU-Bürgerinnen und -Bürger, die in der Schweiz leben, dürfen an den Wahlen teilnehmen. Ein Gespräch mit Eugenio Tura, Vertreter der Migrationskommission im SEV-Vorstand und italienisch-schweizerischer Doppelbürger.**

#### Was machst du Anfang Juni 2024?

Am 7. Juni haben wir Vorstandssitzung des SEV und gleich danach nehme ich den Flieger nach Sizilien, damit ich dort in meinem Heimatdorf wählen kann. Denn es ist enorm wichtig, dass auch wir Auslandsitaliener wählen gehen. Da die Schweiz nicht EU-Mitglied ist, können wir leider nicht brieflich abstimmen und müssen vor Ort an die Urne.

**Ungefähr jedes zehnte SEV-Mitglied ist Bürger oder Bürgerin eines EU-Landes. Warum ist es deiner Meinung so wichtig, dieses Bürgerrecht wahrzunehmen und an diesen Wahlen teilzunehmen? Oder was motiviert dich, wegen diesen Wahlen die Reise nach Sizilien auf dich zu nehmen?**

Aus meiner Sicht vergrössern wir so die Chance, dass die aktuelle Regierung in Italien nicht so hoch bei

den Europawahlen gewinnt. Die aktuellen Prognosen deuten darauf hin, dass die Parteien der aktuellen Rechtsausen-Regierung bei diesen Wahlen gewinnen werden. Mir ist es wichtig, dass wir da Gegensteuer geben. Wenn Italien auch bei diesen Wahlen mehrheitlich die Rechten wählt, sendet das ein schlechtes Zeichen nach Europa.

**Die Regierung unter Giorgia Meloni besteht vor allem aus Mitgliedern der drei rechten Parteien Forza Italia, Lega und ihrer eigenen Partei Fratelli d'Italia. Letztere gelten als postfaschistisch, also extrem rechts. Meloni regiert Italien seit 2022. Was stört dich an dieser Regierung aus gewerkschaftlicher Sicht?**

Meloni steht mit ihrer Regierung für eine Politik, welche die Reichen bevorzugt und die Armen benachteiligt. Die Rechten geben zwar vor, dass sie sich für die einfachen Bürgerinnen und Bürger einsetzen. Aber in Wirklichkeit ist genau das Gegenteil der Fall. Nehmen wir zum Beispiel das Thema Arbeitslosigkeit. Die Rechten behaupten, die Arbeitslosen seien selber schuld an ihrer Situation, weil sie faul seien. Sie wollen die Menschen dazu zwingen, Jobs anzunehmen, bei denen sie nur 5 Euro pro Stunde verdienen. Die Regierung hat komplett den Realitätssinn verloren. Sie selber verdienen 15 bis 20000 Euro im Monat und haben keine Ahnung, wie es

auf dem ausgetrockneten Arbeitsmarkt aussieht. Letzten Herbst, als sich die Gewerkschaften gegen die Politik der Regierung mit einem grossen Streik wehrten, wurden sie von der Regierung bedroht. Der rechtspopulistische Lega-Politiker Matteo Salvini, der auch stellvertretender Ministerpräsident von Meloni ist, hat angedroht, das Recht auf Streik und somit die gewerkschaftliche Arbeit einzuschränken. Aus gewerkschaftlicher Sicht darf keine einzige Stimme an eine dieser drei Parteien gehen.

**In Finnland, wo ähnlich wie in Italien, eine rechte Regierung mit zum Teil rechtsextremen Parteien an der Macht ist, werden auch Gewerkschaftsrechte eingeschränkt. Zudem findet ein Abbau des Sozialstaats statt. Der SEV hat eine Protestnote gegen diese Politik bei der finnischen Botschaft eingereicht. Es handelt sich also nicht bloss um ein italienisches Phänomen.**

Genau. Und deshalb ist es wichtig, dass wir Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter, die einen EU-Pass haben, Anfang Juni unser Wahlrecht wahrnehmen und den drohenden Rechtsrutsch in Europa verhindern. In Italien sieht man, was passiert, wenn die Rechten an er Macht sind. Sie geben den Leuten das Gefühl, dass sie etwas Neues machen, das der ganzen Bevölkerung dient. Tatsächlich aber stehen sie für autoritäre Ideen und eine Politik, die vor allem den

Reichen dient, also alles andere als eine neuartige Politik. Meloni, die sich als frisch und unverbraucht verkauft, gehört in Wirklichkeit schon lange zum Establishment, war unter Berlusconi schon vor fünfzehn Jahren Ministerin. Hinzu kommt, dass viele dieser rechtspopulistischen Parteien eine neoliberale Wirtschaftspolitik betreiben. Das heisst, sie fördern Privatisierung und Liberalisierung und bekämpfen den Service public.

**Das bedeutet also, auch aus verkehrspolitischer Sicht sind die Rechten nicht wirklich auf unserer Seite. Wie siehst du das?**

Auch da ist Italien das beste Beispiel, also eigentlich ein schlechtes Beispiel. Warum fliege ich nach Sizilien und fahre nicht mit dem öffentlichen Verkehr? Weil ich dann möglicherweise den Wahltermin verpassen würde (lacht). Wenn du in Sizilien von der einen Seite der Insel mit dem Zug auf die andere Seite der Insel gelangen willst, dauert es etwa gleich lange, wie wenn du von hier nach Thailand fliegst. Im regionalen öffentlichen Verkehr funktioniert in Italien vieles nicht. Natürlich gibt es in Italien tolle Verbindungen mit den Hochgeschwindigkeitszügen. Wenn du von Mailand nach Rom fährst, funktioniert die Bahn wunderbar. Da leisten die Staatsbahnen und auch die private Konkurrenz gute Arbeit. Aber wenn du in Kalabrien oder in Sizilien unterwegs bist, also dort, wo man

keine grossen Profite machen kann, dann erlebst du eine Bahnwelt aus dem letzten Jahrtausend. Dort fährt die Bahn immer noch zum grossen Teil einspurig.

Das ist übrigens auch ein gutes Beispiel für typisch rechte Politik. Sie verspricht lauthals, prestigeträchtige Projekte auf die Beine zu stellen. Vorne glänzt und funkelt es. Dahinter sieht es jedoch düster aus. Die Rechte hat in Italien ein altes Projekt aus der Mottenkiste geholt, nämlich eine Brücke vom Festland auf die Insel Sizilien zu bauen – für Autos und für die Bahn. Aber auf beiden Seiten sind die Schienen in einem jämmerlichen Zustand. Die Infrastruktur ist nicht vorhanden, die nötig wäre, damit diese Brücke auch Sinn machen würde. Es ist, als ob man mitten in die Wüste eine prachtvolle Pyramide setzen würde.

**Bei den EU-Wahlen droht nicht nur in Italien ein Rechtsrutsch, sondern auch anderswo. Die AfD in Deutschland, das Rassemblement National in Frankreich und andere rechtsextreme Parteien könnten gewinnen. Für Gewerkschaften, für eine ökologische und soziale Politik in Europa könnte es schwierig werden.**

Geht wählen! Das ist das Einzige, was wir tun können. Was in Italien passiert, darf in Europa nicht auch passieren. Das müssen wir mit unserer Stimme verhindern.



## EINTAUCHEN IN DIE VERGANGENHEIT

Omar Cartulano

Imposant ragt der Verzasca-Damm zwischen Schlamm und Steinen auf. Die alte Strasse ist wieder sichtbar, Masten und Bäume sind unverdrossen stehengeblieben. Für Wartungs-

arbeiten musste der Vogorno-See Anfang 2022 fast vollständig abgelassen werden, sodass Land, das über ein halbes Jahrhundert lang unter Wasser stand, wieder auf-

tauchte. Für die meisten offenbarte sich zum ersten Mal die Form der Talsohle im Spiel der Schatten, des Lichts und der Erinnerungen, die lange Zeit weggeschlossen waren.

?

QUIZ

Weisst  
du's?**1. Wie viel weniger investiert Frankreich in die Bahn als die Schweiz?**

- a. Fast zehnmal weniger pro Kopf
- b. Fast hundertmal weniger pro Kopf
- c. Ungefähr gleich viel wie die Schweiz

**2. Wie heisst das Zukunftsprojekt bei SBB Cargo?**

- a. Offen-barung
- b. Ex-odus
- c. G-ensis

**3. Was sind Abstimmungsthemen am 9. Juni?**

- a. Krankenkassenprämien, Stromversorgung, Impfpflicht
- b. Kampfjet, Wolfsjagd, Pensionskasse
- c. EU-Verhandlungen, Bahn 2050, Fussball-EM

**4. Wann finden die EU-Parlamentswahlen statt?**

- a. An Pfingsten 2024
- b. Vom 6. bis 9. Juni 2024
- c. In der EU gibt es keine Parlamentswahlen.

So nimmst du teil: Sende uns deine Antwort mit Lösung, Name und Adresse bis **Dienstag, 21. Mai 2024** an:

Per E-Mail: [mystere@sev-online.ch](mailto:mystere@sev-online.ch)

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

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

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

**Lösung des Quiz aus Nr. 5/2024:**

b/b/a/c

Den SBB-Gutschein im Wert von 40 Franken gewonnen hat **Michel Bottaro**, Evionnaz, Mitglied PV Wallis.

AUF DEN SPUREN VON ...

# Marc Werder, Fachspezialist Wartung bei der BLS

Chantal Fischer  
[chantal.fischer@sev-online.ch](mailto:chantal.fischer@sev-online.ch)

Er ist technikbegeistert und liebt es zu ergründen, wie etwas im Detail funktioniert. Und so ist es denn auch nicht erstaunlich, dass seine Stelle als Fachspezialist Wartung in der BLS-Werkstatt in Spiez «genau sein Ding» ist. Spätestens beim Rundgang mit Marc Werder durch die Werkstatt wird klar, dass er viel Leidenschaft für seinen Beruf mitbringt.

Marc Werder oder «Märcu», wie er von allen genannt wird, war schon immer fasziniert von der Bahn, aber auch von allen anderen Verkehrsmitteln wie Schiff, Auto und Bus. Sein Bubentraum war es, irgendwann mal Lokführer zu werden. Doch oft im Leben kommt es anders, als man denkt.

Märcu schliesst 2009 seine Ausbildung als Automechaniker ab. Schon zu diesem Zeitpunkt ist ihm klar, dass er diesen Job nicht für immer machen wird. So kommt es, dass ihn Mitte 2014 ein Kollege auf eine offene Stelle bei der BLS aufmerksam macht – er wird als Fachmann Wartung in der Aebimatt angestellt und interessiert sich sehr für sein neues Metier, kommt dank Selbststudium weiter und versteht immer mehr Hintergründe seiner Arbeit. Seine Überlegung, mal bei der BLS anzufangen und

irgendwann doch noch die Lokführerausbildung zu absolvieren, gerät dabei mehr und mehr in den Hintergrund. «Ich will gar nicht mehr weg!», gibt Märcu schmunzelnd zu bedenken. Die abwechslungsreiche «Büez» ist es denn auch, die er sehr schätzt. Die Aufgaben sind vielseitig, sei es beim Drehgestell-Wechsel, dem Wechsel von Fahrgastsitzpolster oder beim Reparieren der Zugs-WC. Märcu fühlt sich am richtigen Ort.

2018 bewirbt er sich intern als Ausbilder Mechanik und bildet seither Lokführer:innen in Ausbildung während ihrer drei Techniktage aus. Ausserdem sind die Fachleute Wartung in Ausbildung seitens Werkstatt in der ersten Zeit in seiner Obhut. Nicht zuletzt wegen diesem Hintergrund und seinem gewerkschaftlichen Engagement ist Märcu eine wichtige Ansprechperson auch für seine Kolleg:innen, die inzwischen wie er seit dem Freitag, 13. Dezember 2019 in der Werkstatt Spiez untergebracht sind.

Nur kurz nach seinem Eintritt in die BLS wird der 34-Jährige Mitglied im SEV, angeworben durch den damaligen Gruppenpräsidenten des WAV Spiez/Bern. Als der Gruppensekretär in Pension geht, übernimmt Märcu das Amt bis Ende 2019, als grössere Umstrukturierungen die Gruppe WAV neu aufstellen und auch etwas durchrütteln. Im Zuge dieser Veränderungen spricht sich der Sekretär unter anderem auch mit den zuständigen Gewerkschaftssekretären und



Marc Werder in seinem Element – in der Werkstatt in Spiez fühlt sich der Präsident des WAV-BLS wohl.

entscheidet sich schliesslich dafür, das Präsidium der neuen Gruppe WAV BLS zu übernehmen.

Märcu erinnert sich noch gut an seine Aussage an der ersten Hauptversammlung nach diesem Entscheid: «Die neu organisierte Gruppe WAV BLS startet einen kraftvollen Neuanfang!» Ob dies so gelungen ist, könne er nicht beantworten, meint er mit einem Lachen. Tatsache ist, dass er mit vollem Herzblut Gewerkschafter ist und gegenüber seinen Kolleginnen und Kollegen stets die vielen Vorzüge des SEV betont. «Ich genieße es, dass ich an Sitzungen des Zentralvorstands BLS und an Lohnverhandlungen dabei sein kann, wichtige Informationen auch aus anderen Bereichen der BLS erhalte und auch immer viele Leute kennen lerne, auch aus der BLS selber», erzählt Märcu. «Ich schätze es, dass ich als Ansprechpartner und starke Schulter für die Mitarbeitenden in den Werkstätten gelte, und weiss dabei auch immer, dass ich Rückendeckung vom Vorstand und von Gewerkschaftssekretärin Katrin Leuenberger erhalte», so der «Fressident» weiter, wie er von seinen Kolleginnen und Kollegen auch genannt wird. «Es stimmt schon, wenn es etwas zu essen gibt, bin ich da», grinst er.

Angesprochen auf die Mitgliederwerbung gibt er zu bedenken, dass gerade für Junge der Mitgliederbeitrag ein grosses Hindernis für eine Mitgliedschaft darstellt. «Doch sie sehen nur den Preis, nicht aber die vielen Leistungen», hält Märcu fest. Er zeige dann jeweils auf,

was der SEV alles tut, was er erreicht hat, und weise auch auf den professionellen Berufsrechtsschutz hin. Er versuche auch aufzuzeigen, dass die Kosten relativ sind: «Du zahlst eigentlich nichts, denn dank dem SEV erhältst du Lohnerhöhungen.» Und durch Weiterbildungen könne ein gewisser Teil des Mitgliederbeitrags auch wieder reingeholt werden. Aber er frage sich manchmal schon, ob es beim Werben von jungen Kolleginnen und Kollegen nicht noch mehr rauszuholen gäbe. Die Patentlösung hat auch er nicht.

Man spürt es im Gespräch immer wieder – Märcu ist stets auf Achse, er hält sich nicht gerne still. Vielleicht mag es auch an seinem Kaffeekonsum liegen. «Wenn mich jemand fragt: Wie trinkst du deinen Kaffee, dann antworte ich ihm: ständig», lacht er. Als es ihm mal langweilig gewesen sei, habe er sogar eine Ausbildung zum Barista gemacht.

Privat ist er viel und gerne unterwegs, vor allem auf Städtereisen. Er schätze aber auch die Natur und wohne deshalb auf dem Land, in Reichenbach im Kandertal. Der ledige 34-Jährige lebt mit seiner Katze und ein paar Fischen zusammen. Die Katze heisst übrigens – wie an seinem Arbeitsplatz wohl alle wissen – Günther; wie er mir grinsend mitteilt. Auch wenn er wohl als Bähnler wahrgenommen wird, bereiten ihm Autos nach wie vor Freude; er besitzt gleich drei Exemplare. Technikbegeistert durch und durch.

## ERBSTÜCKE

Micha Dalcol

