

## NEWS

**TransN 1: Zwei Linien wechseln zu Postauto**

■ Leider hat der Verwaltungsrat der Neuenburger Verkehrsbetriebe TransN entschieden, nicht gegen den Zuschlag der TransN-Linien 612 und 613 an Postauto zu rekurrieren. Dies zur Enttäuschung des SEV. «Das TransN-Personal hat Mühe, diesen Entscheid zu verstehen, da die Postauto-Affäre an den Umständen dieses Zuschlag zweifeln lässt», erklärt Jean-Pierre Etique, der für TransN zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär. «Doch wir begrüßen das Versprechen von TransN, den 17 betroffenen Mitarbeitenden der beiden Linien Lösungen anzubieten. Der SEV wird darüber wachen, dass sie Wort hält.»

**TransN 2: Petition für eigene Kontrolleure**

■ Im Val-de-Travers hat der Parti ouvrier populaire gegen die von der TransN geplante Auslagerung der Fahrausweiskontrollen 1000 Unterschriften gesammelt. Die Bittschrift richtet sich an die Direktion der TransN. Für SEV-Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique zeigt der Sammelerfolg, dass die Auslagerung ein Fehler ist. «Die Kunden wollen Mitarbeitende, die die lokale Kultur und Mentalität kennen. TransN muss über die Bücher!»

**Parlament stoppt Railfit20/30 nicht**

■ Als die SBB im Herbst 2016 mit ihrem Railfit-Sparprogramm den Abbau von 1400 Stellen bis 2020 bekannt gab, reichte SEV-Gewerkschaftssekretär und Nationalrat Philipp Hadorn im Parlament die Motion «Den «McKinsey-Express» bei den SBB stoppen» ein. Doch der Nationalrat lehnte es nun am 27. Februar auf Antrag des Bundesrats ab, Railfit zu stoppen und der SBB neue Vorgaben zu machen. Obwohl Hadorn vor dem Abbau von Leistungen und Qualität bis hin zu Sicherheitsproblemen warnte. Abgelehnt wurde auch Hadorns Motion, die den Bundesrat mit Massnahmen zum Erhalt der Gotthard-Bergstrecke inklusive Zugbegleitung beauftragt hätte.

**GAV SBB / SBB Cargo**

# «Unsere Führung schätzt

**Die GAV-Verhandlungen bei SBB / SBB Cargo sind mit den masslosen Arbeitgeberforderungen schlecht gestartet: Diese führten am 21. Februar bei der SEV-GAV-Konferenz zu empörten Reaktionen – und am 28. Februar auch bei den SBB-Mitarbeitenden, die der SEV vor Bürogebäuden, Werken, in Depots, Pausenräumen usw. mit Flugblättern informierte.**

Die Delegierten und die übrigen Mitarbeitenden, egal ob in der Gewerkschaft oder nicht, reagierten mit Kopfschütteln, Unverständnis und Ärger. «Unsere Führung schätzt uns und unsere Arbeit gering», fanden sie. «Die SBB wird als Arbeitgeberin immer unattraktiver! Da muss man sich nicht wundern, wenn die Leute davonlaufen, gerade die Jungen! Und

uns Alten streichen sie zum Dank eine Ferienwoche!» Man war sich einig: Diese Forderungen der SBB-Führung sind völlig überzogen und arrogant. «Sie behandelt uns wie Spielfiguren und glaubt, mit uns machen zu können, was sie will!»

**Das fordert die SBB-Führung**

Die SBB-Führung will den GAV «weiterentwickeln» (wie sie es nennt), indem sie die Arbeitszeitregelungen weiter flexibilisiert und Ferien streicht. Mitarbeitende über 60 sollen auf eine ganze Ferienwoche verzichten! Wegfallen soll auch die Lohngarantie, die 2011 die Bedingung dafür war, dass der SEV dem neuen Lohnsystem Toco zustimmte, das die Handwerker durchs Band schlechter bewertete. Sparen will die Führung zudem durch Streichung der Regionalzulage und Reduktion der Dienstaltersgeschenke und Nachtzulagen.

**Kündigungsschutz im Visier**

Weiter klagt die SBB-Spitze

**Lago Maggiore**

## Schiffsleute noch immer arbeitslos

**Das geplante Konsortium der Schiffsbetriebe von Luganer- und Langensee, SNL und NLM, ist noch immer nicht geboren. Ihr Schwarzpeterspiel mit Bund und Kanton Tessin hält an – zum Schaden von Personal und Bevölkerung.**

Am 27. Februar organisierten die ehemaligen Schweizer Mitarbeitenden der italienischen NLM in Gambarogno eine Versammlung für die Bevölkerung, die sich wegen dem unterbrochenen Schiffsverkehr immer mehr Sorgen macht. Denn Pendlerinnen und Touristen können nicht mehr über den

See nach Locarno fahren. «Streiken ist unschweizerisch», war letzten Sommer während dem Ausstand der Schiffsleute gelegentlich zu hören. Doch es war ihr legales letztes Mittel, um sich gegen ihre kollektive Entlassung zu wehren. Zwar haben sie die Weiteranstellung für alle, gleiche Anstellungsbedingungen für ein Jahr und die Verpflichtung der Konsortiumsleiterin SNL zu GAV-Verhandlungen erreicht. Doch weder am 1. Januar, wie ursprünglich geplant, noch am 1. März ist das Konsortium gestartet. Bei Redaktionsschluss war noch immer unklar, wann die Schiffe endlich wieder fahren werden. Solch unplanmässige, zeitlich offene Unterbrüche des öffentlichen Verkehrs haben in unse-

rem Land auch nicht wirklich Tradition. Und diesmal liegt es wirklich nicht am Streik oder sonst an den Schiffsleuten, die sehnlichst darauf warten, endlich wieder einen Arbeitsvertrag unterzeichnen und arbeiten zu können. Und auch nicht an ihren Gewerkschaften SEV, Unia und OCST, die im Rahmen der nach dem Streik unterzeichneten Vereinbarung zu jedem Gespräch bereit sind. Es liegt auch nicht an den italienischen Wahlen, wie behauptet wurde.

Leider hat die SNL bis Redaktionsschluss nicht bestätigen wollen, dass sie den Schiffsverkehr im Schweizer Becken des Lago Maggiore wirklich übernimmt. Sie und die NLM stellen sich weiterhin als Opfer

hin. Der Kanton Tessin tut nur das Minimum. Und Verkehrsministerin Doris Leuthard, die bereits am 31. Mai 2016 mit ihrem italienischen Amtskollegen Graziano Delrio eine Vereinbarung unterzeichnete und auf den 1. Januar 2017 die neue Konzession veranlasste, liess bisher nur mitteilen, es gebe zum Konsortium keine Alternative und es sei nicht Aufgabe des Bundes, die Verbindungen und Arbeitsplätze auf dem See zu garantieren.

Falls bis 13. März noch immer nichts Verbindliches über den Start des Konsortiums bekannt sein sollte, wollen die verzweifelten Schiffsleute nach Bern fahren und das Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde zum Eingreifen auffordern. **AS/FI**