

SOMMARIO

Testo italiano da pagina 4

Editoriale	5
Prospettiva dal basso	7
VSLF–SEV	8
Autodistribuzione	10
Collaborazione ETF	12
Force the Risk	13
FFS Cargo	13
La galleria del Ricken	14
Sezioni	40
Mutazioni	40
Formazione	46
Iscrizione Formazione	51
Adesione VSLF	52

INHALT

Deutscher Text ab Seite 16

Editorial	17
Froschperspektive	19
VSLF–SEV	20
Selbsteinteilung	22
Zusammenarbeit EVU	24
Force the Risk	24
SBB Cargo	25
Der Ricketunnel	26
Sektionen	40
Mutationen	40
Weiterbildung	47
Anmeldung Weiterbildung	51
Beitritt VSLF	52

SOMMAIRE

Text en français à partir de la page 28

Editorial	29
Une vue bornée	31
VSLF–SEV	32
Auto-Répartition	34
Collaboration ETF	36
Force the Risk	37
CFF Cargo	37
Le tunnel de Ricken	38
Sections	40
Mutations	40
Formation	48
Inscription Formation	51
Adhésion VSLF	52

privaLex® - Protezione giuridica globale per tutti.



Offerta esclusiva per soci del VSLF.

50% di sconto sui premi assicurativi della protezione giuridica

Come socio del VSLF ha la possibilità, in qualità di persona privata, di concludere una protezione giuridica globale per proprietari o inquilini, a condizioni vantaggiose!

Con la protezione giuridica globale è assicurato sia in qualità di privato, sia per la circolazione!

Protezione giuridica globale per proprietari:

Controversie contrattuali:

- con le assicurazioni
- con il personale medico e istituzioni mediche
- con gli organizzatori di viaggi
- con fornitori e venditori
- con i prestatori di servizi
- con gli artigiani

Controversie non contrattuali:

- con le assicurazioni
- vertenze di diritto privato coi vicini confinanti
- vertenze con altri comproprietari, riguardo a spese ed oneri comuni della comproprietà
- in caso di espropriazione di terreni, casi come restrizioni statali equivalenti ad un'espropriazione
- quando per salvaguardare i suoi interessi, l'assicurato deve fare opposizione ad una domanda d'autorizzazione di costruzione dei suoi vicini
- pretese civili extracontrattuali per danni materiali o corporali
- difesa in procedura penale o amministrativa
- consigli giuridici in diritto di famiglia e di successione

Protezione giuridica globale per inquilini:

Controversie contrattuali:

- con le assicurazioni
- con il personale medico e istituzioni mediche
- con gli organizzatori di viaggi
- con fornitori, venditori e artigiani
- con i prestatori di servizi
- con il locatore dell'appartamento, inclusi i garagi

Controversie non contrattuali:

- con le assicurazioni
- pretese civili extracontrattuali per danni materiali o corporali
- difesa in procedura penale o amministrativa
- consigli giuridici in diritto di famiglia e di successione

A company of the Allianz Group



Valgono le condizioni generali d'assicurazioni, attualmente CG 2006 (la protezione giuridica in relazione con l'esercizio dell'attività di macchinista viene data esclusivamente con la copertura base delle condizioni VSLF).

Iscrizione: Sono socio del VSLF e concludo la protezione giuridica globale per:

Inquilino	Familiare <input type="checkbox"/>	Fr. 191.65 invece di Fr. 383.30	Proprietario	Familiare <input type="checkbox"/>	Fr. 252.00 invece di Fr. 504.00
Inquilino	Individuale <input type="checkbox"/>	Fr. 160.15 invece di Fr. 320.30	Proprietario	Individuale <input type="checkbox"/>	Fr. 220.50 invece di Fr. 441.00

Durata del contratto: 1 anno, con rinnovo tacito annuale se non viene inoltrata disdetta 3 mesi prima della scadenza

Pagamento: annuale e anticipato

Valida dal: _____ (al più presto il giorno successivo alla ricezione da parte della CAP)

Cognome/nome: _____ Data di nascita: _____

Via: _____ No postale/luogo: _____

Telefono: _____ Tel. mobile: _____

No di catasto: _____ Data d'entrata: _____

Membro n°: _____ Firma: _____

Luogo, data: _____

Editoriale

Hubert Giger; Presidente VSLF AR

Stimati membri e amici del VSLF, possiamo senz'altro considerare la nostra Assemblea generale 2006 del 17 marzo 2007 a Soletta pienamente riuscita. Ancora grazie infinite al comitato organizzativo. Una cosa che mi ha fatto particolarmente piacere è che tra noi macchinisti si è venuta a creare un'atmosfera veramente molto bella.

Il primo importante discorso della mia vita non ha mancato di sortire un certo effetto, dal momento che ha suscitato un gran vespaio sia in seno alle FFS che al personale di locomotiva, grazie ad un comunicato apparso nei locali del personale. Non era assolutamente nelle mie intenzioni scatenare una tempesta, ma resta pur sempre il fatto che noi del VSLF abbiamo i nostri punti di vista e i nostri obiettivi. Per saperne di più vogliate leggere questa edizione del Loco Folio.

Dopo la stipulazione del CCL delle FFS, questa primavera ci sono state altre discussioni circa le conseguenze del passaggio di premio della cassa pensioni e

dell'imposizione fiscale sulle agevolazioni di viaggio del personale. È vero, tutte queste cose non portano alcun profitto ai singoli. Tuttavia, senza voler necessariamente tessere le lodi a quanto emerso dalle trattative o dalle delibere, bisogna far presente che i singoli punti vanno visti singolarmente, dal momento che non sono stati negoziati in un unico pacchetto. Sappiamo bene per esempio chi chiedeva in parlamento un'imposizione fiscale sulle attività accessorie, ciò che ha portato alla tassazione da parte delle autorità fiscali delle agevolazioni di viaggio del personale.

Nel corso della primavera oltre dieci colleghi della SOB sono passati al VSLF, ciò che porterà questa compagnia ferroviaria a riconoscere in noi un partner sociale a tutti gli effetti. Per noi è particolarmente importante poter partecipare alle trattative a fianco della SOB in quanto, accanto alle FFS (con Thurbo e RegionAlps) e alla BLS, essa rappresenta in ordine di grandezza la terza compagnia ferroviaria svizzera

a scartamento normale. Per questi nuovi colleghi, che provvisoriamente sono stati integrati nella sezione orientale, si sta facendo tutto il possibile per aiutarli a risolvere alcuni problemi presenti in seno alla SOB. Per quanto concerne l'AZG, con l'aiuto dell'UFT abbiamo già contribuito ad apportare delle modifiche ai piani di servizio. Colgo l'occasione per porgere ai colleghi della SOB un caloroso benvenuto nel VSLF e per ringraziare la sezione Svizzera orientale per il suo impegno.

In occasione del 50° anno di vita del VSLF dalla sua rifondazione avvenuta il 26 novembre 1957, il comitato desidera ringraziarvi per la vostra fedeltà facendovi un regalo commemorativo in forma di un coltellino tascabile che mi auguro sia di vostro gradimento.

Vi augura un buon proseguimento

il vostro presidente
Hubert Giger



Fino al
26,7% di ribasso



La nostra nuova entrata principale per membri della VSLF.

**L'assicurazione collettiva online della CPT:
www.vslf.kpt.ch**

Ai membri della VSLF e ai loro familiari concediamo fino al **26,7% di ribasso sulle assicurazioni complementari**. Fra queste vi sono l'assicurazione delle spese d'ospedalizzazione come anche l'assicurazione delle cure medico-sanitarie Plus (età massima per l'ammissione: 70 anni). Altri vantaggi: Archivio online senza carta e attualizzato ogni giorno ■ Massima **sicurezza** ■ Superficie dell'utente **facile** da utilizzare ■ **Polizze e informazioni** permanentemente disponibili **in tutto il mondo** ■ **Comunicazione per SMS o posta elettronica**. Quando la stipula anche lei? Si informi ora su www.vslf.kpt.ch e calcoli le sue personali possibilità di risparmio.

KPT
+ CPT
Semplicemente ben assicurati.

In collaborazione con:  **VSLF**

Prospettiva dal basso

Stephan Gut; Presidente della sezione Ostschweiz AR

I recenti provvedimenti adottati dalla FFS AG pian piano ci fanno sorgere dei dubbi sul suo reale stato di salute. Esaminando la cosa più da vicino, non si può fare a meno di notare un atteggiamento a dir poco schizofrenico. Da una parte si viene bombardati con tutta una serie di nuovi vocaboli altisonanti che trovano sempre più ampio spazio nel corso di seminari per quadri e workshops e che dobbiamo imparare a caro prezzo; dall'altra parte, ci si ritrova con dei problemi davvero assurdi, in parte inesistenti, ma che vengono dichiarati tali e che vengono complicati ancor più grazie a dei metodi amministrativi che non fanno che prevedere istruzioni su istruzioni, ma che alla fine non risolvono assolutamente nulla.

L'apparato burocratico gestisce la propria amministrazione sulla base della semplice ipotesi di un determinato stato di cose piuttosto complesso e intricato, ma senza tener conto della reale plausibilità di una sua realizzazione e andando avanti imperterrito a produrre tabelle Excel e presentazioni Power-Point. Quest'anno ci saranno delle grandi manifestazioni sportive, il prossimo anno ci sarà l'Euro 08, tutti eventi che richiederanno un non indifferente numero di effettivi in più sia per quanto concerne i macchinisti di locomotiva che il personale del treno. La direzione delle FFS si aspetta che le previste prestazioni supplementari vengano fornite indipendentemente dai conteggi orari del personale di base, ma invece di porre l'accento su aspetti come la considerazione o la lealtà (come avvenuto finora, vedi il caso EXPO), mette sotto pressione i propri collaboratori prevedendo delle punizioni e rivelandosi inflessibile come mai prima.

L'istruzione di Pianificazione / gestione è un buon esempio di come si studi a fondo un problema. Quello che prima si poteva evadere in un minuto grazie ad una semplice telefonata, adesso può richiedere fino a tre mesi. A causa di questa sacrosanta modalità che prevede un valore massimo medio di assenze per ogni singolo giorno, per gli addetti alle distribuzioni in questione diventa sempre più difficile lavorare per le FFS in modo conveniente. Sempre a causa di queste procedure, ogni giorno si hanno delle eccedenze che fanno lievitare i costi in modo considerevole. Poi, nell'ambito della pianificazione a breve termine si cerca di mettere un freno a questo nonsenso, magari «dimenticando» delle distribuzioni di servizio per un certo numero di riserve

e inducendole a prendere, se richiesto, un giorno di riposo nonostante in base al CCL abbiano diritto ad almeno 360 minuti (entro le 36 ore di preavviso) di orario di lavoro. I macchinisti dovranno imparare la lezione, e non di certo per una questione di lealtà, bensì di mera autodifesa. Nel frattempo, perfino i quadri inferiori che si stanno arrabattando per applicare questo concetto hanno cominciato a dubitare sul senso vero e proprio di queste modalità, anche se purtroppo solo velatamente, in quanto sembra che malgrado tutti i «corsi per super-team» (Info Operating 060607) la critica continui a non essere particolarmente apprezzata. Chissà, magari ci vorrebbe anche un corso per sviluppare l'interoperabilità tra le varie équipes...

Di certo non è stata di grande aiuto la nuova strategia delle FFS concernente l'uso di veicoli privati per l'attività lavorativa. Infatti, la maggior parte dei macchinisti si stanno tirando indietro per quanto concerne l'attività presso depositi esterni. L'offerta delle FFS di rimborsare i costi supplementari per gli spostamenti dal proprio domicilio al posto di lavoro con 70 cts. al chilometro è molto meno gradita della soluzione precedente. Le conseguenze sono poi dei costi enormi dovuti ai percorsi di servizio e dall'uso di taxi. Che senso ha tutto questo? Ovviamente c'è stato subito qualcuno che ha approfittato della vecchia soluzione e, per primo, proprio le FFS. La flessibilità delle distribuzioni di servizio e la copertura dei depositi adiacenti senza costi supplementari grazie a specifiche riserve, non solo erano pratiche, ma anche convenienti. Le solite colpe che vengono attribuite al personale di locomotiva per questi costi addizionali sono ormai insensate e prive di contenuto. Le FFS devono poter competere con il libero mercato: se un determinato prodotto non viene accettato, o non è buono o è troppo caro, e pertanto bisogna reagire. Ma che posizione hanno le FFS sul mercato?

Questo assurdo stato di impotenza raggiunge il culmine quando si arriva a voler controllare i casi di segnaletica. Va da sé che ogni singolo caso di segnaletica è di troppo, per cui è più che giusto volerli ridurre. Ma come? In mancanza di idee si ricorre all'inutile e ormai superato sistema delle punizioni: tutti i casi di segnaletica, che si tratti di superare di un solo metro il segnale basso di un deposito oppure un segnale rosso a 160 km/h, in futuro si prevede quanto segue: tre giorni di esonero dal servizio a proprie spese, un giorno di

istruzione AZL e una corsa di prova con un PEX. Se, invece, i casi ZUB non vengono notificati, si va addirittura a finire dallo psichiatra. I primi a ricevere queste informazioni sono stati i promotors, quindi presto avranno modo di portare la buona novella nei locali dei depositi: «Siete tutti avvisati: chi supera apposta un segnale verrà punito...». Ne consegue pertanto che, in futuro, tutti i macchinisti dovranno imparare a convivere con questa spada di Damocle sulla testa e anche ad essere visti come un potenziale pericolo viaggiante per la sicurezza ferroviaria. Anche uno psicologo dilettante può trarne facilmente delle conclusioni. Il vero e proprio pericolo per la compagnia e per la sicurezza è quel cervellone che ha introdotto questi provvedimenti!

Andando avanti di questo passo ben presto le FFS diventeranno un esempio negativo anche per Kotowski (pure sacrosanto). Non basta ottimizzare i processi operativi se poi si perde di vista l'obiettivo e in questo modo si aumenta il costo della produzione, per poi rendere le risorse umane responsabili per i propri errori. Queste persone dovrebbero informarsi una buona volta e rendersi conto di quello che prima funzionava malgrado o a causa della mancanza di analisi preliminari. La responsabilità e la competenza devono poi passare nuovamente a questi responsabili che lavorano direttamente con la base. Sanno benissimo cosa devono fare affinché poi le cose possano funzionare anche sul piano pratico.

Dopo l'ennesimo esito piuttosto mediocre che è emerso dal sondaggio condotto in seno al personale, e che tuttavia il capo di ZF Walter Hofstetter ha cercato di ammorbidire con delle parole alquanto eufemistiche, per noi ora si pone l'interrogativo se per le FFS i risultati del personale di locomotiva siano troppo alti, non solo per poter adottare una cultura punitiva, bensì anche per incrementarla sempre di più. Da parte del personale di locomotiva si pretende una sempre maggiore flessibilità, nel mentre dall'altra parte si è sempre più inflessibili e, questo, proprio nel settore delle distribuzioni di servizio, uno dei fattori più importanti per la soddisfazione del personale. Si potrà comunque vedere l'effettiva commerciabilità delle FFS anche in base alla flessibilità e all'intelligenza con cui sapranno reagire ai problemi. I timori delle FFS sono peraltro fondati; non dovrebbero però aver paura di come affrontare l'imminente aumento di traffico, quanto piuttosto di sé stesse. Noi della base daremo come sempre il meglio di noi stessi e, forse, potrà funzionare. Se non altro fintanto che tutti noi, il team, riusciremo a tenere a freno questo attivismo cieco ed esasperato. ■

Il VSLF su un percorso a rischio

Aderire ad un'azione solo se ne vale veramente la pena, uscire dalle fila se si ha un qualche tornaconto e, magari, di tanto in tanto un calcio negli stinchi a qualcuno: al momento il VSLF si sta giostrando su un terreno alquanto scabroso, ciò che ha avuto la sua riconferma in occasione della recente Assemblea generale. Si pensava che l'idea facesse ormai parte della storia e fosse seppellita bene in fondo, ma evidentemente Hubert Giger è riuscito a scavare in profondità e a fare un gran polverone. Stando all'articolo apparso sulla «Solothurner Zeitung», in occasione dell'Assemblea generale di Soletta il presidente del VSLF ha chiesto al capo della divisione traffico viaggiatori delle FFS, Paul Blumenthal, nuove trattative per definire un CCL specifico per la categoria dei macchinisti di locomotiva e sembra che Blumenthal si sia addirittura dichiarato disposto a dargli una mano.

Da notare, però, che nel suo rapporto il VSLF non ha fatto assolutamente alcun commento a questo proposito: c'è di che aver paura di tutto questo coraggio o, meglio ancora, di questa buona dose di presunzione. Ma il presidente del VSLF se ne è poi uscito con altre affermazioni piuttosto pesanti: «Collaborazione e compromessi, niente scioperi», ecco quanto propone «a tutte le compagnie ferroviarie» stando all'articolo del giornale in questione.

Per la verità delle parole piuttosto grosse per un sindacato che, d'accordo, può sì rallegrarsi per il nuovo CCL FFS, ma praticamente non ha dato alcun contributo personale per la sua buona riuscita, anzi, al contrario ha perfino criticato apertamente il SEV e l'LPV per la prevista mobilitazione. Come se i risultati che abbiamo ottenuto nel corso delle trattative per il CCL ci fossero stati regalati!

Tante parole, ma pochi fatti: ecco come ci è apparso il VSLF, capeggiato dal suo nuovo presidente. Questo è un atteggiamento che non fa che rendere più difficile la collaborazione tra i vari sindacati. I macchinisti non possono non riconoscere una cosa molto semplice, e cioè che in effetti c'è un sindacato che fa quello che promette: lo scorso autunno il SEV, e in particolar modo l'LPV, non solo avevano messo in guardia dalle pretese delle FFS in merito al CCL, ma erano perfino scesi in piazza, hanno lottato per le proprie idee e con i propri membri hanno sancito nuovi accordi con le FFS.

È un po' difficile capire quali sarebbero dovuti essere i benefici per i ferrovieri di «tutte le compagnie ferroviarie svizzere», dal momento che anche qui ci sono state solo tante parole ma niente fatti. In altre parole, il SEV e l'LPV sono realmente dei partner affidabili e, questo, innanzitutto nei confronti dei propri membri, ma anche dei propri datori di lavoro.

L'unione fa la forza, però in seno al SEV e all'LPV: il SEV è una base solida per tutti i macchinisti!

Pierre-Alain Gentil
Peter Merz

Presidente SEV
Presidente LPV

Scambio di corrispondenza

VSLF-SEV AR

Lettera di Hubert Giger a François Gatabin

Buongiorno François, in occasione della nostra riunione dell'Unione delle trattative del 20 marzo hai menzionato l'articolo di stampa apparso nel Solothurner Zeitung in merito all'Assemblea generale del VSLF. Eravamo dunque rimasti d'accordo che avremmo dovuto discutere di diversi problemi in seno all'UT, motivo per cui avevamo fissato la data del 24 maggio. Tuttavia, in data 23 marzo abbiamo visto un affisso pubblico sull'argomento, firmato dal presidente del SEV, Pierre-Alain Gentil, e dal presidente del LPV, Peter Merz.

Siamo molto sorpresi che il SEV/LPV reagisca all'articolo apparso sul giornale, asserendo che a suo tempo il VSLF non aveva dato praticamente alcun contributo alla buona riuscita del CCL FFS. Oltretutto, questa affermazione viene fatta da due persone che non hanno nemmeno preso parte alle trattative sul CCL.

Tu eri a capo delle trattative in seno all'UT e hai collaborato con l'équipe CCL del VSLF, sotto la direzione di Daniel Ruf. Ti preghiamo di comunicarci ufficialmente se tu personalmente condividi la dichiarazione di Gentil e Merz, secondo cui il VSLF non aveva dato praticamente nessun apporto ad una buona riuscita delle trattative.

Cordiali saluti

Hubert Giger
Presidente del VSLF

Risposta di François Gatabin a Hubert Giger

Caro Hubert, mi hai fatto una domanda molto diretta a cui desidero rispondere nel modo più preciso ed esaustivo possibile. Nel testo apparso sull'affisso pubblico a cui ti riferisci, non si fa alcun riferimento al lavoro svolto da Dani Ruf nell'ambito dell'Unione delle trattative. In qualità di capo della delegazione delle trattative confermo ancora una volta che la collabo-

razione con Dani è stata buona e che, personalmente, ho molto apprezzato le sue conoscenze in materia, in particolar modo per quanto concerne la questione della durata del lavoro. Ribadisco che si è sempre impegnato attivamente anche a favore delle rivendicazioni di altre categorie professionali oltre a quella dei macchinisti.

Il problema consiste nell'atteggiamento generale del VSLF (e in particolar modo il tuo) nell'ambito delle trattative. Era chiaro sin dall'inizio che solo un movimento sindacale forte e convincente sarebbe stato in grado di imporsi nell'ambito di trattative così difficili. Data la situazione, il SEV ha sviluppato una certa forza persuasiva, come pure la volontà di portare debitamente a termine queste negoziazioni. Abbiamo sostenuto questo comportamento con varie azioni, cui il LPV si è aggregato in modo molto attivo. Ciò che noi condanniamo è come voi, di volta in volta, vi siate distanziati da queste azioni, non abbiate contribuito pubblicamente a trasmettere quest'incisività sindacale (in tal modo indebolendo la posizione dei sindacati durante le trattative) e abbiate minimizzato il significato della mobilitazione dei macchinisti in questa lotta per la tutela dei loro diritti. Nel contempo tu stesso ti sei accaparrato alcuni dei nostri membri, soprattutto in seno al KTU, dipingendo il tuo sindacato come uno dei più combattivi per la tutela degli interessi dei macchinisti di locomotiva, nel mentre parallelamente offrivi al sig. Blumenthal la tua disponibilità a fare dei compromessi.

Caro Hubert, questo doppio gioco per me è inaccettabile. Del resto te l'ho già detto: in questo modo ci riporti indietro di dieci anni quando si era ancora in una fase di guerra insensata tra LPV-SEV e VSLF. Questo mi rincesce davvero molto, dal momento che chi ci perderà in questa situazione saranno tutti i nostri membri. Per evitare una situazione di questo tipo dovremo cambiare le regole del gioco delle basi delle trattative. La palla a voi adesso.

In questo modo spero di aver risposto alle tue domande e colgo l'occasione per salutarti cordialmente.

SEV
Segretariato del sindacato
Il vicepresidente
François Gatabin

Il VSLF su un percorso a rischio?

Il comitato del VSLF AR



Osservazioni aggiuntive in merito all'affisso SEV/LPV sull'AG del VSLF del 23 marzo 2007

La nostra Assemblea generale di Soletta del marzo di quest'anno ha destato grande scalpore. In occasione di uno scambio d'idee in seno all'Unione delle trattative (UT) con il SEV, Transfair e l'Associazione quadri KVöV si è arrivati a discutere in merito al discorso del presidente del VSLF di prevedere uno specifico CCL per i macchinisti di locomotiva. Ci è stato rinfacciato che quest'improvvisa rivendicazione di un CCL per soli macchinisti è una totale novità e che in un tal caso l'UT non avrebbe più alcun senso. Abbiamo allora definito un incontro per poter chiarire questo ed altri interrogativi con l'UT. L'esigenza da parte del VSLF di uno specifico CCL per la categoria dei macchinisti risale ancora ai tempi del CCL stesso.

Con nostra grande sorpresa, due giorni più tardi abbiamo letto una lettera molto diretta, che è stata affissa pubblicamente, del presidente del SEV, Pierre-Alain Gentil, e del presidente del LPV, Peter Merz, in cui tra l'altro si rinfaccia che nel corso delle trattative per il CCL «il VSLF ha dato uno scarso contributo alla sua riuscita anzi, al contrario, ha addirittura criticato apertamente la mobilitazione prevista da SEV e LPV.»

Sono molti i macchinisti che ne hanno abbastanza di tutte queste frecciate reciproche dei sindacati ed è per questo motivo che deside-

riamo prendere una posizione direttamente qui nel Lofo e non mediante un annuncio pubblico.

Nostro contributo al CCL FFS

Sul fatto che il VSLF non abbia dato praticamente alcun contributo in seno alle trattative sul CCL, né il presidente del SEV, Pierre-Alain Gentil, né il presidente del LPV, Peter Merz, possono assolutamente esprimere un giudizio, dal momento che non vi avevano presenziato. Abbiamo allora chiesto al vicepresidente del SEV, François Gatabin, che rappresentava il SEV durante le trattative, di darci una risposta (vedi testo che segue). In seno alla delegazione per le trattative UT (SEV, François Gatabin; Transfair, Bernhard Schmid; KVöV, Ulrich Linsi; VSLF, Daniel Ruf) la collaborazione è stata ottima, ciò che è stato confermato da tutte le parti in causa. Già che siamo in argomento di CCL FFS, chiediamoci come mai ci sia stato disdetto dalle FFS nella primavera del 2006. A questo proposito desideriamo ricordarvi le trattative sulle indennità dell'estate 2005 e la stipulazione del CCL BLS dell'autunno 2005.

Affidabilità in seno all'UT / CCL FFS

Nel corso delle trattative il VSLF ha sempre condiviso le rivendicazioni del SEV, per esempio non mettendo mai in discussione il Contrat Social (NOA) e lo scorporo delle officine. Resta tuttavia pur sempre il fatto

che, al momento, nessun macchinista ha aderito al NOA, malgrado noi si partecipi al finanziamento dello stesso in modo piuttosto sostanzioso. Le officine in discussione nel frattempo sono state scorporate.

Azioni di mobilitazione SEV / LPV

Non abbiamo mai criticato le mobilitazioni del SEV/LPV. Per quanto concerne la dimostrazione nazionale del 23 settembre 2006, il VSLF non ne era stato assolutamente informato. Per quanto riguarda invece la manifestazione «stop alla flessibilizzazione» del LPV del 18 novembre 2006, a cui erano stati invitati tutti i macchinisti, il VSLF ha espresso un proprio parere in quanto si sentiva responsabile per i propri membri e ha provveduto ad informarli unicamente in merito alle possibili conseguenze giuridiche. La distanziamento di Transfair, KVöV e VSLF per quanto concerne la minaccia di sciopero del SEV del 28 novembre 2006 alle FFS è, dal nostro punto di vista, ancora oggi un atteggiamento corretto, alla luce delle trattative in corso all'epoca. Con la sua minaccia di sciopero il SEV non ha agito in nome dell'UT e, pertanto, la reazione dei sindacati consociati era più che legittima.

Queste nostre precisazioni vogliono consentirvi di formarvi una vostra opinione personale. Comunque, in qualsiasi momento potrete prendere visione dei protocolli in merito alle trattative sul CCL FFS. ■

Autodistribuzione

Stefan Jufer; Comitato VSLF AR

Il termine «autodistribuzione» è in realtà una parola fuorviante. Così come si presenta attualmente il progetto, infatti, questa non è senz'altro la definizione giusta. Forse il termine più adatto dovrebbe essere «scelta del turno».

Flashback

L'idea di prevedere un'autodistribuzione è emersa nel corso del progetto 2010. In relazione con la soddisfazione del personale, e in particolar modo del personale di locomotiva, si chiedeva di esporre delle idee che potessero migliorare il livello della soddisfazione professionale. Il fatto che il personale di locomotiva debba essere a completa disposizione 24 ore su 24, sabato e domenica compresi e per ben 365 giorni all'anno, lasciava presagire una reale necessità di apportare dei miglioramenti nell'ambito delle distribuzioni.

La vita privata del macchinista è indubbiamente molto influenzata da queste distribuzioni. Quali sono i fattori da prendere in considerazione? Si tratta del termine di preavviso con cui viene comunicato un determinato servizio? Si tratta del servizio stesso o del tipo di treno che si deve prendere in consegna? È forse una questione di orario di servizio, quindi di un primo turno o di un turno di notte? Non è possibile rispondere globalmente a questi interrogativi. Ciò che è importante per qualcuno, infatti, può essere irrilevante per qualcun altro, dal momento che si ha a che fare con padri di famiglia, coniugi, coppie, single, ecc. Tutti hanno delle esigenze ben precise per quanto riguarda le rispettive distribuzioni. Ecco che allora arriva una buona idea per far sì che, a dipendenza dalle possibilità di servizio, ciascuno possa organizzarsi il rispettivo piano di lavoro nel modo più autonomo possibile. La cosa non suona per niente male!

Ma qui sorge il problema. Per mettere in pratica un'autodistribuzione, la pianificazione abbisogna di depositi di certe dimensioni. È infatti illusorio supporre che i macchinisti di un deposito piuttosto piccolo possano per esempio approfittare di un sistema di questo tipo. Nei depositi minori questo non fa alcun senso, in quanto ci si avvale di una semplice «tabella Excel» o della ben nota «borsa dei turni». Contrariamente a quanto si diceva inizialmente, qui non si parla più della presenza di un addetto alle distribuzioni che si occupi di verificare se le domande di libero sono giustificate o meno (human factor). In questo modo, per



esempio, il proprio matrimonio o il battesimo di un figlio vengono semplicemente regolamentati mediante un sistema a punti. Quindi, attenzione, se decidete di sposarvi fate in modo di accumulare un bel po' di punti! Questo sistema non è assolutamente in grado di prendere in considerazione o di analizzare tutti questi fattori, motivo per cui la presenza di un addetto alle distribuzioni è assolutamente fondamentale.

Dal nostro punto di vista, da una parte si dovrebbe poter prevedere un numero possibilmente alto di turni e, dall'altra parte, un equivalente a livello di macchinisti, ciò che però presuppone che tutti i macchinisti conoscano bene tutti i veicoli e tutte le tratte in questione. A sua volta, questo presuppone che si metta un freno alla costante «specializzazione» dei macchinisti. In pratica, avremmo bisogno di «allrounder», ossia di macchinisti ubv.

Situazione attuale

È già da tempo che parte dei macchinisti di un determinato deposito non possono più svolgere la loro attività in tutto il settore operativo previsto dallo stesso. È un dato di fatto che i macchinisti non conoscono più tutti i tipi di veicoli che circolano su determinate tratte. In seguito alla sostituzione di veicoli all'ultimo momento, è già successo spesso e volentieri che dei macchinisti si debbano scambiare un turno o che si debba far capo ad un macchinista

di riserva. Di norma questo provoca dei ritardi se poi ci si ritrova davanti il treno «sbagliato» (per es. ICN al posto di EW4). Qui non si sta parlando di veicoli speciali, come il TGV o il Pendolino e nemmeno di macchinisti ad impiego limitato (per es. degli studenti). Qui stiamo parlando di macchinisti ubv (cat. D) e della flotta principale della divisione viaggiatori delle FFS. È incomprensibile come non si investa sulla formazione dei macchinisti, dal momento che i corsi di istruzione per i veicoli e per le varie tratte sono senz'altro di estrema utilità in caso di cambiamenti a breve termine. Per il reparto pianificazione/gestione la situazione è sempre meno trasparente. Infatti, prima di poter assegnare un turno ad un macchinista gli addetti alle distribuzioni si ritrovano a perdere del tempo prezioso e a dover fare tutta una serie di accertamenti. Per non parlare poi delle verifiche obbligatorie concernenti l'AZG/AZGV, il CCL, il BAR, le istruzioni, ecc. Questa situazione si sta inaspando sempre più, nel mentre i macchinisti hanno sempre meno conoscenze.

La situazione odierna ci fa stare con le orecchie ben aperte e presenta ancora degli interrogativi in sospeso:

Si sta facendo apposta a smantellare sempre più il profilo professionale?

È intenzionale il fatto di non voler migliorare o ripetere i corsi di istruzione già esistenti per le tratte e i veicoli (i nuovi

corsi costano ben di più)?

Si sta puntando su una specifica specializzazione per tratte o veicoli?

Si sta cercando di formare sempre più dei gruppi speciali, quei cosiddetti team che operano autonomamente e che non necessitano di addetti alla distribuzione?

I diretti responsabili si rendono conto che un'attività monotona del personale di locomotiva può essere all'origine di problemi di sicurezza?

Riteniamo che questo progetto dell' «auto-distribuzione» sia controproducente. Il primo obiettivo dovrebbe infatti essere l'incentivazione del livello di soddisfazione del personale di locomotiva; beninteso, sempre tenendo conto dell'aspetto della redditività. Se questo progetto trovasse una sua applicazione nella pratica, c'è il grosso pericolo che si debba fare a meno delle distribuzioni annuali. Sarebbe la fine dell'efficace e collaudata distribuzione annuale? Gli ultimi rapporti del gruppo di progetto ci fanno capire che tutta la questione verte piuttosto sul fatto di risparmiare sugli addetti alle distribuzioni e, pertanto, di evadere elettronicamente le domande limitando così il raggio d'azione del personale di locomotiva. Ci penserà poi il computer a farlo...

È quasi da un anno che questo progetto sta girando a vuoto. A peggiorare le cose, si è aggiunto il fatto che è subentrato un nuovo capo-progetto che, ovviamente, prima doveva prendere una certa confidenza con la materia. Sembra, infatti, che sia piuttosto difficile immaginarsi anche lontanamente la vita di un macchinista se non lo si è prima sperimentato sulla propria pelle o se non si hanno mai avuti degli orari di lavoro irregolari.

Un altro problema è dato dai mezzi di lavoro (hardware/software) necessari per attuare il progetto in modo intelligente. Infatti, nei depositi prescelti non si è ancora potuto dare il via. Recentemente anche il personale del treno è stato integrato in questo progetto; anche questa categoria, infatti, manifesta un certo interesse per un nuovo sistema di distribuzioni.

Conclusioni

Per tutti i motivi che abbiamo elencato siamo piuttosto scettici in merito a questo progetto. Siamo tuttavia ben disposti a farci convincere del contrario, tuttavia continuando ad impegnarci a favore degli interessi dei macchinisti. Come si prospettino gli interessi del macchinista nell'ambito del traffico viaggiatori e quali siano i punti chiave potrete apprenderlo dall'esito della ricerca di mercato.

Risultati della ricerca di mercato

Stefan Jufer; Comitato VSLF AR

Verso la fine di gennaio 2007 tutti i macchinisti di locomotiva hanno ricevuto un questionario in merito all'«autodistribuzione». L'obiettivo del sondaggio era di verificare il livello di soddisfazione professionale sulla base dell'attuale sistema, oltre a permettere di capire quali siano per il personale di locomotiva i criteri principali in materia di distribuzioni. Il 6 marzo le CoPe e le parti sociali sono state informate in merito ai primi esiti del sondaggio, ma al momento è ancora in corso un'analisi dettagliata. Ecco quanto vi possiamo già anticipare: I formulari rispediti si aggiravano intorno al 45%, per cui è possibile fare delle affermazioni piuttosto realistiche per quanto concerne questo sondaggio.

Profilo dei macchinisti che hanno risposto:

Classificazione dei macchinisti

- 70% personale assegnato
- 21% personale di riserva
- 9.5% attività mista

Anzianità di servizio

- 15% oltre 30 anni di servizio
- 33% 21-30 anni di servizio
- 29% 16-20 anni di servizio
- 11% 6-15 anni di servizio
- 12% -5 anni di servizio

In linea di massima è emerso che i macchinisti sono piuttosto soddisfatti professionalmente; quasi il 72%, infatti, si situa oltre la metà della scala. Le cose si presentano invece diversamente per quanto concerne il fatto di poter avere un'influenza sulle distribuzioni, una questione per la quale si devono ancora prevedere dei miglioramenti. In media, il 70% presenta da 1 a 3 domande all'anno, nel mentre il 7%,

6 o più. Circa il 20% non presenta invece alcuna domanda, pertanto adeguandosi alla pianificazione annuale. Oltre la metà delle domande inoltrate sono state autorizzate per il 90% e, un terzo, per il 50-90%. Per quanto riguarda gli aspetti medico-professionali i macchinisti considerano le attuali distribuzioni decisamente non buone (62%).

Il 68% è inoltre dell'opinione che le rispettive distribuzioni vengano comunicate in tempo, nel mentre il 32% ritiene che ciò avvenga con un certo ritardo.

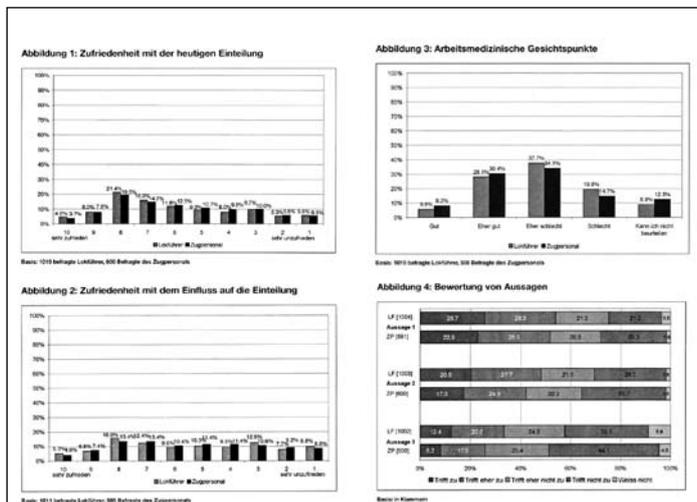
Un aspetto che crea problemi al macchinista è il fatto di avere dei turni di servizio sempre più monotoni, come pure il calo delle conoscenze in materia di tratte e veicoli. Regna una certa insoddisfazione tra i macchinisti che terminano il servizio prima di un giorno libero, oppure che iniziano il servizio dopo un giorno libero o di ferie. Per quanto concerne la distribuzione di giorni di riposo la valutazione è piuttosto buona.

Un quarto dei macchinisti trova sia importante il fatto di poter avere un'influenza generale sulle distribuzioni. Oltre il 60% desidera poter avere una certa influenza sull'alternarsi dei tipi di treni, nel mentre il 45% vorrebbe anche poter scegliere il proprio turno.

I turni lunghi da poter poi compensare con possibilmente tanti giorni liberi, non sono ben visti dal 40% dei macchinisti. Una distribuzione annuale e, pertanto, una tempestiva comunicazione del rispettivo turno di servizio, è un must per oltre il 30% degli interpellati.

Di principio il 53% è disposto a farsi carico di turni di riserva, pur di poter lavorare nella categoria di turni prescelta. Il 21% dei macchinisti non sono d'accordo, nel mentre il 26% sono già assegnati nei turni di riserva.

Non appena disponibili, siete pregati di consultare il nostro sito web per ulteriori e più dettagliate informazioni sul sondaggio e sul progetto.



Collaborazione con le imprese ferroviarie di trasporti

Philipp Maurer; Comitato VSLF AR



In qualità di sindacato indipendente e proiettato nel futuro, il VSLF sta allacciando sempre nuovi partenariati sociali con svariate compagnie ferroviarie, motivo per cui la molteplicità dei compiti diventa sempre più vasta e complessa.

Per riuscire a tener testa a queste nuove tendenze non si dovrebbero prevedere dei cambiamenti in seno al VSLF o alla relativa politica interna?

Al momento no di certo, dal momento che le odierne strutture del VSLF sono lungimiranti, funzionali ed estremamente flessibili! Tuttavia, non bisogna trascurare il fatto che il numero sempre crescente di compagnie ferroviarie di cui si occupa il VSLF implica automaticamente una mole maggiore di lavoro e che queste funzioni vanno neces-

sariamente ripartite tra un numero maggiore di collaboratori con la dovuta competenza. In questo contesto, la struttura della sezione orientale dimostra di essere particolarmente avveniristica. Nell'arco di pochissimo tempo questa sezione ha vissuto una crescita enorme che prosegue a ritmi molto forti; tra l'altro ha integrato anche diverse nuove imprese ferroviarie di trasporti, come Thurbo e SOB. Per scaricare i membri di comitato e per avere un interlocutore diretto con queste compagnie, la sezione ha previsto dei rappresentanti che seguono e attuano determinati progetti in stretta collaborazione con il comitato. Una separazione futura in una sezione autonoma VSLF Thurbo o SOB non intralchierebbe assolutamente una struttura aperta come quella del VSLF. Una simile struttura

ci consentirebbe di avere un contatto diretto con le diverse imprese di trasporti, come pure di risolvere gli eventuali problemi direttamente sul posto. Ogni qualvolta si dovesse rendere necessario il sostegno del comitato esso sarebbe assicurato in qualsiasi momento.

Il VSLF è orientato verso il futuro e svolge un'attività finalizzata a trovare delle soluzioni! Abbiamo innanzitutto un buon dialogo a livello di partenariato sociale, ciò che viene senz'altro privilegiato rispetto ad un atteggiamento minaccioso. In caso di violazione delle conquiste sociali di questo paese senza che le imprese di trasporti possano prenderne visione, è tuttavia pur sempre possibile adottare un atteggiamento più duro. ■

Force the Risk!

Philipp Maurer; Comitato VSLF AR

Inizialmente si parlava di «stop risk», uno slogan che per una questione di risparmio ha pian piano finito per trasformarsi in qualcosa a dir poco farsesco, e cioè «force the risk»!

Le cabine, dotate di quegli impianti di condizionamento che abbiamo sollecitato per anni e anni e che ora sono stati installati per l'ETCS, nel caso delle Re 6/6 si sono trasformate in una vera e propria trappola mortale! Da una parte, il lato destro della cabina praticamente non esiste più a causa di questo impianto di condizionamento che lascia libero solo un passaggio molto stretto (via di fuga) per poter accedere alla sala macchine. Dall'altra parte, in questo esiguo corridoio sono stati installati per il «fuochista» gli sgabelli più enormi ed ingombranti che si potessero trovare! In questo modo si è praticamente venuta a creare una sorta di barricata che ha letteralmente dimezzato questo passaggio di per sé già così stretto. È pertanto praticamente impossibile muoversi velocemente, liberamente e senza farsi del male. Basta anche solo la presenza in cabina di un aiuto macchinista o di un collega ed ecco che un'eventuale fuga del macchinista che è seduto sul lato sinistro diventa assolutamente impossibile! Ma è mai possibile che siamo già arrivati al punto da voler precludere consapevolmente un'ultima possibilità di fuga verso il retro solo per una questione di risparmio, tuttavia a scapito della vita di un macchinista?

Come spiegarlo altrimenti? Possibile che questi ingegneri di grande talento di oggi non siano davvero più in grado di integrare nei loro progetti dei dettagli, come un'adeguata via di fuga che permetta di proteggere una vita umana? C'è veramente da chiedersi se ci sia ancora gente del mestiere realmente valida a portare avanti questi progetti! Gente come i macchinisti, il personale per la manutenzione... O la competenza viene delegata unicamente a dei semplici colleghi d'ufficio? Osservando queste installazioni, non si può non avere l'impressione che vengano fatte senza un minimo di buon senso. La stessa cosa dicasi anche per i costosissimi superfinestrini dei veicoli del tipo Re 4/4 e Re 6/6 dotati di impianto di condizionamento. Del resto l'installazione di questi finestrini è decisamente eccessiva, dal momento che quando si raggiungono delle temperature elevate l'impianto di condizionamento non funziona più, in quanto la cabina è troppo isolata (affinché l'impianto funzioni correttamente, bisogna infatti aprire i finestrini!

Vedi Loco Folio 2/2006). Questi finestrini sono del resto tutt'altro che maneggevoli, oltre al fatto che si ha veramente l'impressione che siano stati prodotti da una fabbrica di bassa categoria, dal momento che la loro finitura lascia alquanto a desiderare. Non sorprende quindi se il rischio di ferirsi con i loro bordi a spigoli vivi non sia per nulla indifferente, anche se sembra che i responsabili di questa ristrutturazione/installazione prendano queste eventuali lesioni come qualcosa di scontato. Come se non bastasse, vi si viene ad aggiungere anche la straordinaria vita propria di questi finestrini! Alcuni sono talmente incastrati che quando si cerca di sbloccarli con la forza non c'è da sorprendersi se poi si sentono degli scricchiolii sospetti alla colonna vertebrale... Del resto anche se ci si mette in piedi per spuntarla su questi aggeggi, certi finestrini non si lasciano proprio chiudere.

Altri invece sono talmente facili da azionare che praticamente si chiudono improvvisamente da soli, ciò che ovviamente costituisce un problema «solo» quando si sporge fuori la testa dal finestrino per effettuare dei controlli o delle manovre... Nel frattempo si è già sperimentato di tutto, dalle contusioni alla mascella, alle ferite da taglio al mento o al collo! A proposito di chiusure in piena autonomia, dov'è poi andata a finire la linea bianca? Sui vecchi finestrini non la si era di certo applicata per abbellire le locomotive!

Il potenziale di rischio purtroppo sembra aumentare ad ogni nuova innovazione! Ci si è forse già dimenticati di tutti quegli incidenti che hanno portato ad una serie di piccoli, ma efficaci accorgimenti, come per esempio quello della linea bianca «decorativa» sui finestrini laterali? ■



FFS Cargo Deutschland

Philipp Maurer; Comitato VSLF AR

SBB Cargo Deutschland GMBH sta contravvenendo alla legge svizzera sull'orario di lavoro?

È questo, ma anche altri interrogativi che al momento stiamo cercando di approfondire insieme ai nostri sindacati consociati stranieri. Malgrado si sia già più volte dovuto richiamare all'ordine la SBB Cargo AG, pregandola di informare la sua consociata SBB Cargo Deutschland su come si debba attenere per quanto concerne l'osservanza della legge svizzera sulla durata del lavoro, a quanto pare non si è ancora mosso niente.

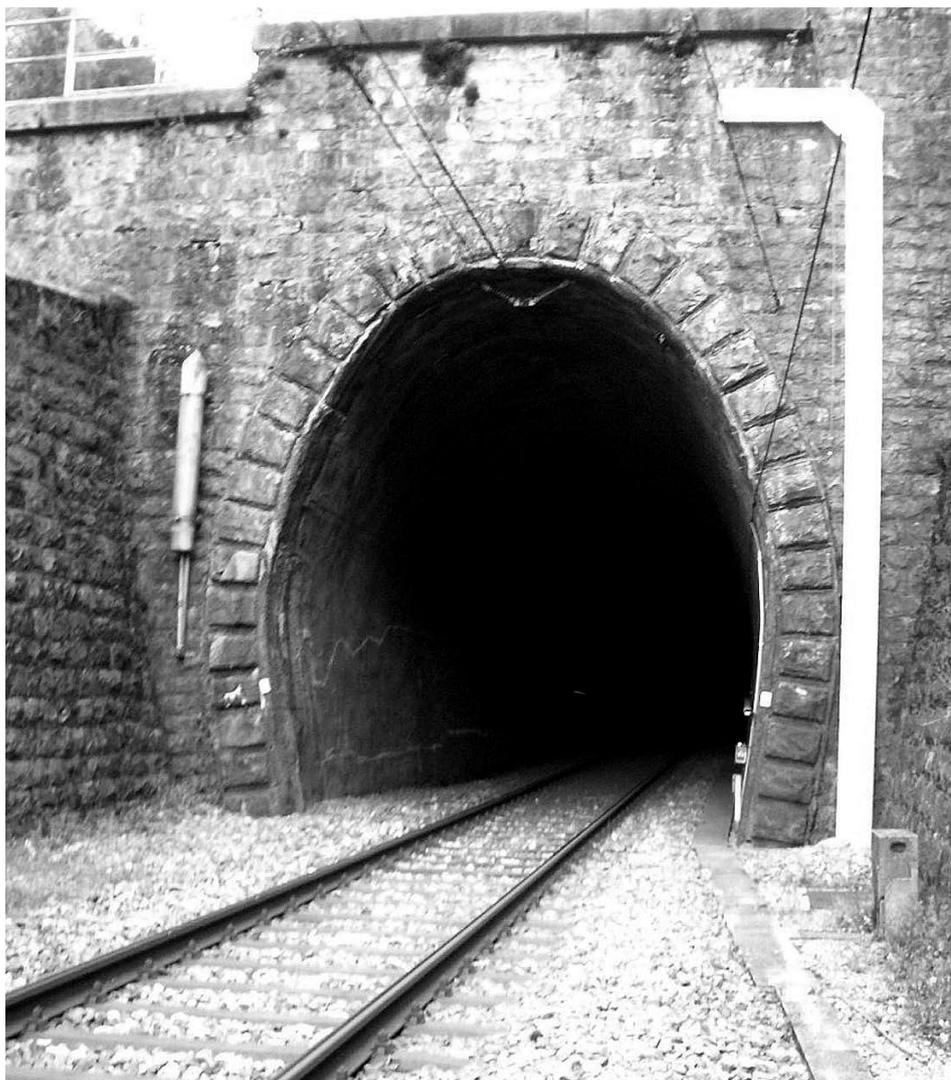
Anzi, al contrario, al personale di locomotiva di SBB Cargo Deutschland è stata consegnata un'«istruzione» che prescrive il comportamento che i colleghi tedeschi devono adottare in Svizzera sulla base del diritto germanico. Le leggi tedesche in materia di durata del lavoro non sono tuttavia nemmeno lontanamente paragonabili a quelle svizzere. Quest'istruzione equivale praticamente ad un invito a violare la nostra legge sulla durata del lavoro (LDL), ciò che non siamo assolutamente disposti a tollerare. Per la maggiore, riscontriamo la presenza di infrazioni per quanto concerne la mancata osservanza dei turni di riposo, dei tempi massimi di lavoro senza pause, come pure dei tempi massimi consentiti di lavoro.

I macchinisti possono essere puniti con la reclusione: Una differenza sostanziale rispetto alla legge germanica prevede che in caso di infrazioni contro la LDL il dipendente svizzero venga richiamato all'ordine, ciò che avviene mediante ammonizioni, sanzioni o addirittura la reclusione. Ma forse di questo sia i colleghi tedeschi che quelli svizzeri non sono pienamente consapevoli o solo in modo insufficiente! Per tutti questi motivi raccomandiamo vivamente a tutti i macchinisti di riguardarsi per bene la LDL e le relative ordinanze, ma anche di prenderle più seriamente. ■

Il link per consultare le disposizioni in materia di durata del lavoro in Svizzera è disponibile sotto: www.vslf.com/388.html

La galleria del Ricken

Internet www.elektro.de AR



La galleria del Ricken, il tunnel ferroviario svizzero della lunghezza di 8,6 km, è situata sotto l'omonimo passo sulla linea ferroviaria delle FFS che va da Rapperswil SG a Wattwil.

Questa galleria a binario semplice della lunghezza di 8604m, ha una pendenza costante del 15,75‰ ed è perfettamente diritta. Da Wattwil, il portale nord della galleria (614 s.l.m.), si può intravedere la debole luce dell'apertura del portale sud a Kaltbrunn (483 s.l.m.).

Antefatto

Al momento della costruzione della Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) che va da San Gallo al Toggenburg, ben presto emerse la necessità di creare un collegamento fino a Rapperswil attraverso il Ricken. Da parte della BT e della città di Rapperswil vennero elaborati dei piani per costruire una linea ferroviaria che andasse da Ebnat-Kappel a Rapperswil attraverso il passo

di Ricken, ma allo stesso tempo si decise di costituire un «comitato ferroviario San Gallo-Zug», patrocinato dal governo cantonale di San Gallo, dai cittadini di Uznach e da diversi politici, che aveva come obiettivo l'edificazione di una galleria di base da Wattwil a Kaltbrunn. Successivamente, l'ing. Lusser sviluppò un progetto e il 27 giugno 1890 il comitato ricevette una concessione per le tratte San Gallo-Wattwil-Rapperswil e Samstagern-Zug. Dato che il canton San Gallo non era in grado o non voleva assumersi gli elevati costi per la costruzione della galleria, grazie ad un'abile tattica del governo cantonale di San Gallo si riuscì ad avere un contributo per la costruzione della Rickenbahn grazie al riscatto della Toggenburger Bahn (Wil-Nesslau) da parte della confederazione. Nel 1902 la statalizzazione delle Ferrovie Svizzere Unite costrinse le Ferrovie federali svizzere ad assumersi i costi per la costruzione della galleria (già sanciti in precedenza mediante contratti) che doveva



fungere da collegamento tra la Svizzera orientale e la ferrovia del Gottardo.

Costruzione

La costruzione della galleria venne iniziata nel gennaio del 1904 ed eseguita, a sud, mediante avanzamento del cunicolo di fondo e, a nord, per i primi 300 m con un sistema di costruzione «alla belga» mediante cunicolo di avanzamento alla sommità. L'aspetto geologico non creò particolari problemi, in quanto la galleria era attraversata quasi esclusivamente da molassa di acqua dolce inferiore formata da molli banchi di pietra arenaria, alternati a strati di marna più duri e resistenti, ma anche da strati più molli con duri banchi di pietra calcarea che normalmente non provocavano particolari pressioni. La stratificazione più alta era di 570 m. L'afflusso d'acqua era molto limitato e raggiungeva, a nord, 2 l/sec., nel mentre a sud, 27 l/sec. Nel corso dei lavori di costruzione una fonte di disturbo era rappresentata dal gas metano inodore che più volte era fuoriuscito dalla molassa (lignite depositata), ciò che richiese l'adozione di particolari misure precauzionali. La circolazione nel cunicolo ebbe inizio mediante l'impiego di cavalli su una linea con scartamento di 74 cm, nel mentre nella galleria ultimata, mediante locomotive a vapore. I lavori di muratura vennero eseguiti totalmente con un'opera muraria in pietra di cava mediante malta di calce e di cemento idraulica, grazie ad un rivestimento che variava da 35 a 70 cm. Il traforo venne ultimato il 30 marzo 1908, a 4400 m dall'uscita sud, nel mentre la galleria divenne a tutti gli effetti operativa il 1° ottobre 1910.

4 ottobre 1926

Non essendo stata prevista una ventilazione artificiale, la galleria di Ricken venne già da subito malvista a causa del pericolo di gassificazione durante la normale attività con mezzi a vapore e ben presto le venne affibbiato il soprannome «camino sbieco». Il personale di locomotiva, infatti, doveva costantemente tappare il naso e la bocca con uno straccio umido per potersi proteggere dal pericolosissimo monossido di carbonio. Il 4 ottobre 1926 un treno merci stava transitando in salita dentro alla galleria con una locomotiva FFS B 3/4, in cui si stava facendo fuoco con bricchette di carbone che, oltre a non essere adatte allo scopo, producevano anche un alto tasso di ossido di carbonio. Il treno purtroppo restò bloccato in galleria, con la conseguenza che tutto il personale che si trovava a bordo morì asfissiato. Da Wattwil partì subito una squadra di soccorso dotata di apparecchi di respirazione per prestare i primi aiuti, ma anch'essa finì per restare intrappolata e infatti tre soccorritori persero la vita. In

quella tragica disgrazia in totale morirono asfissati ben nove dipendenti delle ferrovie. La direzione generale delle FFS decise di procedere all'immediata elettrificazione della tratta Rapperswil-Wattwil. Il 7 maggio 1927, dopo soli sette mesi di costruzione, il funzionamento elettrico sulla tratta Rapperswil-Wattwil e in galleria divenne a tutti gli effetti operativo. ■

Cifre & fatti:

- Durata della costruzione: 1904–1910
- Galleria a binario semplice

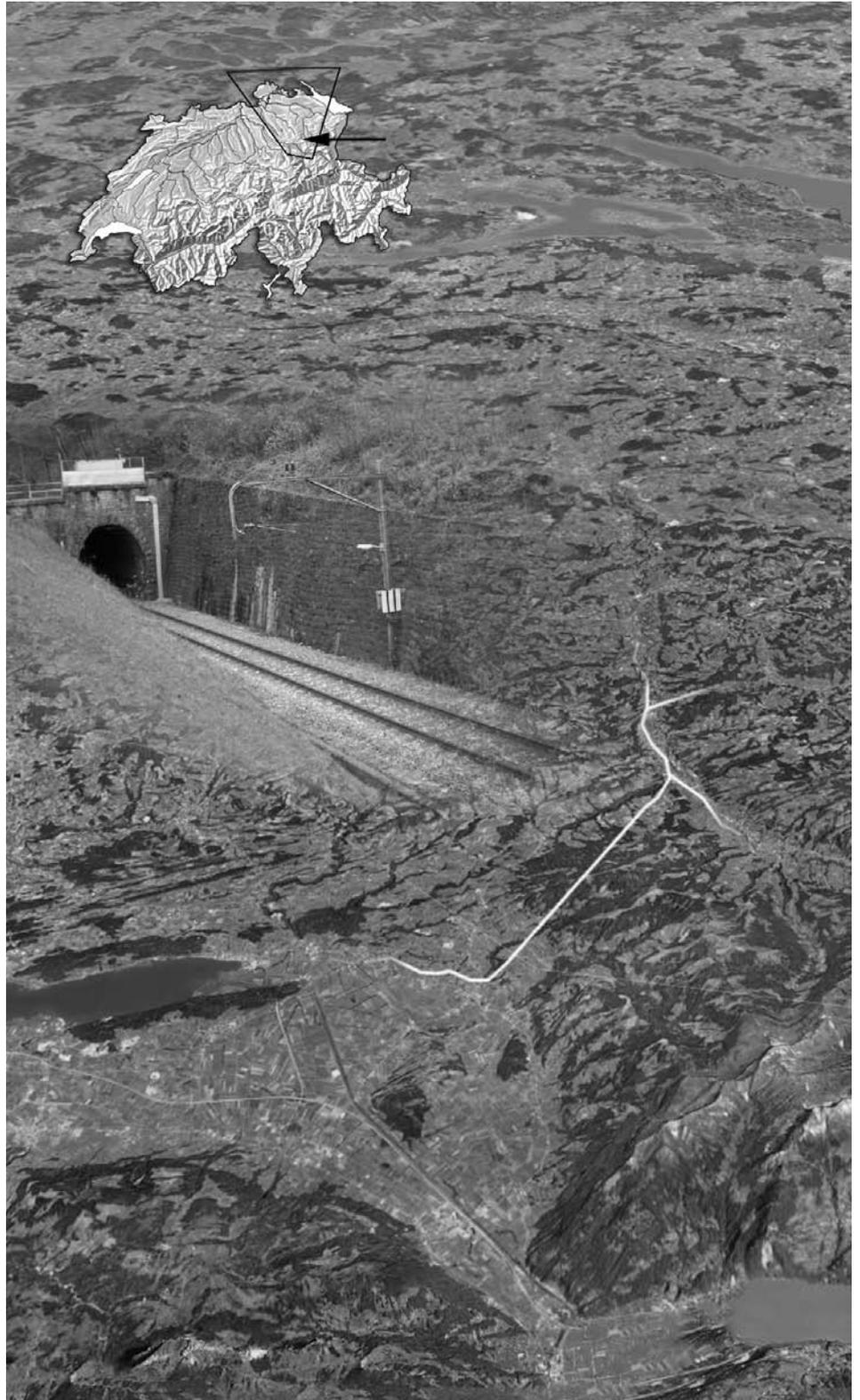
- Lunghezza: 8603 m
- Pendenza: 15.75‰,
- Elettrificazione: 7 maggio 1927

Estratto dal sito Internet:

www.elektro.de

Bibliografia

- Enciclopedia delle ferrovie (1917), vol. 2, pagg. 215-217
- 3x50 anni – Le ferrovie del passato, presente e futuro (1997)





Exklusiv-Angebot für Mitglieder des VSLF.

Sie erhalten 50% Rabatt auf Rechtsschutz-Versicherungsprämien

Als Mitglied des VSLF haben Sie die Möglichkeit, als Privatperson den Global-Rechtsschutz für Mieter oder Eigentümer zu Vorzugskonditionen abzuschliessen!

Mit dem Global-Rechtsschutz sind Sie für den Privat- und den Verkehrsbereich versichert!

Global-Rechtsschutz für Eigentümer:

Vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- mit Medizinalpersonen und –institutionen
- mit Reiseveranstaltern
- mit Lieferanten und Verkäufern
- mit Anbietern von Dienstleistungen
- mit Handwerkern

Nicht-vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- Privatrechtliche Streitigkeiten mit dem Nachbarn
- mit Stockwerkeigentümern betreffend die gemeinschaftlichen Kosten und Lasten aus dem Stockwerkeigentum
- bei Enteignungen von Grundstücken und Eigentumsbeschränkungen durch den Staat, die Enteignungen gleichkommen
- wenn zur Wahrung der Interessen eine Einsprache gegen ein Baugesuch des Nachbarn erhoben werden muss
- Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen für Sach- und Körperschäden
- Verteidigung im Straf- und Administrativverfahren
- Rechtsberatung im Familien- und Erbrecht

Global-Rechtsschutz für Mieter:

Vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- mit Medizinalpersonen und –institutionen
- mit Reiseveranstaltern
- mit Lieferanten, Verkäufern und Handwerkern
- mit Anbietern von Dienstleistungen
- mit Vermietern von Wohnungen inklusive Garagen

Nicht-vertragliche Streitigkeiten:

- mit Versicherungen
- Geltendmachung von ausservertraglichen Haftpflichtansprüchen für Sach- und Körperschäden
- Verteidigung im Straf- und Administrativverfahren
- Rechtsberatung im Familien- und Erbrecht

A company of the Allianz Group



Es gelten die Allgemeinen Versicherungsbedingungen, z.Zl. AB 2006 (Der Rechtsschutz im Zusammenhang mit der Ausübung der beruflichen Tätigkeit als Lokomotivführer wird ausschliesslich über die Grunddeckung des VSLF gewährt).

Anmeldung: Ich bin Mitglied des VSLF und schliesse den Global-Rechtsschutz ab, für:

Mieter	Familie <input type="checkbox"/>	Fr. 191.65 statt Fr. 383.30	Eigentümer	Familie <input type="checkbox"/>	Fr. 252.00 statt Fr. 504.00
Mieter	Einzel <input type="checkbox"/>	Fr. 160.15 statt Fr. 320.30	Eigentümer	Einzel <input type="checkbox"/>	Fr. 220.50 statt Fr. 441.00

Vertragsdauer: 1 Jahr, mit jährlicher stillschweigender Erneuerung, wenn nicht 3 Monate vor Verfall gekündigt wird.

Zahlbar: Jährlich im Voraus

Gültig ab: _____ (frühestens 1 Tag nach Posteingang bei der CAP Rechtsschutz)

Name/Vorname: _____ Geb.-Datum: _____

Strasse: _____ PLZ./Ort: _____

Telefon: _____ Mobil Tel.: _____

Kataster-Nr. (Eigentümer): _____

Mitglieder Nummer: _____ Beitrittsdatum: _____

Ort, Datum: _____ Unterschrift: _____

Bis zu
26,7% Rabatt



Unser neuer Haupteingang für VSLF-Mitglieder.

**Die Online-Kollektivversicherung der KPT:
www.vslf.kpt.ch**

VSLF-Mitgliedern und ihren Familienangehörigen gewähren wir **bis zu 26,7% Rabatt auf Zusatzversicherungen**. Dazu gehören die Spitalkostenversicherung sowie die Krankenpflege-Plus-Versicherung (Höchst-eintrittsalter: 70 Jahre). Weitere Vorteile: Papierloses, tagesaktuelles Online-Archiv ■ Grösstmögliche **Sicherheit** ■ **Einfach** zu bedienende Benutzeroberfläche ■ Permanent verfügbare **Policen und Informationen – weltweit** ■ **Benachrichtigung per SMS oder E-Mail**. Wann steigen Sie um? Informieren Sie sich jetzt auf www.vslf.kpt.ch und berechnen Sie Ihr persönliches Prämien-Sparpotenzial.

**KPT
+
CPT**
Einfach gut versichert.

In Zusammenarbeit mit: 

Die Froschperspektive

Stephan Gut; Präsident Sektion Ostschweiz

Die kürzlichen Massnahmen der SBB AG lassen uns langsam an der Gesundheit der SBB zweifeln. Aus der Froschperspektive wird langsam eine gewisse Schizophrenie offenbar; einerseits werden wir gefüttert mit modernem Wertschätzungs-Vokabular, dass an Kader-Seminaren und Workshops teuer gelernt wird, und andererseits werden offensichtlich planlos Probleme, die z. T. noch gar nicht existieren, als solche erklärt und mit verwaltungstechnischen Methoden wie Weisungen und Weisungen zu Weisungen verkompliziert, ohne das Problem zu lösen.

Die Verwaltung verwaltet ihre Verwaltung, geleitet von der reinen Darstellbarkeit eines komplizierten und vernetzten Sachverhalts und ungeachtet von schlussendlicher Plausibilität in einer praktikablen Durchführung; es wird verzweifelt ge-Excelt und ge-Power-Pointet. Dieses Jahr finden Turnfeste, nächstes Jahr die Euro 08 statt, die einen erheblichen Mehrbedarf an Lok- und Zugpersonal auslösen werden. Die SBB-Leitung ist gefordert, diese versprochenen Mehrleistungen trotz den Zeitkonti des Basispersonals zu erfüllen. Doch sie setzt anstatt auf Wertschätzung und die (bis anhin stets erbrachte; siehe EXPO) Loyalität der Mitarbeiter auf Druck mittels Bestrafung und zeigt sich unflexibler den je.

Die Weisung Steuerung/Lenkung ist ein gutes Beispiel dafür, wie man sich ein Problem hart erarbeitet. Was vorher in einer Minute am Telefon erledigt werden konnte, dauert heute bis drei Monate. Aufgrund der sakrosankten Ganglinien, die einen durchschnittlich Höchstwert an Absenzen für jeden Tag vorsieht, wird es für die kompetenten Einteiler immer schwieriger, für die SBB günstig zu produzieren. So wird durch diese Ganglinien täglich ein Überbestand produziert, der die Kosten faktisch in die Höhe treibt. In der Kurzfristplanung versucht man dann diesem Nonsens einen Riegel zu schieben, indem man eine Dienstzuteilung bei einer Anzahl Reservisten «vergisst» und sie bei Nachfrage zu einem Rasttag verleitet, obwohl sie das Recht auf laut GAV mindestens 360 Minuten (innerhalb 36 Stunden Avisierungsfrist) Arbeitszeit hätten. Die Lokführer werden lernen, und dies nicht aufgrund von Illoyalität, sondern aus Selbstschutz. Mittlerweile zweifeln sogar die unteren Kader, die sich mit der Umsetzung dieses Konzepts herumquälen, am Sinn der Ganglinien. Leider nur hinter vorgehaltener Hand, denn Kritik wird scheinbar trotz «Superteam-

Kursen» (Info Operating 060607) noch nicht geschätzt. Vermutlich fehlt noch der Kurs für die Interoperabilität zwischen den Teams.

Nicht gerade geholfen hat die neue Strategie der SBB bezüglich des Gebrauchs von privaten Autos für den Betrieb. Die meisten Lokführer ziehen ihr Angebot für die Abdeckung auswärtiger Depots zurück. Das Angebot der SBB mit den 70 Rappen pro Kilometer für den Mehraufwand vom Wohnort wird weniger geschätzt als die alte Lösung. Die Folgen sind ein massiver Mehraufwand für Dienstfahrten und Taxis. Ist das sinnvoll? Natürlich haben einige profitiert von der alten Lösung; als erstes die SBB. Die Flexibilität der Arbeitszuteilung und die Abdeckung der Nebendepots ohne zusätzliche Kosten mit einer Nebendepot-Reserve waren praktisch und günstig. Die bald schon üblichen Schuldzuweisungen an das Lokpersonal ob der Mehrkosten sind ideenlos und blutleer. Die SBB sollen sich am freien Markt messen: Wird ein Produkt nicht angenommen, ist es schlecht oder zu teuer, und es muss auf den Markt reagiert werden.

Wie marktfähig ist die SBB?

Die planlose Hilflosigkeit erreicht ihren Höhepunkt, wenn Signalfälle eingedämmt werden sollen. Natürlich ist jeder Signalfall einer zuviel und es ist richtig, diese reduzieren zu wollen. Aber wie? Mangels an Ideen greift man zurück zu der nie bewährten Bestrafungskultur: Jeder Signalfall, ob ein kleiner Zwerg im Depot um 1 Meter oder

ein rotes Signal mit 160km/h überfahren wurde, wird zukünftig gleich behandelt: 3 Tage auf eigene Kosten freigestellt, 1 Tag Instruktion im AZL plus eine Probefahrt mit dem PEX. Und bei ZUB-Fällen, die nicht gemeldet wurden, landet man beim Psychiater. Diese Informationen erhielten als erstes die Promotoren. Sie werden die frohe Botschaft in den Depotzimmern überbringen: «Ein Jeder sei gewarnt, der extra ein Signal überfährt, er wird bestraft werden.» Jeder Lokführer wird so in Zukunft mit diesem Damoklesschwert leben müssen und als fahrendes potentielles Sicherheitsrisiko betrachtet. Jeder Laienpsychiater kann die Folgen daraus abschätzen. Diese Massnahmen sind es, die eine akute Gefahr für das Unternehmen und für die Sicherheit bedeuten.

Die SBB werden bald, wenn sie so weitermachen, sogar bei Kotowski (ebenfalls sakrosankt) als negatives Fallbeispiel dienen. Es reicht nicht, Prozessabläufe zu optimieren, wenn man das Ziel aus den Augen verliert und damit die Produktion verteuert und die Human Resources für die eigenen Fehler verantwortlich macht. Die Verantwortlichen sollten sich erkundigen, was früher alles funktioniert hat, trotz oder wegen fehlender Vor-Analysen. Und den Verantwortlichen, die mit der Basis arbeiten, die Verantwortung und die Kompetenz zurückgeben. Sie wissen, was zu tun ist, damit es sogar in der Praxis funktioniert.

Nach den erneut mässigen Resultaten der Personalumfrage, die aber vom Leiter ZF, Walter Hofstetter in euphemistische Worte gefasst wurde, stellt sich für uns die Frage, ob für die SBB die Ergebnisse des Lokpersonals zu hoch sind, sodass man die Bestrafungskultur nicht nur pflegt, sondern stetig ausbaut. Dazu vom Lokpersonal immer mehr Flexibilität erwartet, indem man selber unflexibler wird, und dies ausgerechnet im Bereich Dienstzuteilung, einem der wichtigsten Faktoren für die Zufriedenheit des Lokpersonals.

Die Marktfähigkeit der SBB wird sich unter anderem dadurch zeigen, wie flexibel und wie intelligent sie auf Probleme reagieren werden. Und die Angst der SBB ist berechtigt; jedoch sollte sie keine Angst vor der Bewältigung des kommenden Zusatzverkehrs haben, sondern vor sich selbst. Wir, die Basis, werden wie immer unser Bestes geben, und es wird vielleicht funktionieren. Wenigstens solange wir alle, das Team, den blinden Aktionismus im Zaume halten. ■



VSLF auf riskantem Kurs

Mitmachen, wo es sich lohnt, ausscheren, wenn es einen Vorteil verspricht, und gelegentlich ein Tritt ans Schienbein der andern: Der VSLF bewegt sich zurzeit auf einem heiklen Kurs, wie auch dessen Generalversammlung wieder gezeigt hat.

Wir glaubten diese Idee unter dem Staub der Geschichte begraben – aber Hubert Giger hat offenbar tief gewühlt und gewirbelt: Gemäss Bericht der «Solothurner Zeitung» forderte der VSLF-Präsident an seiner Generalversammlung in Solothurn von SBB-Personenverkehrschef Paul Blumenthal Verhandlungen für einen eigenen Lokführer-GAV, und Blumenthal habe dazu erst noch Hand geboten.

Allerdings: In der eigenen Berichterstattung hat der VSLF kein Wort zu dieser Idee verloren – da ist man wohl über den eigenen (Über-)Mut erschrocken. Doch auch weitere grosse Töne liess der VSLF-Präsident verlauten: «Zusammenarbeit und Kompromisse, nicht Streiks» hat er laut dem Zeitungsbericht «allen Schweizer Bahnbetrieben» angeboten.

Wahrlich grosse Töne aus einem Verband, der zwar den neuen SBB-GAV feiert, aber selbst kaum etwas zu dessen Gelingen beigetragen hat – ganz im Gegenteil, der sogar SEV und LPV wegen der Mobilisierung offen kritisiert. Als wären uns die Resultate in den GAV-Verhandlungen geschenkt worden!

Grosse Worte, kleine Taten: So zeigt sich der VSLF unter seinem neuen Präsidenten. Die Zusammenarbeit zwischen den Gewerkschaften wird damit belastet. Für Lokführerinnen und Lokführer gibt es daraus aber eine einfache Erkenntnis. Es gibt genau eine Gewerkschaft, die tatsächlich macht, wovon sie spricht: Der SEV, und insbesondere der LPV haben im letzten Herbst nicht nur vor den GAV-Forderungen der SBB gewarnt, nein, sie sind auch dafür auf die Strasse gegangen, sie haben dafür gekämpft und zusammen mit ihren Mitgliedern an der Basis der SBB den Tarif erklärt.

Es ist nicht zu erkennen, was Eisenbahnerinnen und Eisenbahner bei «allen Schweizer Bahnbetrieben» davon haben sollten, wenn auch dort viele grosse Worte statt Taten angeboten würden. Mit andern Worten: Der SEV und der LPV sind die verlässlichen Partner – gegenüber den eigenen Mitgliedern zuallererst, aber genau so gegenüber den Arbeitgebern.

Gemeinsam sind wir stark - im SEV, im LPV: Der SEV ist die starke Basis für Lokführer und Lokführerinnen!

Pierre-Alain Gentil
Peter Merz

Präsident SEV
Präsident LPV

Briefwechsel

VSLF-SEVBrief von Hubert Giger an François Gatabin

Guten Tag François

An unserem VG Treffen vom 20. März hast Du den Presseartikel in der Solothurner Zeitung zu der Generalversammlung des VSLF angesprochen. Wir einigten uns, dass diverse Probleme in der VG grundsätzlich zu besprechen sind und haben ein Datum am 24. Mai gefunden. Mit Datum vom 23. März sehen wir einen Aushang zum Thema, unterschrieben vom Präsident SEV Pierre-Alain Gentil und Präsident LPV Peter Merz.

Wir sind sehr erstaunt, dass der SEV/LPV auf einen Zeitungsartikel mit der Behauptung reagiert, der VSLF hätte kaum etwas zum Gelingen des GAV SBB beigetragen. Diese Behauptung wird von zwei Leuten aufgestellt, die nicht an den GAV Verhandlungen teilgenommen haben.

Du warst der Leiter der VG Verhandlungen und hast mit unserem VSLF-GAV Team, unter der Leitung von Daniel Ruf zusammengearbeitet. Wir möchten offiziell von Dir wissen, ob die Aussage von Gentil und Merz, dass der VSLF kaum etwas zu dessen Gelingen beigetragen hat, auch deiner Meinung entspricht.

Mit kollegialen Grüssen

Hubert Giger
Präsident VSLF

Antwort von François Gatabin an Hubert Giger

Lieber Hubert,

Du stellst mir eine direkte Frage, die ich dir möglichst genau und vollständig beantworten will.

Im Text des Aushangs, auf den du ansprichst, gibt es keinen Bezug auf die Arbeit von Dani Ruf im Rahmen der Verhandlungsgemeinschaft. Als Leiter dieser Verhandlungsdelegation kann ich nochmals bestätigen, dass die Zusammenarbeit

mit Dani gut war und dass ich persönlich seine technischen Kenntnisse geschätzt habe, besonders im Bereich Arbeitszeit. Ich betone, dass er sich auch für die Anliegen anderer Berufsgruppen als der Lokführer eingesetzt hat.

Das Problem ist die allgemeine Haltung des VSLF (vor allem die deine) im grossen Umfeld dieser Verhandlungen. Es war immer klar, dass nur eine schlagkräftige Gewerkschaftsbewegung in der Lage sein würde, sich in solch schwierigen Verhandlungen durchzusetzen. Entsprechend hat der SEV diese Schlagkraft aufgebaut, parallel zu unserem Willen, über die Verhandlungen zu einem Abschluss zu kommen. Wir haben diese Haltung mit mehreren Aktionen unterstützt, an welchen sich der LPV sehr aktiv beteiligt hat. Was wir verurteilen ist der Umstand, dass ihr euch Mal für Mal von diesen Aktionen distanziert habt, dass ihr nicht öffentlich zum Aufbau der gewerkschaftlichen Schlagkraft gestanden seid (und so die Position der Gewerkschaften in den Verhandlungen geschwächt habt) und dass ihr die Bedeutung der Mobilisierung der Lokführer in diesem Kampf um ihre Rechte herabgespielt habt. Gleichzeitig hast du persönlich bei uns Mitglieder abgeworben, insbesondere bei den KTU, indem du deine Gewerkschaft darstellst als jene, die am kämpferischsten für die Lokomotivführer eintrete – während du gleichzeitig Herrn Blumenthal bereits deine Kompromissbereitschaft anbietest.

Lieber Hubert, dieses Doppelspiel kann ich nicht akzeptieren. Ich habe es dir gesagt, mit dieser Haltung gehst du 10 Jahre zurück in die Phase des nutzlosen Kriegs zwischen LPV-SEV und VSLF. Das bedaure ich, denn wer dabei verliert, sind unser aller Mitglieder. Um einen solchen Zustand zu vermeiden, wollen wir mit euch die Spielregeln für Verhandlungsgemeinschaften erneuern. Der Ball liegt bei euch.

Ich hoffe, dass ich damit deine Fragen beantwortet habe, und grüsse dich bestens

SEV
Secrétariat syndical
Le vice-président
François Gatabin

Der VSLF auf riskantem Kurs?

Vorstand VSLF



Ergänzende Bemerkungen zum Aushang (siehe Kasten links) SEV/LPV zur Generalversammlung VSLF vom 23. März 2007

Unsere Generalversammlung vom März dieses Jahres in Solothurn hat Wellen geschlagen. Anlässlich einer Aussprache innerhalb der Verhandlungsgemeinschaft (VG) mit dem SEV, transfair und Kaderverband KVöV kam die Rede des Präsidenten VSLF mit der Forderung nach einem Lokführer GAV zur Sprache. Uns wurde vorgeworfen, dass die plötzliche Forderung nach einem Lokführer GAV neu sei und die VG in diesem Fall keinen Sinn machen würde; ein Treffen zur Klärung dieser und weiterer Fragen in der VG wurde vereinbart. Die Forderung des VSLF nach einem Lokführer GAV ist so alt wie die GAV selbst.

Zu unserem Erstaunen lasen wir zwei Tage später einen sehr direkten Brief des Präsidenten SEV Pierre-Alain Gentil und LPV Präsidenten Peter Merz im Aushang, in welchem uns unter anderem vorgeworfen wird, dass der VSLF bei den GAV-Verhandlungen «kaum etwas zu dessen Gelingen beigetragen hat – ganz im Gegenteil, der sogar SEV und LPV wegen der Mobilisierung offen kritisiert [hat].»

Viele Lokführer haben die gegenseitigen Seitenhiebe der Verbände satt. Aus diesem Grund möchten wir hier im Loco Folio und nicht via Aushang dazu Stellung nehmen.

Beitrag zum GAV SBB

Dass der VSLF bei den GAV Verhandlungen kaum etwas dazu beigetragen hat kann SEV Präsident Pierre-Alain Gentil und LPV Präsident Peter Merz nur aus zweiter Hand beurteilen, da sie nicht direkt dabei waren. Wir haben aber vom SEV Vizepräsident François Gatabin, welcher für den SEV die Verhandlungen führte, eine Antwort eingefordert (siehe «Briefwechsel» links). Innerhalb der VG Verhandlungsdelegation (SEV: François Gatabin, transfair: Bernhard Schmid, KVöV: Ulrich Linsi, VSLF: Daniel Ruf) hat die Zusammenarbeit gut funktioniert, was alle vier Hauptbeteiligten bestätigt haben. Wenn wir schon beim Thema GAV SBB sind, darf in diesem Zusammenhang auch einmal die Frage gestellt werden, warum er uns überhaupt von der SBB im Frühling 2006 gekündigt wurde. Wir erinnern an die Zulagenverhandlung im Sommer 2005 und den Abschluss des GAV BLS im Herbst 2005.

Verlässlichkeit innerhalb der VG SBB GAV

Der VSLF hat während den Verhandlungen die Forderungen des SEV immer mitgetragen und zum Beispiel den Contract Sozial (NOA) und die Auslagerung von Werkstätten nie in Frage gestellt. Es bleibt aber eine Tatsache, dass momentan kein Lokführer

im NOA ist, wir dieselben aber kräftig mitfinanzieren. Die diskutierten Werkstätten wurden in der Zwischenzeit ausgelagert.

Mobilisierungsaktionen SEV / LPV

Die Mobilisierungsaktionen des SEV / LPV haben wir nie kritisiert. Für die nationale Demonstration vom 23. September 2006 wurde der VSLF schlicht nicht angefragt. Zum Flexibilitätsstopp des LPV vom 18. November 2006, zu welchem alle Lokführer eingeladen wurden, hat sich der VSLF insofern geäußert, als dass wir die Verantwortung für unsere Mitglieder wahrgenommen haben und einzig auf rechtliche Folgen aufmerksam machten.

Die Distanzierung von transfair, KVöV und VSLF zur Streikandrohung des SEV vom 28. November 2006 an die SBB ist im Zusammenhang mit den damals laufenden Verhandlungen aus unserer Sicht auch heute noch korrekt. Der SEV hat mit der Streikandrohung nicht im Namen der VG gehandelt und demzufolge ist eine Richtigstellung der Partnerverbände nur legitim.

Diese Ausführungen sollen euch ermöglichen, eine eigene Meinung zu bilden. Die Protokolle zu den SBB GAV Verhandlungen können bei uns jederzeit eingesehen werden. ■

Selbsteinteilung

Stefan Jufer; Vorstand VSLF



Der Name Selbsteinteilung ist eigentlich irreführend. Der aktuelle Stand des Projektes lässt sich nicht so benennen. Passender wäre eher «Schichtwahl».

Rückblende

Eigentlich ist die Idee der Selbsteinteilung im Projekt 2010 entstanden. Im Zusammenhang mit der Personalfriedenheit, vor allem beim Lokpersonal, waren Ideen gefragt die die Zufriedenheit zu verbessern.

Die Erkenntnis, dass Lokpersonal 24 H, rund um die Uhr, samstags und sonntags und an 365 Tagen im Jahr zur Verfügung stehen muss, legte eine Verbesserung im Einteilungsbereich nahe.

Das Privatleben der Lokführer wird eindeutig von der Einteilung beeinflusst. Welche Faktoren sind nun zu gewichten. Ist es die Frist, wie früh im Voraus ist der Dienst bekannt? Ist es der Dienst selber, welche Züge werden geführt? Ist es die Einsatzzeit, Frühdienst – Nachtdienst? Diese Frage lässt sich nicht global beantworten. Was dem einen Wichtig ist, ist dem anderen unwichtig. Familienväter, Ehepaare, Paare, Singels etc. Alle haben ihre Wünsche und Ansprüche an eine Einteilung. Eine Begrüssenswerte Idee, hier die Möglichkeit zu schaffen, dass jeder, nach den Möglich-

keiten der Dienste, seinen Einsatzplan weit möglichst selber gestalten kann. Klingt doch gut!

Jetzt kommt aber der Haken. Um eine Selbsteinteilung umzusetzen, benötigt die Planung eine gewisse grösse eines Depots. Es ist eine Illusion anzunehmen, dass zum Beispiel die Lokführer eines kleineren Depot, von einem solchen System profitieren könnten. In kleineren Depots macht es keinen Sinn, da reicht eine einfache «Exceltabelle», oder die bewährte «Tourenbörse».

Entgegen ersten Ideen wird nicht mehr von einem Einteiler gesprochen, der die Freigesuche noch auf die Wichtigkeit prüft (Human Faktor). Somit wird zum Beispiel die eigene Hochzeit, oder die Taufe der Kinder nur noch über ein Punktesystem geregelt. Merke; vor der Hochzeit unbedingt Punkte sammeln!

Das System ist schlicht nicht in der Lage, so viele Einflüsse abzubilden und auszuwerten, hier braucht es einen Einteiler.

Die Idee aus unserer Sicht muss sein, ein möglichst grosses Gefäss an Touren zu gestalten und ein ebensolches Gefäss Lokführer. Das würde aber heissen, dass jeder Lokführer alle Fahrzeuge und Strecken kennt, die sich in dem besagten Topf befinden. Das wiederum würde heissen, dass die

laufende «Spezialisierung» der Lokführer gestoppt werden muss. Allrounder wären gefragt, sprich UBV Lokführer.

Aktuelle Situation

Es ist bereits in den Depots nicht mehr so, dass alle Lokführer das gesamte Rayon des Depots befahren können. Ebenfalls kennen die Lokführer nicht mehr alle Fahrzeuge, die besagte Strecken befahren. Infolge kurzfristiger Fahrzeugwechsel, mussten schon öfters Lokführer Touren tauschen oder ein Reserve Lokführer wurde angeboten. Letzteres verursacht in der Regel eine Verspätung, wenn der «falsche» Zug einfährt. (z.B. ICN statt EW4)

Wir sprechen hier nicht von Spezialfahrzeugen à la TGV/ Pendolino oder den Lokführer mit beschränktem Einsatz (z.B. Studenten). Wir meinen den Lokführer UBV (Kat.D) und die Stammflotte SBB P. Unverständlich, dass hier nicht in die Ausbildung der Lokführer investiert wird, Fahrzeug und Streckeninstruktionen sind für die immer kurzfristigen Änderungen nur von Vorteil. Für die Planung/Lenkung wird es zunehmend unübersichtlicher. Die Einteiler werden unnötig ausgebremst mit den vielen zusätzlichen Abfragen die sie tätigen müssen, bevor sie einem Lokführer eine Tour zuteilen. Ganz zu schweigen

von den Pflichtabfragen betreffend AZG/ AZGV/ GAV/ BAR/ Weisungen etc. Diese Situation spitzt sich zunehmend zu und die Lokführer verlieren die Kenntnisse laufend.

Die aktuelle Situation lässt uns aufhorchen und folgende Fragen stehen im Raum:

Wird das Berufsbild bewusst zunehmend demontiert?

Werden bewusst keine Strecken und Fahrzeuginstruktionen, die vorhanden sind, aufgebessert oder repetiert (Neuinstruktionen kosten ein Vielfaches)?

Wird eine Strecken- und Fahrzeugspezialisierung angestrebt?

Werden vermehrt Spezialgruppen gebildet? Sogenannte Teams, die autonom funktionieren und keine Einteiler brauchen?

Sind sich die Verantwortlichen bewusst, dass monotoner Einsatz des Lokpersonals zu Sicherheitsproblemen führen kann?

Wir sehen in dem Projekt «Selbsteinteilung» das Ziel gefährdet. Oberstes Ziel sollte die Förderung der Zufriedenheit des Lokpersonals sein. Natürlich immer mit einem Blick auf die Wirtschaftlichkeit. Die Gefahr ist gross, dass mit der Einführung des Projekts grundsätzlich auf eine Jahreseinteilung verzichtet werden muss: Das Ende der bewährten Jahreseinteilung? Aktuelle Berichte aus der Projektgruppe lassen uns befürchten, dass es vor allem darum geht, Einteiler einzusparen, die Behandlung der Gesuche elektronisch zu lösen und die Arbeitsvielfalt beim Lokpersonal einzuschränken. Der Computer macht das dann schon...

Seit beinahe einem Jahr dreht sich das Projekt im Kreis. Erschwerend kam hinzu, dass der Projektleiter gewechselt hat. Der neue Projektleiter musste sich zuerst mit der Materie vertraut machen. Es zeigte sich, dass es schwierig ist, sich in ein Lokführerleben einzudenken, wenn man nie so gelebt hat, oder keine unregelmässigen Arbeitszeiten kennt. Ein weiteres Problem bereiten die nötigen Arbeitsmittel (Hardware/Software) die nötig sind, um das Projekt sinnvoll umzusetzen. Deshalb wurde in den ausgewählten Depots mit dem Pilot noch nicht gestartet. Das Zugpersonal wurde kürzlich auch noch in das Projekt integriert, sie bekunden ebenfalls Interesse an einem neuen Einteilungssystem.

Fazit

Aus besagten Gründen stellen wir uns eher skeptisch zum Projekt. Wir lassen uns aber gerne vom Gegenteil überzeugen und werden uns für die Interessen der Lokführer einsetzen. Wie die Interessen der Lokführer bei P aussehen und wo die Schwerpunkte liegen, könnt ihr dem Resultat der Marktforschung entnehmen.

Resultate der Marktforschung «Selbsteinteilung»

Stefan Jufer; Vorstand VSLF

Ende Januar 2007 wurden allen Lokführer Fragebogen versendet zum Thema «Selbsteinteilung». Ziel dieser Marktforschung sollte sein, die aktuelle Zufriedenheit mit dem heutigen System zu ermitteln. Zudem sollte ausgelotet werden, welche Kriterien bei der Einteilung für das Lokpersonal wichtig sind. Am 6. März wurden die Pekos und die Sozialpartner über die ersten Resultate informiert. Eine Detailanalyse ist zurzeit in Arbeit.

Folgende Aussagen dürfen wir bereits machen:

Der Rücklauf der Bogen lag bei knapp 45%, somit sind gemäss Marktforschung repräsentative Aussagen möglich. Das Profil der Lokführer, die geantwortet haben:

Gruppierung der Lokführer

70% Eingeteiltes Personal
21% Reservepersonal
9.5% gemischter Einsatz

Dienstalter

15% +30 Dienstjahre
33% 21–30 Dienstjahre
29% 16–20 Dienstjahre
11% 6–15 Dienstjahre
12% –5 Dienstjahre

Grundsätzlich sind die Lokführer insgesamt eher zufrieden, beinahe 72% liegen über der Mitte auf der Skala. Anders sieht es bei der Frage der Einflussnahme auf die Einteilung aus, hier sind Verbesserungen erwünscht. Im Schnitt machen 70% 1-3 Gesuche und 7% mit 6 und mehr Gesuchen pro Jahr. Immerhin 20% machen keine

Gesuche und richten sich nach der Jahresplanung. Die gestellten Gesuche wurden für über die Hälfte zu 90% bewilligt. Einem Drittel wurden sie zu 50-90% bewilligt.

Im Bezug auf die arbeitsmedizinischen Gesichtspunkte beurteilen die Lokführer die Einteilung eher als schlecht. (62%)

Weiter sind 68% der Meinung, dass ihnen rechtzeitig die Einteilung mitgeteilt wird. 32% erhalten ihrer Meinung nach, die Einteilung zu spät.

Zu schaffen macht den Lokführern die zunehmend eintönigeren Dienste und die Abnahme der Strecken und Fahrzeugkenntnisse. Eher unzufrieden sind die Lokführer mit Dienstende vor Freitagen oder Dienstbeginn nach Freitagen und Ferien. Ein *Gut* gab es für die Rasttageinteilung.

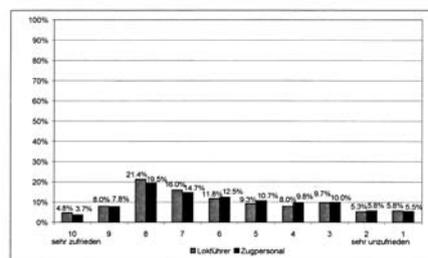
Ein Viertel findet es sehr wichtig, generell Einfluss auf die Einteilung zu nehmen. Über 60% wollen Einfluss auf die Abwechslung der Zuggattung nehmen und 45% möchten zudem ihre Schicht wählen können.

Lange Touren zugunsten von möglichst vielen freien Tagen sind bei 40% unerwünscht. Eine Jahreseinteilung, resp. eine frühe Bekanntgabe des Einsatzes ist bei über 30% ein Muss.

53% sind grundsätzlich bereit, Reservetouren zu übernehmen, wenn sie dafür in der gewünschten Schichtlage arbeiten könnten. 21% wollen das nicht und 26% sind bereits in der Reserve eingeteilt.

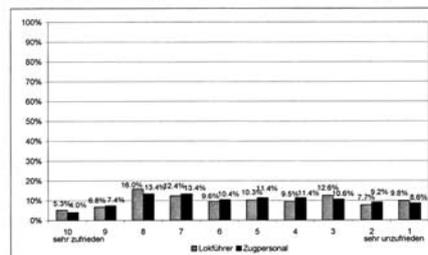
Weitere und detaillierte Aussagen zu der Umfrage und zum Projekt könnt ihr auf unserer Homepage nachlesen, sobald sie bekannt sind.

Abbildung 1: Zufriedenheit mit der heutigen Einteilung



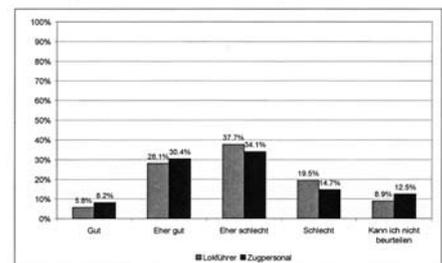
Basis: 1015 befragte Lokführer, 600 Befragte des Zugpersonals

Abbildung 2: Zufriedenheit mit dem Einfluss auf die Einteilung



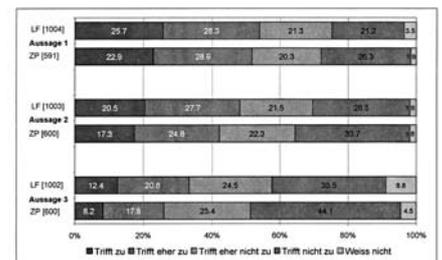
Basis: 1011 befragte Lokführer, 595 Befragte des Zugpersonals

Abbildung 3: Arbeitsmedizinische Gesichtspunkte

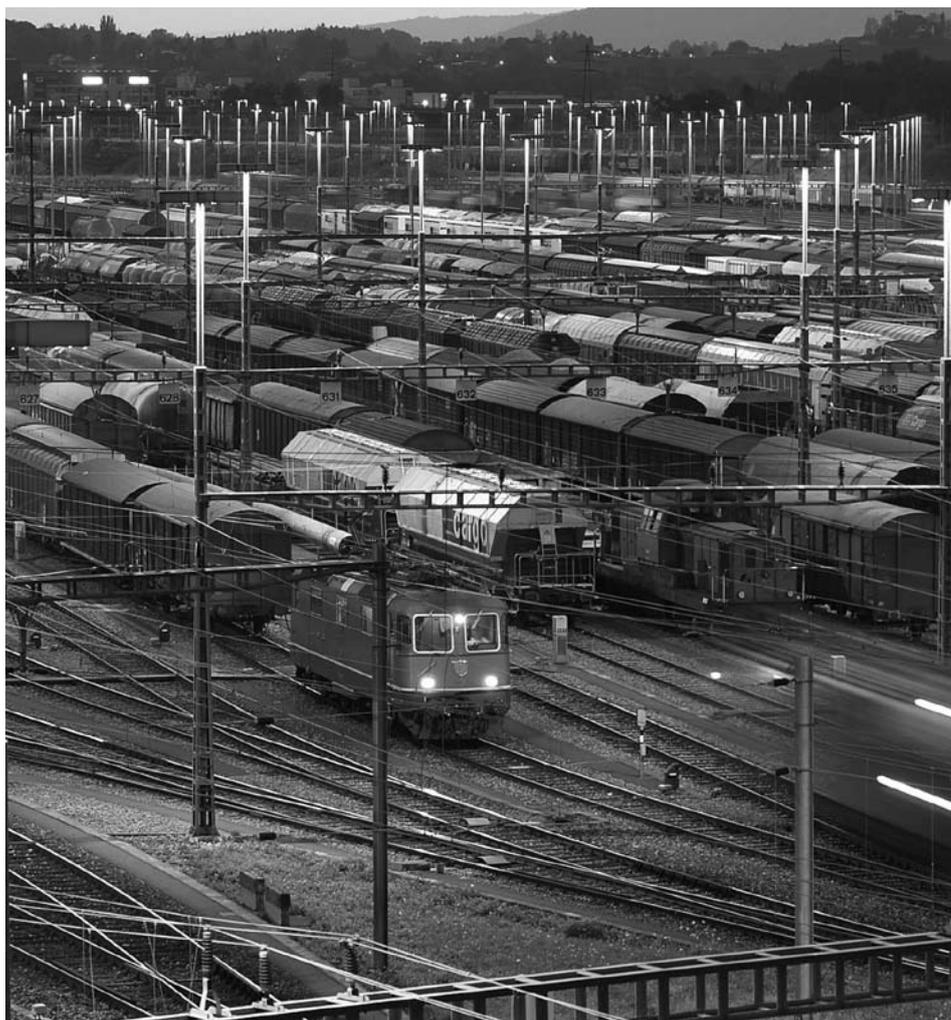


Basis: 1019 befragte Lokführer, 598 Befragte des Zugpersonals

Abbildung 4: Bewertung von Aussagen



Basis: in Klammern



Der VSLF als unabhängiger und zukunftsorientierter Verband übernimmt ständig neue Sozialpartnerschaften bei verschiedensten Bahnen. Die Vielfältigkeit der Aufgaben werden immer umfangreicher und komplexer.

Bedarf es, um diesem Trend standhalten zu können, Änderungen inner halb des VSLF oder der internen Politik?

Im Moment sicher nicht, denn die heutigen Strukturen des VSLF sind zukunftsorientiert, schlank und extrem flexibel! Dennoch darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass mit mehr EVU's (Eisenbahn Verkehrs-Unternehmungen) welche der VSLF betreut, Mehrarbeit geleistet wird und diese Aufgaben auf mehr kompetente Mitglieder verteilt werden müssen.

So erweist sich die Struktur der Sektion Ost als extrem zukunftsweisend. Innerhalb kurzer Zeit ist die Sektion extrem gewachsen (und wächst immer noch rasant), es sind auch diverse neue EVU's dazu gekommen; wie die Turbo und SOB. Um die Vorstandsmitglieder zu entlasten

und einen direkten Ansprechpartner bei den Bahnen zu haben sind innerhalb der Sektion, Bereichsvertreter eingesetzt worden, welche die Geschäfte zusammen mit dem Vorstand vorbereiten und umsetzen. Einer zukünftige Abspaltung in eine eigenständige VSLF Sektion Turbo oder SOB steht die offene Struktur des VSLF nicht im Weg.

Diese Struktur erlaubt es uns mit den verschiedenen EVU's in direktem Kontakt zu stehen. Probleme können vor Ort gelöst werden. Ist die Unterstützung des Vorstandes notwendig kann diese immer gewährleistet werden.

Der VSLF ist auf die Zukunft ausgerichtet und arbeitet lösungsorientiert! Bei uns steht ein gut sozialpartnerschaftlicher Dialog im Vordergrund und wird Drohgebärden stets vorgezogen. Bei Verstössen gegen die sozialen Errungenschaften dieses Landes und ohne Einsicht der EVU ist jedoch auch eine andere, härtere Gangart jederzeit möglich. ■

Am Anfang war Stop Risk. Aus Spargründen wird es jedoch immer mehr zur Farce: Force The Risk!

Die Führerstände, mit den von uns seit Jahren geforderten, nun für das ETCS System eingebauten Klimaanlageanlagen, sind bei den Re 6/6 zu einer tödliche Falle geworden! Einerseits ist die rechte Seite des Führerstandes mit der Klimaanlage praktisch nicht mehr existent, es besteht nur noch ein schmaler Gang (Fluchtweg!), zum Maschinenraum, andererseits wurden die grössten und wuchtigsten Stühle für den «Heizer» in diesen Gang gestellt. Somit wurde der nun schon schmale Fluchtweg zu 50% verbarrikiert. Ein schnelles, ungehindertes und unfallfreies Durchkommen nun nahezu unmöglich. Ist nun noch ein Führergehilfe oder ein Kollege auf Begleitfahrt, ist eine allfällige Flucht des auf der linken Seite sitzenden Lokomotivführers schlicht nicht mehr möglich.

Sind wir denn wirklich schon so weit, dass bewusst die letzte Möglichkeit – eine Flucht nach hinten – zwecks Geldeinsparung verhindert wird, gar mit einem möglichen Verlust eines Lokführers kalkuliert wird?

Oder wie kann ich mir dies erklären? Sind die heutigen, so hoch begabten Ingenieure denn wirklich nicht mehr im Stande solche Kleinigkeiten, wie der minimale Schutz eines Lebens, mit der Gewährleistung eines Fluchtweges, in ein Projekt mit einzubeziehnen? Sind überhaupt noch Leute vom Fach, bei solchen Projekten, mit von der Partie? Leute wie Lokführer, Unterhaltspersonal oder sind nur noch gleichgerichtete Bürokollegen für solche Aufgaben zuständig? Es scheint nur an einer kleinen Prise Menschenverstand zu fehlen, wenn solche Installationen vorgenommen werden. Gleich verhält es sich mit den teuren «Super-» Fenster bei, den mit Klimaanlage ausgerüsteten Fahrzeugen, der Bauart Re 4/4, Re 6/6.

Zum einen ist der Einbau dieser Fenster völlig übertrieben, da die Klimaanlage bei heissen Temperaturen nicht mehr arbeitet, weil der Führerstand zu stark abgedichtet ist (die Fenster müssen geöffnet werden, damit die Klimaanlage richtig kühlt! Siehe LoFo 2/2006). Des weiteren sind diese Fenster alles andere als bedienerfreundlich und zu guter Letzt sind diese Fenster anscheinend in einer Billig-Werkstatt produziert worden, denn die Vorgänge des Entgratens und Anfassens scheinen dort nicht geläufig zu sein. So erstaunt es nicht, dass die Verletzungsgefahr durch scharfkantige Ecken nicht unwesentlich sind; Verletzungen

werden durch die Verantwortlichen des Um/Einbaus in Kauf genommen.

Kommt noch das eigenwillige Eigenleben der Fenster hinzu. Die einen klemmen dermassen, dass das eine oder andere mal knackende Geräusche der Wirbelsäule wahrgenommen werden können, selbst wenn man aufsteht und so versucht den Dingern Herr zu werden, sind manche Fenster schlicht nicht zum schliessen zu bewegen!

Die anderen sind so leichtgängig, dass sie sich von selbst sprunghaft schliessen; natürlich ist dies nur ein Problem wenn man gerade den Kopf, zwecks Zugkontrolle oder Manöver, zum Fenster hinaus hält. Kieferprellung, Schnittverletzungen am Kinn/Hals: alles schon da gewesen. Apropos selbstständige Schliessung: wo ist eigentlich der weisse Strich geblieben? Dieser wurde, bei den alten Fenstern, nicht zur Verschönerung der Lok angebracht.

Das Gefahrenpotenzial nimmt leider bei jeder Neuerung zu! Sind denn schon all jene Unfälle vergessen, welche zu kleinen Massnahmen mit grosser Wirkung geführt haben; solche etwa wie der «dekorative» weisse Strich am Seitenfenster? ■

Cargo und AZG

Philipp Maurer; Leiter Division G VSLF

Verstösst die SBB Cargo Deutschland GMBH gegen das Schweizerische Arbeitszeit Gesetz AZG?

Dieser und anderen Fragen gehen wir momentan zusammen mit unseren ausländischen Partnergewerkschaften nach.

Obwohl die SBB Cargo AG schon vermehrt darauf aufmerksam gemacht wurde, die Tochtergesellschaft SBB Cargo Deutschland darüber aufzuklären wie man sich bezüglich Einhaltung des schweizerischen Arbeitszeitgesetzes zu verhalten habe, ist anscheinend nichts geschehen.

Im Gegenteil: es wurde eine «Weisung» an das Lokpersonal SBB Cargo Deutschland abgegeben worden, wonach sich die Deutschen Kollegen in der Schweiz nach Deutschem Recht verhalten sollen. Das Deutsche Gesetz ist jedoch nicht annähernd vergleichbar mit dem Schweizerischen Arbeitszeitgesetz. Diese Weisung kommt einer Aufforderung zum Verstoss gegen das AZG Schweiz gleich und wird

durch uns in keiner Weise toleriert. Verstösse sehen wir mehrheitlich in der Nichteinhaltung der Ruheschichten, maximalen Arbeitszeiten ohne Pause, und der maximale Arbeitszeit.

Der Lokführer kann mit Haft bestraft werden

Als wesentlichen Unterschied zum Deutschen Gesetz sieht das Schweizerische Recht vor, den Mitarbeiter bei Verstössen gegen das AZG mit in die Pflicht zu nehmen (Verweis, Busse, Haft). Dies ist jedoch den Deutschen und auch den Schweizer Lokführerkollegen nicht bekannt oder zu wenig bewusst!

Aus diesen Gründen empfehlen wir allen Lokomotivführern das AZG und die dazugehörige Verordnungen mal zu studieren und ernst zu nehmen. ■

Den Link zu den Arbeitszeitlichen Bestimmungen der Schweiz findet Ihr unter:

www.vslf.com/388.html

Linde Gas

PanGas

Gas & More

www.pangas.ch

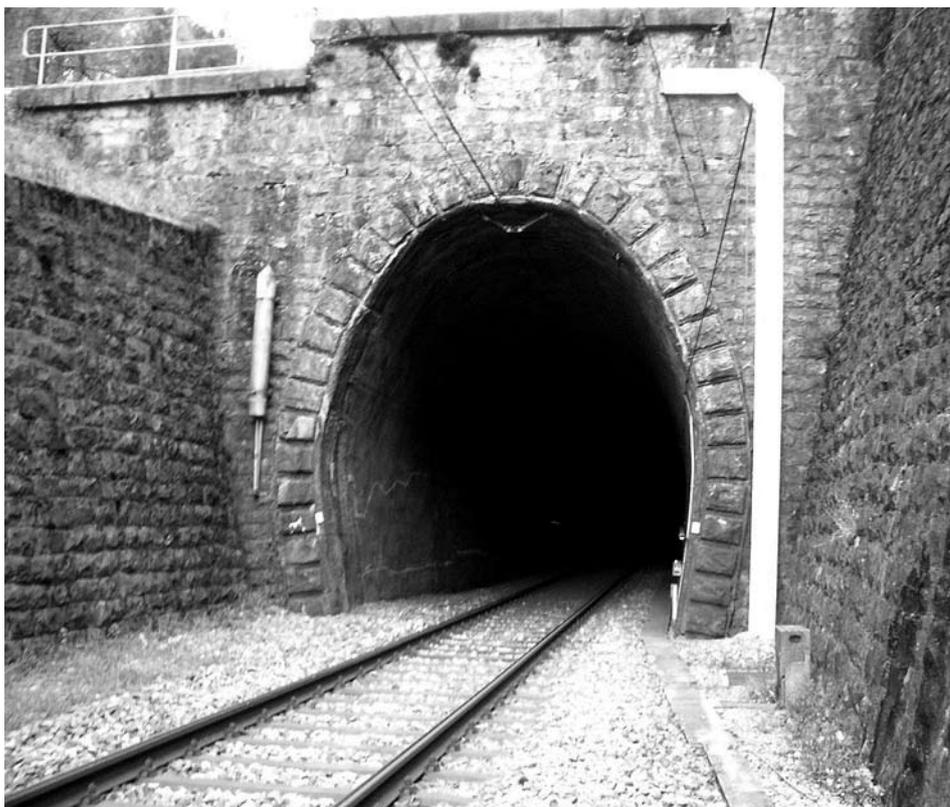
Alles rund ums Grillieren ...

... u.v.m. finden Sie in Ihrem PanGas-Fachmarkt: • Grills und Zubehör • Propangas • Ballons und Zubehör • Propangasgeräte • Schweissgeräte • Technische Gase

Aigle Tel. 024 467 02 70 Amriswil Tel. 071 410 08 70 Basel Tel. 061 331 72 44 Bern Tel. 031 348 47 27
Biberist Tel. 032 672 25 50 Buchs SG Tel. 081 756 48 42 Carouge Tel. 022 301 07 41 Chur Tel. 081 250 06 25
Dagmersellen Tel. 062 748 17 91 Dübendorf Tel. 044 882 37 30 Ecublens Tel. 021 697 09 39 Egerkingen Tel.
062 387 84 21 Givisiez Tel. 026 460 86 10 Jona Tel. 055 212 69 36 Kriens Tel. 041 319 95 55 Pratteln Tel.
061 823 06 36 Schaffhausen Tel. 052 643 42 65 St. Gallen Tel. 071 310 11 60 Thun Tel. 033 335 71 55 Visp
Tel. 027 945 11 70 Wil Tel. 071 920 08 00 Winterthur Tel. 052 234 53 91 Zug-Steinhausen Tel. 041 743 03 30
Zürich-Altstetten Tel. 043 321 79 25 Zürich-Leimbach Tel. 044 481 49 90 Zürich-Schlieren Tel. 044 730 43 11

Der Ricktunnel

Auszug aus der Internetseite www.elektro.de



Der Ricktunnel ist ein 8,6 km langer schweizerischer Eisenbahntunnel und liegt unter dem Rickenpass an der SBB-Bahnlinie von Rapperswil SG nach Wattwil.

Der Tunnel ist einspurig ausgelegt, 8604 m lang, hat ein konstantes Gefälle von 15,75‰ und ist schnurgerade. Vom nördlichen Tunnelportal bei Wattwil (614 m ü. M.) sieht man ein schwaches Licht der Südportalöffnung bei Kaltbrunn (483 m.ü.M.)

Vorgeschichte

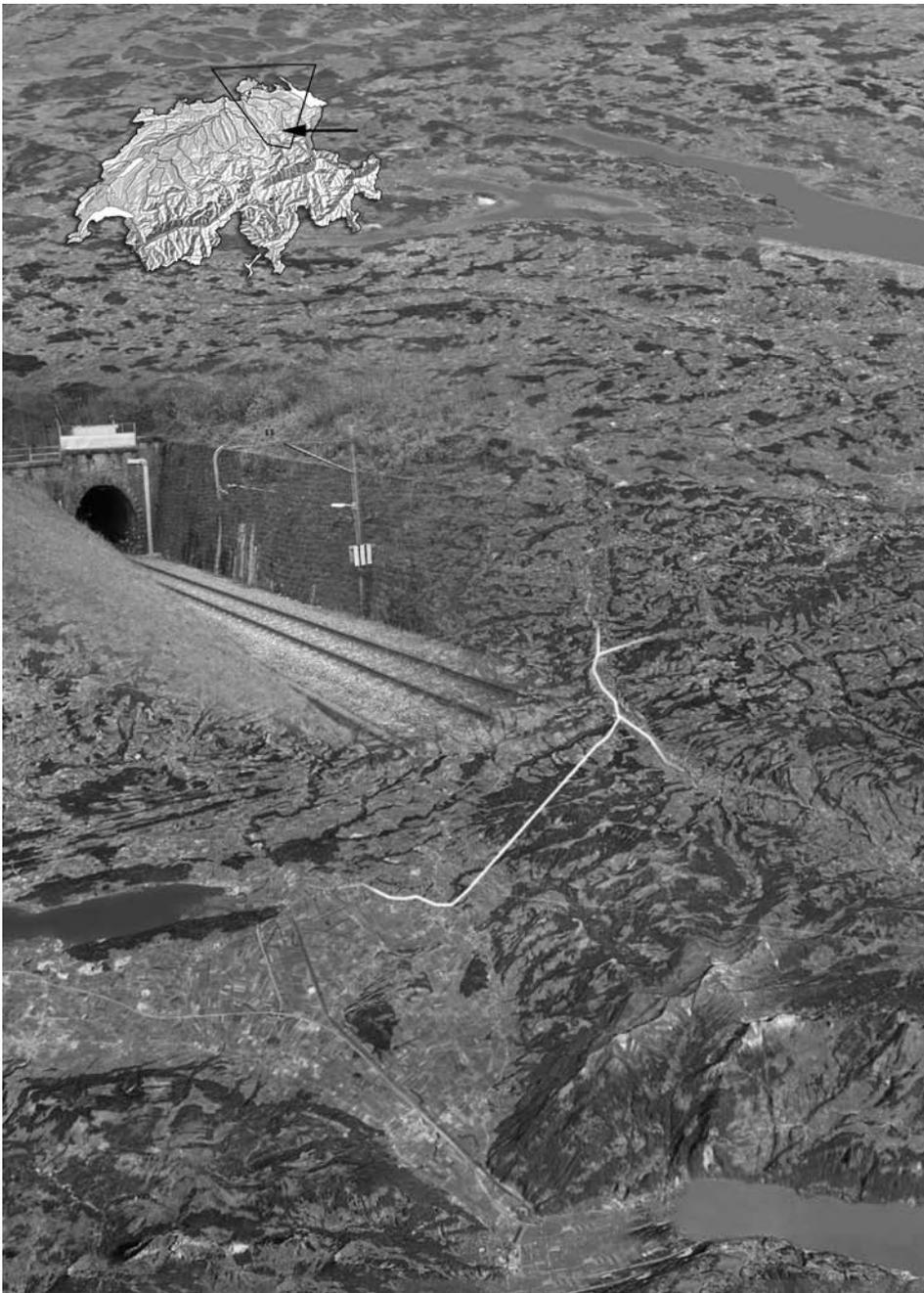
Beim Bau der Bodensee-Toggenburg-Bahn (BT) von St. Gallen ins Toggenburg kam schon bald der Wunsch auf, eine Verbindung über den Ricken nach Rapperswil herzustellen. Von Seiten der BT und der Stadt Rapperswil bestanden Pläne, von Ebnat-Kappel über den Rickenpass nach Rapperswil eine Bahnlinie zu bauen, dagegen formierte sich aber ein «Eisenbahnkomitee St. Gallen-Zug» mit Unterstützung der Kantonsregierung St. Gallen, Uznacher Bürger und verschiedenen Politiker für einen Basistunnel von Wattwil nach Kaltbrunn. Ingenieur Lusser arbeitete ein Projekt aus und am 27. Juni 1890 erhielt das Komitee für die Strecken St. Gallen-Wattwil-Rapperswil und Samstagern-Zug eine Konzession. Da der Kanton St. Gallen sowie Private die hohen Kosten für den Tunnelbau nicht aufbringen konnten oder

wollten, wurde nach geschicktem Taktieren der Kantonsregierung der St. Galler Beitrag am Bau der Rickenbahn mit dem Rückkauf der Toggenburger Bahn (Wil-Nesslau) durch den Bund verrechnet. Die Verstaatlichung der Vereinigten Schweizerbahnen 1902 zwang die Schweizerischen Bundesbahnen, den mit Verträgen versprochenen Tunnel als Verbindung der Ostschweiz zur Gotthardbahn auf ihre Kosten zu erstellen.

Bau

Der Tunnelbau startete im Januar 1904 und erfolgte im Süden mit Sohlstollenvortrieb und im Norden auf den ersten 300 m in belgischer Bauweise mit einem Firststollen. Die Geologie bot keine all zu grossen Probleme, durchfuhr der Tunnel fast nur die untere Süsswassermolasse, bestehend aus weichen Sandsteinbänken, wechselnd mit härteren, standfesten, aber auch mit weichen, von harten Kalksteinbänken durchsetzten Mergeln, die im allgemeinen nur sehr wenig Druck aufweisen. Die grösste Überlagerung beträgt 570 m. Der Wasserzufluss war gering und betrug im Norden bis 2 l/Sek. und im Süden bis 27 l/Sek. Störenden Einfluss auf die Bauarbeiten nahmen die mehrfach der Molasse (eingelagerte Braunkohle) entströmenden geruchlosen Methangase, weshalb beson-





dere Vorsichtsmassnahmen nötig waren. Die Förderung fand auf einer Bahn mit 74 cm Spurweite im Stollen mit Pferden, im fertigen Tunnel mit Dampflokomotiven statt. Die Ausmauerung erfolgte durchwegs in Bruchsteinmauerwerk mit hydraulischem Kalkmörtel bzw. Zementmörtel und die Mauerstärken bewegen sich von 35 bis 70 cm. Der Durchschlag erfolgte am 30. März 1908, 4400 m vom Südausgang entfernt und der Tunnel konnte am 1. Oktober 1910 in Betrieb genommen werden.

4. Oktober 1926

Da eine künstliche Belüftung fehlte, war der Rickentunnel von Anfang an hinsichtlich seiner Vergasungsgefahr während des Dampfbetriebes gehasst und hatte den Übernamen «schiefes Kamin». Das Lokpersonal musste Nase und Mund mit einem feuchten Tuch vor dem giftigen Kohlenstoffmonoxid schützen.

Am 4. Oktober 1926 fuhr ein Güterzug mit einer SBB B 3/4-Lokomotive bergwärts in den Tunnel ein. In der Lok wurden ungeeignete und stark kohlenoxyd-erzeugende Briketts verfeuert. Der Zug blieb im Tunnel stecken und das auf dem Zug befindliche Personal erstickte. Von Wattwil her wollte darauf eine Rettungskolonie mit Atemschutzgeräten zu Hilfe kommen, blieb aber ebenfalls stecken und 3 der Retter kamen dabei ums Leben. Insgesamt 9 Bahnbedienstete erstickten bei diesem tragischen Unglück im Tunnel.

Die Generaldirektion SBB beschloss umgehend die sofortige Elektrifizierung der Strecke von Rapperswil nach Wattwil. Am 7. Mai 1927, nach nur sieben Monaten Bauzeit, wurde der elektrische Betrieb auf der Strecke Rapperswil - Wattwil und im Tunnel aufgenommen. ■

Zahlen & Fakten

Bauzeit: 1904 – 1910
 Einspurttunnel, Länge 8603 m
 Neigung: 15.75‰
 Elektrifizierung: 7. Mai 1927

Literatur

- Enzyklopädie des Eisenbahnwesens (1917), Band 2, S. 215-217
 - 3x50 Jahre - Schweizer Eisenbahnen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft (1997)

Internet

http://mct.sbb.ch/mct/fr/infrastruktur/infrastruktur_bahnausbauten/infrastruktur_bahnausbauten_projekte/infrastruktur_bahnausbauten-rickentunnel-2.htm

<http://www.elektro.de/lexikon.php?article=Rickentunnel>

Der 8604 m lange Rickentunnel weist über die gesamte Tunnellänge verteilt an der Tunnelausmauerung verschiedene Schäden und Mängel auf, die im Verlaufe der Zeit die Tragsicherheit und Gebrauchstauglichkeit des Bauwerkes zunehmend beeinträchtigen.

Für die Werterhaltung und die Aufrechterhaltung des Bauwerkes sind Instandsetzungsmassnahmen und Erneuerungen am Tunnelgewölbe unumgänglich.

Die wichtigsten Massnahmen am Tunnelgewölbe beinhalten namentlich: Abdichtung des Gewölbes mit Spritzbetondünnschalen; das Entfernen defekter Spritzbetonschalen; deren Ersatz zur Abdichtung des Gewölbes; lokaler Ersatz oder Reparatur des bestehenden Tunnelmauerwerks; Fugenreparaturen und Wasserableitungen.

In den Portalbereichen des Tunnels werden zur Erhöhung der Sicherheit zwei neue Personenschutzrisen ausgebrochen.

Die vor kurzer Zeit desarmierten Sprengrisen auf Seite Wattwil sind zu verfüllen.

An der Stützmauer vor dem Tunnelportal Seite Kaltbrunn, km 30.087 – km 30.166 ldB sind folgende Massnahmen geplant: Reinigung der Stützmauer, Fugensanierung einzelner Bereiche, systematische Entlastungsbohrungen zur Verbesserung des Wasserabflusses.

Die Bauausführung erfolgt in einem verlängerten Nachtintervall.



Offre exclusive pour membres du VSLF.

50% de rabais sur les primes de protection juridique

Vous avez la possibilité, en tant que membre du VSLF et personne privée, de conclure la protection juridique globale pour locataire ou propriétaire à des conditions avantageuses!

La protection juridique globale vous assure dans les domaines privé et circulation!

Protection juridique globale pour propriétaires:

Litiges contractuels:

- avec les assurances
- avec le personnel médical et les institutions médicales
- avec les organisateurs de voyages
- avec les fournisseurs et vendeurs
- avec les prestataires de services
- avec les artisans

Litiges non contractuels:

- avec les assurances
- litiges de droit privé avec les voisins
- avec les propriétaires par étage concernant les charges et frais communs de l'immeuble assuré
- lors d'expropriation de terrains et de restrictions étatiques à la propriété équivalent à une expropriation
- lorsqu'une opposition pour la sauvegarde de ses intérêts doit être formée contre une demande d'autorisation de construire d'un voisin
- prétentions civiles extra-contractuelles pour dommages matériels et corporels
- défense en procédure pénale et administrative
- conseils juridiques en droit de la famille et des successions

Protection juridique globale pour locataires:

Litiges contractuels:

- avec les assurances
- avec le personnel médical et les institutions médicales
- avec les organisateurs de voyages
- avec les fournisseurs, vendeurs et artisans
- avec les prestataires de services
- avec le bailleur de l'appartement y compris garage

Litiges non contractuels:

- avec les assurances
- prétentions civiles extra-contractuelles pour dommages matériels et corporels
- défense en procédure pénale et administrative
- conseils juridiques en droit de la famille et des successions

A company of the Allianz Group



Sont valables les Conditions Générales, actuellement CG 2006 (la protection juridique en rapport avec l'exercice de votre profession de mécanicien de locomotive est garantie exclusivement par la couverture de base du VSLF).

Inscription: Je suis membre du VSLF et conclue la protection juridique globale pour:

Locataire Familiale <input type="checkbox"/>	Fr. 191.65 au lieu de Fr. 383.30	Propriétaire Familiale <input type="checkbox"/>	Fr. 252.00 au lieu de Fr. 504.00
Locataire Individuelle <input type="checkbox"/>	Fr. 160.15 au lieu de Fr. 320.30	Propriétaire Individuelle <input type="checkbox"/>	Fr. 220.50 au lieu de Fr. 441.00

Durée du contrat: 1 année, avec renouvellement annuel tacite s'il n'est pas résilié 3 mois avant l'échéance.
Paiement: annuel à l'avance

Valable dès: _____ (au plus tôt 1 jour après la réception par la CAP)

Nom/prénom: _____ Date de naissance: _____

Rue: _____ No postal/lieu: _____

Téléphone: _____ Tél. mobile: _____

No de cadastre: _____

Membre n°.: _____ Date d'adhésion: _____

Lieu, date: _____ Signature: _____

Editorial

Hubert Giger; Président VSLF TS

Chers membres et amis du VSLF

Notre assemblée générale du 17 mars 2007 à Soleure peut être qualifiée de réussite. Encore une fois, un grand merci au comité organisateur. Ce qui m'a spécialement fait plaisir, c'est la bonne ambiance régnant parmi les mécaniciens de loc.

Le premier grand discours de ma vie a atteint sa cible puisqu'aussi bien aux CFF que grâce à une affiche dans les locaux du personnel, il a fait de telles vagues. Mon objectif n'était pas de provoquer un éclat, mais au VSLF nous avons des points de vue et des objectifs. Davantage à ce sujet dans ce Loco Folio.

Après la conclusion du CCT des CFF, il y a eu ce printemps des discussions supplémentaires quant aux répercussions de la primauté des cotisations de la caisse de pension et l'imposition des FVP. C'est vrai, toutes ces affaires n'apportent aucun avan-

tage au particulier. Sans vouloir faire l'éloge des résultats des négociations ou des résolutions, il faut faire remarquer que tous les points doivent être considérés séparément et qu'il n'était pas question de les négocier comme un tout. Par exemple, on sait qui a exigé au parlement l'imposition du revenu accessoire du salaire, dont le résultat a été l'imposition des FVP par le fisc.

Ce printemps, plus de 10 collègues du SOB nous ont rejoints au VSLF, ce qui permettra probablement que le SOB nous reconnaisse comme un partenaire social à part entière. Il est important que nous soyons présents comme partenaire de négociations auprès du SOB car celui-ci, après les CFF (avec Thurbo et RegionAlps) et le BLS, est la troisième plus grande entreprise de chemins de fer à voie normale en Suisse. Pour les nouveaux collègues, dans un pre-

mier temps intégrés à la section Est, nous essayons de résoudre des problèmes spécifiques au SOB. En ce qui concerne la LDT, nous avons déjà causé des corrections des tours de service, avec l'aide de l'OFT. J'en profite pour souhaiter chaleureusement la bienvenue au sein du VSLF aux collègues du SOB et pour remercier la section de la Suisse orientale de tous ces efforts.

A l'occasion des 50 ans d'existence du VSLF depuis sa fondation le 26 novembre 1957, le comité désire vous exprimer sa reconnaissance pour votre fidélité en vous offrant un couteau suisse comme un cadeau du cinquantenaire. J'espère que ça plaira.

Bon voyage!

Votre président
Hubert Giger



Jusqu'à
26,7% de rabais



Notre nouvelle entrée principale pour les membres du VSLF.

**L'assurance collective online de la CPT:
www.vslf.kpt.ch**

Nous accordons aux membres du VSLF et aux membres de leur famille **jusqu'à 26,7% de rabais sur les assurances complémentaires**. En font partie l'assurance des frais d'hospitalisation ainsi que l'assurance des soins Plus (limite d'âge d'entrée: 70 ans). Autres avantages: Archives online sans papier continuellement à jour ■ La plus grande **sécurité** possible ■ Interface **simple** à utiliser ■ **Polices et informations** disponibles en permanence – **dans le monde entier** ■ **Avis par SMS ou par courriel**. **Quand passez-vous au canal online? Informez-vous maintenant sur www.vslf.kpt.ch et calculez votre potentiel d'économie de prime personnel.**

KPT
+ CPT
Simplement bien assuré.

En collaboration avec: 

Une vue bornée

Stephan Gut; Président de la section Ostschweiz TS

Les mesures prises récemment par les CFF, nous font peu à peu douter de la santé de l'entreprise. Avec une vue bornée, le développement d'une certaine schizophrénie se manifeste. D'une part, nous sommes comblés par un estimé vocabulaire, assimilé chèrement dans des séminaires de cadres ou des groupes de travail, et d'autre part, des problèmes qui n'en sont pas encore vraiment nous sont expliqués par des méthodes techniques d'administration telles que des directives et des directives au sujet des directives, le tout avec une grande complexité ne résolvant aucun problème du tout.

L'Administration administre son administration, guidée par le pur symbolisme de circonstances compliquées et interconnectées, sans prendre en compte la plausibilité finale d'une réalisation pratique; ils Excellent et PowerPointent désespérément. Cette année, des fêtes de gymnastique on lieu, l'année prochaine, il y aura l'Euro 08 et cela occasionnera des besoins supplémentaires considérables en locomotives et en personnel de train. La direction des CFF est exhortée à satisfaire les prestations supplémentaires promises, malgré les comptes de temps du personnel de base. À la place de miser sur l'estime elle met la pression sur la (jusqu'ici toujours fournie; voir EXPO) loyauté des collaborateurs au moyen de punition et se montre plus inflexible que jamais.

La directive de «Direction/Orientation» est un bon exemple de la façon dont on élabore durement un problème. Ce qui pouvait être réglé en une minute par téléphone auparavant, dure actuellement jusqu'à trois mois. À cause des sacro-saintes directives, qui prévoient une valeur maximale moyenne d'absence par jour, il devient de plus en plus difficile, pour les répartiteurs compétents, de produire les choses favorablement pour les CFF. Avec ces directives, il y a chaque jour un sureffectif qui fait réellement grimper les coûts. Dans la planification à court terme, on essaye ensuite de mettre le holà à ce non-sens en «omettant» une répartition des tours pour un certain nombre de réservistes et en les incitant à demander un jour de congé, bien qu'ils aient droit selon le CCT à un minimum de 360 minutes de temps de travail (en 36 heures de délai de préavis). Les mécaniciens de loc devront apprendre, non pas par loyauté, mais par protection individuelle. Entre-temps, même les cadres inférieurs qui se donnent bien du mal avec ce concept, doutent du

bon sens de ces directives. Malheureusement en cachette seulement, car il semble que la critique ne soit pas appréciée, malgré les «cours de super équipe» (Info Operating 060607). Il manque probablement encore le cours d'interopérabilité entre les équipes. La nouvelle stratégie des CFF concernant l'utilisation des voitures privées dans le cadre de l'entreprise n'a pas vraiment aidé non plus. La plupart des mécaniciens de loc retirent leur volontariat pour les besoins des dépôts extérieurs. L'offre des CFF avec 70 centimes par kilomètre pour le surcroît de dépenses à partir du domicile est moins appréciée que l'ancienne solution. Les conséquences sont un surcroît de dépenses en trajets de services et en taxis. Est-ce bien judicieux? Bien sûr, certains ont profité de l'ancien système; les CFF en premier. La flexibilité de la répartition du travail et les besoins des sous-dépôts sans coûts supplémentaires avec une réserve de sous-dépôt étaient pratiques et économiques. Les accusations presque habituelles faites au personnel de loc au sujet des coûts supplémentaires ne sont ni originales, ni expressives. Les CFF devraient se mesurer au marché libre : si un produit n'est pas adopté, il est mauvais ou trop cher et il faut réagir par rapport au marché. Quelle est la situation des CFF sur le marché?

La maladresse culmine avec les cas de signaux qu'il faut endiguer. Évidemment, chaque cas de signal est un cas de signal de trop et il est juste de vouloir les diminuer. Mais comment? Par manque d'idées,



on en revient à une culture de punition qui ne s'est jamais avérée efficace: chaque cas de signal, que ce soit un petit nain dans le dépôt dépassé de 1 mètre ou un signal rouge grillé à 160 km/h, sera dorénavant traité de la même manière: 3 jours de mise à pied à ses frais, 1 jour d'instruction ainsi qu'une course d'essai avec le PEX. Et dans les cas de ZUB qui n'ont pas été annoncés, on atterrit chez le psychiatre. Ces informations, ce sont d'abord les promoteurs qui les ont obtenues. Ils transmettront la bonne nouvelle dans le local de dépôts: «Que chacun soit averti, s'il dépasse un signal exprès, il sera puni!» Chaque mécanicien de loc devra vivre à l'avenir avec cette épée de Damoclès et être considéré comme un risque potentiel roulant pour la sécurité. Chaque psychiatre profane peut évaluer les suites qui en découlent. Le «cerveau» qui a initié ces mesures représente un danger imminent pour l'entreprise et pour la sécurité. Si les CFF continuent ainsi, ils serviront bientôt de mauvais exemple, même chez Kotowski (également sacrosaint). Quand on perd l'objectif de vue, il ne suffit pas d'optimiser les procédures en renchérissant la production et en rendant les ressources humaines responsables de ses propres erreurs. Les responsables devraient se renseigner pour savoir tout ce qui fonctionnait autrefois, malgré ou grâce aux pré-analyses. Et rendre la responsabilité et la compétence aux responsables qui travaillent avec la base. Vous savez ce qu'il reste à faire pour que ça fonctionne, même dans la pratique.

Après les évaluations du personnel qui se sont avérées, une nouvelle fois, médiocres mais ont été formulées en termes euphémiques par Walter Hofstetter, le chef ZF, on peut se demander si les résultats du personnel de locomotive sont d'un niveau trop élevés pour les CFF, de sorte que l'on a choisi d'adopter les méthodes de la punition, en les consolidant encore. Cela, tout en continuant à exiger du personnel de loc de plus en plus de flexibilité, alors que l'on devient soi-même de moins en moins flexible, ceci étant particulièrement le cas dans le domaine des prestations, un des facteurs majeurs en ce qui concerne la satisfaction du personnel.

Mais la négociabilité des CFF se déterminera entre autres par la flexibilité et l'intelligence qu'ils déploieront pour faire face aux problèmes. Et la peur des CFF est justifiée; pourtant ils ne devraient pas avoir peur de résoudre le surplus de trafic à venir, mais plutôt d'eux-mêmes. Nous, la base, nous ferons comme toujours de notre mieux et peut-être que ça marchera. Au moins aussi longtemps que nous, l'équipe, nous mettrons un frein à cet actionnisme aveugle. ■

Le VSLF sur une piste risquée

Collaborer si cela en vaut la peine, s'écarter un peu de la ligne droite si cela nous apporte un avantage et occasionnellement porter un coup dans les tibias des autres: pour l'heure, la piste empruntée par le VSLF est plutôt risquée, ce qui a pu être démontré une nouvelle fois à l'assemblée générale.

Avec le temps, nous pensions que cette idée avait été ensevelie sous des tonnes de poussière – mais apparemment, Hubert Giger a fouillé profondément et fait des vagues. Selon le rapport du «*Solothurner Zeitung*», le président du VSLF a demandé à M. Paul Blumenthal, chef du personnel des CFF, qu'un CCT à l'intention des mécaniciens de loc soit négocié, et M. Blumenthal a tendu la main.

Cependant, le VSLF n'a pas fait mention de cette idée dans ses propres informations – là, il se pourrait que l'on ait reculé devant la hardiesse due à un tel enthousiasme primesautier. Mais, selon le rapport du journal, le président du VSLF, avec ses grands airs, aurait offert «à toutes les entreprises de chemins de fer»: «sa prédisposition à collaborer et à envisager des compromis, sans le recours de grèves»

Voilà de bien grands airs de la part d'un syndicat qui, s'il fête le nouveau CCT des CFF, n'est toutefois pas pour grand-chose dans sa réussite – au contraire – il a même ouvertement critiqué le SEV et le LPV à cause de la mobilisation. Comme si les résultats, suite aux négociations du CCT, étaient un cadeau tombé du ciel!

Beaucoup de paroles et peu d'actions: c'est ainsi que se présente le VSLF avec son nouveau président. De cette façon, la collaboration entre les syndicats est devenue un fardeau. Les mécaniciennes et les mécaniciens de loc en arrivent à une conclusion toute simple. Il existe un syndicat qui traduit réellement en actions ce dont il parle: en effet l'automne dernier, le SEV, et particulièrement le LPV, ont non seulement mis en garde contre les exigences du CCT des CFF, mais ils sont aussi descendus dans la rue pour manifester et ils ont luttés ensemble avec leurs membres.

Les cheminotes et les cheminots ne peuvent pas s'attendre à gagner beaucoup auprès de «toutes les entreprises des chemins de fer», si de ce côté-là également, on leur sert de grands discours au lieu d'agir concrètement. En d'autres termes: le SEV et le LPV sont des partenaires sur qui on peut compter – à l'égard de leurs membres en premier lieu, et également vis-à-vis des employeurs.

Ensemble, nous sommes forts – avec le SEV, avec le LPV. Le SEV représente la base solide pour les mécaniciens et les mécaniciennes de loc!

Pierre-Alain Gentil
Peter Merz

Président SEV
Président LPV

Echange de lettres

VSLF-SEV TS



Lettre de Hubert Giger à François Gatabin

Bonjour François,

Lors de notre rencontre de la communauté de négociations du 20 mars, tu as parlé de l'article de presse du *Solothurner Zeitung* quant à l'assemblée générale du VSLF. Nous sommes tombés d'accord sur le fait que différents problèmes devaient être débattus sur le fond par la communauté de négociation et nous avons fixé la date du 24 mai. En date du 23 mars, nous avons vu un affichage sur le sujet, signé par le président du SEV Pierre-Alain Gentil et par le président du LPV Peter Merz. Nous sommes très étonnés que le SEV/LPV réagisse à un article de journal en prétendant que le VSLF n'avait que fort peu à voir avec l'aboutissement du CCT CFF. Cette assertion a été faite par deux personnes qui n'ont pas pris part aux négociations du CCT.

Tu étais le directeur de la communauté de négociation et sous la direction de Daniel Ruf, tu as collaboré avec notre équipe VSLF CCT. Nous désirons savoir officiellement de ta part, si la déclaration de Gentil et de Merz selon laquelle le VSLF n'a que peu contribué à l'aboutissement des négociations, correspond également à ton opinion.

Avec mes salutations cordiales

Hubert Giger
Président du VSLF

Reponse de François Gatabin à Hubert Giger

Cher Hubert,

Tu me poses une question directe à laquelle je désire te répondre aussi précisément et aussi complètement que possible. Dans le texte du tableau d'affichage dont tu parles, il n'est pas fait allusion au travail de Dani Ruf dans le cadre de la communauté de négociation. En tant que chef de cette délégation de négociation, je peux con-

firmer une fois encore que le travail avec Dani était aisé et que, personnellement, j'ai apprécié ses connaissances techniques, tout particulièrement dans le domaine du temps de travail. Je souligne aussi le fait qu'il s'est investi pour les intérêts d'autres groupes professionnels que celui des mécaniciens de loc.

Le problème, c'est la position générale du VSLF (et surtout la tienne) avec toute l'ampleur de ces négociations. Il a toujours été clair que seul un mouvement syndical puissant serait en mesure de s'imposer dans des négociations aussi difficiles. Parallèlement à notre volonté, le SEV a développé la combativité appropriée, nécessaire pour parvenir à une conclusion des négociations. Nous avons soutenu cette attitude par différentes actions auxquelles le LPV a contribué très activement. Ce que nous reprochons dans ces circonstances, c'est que de plus en plus, vous vous soyez distancés de ces actions, que vous n'ayez pas officiellement pris position pour l'élaboration de la force de frappe syndicale (et ainsi affaibli la position des syndicats dans les négociations), et que vous ayez diminué le rôle de la mobilisation des mécaniciens de loc dans ce combat pour vos droits. Simultanément, tu as débauché certains de nos membres, particulièrement à l'ETC, en présentant ton syndicat comme étant celui qui défend les mécaniciens de loc de la façon la plus combative – pendant que, dans le même élan, tu faisais part de ta disponibilité de compromis à Monsieur Blumenthal.

Cher Hubert, je ne peux pas accepter ce double jeu. Comme je te l'ai déjà dit, avec cette attitude, tu retournes 10 ans en arrière, à l'époque des guéguerres inutiles entre le SEV/LPV et le VSLF. Je déplore cet état de faits, car qui y perd, ce sont tous nos membres. Afin d'éviter une telle situation, nous voulons renouveler les règles du jeu de la communauté de négociation avec vous. La balle est dans votre camp.

En espérant avoir répondu à tes questions, je t'adresse mes meilleures salutations.

SEV
Secrétariat syndical
Le vice-président
François Gatabin

Le VSLF sur une piste risquée

Comité directeur VSLF TS



Remarques complémentaires de l'affiche SEV / LPV de l'AG VSLF du 23 mars 2007

Notre assemblée générale de Soleure, en mars dernier, a fait des vagues. A l'occasion d'un débat au sein de la communauté de négociations avec le SEV, transfair et le syndicat des cadres ACTP, le président du VSLF a demandé un CCT pour les mécaniciens de loc. L'exigence subite d'un CCT à l'intention des mécaniciens de loc nous a été reprochée comme étant quelque chose de nouveau qui, dans ce cas, n'était pas fondé; une rencontre a été convenue dans le but de clarifier cette question ainsi que d'autres encore, par la communauté de négociations. L'exigence du VSLF pour un CCT propre aux mécaniciens de loc est aussi ancienne que le CCT lui-même.

Deux jours plus tard, à notre grand étonnement, nous avons pu lire sur le tableau d'affichage une lettre très directe des présidents Pierre-Alain Gentil du SEV et Peter Merz du LPV, dans laquelle il nous a été reproché, entre autres, que le VSLF n'avait que «fort peu contribué à l'aboutissement des négociations du CCT et que, bien au contraire, il avait même critiqué ouvertement le SEV et le LPV à cause de la mobilisation».

De nombreux mécaniciens en ont marre des coups dans le dos que se portent mutuellement les syndicats. Pour cette raison, nous désirons prendre position, ici, dans le Loco

Folio, et non pas via le tableau d'affichage.

Contribution au CCT CFF

Ni le président Pierre-Alain Gentil du SEV, ni le président Peter Merz du LPV ne peuvent porter un jugement de première main quant au fait que le VSLF n'ait que fort peu contribué à l'aboutissement des négociations du CCT, puisqu'ils n'étaient pas directement présents. Mais nous avons réclamé une réponse du vice-président du SEV, François Gatabin, qui a mené les négociations pour le SEV (voir texte ci-après). La collaboration a bien fonctionné au sein de la délégation de la communauté de négociations (SEV: François Gatabin - transfair: Bernhard Schmid - ACTP: Ulrich Linsi - VSLF: Daniel Ruf), ce que les quatre principaux intéressés ont confirmé. Puisque nous parlons du CCT CFF, nous pouvons par ailleurs nous permettre, dans ce cadre-là, de demander pourquoi les CFF nous l'ont résilié au printemps 2006. Nous rappelons les négociations sur les allocations durant l'été 2005 et la conclusion du CCT BLS au cours de l'automne 2005.

Crédibilité au sein de la communauté de négociations CCT CFF

Pendant les négociations, le VSLF a toujours appuyé les exigences du SEV et n'a jamais remis en question, par exemple, le contrat social (NOA) et le transfert des ateliers. Il reste que momentanément, aucun méca-

nicien de loc ne fait partie de NOA, bien que nous le financions fortement. Les ateliers controversés ont été évacués entre-temps.

Actions de mobilisation du SEV / LPV

Nous n'avons jamais critiqué les actions de mobilisation du SEV/LPV.

En ce qui concerne la manifestation nationale du 23 septembre 2006, le VSLF n'a pas été sollicité.

Au sujet du blocage de flexibilité du LPV du 18 novembre 2006, auquel tous les mécaniciens de loc ont été invités, le VSLF s'est exprimé dans le sens où nous avons saisi la responsabilité pour nos membres et avons mis l'attention uniquement sur les conséquences juridiques.

De notre point de vue, la désapprobation de transfair, de l'ACTP et du VSLF quant à la menace de grève du SEV envers les CFF le 28 novembre 2006 est correcte, en relation avec les négociations qui se déroulaient à l'époque, et ceci encore à l'heure actuelle. Avec sa menace de grève, le SEV n'a pas agi au nom de la communauté de négociation et donc une mise au point des syndicats partenaires n'est que légitime.

Ces explications doivent vous permettre de vous former une opinion personnelle. Les protocoles sur les négociations CCT CFF peuvent être consultés chez nous à tout moment. ■

Auto-répartition

Stefan Jufer; Comité directeur VSLF TS



En fait, le mot auto-répartition est trompeur. L'état actuel du projet ne permet pas cette appellation. L'expression «choix de travail par équipes» serait plus appropriée.

Rétrospective

En fait, l'idée d'auto-répartition est apparue avec le projet 2010. Des idées étaient recherchées pour améliorer la satisfaction du personnel et, avant tout, du personnel de loc. La constatation de la disponibilité du personnel de loc, 24 heures sur 24, le samedi et le dimanche, 365 jours par an, appelait une amélioration dans le domaine de la répartition.

La vie privée des mécaniciens de loc est nettement influencée par la répartition. Quels sont donc les facteurs à évaluer? Est-ce que c'est le délai, combien de temps à l'avance le service est-il connu? Est-ce le service lui-même, quels trains seront conduits? Est-ce la période, service du matin – service de nuit? Il n'est pas possible de répondre globalement à cette question. Ce qui est important pour l'un, n'est qu'un détail pour l'autre. Les pères de famille, les couples, les célibataires etc., tous ont leurs désirs et leurs choix quant à la répartition. Il faut saluer l'idée de donner à chacun, autant que possible, la chance de réaliser son plan de service lui-même, selon les possibilités des services. Ça a l'air bien! Mais voici le hic. Pour mettre une auto-répartition en pratique, la planification

requiert que le dépôt soit d'une certaine grandeur. C'est une illusion de croire que les mécaniciens de loc d'un petit dépôt, par exemple, puissent profiter d'un tel système. Pour les plus petits dépôts, ce n'est pas judicieux; un simple «classer Excel» ou la «bourse aux tours», qui a fait ses preuves, suffisent.

Contrairement aux idées premières, il n'est plus question d'un répartiteur qui vérifie l'importance des demandes de congé (facteur humain). C'est ainsi que son propre mariage ou le baptême des enfants, par exemple, sont réglés par un système de points. Remarquez: collectionnez tous les points possibles avant le mariage!

Le système n'est tout simplement pas en mesure de représenter et d'évaluer autant d'influences; là, il faut un répartiteur.

De notre point de vue, l'idée est qu'il faut réaliser un aussi grand nombre de tours que possible et disposer de tout autant de mécaniciens. Mais ça voudrait dire que chaque mécanicien de loc doit connaître tous ces véhicules et toutes ces lignes. Mais d'un autre côté, cela voudrait également dire que la «spécialisation» continue des mécaniciens de loc doit être stoppée. Les «allrounder» seraient requis, c'est-à-dire les mécaniciens universels.

Situation actuelle

Dans les dépôts, il n'est d'ores et déjà plus nécessaire que les mécaniciens de loc

sachent conduire le rayon tout entier. De même, les mécaniciens de loc ne connaissent plus tous les véhicules sur les lignes évoquées. A la suite d'un changement de véhicule à courte échéance, il s'est produit à plusieurs reprises que des mécaniciens de loc doivent échanger des tours ou qu'un mécanicien de réserve soit appelé. Ceci occasionne généralement un retard lorsque le «mauvais» train arrive (p. ex. ICN au lieu de EW4).

Nous ne parlons pas ici des véhicules spéciaux du genre TGV/Pendolino ou des mécaniciens de loc à engagement limité (p. ex. les étudiants). Nous parlons du mécanicien de ligne (cat. D) et de la flotte permanente CFF voyageurs. Il est incompréhensible qu'ici on n'investisse pas dans la formation des mécaniciens de loc, car l'instruction des véhicules et des lignes est un avantage incontestable pour les modifications qui ont lieu à courte échéance. Pour la planification/direction, cela devient de plus en plus complexe. La tâche des répartiteurs est inutilement accrue par les nombreuses demandes supplémentaires qu'ils doivent effectuer avant d'être à même d'attribuer un tour à un mécanicien de loc. Sans compter les restrictions concernant les directives LDT/OLDT/CCT/BAR etc. Cette situation empire de façon croissante et les mécaniciens de loc perdent continuellement leurs connaissances.

La situation actuelle nous fait tendre l'oreille

et les questions suivantes se posent:

Est-ce que, progressivement, l'image professionnelle est sciemment détruite?

Est-ce que les instructions de ligne et de véhicules qui sont en service ne sont intentionnellement pas améliorées ou répétées (le coût de nouvelles instructions est considérable)?

Est-ce qu'on aspire à une spécialisation des lignes et des véhicules?

Est-ce que des groupes spécialisés sont formés de manière accrue? Des prétendues équipes, qui fonctionnent de façon autonome et ne nécessitent pas de réparateur?

Est-ce que les responsables sont conscients que le service du personnel de loc devenu plus monotone peut engendrer des problèmes de sécurité?

Dans le projet «auto-répartition», nous voyons le but compromis. L'objectif prioritaire devrait favoriser la satisfaction du personnel de loc. Évidemment, sans perdre de vue la rentabilité. Il y a un grand danger qu'avec l'introduction du projet, il faille fondamentalement renoncer à une répartition annuelle: la fin d'une répartition annuelle qui a fait ses preuves? Les rapports actuels du groupe de projet nous laissent craindre qu'avant tout, il soit question d'économiser sur les répartiteurs, de régler le traitement des requêtes électroniquement et de restreindre la diversité du travail du personnel de loc. L'ordinateur le fera très bien...

Depuis à peu près une année, le projet tourne en rond. Et pour compliquer les choses, le chef de projet a changé. Le nouveau chef de projet a tout d'abord dû se familiariser avec le sujet. On s'est rendu compte qu'il est difficile de s'imaginer dans la peau d'un mécanicien de loc, lorsqu'on n'a jamais vécu ainsi ou que l'on n'a pas des heures de travail irrégulières.

Un autre problème provient des outils de travail qui sont nécessaires (hardware/software) pour donner un sens au projet. C'est pourquoi, on n'a pas encore démarré le projet-pilote dans les dépôts choisis. Dernièrement, le personnel de train a aussi été intégré au projet. Ils ont également manifesté de l'intérêt pour un nouveau système de répartition.

Conclusion

Pour les raisons invoquées, nous sommes plutôt sceptiques quant à ce projet. Pourtant, nous nous laisserions volontiers persuader du contraire. Nous nous mobiliserons pour défendre les intérêts des mécaniciens de loc. Dans le résultat de l'étude de marché, vous trouverez à quoi ressemblent les intérêts des mécaniciens de P et où se situent les points principaux.

Résultats de l'étude de marché «auto-répartition»

Stefan Jufer; Comité directeur VSLF TS

À la fin janvier 2007, tous les mécaniciens de locomotive ont reçu un questionnaire sur le thème de «l'auto-répartition». Le but visé était d'établir la satisfaction présente par rapport au système actuel. En outre, le sondage devait permettre de découvrir quels critères de l'auto-répartition étaient importants pour le personnel de loc.

Le 6 mars dernier, les CoPe ainsi que les partenaires sociaux ont été informés des premiers résultats. Une analyse détaillée est en train d'être réalisée.

Près de 45% des questionnaires ont été retournés remplis, ce qui conformément à l'étude de marché, permet des affirmations représentatives.

Profil des mécaniciens de loc ayant répondu au questionnaire:

Groupement des mécaniciens de loc

70% de personnel réparti

21% de personnel de réserve

9,5% de service mélangé

Ancienneté d'années de service

15% plus de 30 ans de service

33% 21 - 30 ans de service

29% 16 - 20 ans de service

11% 6 - 15 ans de service

12% - 5 ans de service

Dans l'ensemble, les mécaniciens de loc sont plutôt satisfaits, près de 72% se situent dans la partie supérieure de l'échelle graduée.

Il en va autrement en ce qui concerne la question de la prise d'influence relative à la répartition; c'est ici que se manifeste le désir d'amélioration. En moyenne, ils sont 70% à adresser 1 à 3 demandes par an, et 7% à en faire 6 ou davantage. Toutefois, 20% n'en font aucune et suivent le plan annuel. Pour plus de la moitié, les requêtes adressées ont été accordées à 90%. Pour un tiers, elles ont été acceptées de 50 - 90%.

Relativement aux points de vue de la médecine du travail, les mécaniciens de loc jugent que la répartition est plutôt mauvaise (62%).

Ensuite, 68% sont d'avis que la répartition leur est annoncée à temps.

32% trouvent que l'annonce de la répartition est trop tardive.

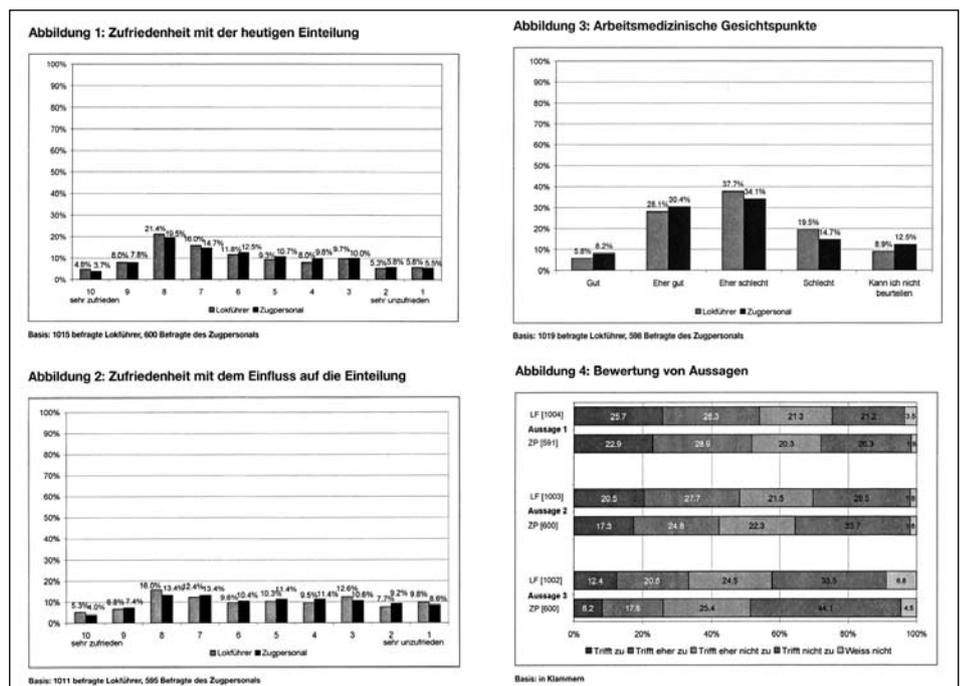
Un quart pense qu'il est très important d'exercer de manière générale une influence sur la répartition.

Plus de 60% désirent avoir une influence sur la diversité des genres de train et 45% aimeraient, également, choisir leurs tours. 40% d'entre eux ne souhaitent pas de longs tours, au profit du plus grand nombre possible de jours fériés.

En principe, 53% assument volontiers des tours de réserve, pour autant que ce soit dans les tours désirés.

Vous trouverez de plus amples informations sur ce sondage et sur le projet sur notre site, dès qu'elles seront connues.

Info Operating 07060



Collaboration avec les ETF

Philipp Maurer; Comité directeur VSLF TS



En tant que syndicat indépendant et orienté vers l'avenir, le VSLF prend en charge régulièrement de nouveaux partenariats sociaux provenant des chemins de fer les plus divers. Les tâches sont si variées qu'elles deviennent de plus en plus étendues et complexes. Si nous voulons maintenir cette tendance, faut-il permettre des changements au VSLF ou dans sa politique interne? En ce moment sûrement pas, puisque les structures actuelles du VSLF sont orientées vers l'avenir, simples et très flexibles! Cependant il ne faut pas oublier que, comme le VSLF s'occupe de plus d'entreprises ferroviaires, il en résulte un surcroît de travail et que ces tâches doivent être réparties sur davantage de membres

compétents. Ainsi, la structure de la section Est se confirme qu'elle est tout à fait orientée vers le futur. En peu de temps, la section s'est énormément agrandie (et continue à s'agrandir encore de façon significative); différentes entreprises ferroviaires s'y sont ajoutées, telles que Thurbo et SOB. Afin d'aider les membres du comité directeur et pour avoir un interlocuteur direct auprès des entreprises ferroviaires, des représentants de division ont été désignés qui, en collaboration avec le comité directeur, préparent et mettent en œuvre les opérations.

La transparence de la structure du VSLF n'empêche absolument pas une future séparation dans une section Thurbo ou

SOB autonome du VSLF. Cette structure nous permet de rester en contact direct avec les différentes entreprises ferroviaires. Les problèmes peuvent être réglés sur place. Si le soutien du comité directeur s'avère nécessaire, il peut à tout moment être garanti.

Le VSLF est orienté vers le futur et recherche des solutions. Chez nous, on donne toujours la préférence à un bon dialogue avec les partenaires sociaux plutôt qu'à un comportement d'intimidation.

Cependant, si des acquis sociaux de ce pays sont transgressés sans consultation des entreprises de transport ferroviaires, une autre tactique est alors en tout temps applicable. ■

Force the Risk!

Philipp Maurer; Comité directeur VSLF TS

Au début, c'était Stop Risk. Cependant, pour des raisons économiques, cela devient de plus en plus: Force Force The Risk!

Avec les climatiseurs installés actuellement pour le système ETCS que nous réclamions depuis des années, les cabines de conduite se sont changées en piège mortel dans les RE6/6. Tout d'abord, le côté droit de la cabine est presque devenu inexistant; du fait de la climatisation, il n'y a plus qu'un passage étroit (sortie de secours!) menant au compartiment machines et de plus, les sièges pour le «chauffeur» les plus grands et les plus encombrants ont été placés dans ce couloir! De telle manière que la sortie de secours, déjà étroite, est barricadée à 50%! Un passage rapide, sans gêne ou risque d'accidents est devenu pratiquement impossible. Si en plus il y a un aspirant ou un collègue accompagnateur, il n'est plus du tout possible pour le mécanicien de loc assis du côté gauche, de gagner l'accès à la sortie d'urgence.

Est-ce que nous en sommes vraiment au point où, par mesure d'économie, la dernière possibilité de sortie de secours vers l'arrière est sciemment condamnée, tout en tenant compte du risque potentiel de la perte d'un mécanicien de loc que cela implique? Sinon, comment puis-je m'expliquer cela? Est-ce qu'aujourd'hui, les ingénieurs aux dons multiples ne sont vraiment plus capables d'incorporer à un projet des détails tels que la protection minimale d'une vie avec la garantie d'une issue de secours? Des spécialistes sont-ils vraiment encore intégrés à de tels projets?

Des personnes telles que des mécaniciens de loc, du personnel d'entretien. Ou est-ce qu'il n'y a plus que des collègues de bureau bornés qui soient responsables de telles tâches? Il me semble qu'il ne manque qu'une toute petite pincée de bons sens lors de l'exécution de ces installations. Il en va de même avec les coûteuses «super» fenêtres posées sur les véhicules de la série Re 4/4, Re 6/6 et équipées de climatiseurs.

D'une part, la construction de ces fenêtres est totalement exagérée, car la climatisation ne fonctionne plus lorsque la température est élevée, du fait d'une cabine rendue trop étanche (il faut ouvrir les fenêtres pour que la climatisation rafraîchisse convenablement! Voir Loco Folio 2/2006). D'autre part, ces fenêtres ne sont vraiment pas d'une utilisation pratique et pour terminer, il semblerait qu'elles aient été fabriquées dans un atelier bon marché car le processus d'ébavurage et de chanfreinage semble ne pas être très routinier, là-bas. Nous ne sommes donc pas étonnés qu'il y ait un réel risque de blessures du fait des coins acérés; les blessures sont prises en considération par les responsables du montage. S'y ajoute encore la vie entêtée de la fenêtre.

Les unes coïncent tellement que parfois l'un ou l'autre bruit de craquement provenant de la structure se fait entendre. Même quand on se lève et qu'on essaie de surmonter les choses, certaines fenêtres sont tout simplement impossibles à fermer! Les autres vont si facilement qu'elles se

referment brusquement toutes seules; naturellement, cela n'est un problème que si on passe la tête par la fenêtre pour effectuer un contrôle de train ou des manœuvres. Contusions de la mâchoire, coupures au menton ou au cou: tout cela est déjà arrivé! En parlant de fermeture autonome: ou est-ce que la ligne blanche est passée? Celles-ci n'avaient pas été mises sur les anciennes fenêtres simplement pour faire joli!

Le potentiel de danger augmente malheureusement avec chaque nouvelle innovation! Est-ce qu'on a déjà oublié tous les accidents qui ont produit de gros effets avec des mesures trop restreintes comme, par exemple, la ligne blanche «décorative» sur le côté de la fenêtre? ■



CFF Cargo Allemagne

Philipp Maurer; Comité directeur VSLF TS

Est-ce que les CFF Cargo Allemagne Sàrl enfreignent la loi Suisse sur la durée du temps de travail?

Actuellement, nous nous occupons entre autre de cette question avec nos syndicats partenaires étrangers. Bien que les CFF Cargo SA aient été maintes fois sollicités afin qu'ils clarifient, avec leur filiale CFF Cargo Allemagne, la façon dont ils doivent se comporter face à la loi suisse sur la durée du temps de travail, il semble que rien n'ait été fait. Au contraire, une «directive» a été remise au personnel de loc des CFF Cargo Allemagne, selon laquelle les collègues

allemands en Suisse doivent suivre le droit allemand. La loi allemande n'est pourtant absolument pas comparable à la loi suisse sur la durée du temps de travail. Cette directive peut être considérée comme une incitation à enfreindre la LDT suisse, ce que nous ne tolérerons en aucune façon. La plupart des transgressions, nous les observons dans le non-respect des tours de repos, les temps maximums de travail sans pause et le temps maximal de travail.

Le mécanicien de loc peut être puni par détention: Une des différences les plus significatives par rapport à la loi alle-

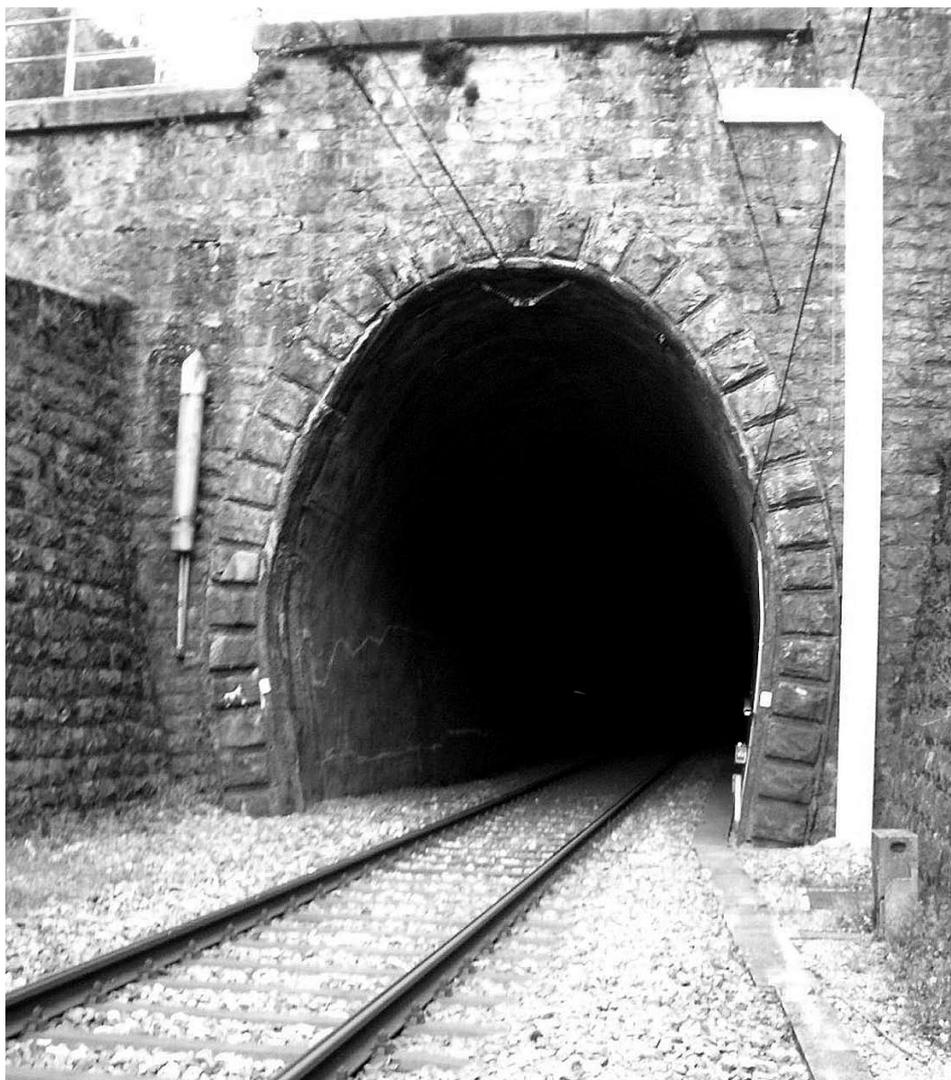
mande, c'est qu'en cas de transgression de la LDT, le droit suisse prévoit que le collaborateur partage la responsabilité (blâme, amende, détention). Ce qui n'est toutefois pas connu, ou du moins pas suffisamment, auprès des collègues allemands et également des suisses!

Pour ces raisons, nous conseillons à tous les mécaniciens de loc d'étudier la LDT et les ordonnances qui en font partie et de les prendre au sérieux. Vous trouverez le lien concernant les directives sur la LDT de la Suisse sous:

www.vslf.com/index.php?id=242&L=1 ■

Le tunnel de Ricken

Internet www.elektro.de TS



Le tunnel de Ricken est un tunnel ferroviaire suisse de 8,6km de long. Il se situe sous le col du Ricken, sur la ligne ferroviaire des CFF de Rapperswil SG à Wattwil.

Le tunnel a été construit à une seule voie de 8604 m, il a une déclivité constante de 15,75‰ et il est tout droit. Depuis l'entrée nord du tunnel à Wattwil (614m au dessus du niveau de la mer), on aperçoit une faible lueur provenant de l'ouverture sud à Kaltbrunn (483 mètres au dessus du niveau de la mer).

Histoire

Lors de la construction du chemin de fer Bodensee – Toggenburg (BT), de Saint-Gall au Toggenburg, il a très vite été question de créer une liaison en direction de Rapperswil en passant par le Ricken. Du côté du BT et de la ville de Rapperswil, des plans existaient et on prévoyait la construction d'une ligne d'Ebnat-Kappel à Rapperswil, en passant par le col du Ricken. Mais le «comité du chemin de fer

St-Gall – Zoug» s'est formé, avec le soutien du Conseil d'Etat du canton de Saint-Gall, de citoyens de Uznach et de différents politiciens; de son côté, le comité envisageait un tunnel de base de Wattwil à Kaltbrunn. L'ingénieur Lusser a élaboré un projet et le 27 juin 1890, le comité pour les lignes Saint-Gall – Wattwil – Rapperswil et Samstagern – Zoug a obtenu une concession. Grâce à une tactique très habile de la part du Conseil d'Etat du canton, comme le canton de Saint-Gall et les personnes privées ne voulaient ou ne pouvaient pas supporter les coûts de construction élevés du tunnel, la contribution de St-Gall à la construction du chemin de fer du Ricken a été compensée avec le rachat du chemin de fer du Toggenburg (Wil – Nesslau) par la Confédération. La nationalisation de la Fédération suisse des chemins de fer en 1902 força les Chemins de Fer Fédéraux à réaliser à leurs frais le tunnel promis par contrats, en tant que liaison de la Suisse Orientale aux chemins de fer du Gothard.



Construction

La construction du tunnel a démarré en janvier 1904 et a suivi au Sud par une méthode d'excavation traditionnelle et au Nord, dans les premiers 300 mètres, avec un style de construction belge commençant par une première galerie. La géologie n'a pas causé de trop gros problèmes, étant donné que le tunnel ne traverse que molasse et eau douce consistant en bancs de grès mous, alternant avec des marnes plus dures, plus fermes, bien que certaines, plus tendres, soient traversées par des bancs de calcaire qui ne présentent généralement que peu de pression. La plus grosse superposition est de 570 mètres. L'afflux de l'eau était minime; il allait au Nord jusqu'à 2 l/sec., et au Sud jusqu'à 27 l/sec. Les gaz inodores de méthane émanant de la molasse (lignite emmagasinée) exerçaient une influence nuisible sur les travaux de construction qui ont nécessité des mesures de précaution spéciales.

L'extraction a eu lieu dans une galerie sur une voie de chemin de fer de 74 cm de large, avec des chevaux et dans le tunnel terminé avec des locomotives à vapeur. L'édification des murs a suivi entièrement en maçonnerie de moellons avec du mortier de calcaire hydraulique, ou plutôt du mortier de ciment et l'épaisseur des murs se situe entre 35 et 70 centimètres. Le dernier percement a été terminé le 30 mars 1908, à 4400 mètres de la sortie Sud et le tunnel a pu être mis en service le 1er octobre 1910.

Le 4 octobre 1926

Comme il n'existait pas de ventilation artificielle, le tunnel de Ricken a été détesté dès le début à cause des dangers occasionnés par les gaz et avait reçu le surnom de «mauvaise cheminée». Le personnel de loc devait se protéger la bouche et le nez du monoxyde de carbone avec un chiffon humide.

Le 4 octobre 1926, un train marchandises avec une loc CFF B 3/4 est entré dans le tunnel. Dans la loc, des briquettes inappropriées générant de l'oxyde de carbone ont été utilisées. Le train est resté coincé dans le tunnel et le personnel qui s'y trouvait a été gazé. De Wattwil, on a envoyé une colonne de secours à l'aide avec le matériel de respiration nécessaire, mais elle est également restée coincée, et trois des secouristes y ont perdu la vie. En tout, 9 employés des chemins de fer ont été asphyxiés lors de ce tragique accident de tunnel.

La direction générale des CFF a immédiatement décidé d'électrifier le trajet de Rapperswil à Wattwil. Le 7 mai 1927, après seulement sept mois de construction, l'électricité a été mise en marche sur la ligne Rapperswil - Wattwil et dans le tunnel. ■

Bibliographie

Enzyklopädie des Eisenbahnwesens (1917), Band 2, S. 215-217

3x50 Jahre – Schweizer Eisenbahnen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft (1997)

Internet

http://mct.sbb.ch/mct/fr/infrastruktur/infrastruktur_bahnausbauten/infrastruktur_bahnausbauten_projekte/infrastruktur_bahnausbauten-rickentunnel-2.htm
<http://www.elektro.de/lexikon.php?article=Rickentunnel>





Pensioniert und dem VSLF treu geblieben (1. Oktober – 31. März 07)

Sektion Basel

Robert Berner
Alois Bucher

Sektion Ost

Paul Kompein
Hanspeter Zollinger
Guido Fässler
Ernst Lieber
Jakob Hartmann

Sektion Ticino

Bruno Lang
Paul Richard
Eros Pellanda

25 Jahre im VSLF

Daniel Moret

50 Jahre im VSLF

Bruno Cattini
Hans Kunz
Armin Sonderegger
Jakob Ehrsam
Adolf Müller
Albert Walser

An der GV ernannte Ehrenmitglieder:

Walter Schneider
Karl Locher
Jean-Jaques Perret
Karl Zürcher
Fritz Kern
Werner Ott
Paul Steinacher
Paul Frey

Danke Merci Grazie

SEKTION BLS/RM

Bericht GV Sektion BLS

Am Donnerstag den 25. Januar 2007 fand im Restaurant Kreuz in Konolfingen die 13. Generalversammlung der Sektion BLS statt, welche wegen der Bahnfusion RM/BLS zusammen mit der Sektion RM abgehalten wurde und somit die letzte GV der Sektion RM bedeutete. Unser Präsident Res Jost durfte 18 Mitglieder und 4 Gäste begrüssen.

Ohne Zeit zu verlieren, wurden die ersten Traktanden abgearbeitet. Bei den Mutationen wurden 8 Neueintritte und 3 Austritte verzeichnet. Die beiden Sektionen RM und BLS stimmen getrennt über ein zusammengehen ab. Der Zusammenschluss zur Sektion BLS wird von beiden Sektionen einstimmig angenommen. Die Sektion BLS vergrössert sich dadurch um 30 Mitglieder. Ralph Lauber wurde einstimmig zum Vizepräsident und Aktuar gewählt, der gesamte Vorstand der Sektion BLS wurde von den anwesenden Mitgliedern bestätigt.

Nun war die Reihe an unserem Verbandspräsidenten Hubert Giger. Er informiert sich als erstes über die Zufriedenheit des neuen GAV BLS. Fast einstimmig wird festgehalten, dass der GAV nicht bis ins Detail ausgereizt wird. Sollten die Möglichkeiten des GAV von der BLS AG voll ausgenutzt werden, wäre die Verbandspitze dankbar für ein Feedback.

Im weiteren Verlauf erklärt Hubert Giger nochmals den Werdegang des GAV BLS. Er erklärte den Anwesenden, aus welchem Grund der VSLF nicht mitunterzeichnet hat. Weiter wurde erläutert, warum der VSLF den Solidaritätsbeitrag entrichten muss. Die Verbandsspitze setzt alles daran dieses Geld wieder zurückzufordern.

Dani Ruf beantwortet kompetent Fragen über das Arbeitszeitgesetz. Ebenfalls wird er noch dieses Jahr einen AZG-Kurs durchführen. Die Beteiligung der BLS an Kosten und Zeit ist noch nicht geklärt.

Peter Fankhauser begrüsst die Anwesenden und bedankt sich beim Lokpersonal für das grosse Engagement. Er hält fest, dass die BLS nur mit guten und motivierten Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern funktionieren kann. Für das Jahr 2006 zog Peter Fankhauser eine gute Bilanz, er attestierte dem Personal der Abteilung Z einen sehr guten Einsatz. Weiter ist er besorgt um den Status und die Positionierung der ZLL innerhalb der Zugförderung BLS, welche er als attraktives Ressort kennengelernt hat. Auf 2 kürzlich ausgeschriebene ZLL Stellen erhielt er 35 Bewerbungen, wovon sich 20 als potenzielle Kandidaten herauskristallisierten.

Im weiteren informiert Herr Fankhauser

über die Integration der C-Lokführer der BLS Infrastruktur in die Abteilung Zugförderung, welche im April 2007 abgeschlossen sein sollte. Ausserdem stellt er noch kurz die Aufgabenteilung zwischen der Alptransit BLS AG und der BLS AG als Infrastrukturbetreiber des Lötschbergbasistunnels (LBT) vor. Im LBT finden zur Zeit Test- und Hochstastfahrten statt, welche von der BLS Alptransit AG bestellt und von der Abteilung Z der BLS AG mit Loks und Personal begleitet werden.

Bei der anschliessenden Diskussion griff Hubert Giger einige Punkte des Referats von Herrn Fankhauser auf. Dieser wies darauf hin, dass er mit investieren in Immobilien bei der Weiterbildung der Mitarbeiter der BLS AG, die Mitarbeiter nicht als «Gegenstände» sieht, welche beliebig zwischen den einzelnen Standorten hin und her verschoben werden können. Viel mehr will er dem Lokpersonal die Möglichkeit zur Weiterentwicklung geben. Auf die Frage, was genau das BAV in Sachen Sprachkurse für Vorschriften erlassen habe, erklärt Herr Fankhauser, das BAV verlange vom Lokpersonal, dass es die Sprache von dem Sprachgebiet beherrsche, welches im Tourenablauf befahren werde. Ein Level (A1, A2 oder mehr) sei aber noch nicht bestimmt worden. Zusammen mit der SBB habe man abgemacht, dass Sprachkurse im Level A1 vorhanden sein müssen, um andere Gebiete als die der eigenen Muttersprache zu befahren. So wolle man auf eine allfällige Vorgabe des BAV vorbereitet sein.

Zum Schluss hält Herr Fankhauser fest, dass er die Divisionalisierung der SBB für keine gute Idee hält. Beim LP des Personenverkehr ergeben sich extrem viele Sonntagsdienste, während bei SBB Cargo extreme und fast nur Nachtdienste geleistet werden müssen. Die BLS AG stehe im Moment vor den gleichen Problemen, die nächste Ausbildungsklasse werde aber voraussichtlich wieder mit P- und G-Modul ausgebildet. Unsere Firma sei zu klein und zu dynamisch, um auch eine Divisionalisierung durchzuführen.

Dem abtretenden Kassier der Sektion BLS Karl Liechti wird für seine langjährigen Dienste ein grosses Danke ausgesprochen, ebenso dem abtretenden Vizepräsidenten der Sektion RM Markus Strasser. Den beiden scheidenden Vorstandsmitgliedern wird ein Präsent überreicht.

Nach der Versammlung konnte dann bei einem Apéro und einem Nachtessen zum gemütlichen Teil der GV übergegangen werden.

Der Aktuar
Ralph Lauber

Strukturen der zusammengeführten VSLF Sektionen BLS und RM

VORSTAND	Präsident + Leiter KTU Andreas Jost	Vizepräsident Jürg Kaiser	Vizepräsident Aktuar Ralph Lauber	Kassiererin Brigitte Valuri Ruch
	Werbung Patrick Voumard	Beisitzer Thomas Krebs	AZK Markus Wagner	Fachausschuss BLS René Hugentobler
GRPK	GRPK 1 Marcel Stähli	GRPK 2 Martin Hippenmeyer		Internet Manuela Krebs
	Erstfeld/Chiasso Roger Übelhart	Burgdorf Urs Baumberger	Langnau Ernst Kellenberger	Bern Marcel Stähli
Depotobmänner	Haltingen Martin Gehrig	Huttwil Andreas Egli	Thun Andreas Dellenbach	Delegierte Manfred Bernhard Daniel Brönnimann Werner Hutmacher Kurt Schären Hans Schneiter Andreas Jost Jürg Kaiser
	Spiez/Zweisimmen Daniel Brönnimann	Neuchâtel Markus Wagner	Solothurn Jürg Kaiser	



20. ordentliche Generalversammlung der Sektion VSLF Brig

Am Freitag, 17. Nov. 2006 lud die Sektion des VSLF Brig zur 20. ordentlichen Generalversammlung im Restaurant Angleterre in Brig ein.

Unser Präsident Amacker Urs eröffnete pünktlich um 16.00 Uhr die diesjährige GV unter dem Motto: *Nur wer mitspricht, hat etwas zu sagen!*.

Als Gastreferenten konnten Zentralpräsident Giger Hubert und Vizepräsident Philipp Maurer begrüsst werden.

Mit der Liberalisierung der Eisenbahn haben sich auch der Beruf, sowie das gesamte Umfeld für den Lokführer stark gewandelt.

Mussten sich im Jahr 2000 die Lokführer zwischen den Divisionen Cargo oder Personenverkehr entscheiden, werden heute die Berufsbilder in den jeweiligen Divisionen neu definiert.

Effizienz und Produktivitätssteigerung wird heute bei den SBB ebenso grossgeschrieben und verlangt wie Sicherheit und Pünktlichkeit.

Fremdsprachenkenntnisse gehören heute genauso zu den Voraussetzungen zum Führen eines Zuges, wie Vorschriften, neue komplexe Fahrzeuge, neue Signalsysteme (ETCS Führerstandssignalisation). Höhere Geschwindigkeiten längere Lenkzeiten auf Strecken mit höherer Signaldichte und strafferen Fahrplänen, die Komplexität und Anforderungen sind für den Lokführer in allen Bereichen enorm gewachsen.

Um dem Lokführer für all seine Tätigkeiten gute Rahmenbedingungen zu stellen, dafür setzt sich der Verband VSLF ein, dies wurde in der abgehaltenen GV den anwesenden Mitgliedern aufgezeigt.

GAV als Hauptaktivität

Die Hauptaktivität im laufenden Jahr ist klar auf die GAV Verhandlungen zwischen den SBB und der VG (Verhandlungsgemeinschaft bestehend aus Sozialpartnern) gesetzt.

SBB und SBB Cargo haben am 31. März ihren GAV regulär auf Ende Jahr gekündigt. Das Unternehmen begründete dies damit, wegen des Konkurrenzdrucks die Arbeitsbedingungen anpassen zu müssen. Das eigentliche Problem heisst Güterverkehr. Dieser Markt ist liberalisiert, und hier spielt auch der Wettbewerb.

Geplant sind längere Arbeitszeiten und kleinere Zulagen, analog dem in diesem Jahr zustande gekommenen BLS GAV. Das Ergebnis sind Verschlechterungen der arbeitszeitrechtlichen Regelungen und Kürzungen bei den Abgeltungen für unregelmässige Arbeitszeit. Die Verlierer des

BLS GAV sind die unregelmässig arbeitenden Eisenbahner.

Die Geschäftsleitung des VSLF hat beschlossen, den GAV-BLS in dieser Form nicht zu unterschreiben.

Zentralpräsident Giger Hubert erläuterte in diesem Zusammenhang seine Bedenken auf ein rechtzeitiges zustande kommen des GAV zwischen SBB und Sozialpartner bis Ende Jahr.

Neue Berufsbilder Cargo

Gastreferent Philipp Maurer, Vizepräsident VSLF Cargo, klärte über die neuen Berufsbilder bei der Division Cargo auf. Das Wichtigste: es wurde von Anfang an von Cargo klar kommuniziert, dass die neuen Berufsbilder keine Sparübung werden soll. Trotz anfänglichen Differenzen sind sehr gute Resultate erzielt worden.

Sektion Brig

Erwähnt wurde ebenfalls die mit Erfolg ausgeführten Aktivitäten der Sektion Brig; Schlittelplausch Belalp-Blatten, Weindegustation in Susten bei der Weinkellerei Leukersonne, sowie der alljährlich stattfindende Familientag.

Wer kämpft kann verlieren, aber wer nicht kämpft, der hat schon verloren.

Nach der ordentlichen GV konnten wir unsere Frauen zum Apéro und anschliessendem köstlichem Nachtessen begrüßen.

Sogar unserem Zürcher Präsident Hubi und seinem Vize Philipp gefiel es bei uns Walliser derart gut, dass kurzfristig ein Hotelzimmer gebucht werden musste.

Michel Tanner
Vizepräsident Sektion Brig

Generalversammlung 2006 Sektion Bern

Die Generalversammlung fand wiederum im Restaurant Beaulieu in Bern statt. Unser Sektions-Präsident Hans-Peter Moser durfte rund einen Drittel unserer Mitglieder begrüßen. Er konnte auch zwei Neumitglieder willkommen heissen. Ebenfalls 25 Kollegen, welche von der Sektion Biel übergetreten sind. Die Sektion Biel wurde ja bekanntlich aufgelöst; die französisch sprechenden Kollegen wurden der Sektion Lausanne und die deutsch sprechenden der Sektion Bern zugeteilt.

Bei den Wahlen gab es vier Ämter zu besetzen. Der Vizepräsident Martin Egli wurde einstimmig wieder gewählt, ebenso der Kassier Markus Röthlisberger. Ebenfalls einstimmig gewählt wurden, Andreas Herren als Depot-Obmann Biel-P und Pierre-Alain Kohler als Depot-Obmann Biel-G.

Der Präsident liess das vergangene Jahr noch einmal in all seinen Facetten aufleben. Aufhebung des Fahrdienstbüros, Wegfall der Cargo-Leistungen, 45 Lokführer Überbestand, Rankingliste, Zwangsversetzungen, neue Aufenthaltsräume im PB, etc., seien nur so als Stichwörter erwähnt. Alles in allem ein turbulentes Jahr; und es ist noch nicht zu Ende!

Unser Gast Markus Beer vom UVEK, Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe, stellte uns seine Aufgaben und sein Vorgehen bei dieser UUS vor. Er zeigte uns Fotos und Erklärungen zu offenen und abgeschlossenen Unfällen im letzten Jahr. Die Hintergründe zu erfahren, von Fällen wie Zimmerbergtunnel (CIS), Thun (ICE), Pratteln (Bagger), Flamatt (NINA), Thun (Bauzug), war doch recht eindrücklich. Er erwähnte auch, was das BAV gestützt auf die Eisenbahnverordnung, alles tun darf oder tun muss.

Stefan Jufer berichtete uns von der PEKO 3



über laufende Projekte wie: Konzept UH-Anlagen, ETCS (könnte knapp werden), Rollmaterial (es werden nicht alle EW 4 für 200 kmh umgebaut), Selbsteinteilung, Teilpensionierung (gestorben?), Instruktion LF freiwillig/obligatorisch (Zukunftsmusik!), Ausbildung LBL (analog NBS).

Nun durften wir auch noch Hubert Giger, Präsident VSLF begrüßen, welcher direkt von der GV in Luzern kam. Zur Sprache kamen wieder einmal die Vision 2010 und die Einführung der Funktionsstufe 15. Beides wird noch grössere Probleme geben.

Beim anschliessenden Apéro und später beim Nachtessen konnten wir dann den gemütlichen Teil der GV geniessen.

Besichtigung Flughafen Bern-Belp

Vor dem Tor 4 treffen sich am Mittwoch 27. September, 20 Interessierte, zur Flughafen-Besichtigung. Wir können nebst den Kollegen vom Depot Bern, einen pensionierten Freiburger- und einen fast pensionierten Interlakner-Lokführer begrüßen. Mit von der Partie sind auch 7 Partnerinnen. Punkt 14:00 Uhr nimmt uns unser Führer in Empfang. Herr Hefti verteilt rote Aufkleber, welche uns als Besuchergruppe kennzeichnen. Er selber trägt eine gelbe Warnweste, ich als Schlussmann eine orange, ...Vorschrift BAZL! Nach einer kurzen Sicherheitsinstruktion geht es los auf unseren Rundgang. Im ersten Hangar können wir aus nächster Nähe private, einmotorige Flugzeuge besichtigen. Herr Hefti erklärt uns «am Objekt» wie die Steuerung funktioniert. Seine interessanten Ausführungen werden immer wieder unterbrochen durch den Lärm startender Flugzeuge. Helikopter unterschiedlicher Bauart sehen wir in der nächsten Halle, im folgenden Gebäude dann die verschiedenen «Taxis» für unsere Bundesräte. Anschliessend passieren wir den Super-Puma-Stützpunkt vom Militär. Etwas weiter Richtung Flugfeld kommen wir zur REGA-Basis, wo eine Crew aus Pilot, Arzt und Flughelfer rund um die Uhr auf ihren Einsatz warten. Direkt vor dem Gebäude steht startklar ein Eurocopter. Nun geht es wieder zurück, vorbei am neuen Tower, der Flughafen-Feuerwehr, den Unterhalts-Hangars zum neuen Abfertigungsgebäude. Hier erwähnt Herr Hefti einen weiteren Vorteil vom Belpmösli: Checkin 20 Minuten vor Abflug! Nach interessanten 1¼ Stunden verabschieden wir uns von unserem Führer, direkt unter dem alten Tower. Dort, ganz oben in der «Tower-Bar», können wir das eben erlebte, bei einem kühlen Bier noch einmal Revue passieren lassen.

Hans Schäfer

Einiges zu reden gab der erste Bericht über die SOB-Unzulänglichkeiten im Locofolio 1/2006. Bei einigen weckte es das Interesse und sie suchten das Gespräch mit dem VSLF. Andere wiederum waren vom Einbruch eines jungen Lokführers in die «rote Domäne» derart schockiert, dass sie es vorzogen die Zeilen zu kopieren und mit einem negativen Touch versehen verteilen... Wie dem auch sei, schlussendlich resultierte daraus ein interessantes und sehr konstruktives Gespräch mit unserem Leiter Produktion, Herrn Güttinger. In angenehmer Atmosphäre konnte ich den VSLF, seine Ziele und seine «Hintermänner» vorstellen.

Mir wurde mitgeteilt, dass die SOB gegenüber dem VSLF keinesfalls negativ eingestellt sei, es stehe unserer Firma fern Personen aufgrund ihrer Verbandszugehörigkeit zu diskriminieren.

Im Februar 2007 charterten wir den historischen Bistrowagen der Appenzeller Bahnen und benutzten diesen als Infolokal für potentielle VSLF-Mitglieder bei der Südostbahn und bei der Thurbo. Leider war der Zulauf gering, trotzdem verbrachten wir einen heiteren Abend gespickt mit viel Wissenswertem über den Verband, der als einziger das Lokomotivpersonal in der Schweiz fachlich kompetent zu vertreten vermag. Diese Kompetenz vermochte einige Leute zu überzeugen, so steigerte sich der Mitgliederbestand innert weniger Wochen von 3 auf 13 Mitglieder. Den Neueingetretenen herzlichen Dank für Euer Vertrauen! Wir würden uns freuen, wenn sich noch mehr Kollegen zu diesem Schritt entschliessen könnten, auch im Südteil unseres Netzes!

So hoffen wir, demnächst bei der Leitung der SOB vorstellig werden zu können, um die Sozialpartnerschaft zu beantragen.

Dass dies alles nicht von eitel Sonnenschein begleitet ist leuchtet ein. Aber die Tatsache, dass die «grosse» Gewerkschaft nun beginnt, Lokführer die zum VSLF übertreten persönlich zu denunzieren, ist lächerlich und zeugt von allem anderen als von Grösse. Dies bestärkt das Lokpersonal-Ost aber erst recht zu beweisen, dass wir eine Gemeinschaft bilden können und werden, in der fair miteinander umgegangen wird und Lokführer beider Verbände ihren Platz haben.

Als erste Aktion konnte der VSLF mit der Abklärung von einigen AZG-Ungereimtheiten überzeugen. Innert kurzer Frist wurde beim BAV ohne jegliche Schuldzuweisungen eine schriftliche Anfrage betreffend korrekter Auslegung von Vorschriften bezüglich Ruheschichten, Ausgleichtagen und Dienstplänen gestellt. Nach wenigen

Wochen erhielten wir eine kompetente sachliche Antwort welche man bei künftigen Problemen als Grundlage verwenden kann.

Genau so muss es funktionieren, höflich, fachlich kompetent und der eigenen Sache sicher. Meines Erachtens liegt die Kunst darin, zu erkennen wann die Kunden (unsere Arbeitgeber) die Bahn zu wenig benützen und folglich weniger Ertrag für das Unternehmen zur Verfügung steht, gegenüber Sparmassnahmen ohne erkenntlichen oder aus politischem Hintergrund. Es wird immer Kreise geben, die versuchen den ö.V. zu torpedieren und damit die «Bähnler» und insbesondere die Lokführer gefügig und billiger zu machen. Davon profitiert jedoch auch das Unternehmen nicht, deshalb müssen wir uns gemeinsam, aber trotzdem nicht auf unsere Kosten stark machen! Nur selbstbewusstes und aktiv mitdenkendes Personal führt eine Firma zum Erfolg, dies müssen sich beide Seiten bewusst sein. Diese Gedanken in ähnlicher Form erwähnte schon unser Präsident Hubert Giger an der GV in Solothurn. Natürlich werden solche Äusserungen an anderer Stelle vehement abgelehnt. Klar, nur «NEIN» sagen ist einfacher und mit hunderten von Genossen an prominenter Stelle in der Schweiz aufmarschieren medienwirksamer...

Interessant zu diesem Thema ist das soeben erschienene SOB-Leitbild unseres Direktors Guido Schoch. Hoffen wir, dass alles so umgesetzt und gelebt wird. Insbesondere die Zeilen über die Mitarbeiterführung nahmen wir interessiert zur Kenntnis! Nach wie vor hoffen wir auf eine Verbesserung derselben, insbesondere des willkürlich wirkenden Qualisystems mit den sich für jüngere Lokführer relativ rasch negativ auswirkenden Lohnfolgen.

Erfreut wären wir nach wie vor auch über eine Ausweitung unseres Streckennetzes im Zuge des Ausbaus der S-Bahn St.Gallen und/oder mit Zusammenarbeit der Thurbo. Vor allem Dienste, die man den ganzen Tag auf der Strecke Wil-Nesslau oder St.Gallen-Uznach verbringt, fördern die gefährliche Monotonie nicht unerheblich.

Momentan befinden sich die Flirts in der Ablieferung, der erste Triebzug wird seit einiger Zeit für die Lf-Instruktion eingesetzt. Für die Kunden im Regionalverkehr wird ein beachtlicher bzw. von den älteren Pendelzügen gewohnter und bewährter Komfort geboten. Verfügt doch dieses Fahrzeug in der 1. Klasse nach wie vor über eine Trenntüre sowie über eine 2+1 Bestuhlung.

VSLF SOB
Andreas Schaad

Mitgliederversammlung der Sektion Ostschweiz am 23.5.07 in Winterthur

Wir waren angenehm überrascht, dass trotz des herrlichen Wetters und Badetemperaturen doch an die 20 Mitglieder den Weg zu unserer Versammlung gefunden haben. Insbesondere das geschlossene Auftreten der neuen SOB-Mitglieder, deren Elan und Unkompliziertheit sich perfekt in den VSLF einzufügen scheinen, sowie die Präsenz von Kurt Graf, Gründungsmitglied 1957 VSLF, und Erich Senti, langjähriger und treuer VSLF-Veteran, haben uns besonders gefreut.

Drei Interna-Themen wurden zuerst besprochen: Erstens suchen wir für die Abteilung Thurbo einen neuen Vertreter, da sich der bisherige Verantwortliche, Andrea Denoth, aus persönlichen Gründen vom laufenden Geschäft zurückziehen möchte. An dieser Stelle sei Dir, Andrea, herzlich gedankt für deinen beispiellosen Einsatz bei der Thurbo und für deinen Erfolg bei der Aquirierung von Neumitgliedern. Die Zahlen sprechen für sich. Als neuer Leiter der Division versuchen wir zur Zeit Martin Reist zu gewinnen; seine Kompetenz hat uns überzeugt, doch vorerst scheidet es noch an der zeitlichen Komponente. Wir werden sehen.

Zweitens suchen wir in der Sektion einen neuen Vizepräsidenten Cargo, da Thomas Waldner einen schweren Velounfall erlitt und seine Aktivitäten bei uns einstellen muss. Wir freuen uns zu hören, dass es Thomas den Umständen entsprechend bereits viel besser geht und wünschen ihm und seiner Familie auf diesem Weg alles Gute und viel Kraft für die kommenden Zeiten.

Drittens werden wir nach Absprache mit den SOB- und Thurbomitgliedern den Vorstand der Sektion Ostschweiz versuchen um die Leiter SOB und Thurbo zu erweitern. Dazu werden wir für die kommende Sektions-Generalversammlung einen entsprechenden Antrag stellen. Der Grund dafür ist die wachsende Bedeutung der KTU's in der Bahnlandschaft Schweiz. Die Gründung von eigenen Sektionen (laut VSLF-Statuten mit 20 Mitgliedern jederzeit möglich) wurde abgelehnt. Vorerst ist man der Meinung, dass, eingebettet in der Sektion Ostschweiz, bessere Entwicklungsmöglichkeiten bestehen als in der Selbstständigkeit.

Daniel Ruf informierte uns im Auftrag von Andrea Denoth über die laufenden Geschäfte der Thurbo, und von Philipp Maurer, Leiter G VSLF und Sektions-Vizepräsident G a. i. wurden die aktuellen Themen von Cargo verlesen, da er leider zur

Zeit der Versammlung an einer wichtigen Sitzung in Bern war. Nachfolgend die Themenbesprechung Cargo:

Fokus

Ein Jahr ist es nun bald schon her seit Fokus umgesetzt wurde. Damals wurden Lokomotivführerstellen in den Depots Basel, Bern, Biel, RBL und Sargans abgebaut. Heute zeigt sich das jenes Bild, welches wir vor über einem Jahr vorgestellt haben und die SBB uns nicht glauben wollten: Spätestens im Sommer 2007 haben wir zu wenige Lokführer. Unser Vorschlag damals: Zu hohe Zeitguthaben, an all den obigen Standorten, können über mehr als ein Jahr kontrolliert und überlegt abgebaut und eine Stellenstreichung verhindert werden. Da SBB Cargo in diesem Bereich jedoch stur blieben, sind die Zeitkonten unkontrolliert hinuntergefahren worden und Lokomotivführer wurden ermutigt, sie mögen doch bitte den Arbeitgeber wechseln.

Unsere Berechnungen und Vermutungen sind nun mit aller Härte eingetroffen: Es hat immer noch Lokomotivführer mit viel zu viel Zeitguthaben, die Touren sind mit allen Übergängen fast nicht mehr zu optimieren (sprich kurze Touren zu verlängern) und der Güterverkehr hat massiv zugenommen. Es herrscht massiver Lokomotivführer-Unterbstand bei SBB Cargo, ausgenommen in Erstfeld und Basel sind noch ein wenig Spielraum vorhanden. Übrigens: Es sind LF Klassen ab August geplant!

Berufsbilder

In den Berufsbildern Cargo wurde vereinbart: Alle Lokomotivführer der Kategorie

C sind mindestens in der FS 11, bei mindestens 2 zusätzlichen Modulen in der FS 12 eingereiht. Hiervon ausgenommen sind die Triebfahrzeugführenden mit einer Einschränkung BAV (ca. 18-28 Mitarbeiter, laut SBB Cargo); Diese Mitarbeiter sind in der FS 8 eingereiht. Wegen den falschen Angaben, welche SBB Cargo in die Verhandlungen mitgenommen hat, ist ein auf falschen Tatsachen aufgebautes Berufsbild entstanden. Trotz der falschen Daten hat sich das ganze System gerechnet, will heissen, dass sich das ganze Berufsbild im – von der Unternehmung gesetztem – finanziellen Rahmen bewegt hat.

Die Unternehmung will nachverhandeln. Wir haben die Türen nicht verriegelt, da wir das Problem verstanden haben. Eine solche massive Einschränkung der Funktionsstufen sehen wir jedoch nicht im Bereich des Möglichen! Die nun (hoffentlich!) korrekten Zahlen lassen einen gewissen Spielraum für Veränderungen im System offen, eröffnen aber gleichzeitig neue Forderungen von unserer Seite.

(Dieses Problem hat sich mittlerweile insofern erledigt, als dass nach einem klärenden Gespräch mit der Cargo-Leitung in sämtlichen Punkten den Vorstellungen des VSLF stattgegeben wurde. Die Red.)

4 Stunden Regelung

Die Ansicht der Unternehmung Cargo: «Wir können bis 4 Stunden vor Dienstantritt ziemlich alles mit dem Personal machen!»

Tatsache ist: bis 4 Stunden vor Dienstantritt können Dienstantritt, Dienstende und Länge der Dienstschicht geändert und mit der neuen Zeit berechnet werden. Eine





kurzfristige Einteilung eines Rasttages ist gemäss des GAV Art.56 nicht vorgesehen und auch nicht so ausgehandelt.

Für den VSLF ist klar: eine kurzfristige Einteilung eines Rasttages ohne die Einwilligung des Mitarbeiters ist gemäss GAV nicht möglich und würde sogar gegen das Schweizerische Arbeitszeit Gesetz (AZG) verstossen. Dies bedeutet, dass wenn ein Rasttag durch den Arbeitgeber verordnet wird, die Mindestarbeitszeit (360 Minuten) in jedem Fall gutgeschrieben werden muss (ausgenommen sind nur die in der Einteilung ausgewiesenen Rasttage).

Weitere laufende Geschäfte bei Cargo

- AZG bei Landesgrenzen Überschreitungen:
Wann ist was gültig?
- Kontaktaufnahme mit allen EVU's
- Korrekte Anrechnung der Funktionsjahre
- Kosten & Zeitgutschrift für eine Lf Klasse für Italienisch-Kurs

Bei den Betroffenen vom SBB Personenverkehr war vor allem die Weisung Steuerung/ Lenkung das Thema. Die Unflexibilität des Systems SBB kontra die Flexibilitätsforderungen an das Lokpersonal verursachten im besten Falle Kopfschütteln bei den Betroffenen. Darum entscheiden sich die meisten Lokführer gegen die Verfügbarkeit ihres Privatautos und bescheren damit für die SBB erhebliche Mehrkosten für Taxis und Dienstfahrten. Doch es soll niemand jammern, denn das ist freier Markt: Die SBB erstellen ein legitimes Angebot, denn sie wollen profitieren; auch das ist legitim. Nur, wenn das Produkt nichts taugt oder für den Konsumenten zu teuer ist, nützen auch Drohungen nichts. Denn es ist ebenfalls legitim, nicht zu kaufen.

Es wurde ferner diskutiert, den Sektionsausflug dieses Jahr bei unseren Kollegen der SOB zu verbringen, und mit ihrem Speisewagen eine gemütliche Tour durch das Appenzell zu «hötterle», inkl. quöllfröschler Osterstützig. Andreas Schaad wird sich der Organisation annehmen und wir werden die Daten auf der Internetseite publizieren. Geschlossen wurde die offizielle Versammlung durch eingeladene Vertreter des Initiativkomitees «Halbstunden-Takt Tösstal», die uns von der Notwendigkeit ihres Begehrens (mit Erfolg) zu überzeugen versuchten. Der inoffizielle Teil beim anschliessenden Apéro wurde reghaft für internen und externen Informationsaustausch genützt, und wir freuten uns sehr, dass wir auch Philipp Maurer, der nach seiner erfolgreichen, aber trockenen Sitzung zu uns fand, begrüssen zu dürfen.

Stephan Gut
Sektionspräsident Ostschweiz

Sehr geehrte Damen und Herren
Liebe Kolleginnen und Kollegen

Eine grosse Schar Freiwilliger führt im Juli und August 2007 in Göschenen ein Freilichttheater auf d'Gotthardbahn.

Zu den Schauspielern gehören auch zwei Dampflokomotiven. Es sind kleine Maschinen von 1899 und 1907, die aus dem Mittelland anreisen.

Auch hier wirken Idealisten mit: Die Dampflokkfreunde Langenthal und die Dampfgruppe der OeBB Balsthal. Dank SBB-Historic dürfen die zwei Maschinen auch einen kleinen stilgerechten Reisezug mitführen. Das ergibt einen Zug, wie er wohl seit Jahrzehnten auf der Gotthardlinie nicht mehr zu sehen war. Alle Fahrzeuge stammen aus der Dampfzeit, also von vor dem Ersten Weltkrieg.

Die 100 Sitzplätze könnten Leute mit fröhlichen Gesichtern mitnehmen. Und deren Obolus wäre ein willkommener Beitrag an die Kosten des Freilichtspiels.

Eine solche Mitfahrgelegenheit ergibt sich so bald nicht wieder. Und die Möglichkeit, die Fahrt mit einem Essen auf dem Dampfschiff zu kombinieren, ist wohl einmalig.

Mit freundlichen Grüssen
Im Auftrag des Freilichtspiels «D'Gotthardbahn» Hans G. Wägli
www.diplory.com

www.gotthardbahn-theater.ch



125 Jahre Gotthardbahn

Im 100jährigen Dampfzug via Südbahn zum Gotthard

Am Samstag, 30. Juni 2007, verkehrt ein aussergewöhnlicher Zug von Olten nach Erstfeld: Zwei kleine Dampflokomotiven ziehen drei Reise- und einen Güterwagen. Die Lokomotiven fahren zur „Arbeit“: Sie treten im Juli und August als „Schauspieler“ im Freilichttheater „d'Gotthardbahn“ auf.

Die zwei Personenwagen bieten auf Holzbänken 100 Plätze der 3. Klasse. Und darum ist Mitfahren möglich. So lange es freie Plätze hat. Pro angefangenen Teilabschnitt (Im Fahrplan nummeriert) und pro Person sind im Zug stilgerecht gestaltete Billette zum Preis von 25 Franken erhältlich. Abonnemente und Vergünstigungen werden nicht anerkannt. Bitte möglichst abgezählten Betrag mitbringen.



Fahrplan, 30. Juni 2007

Teil	Ort	Zeit	Hinweis
1	Olten	ab 08.05	
	Aarau	an 08.25	
	Aarau	ab 08.30	
	Lenzburg	an 08.50	W
2	Lenzburg	ab 09.30	
	Wohlen	an 10.00	
	Muri	an 10.45	W
3	Muri	ab 11.25	
	Rotkreuz	an 12.25	

Teil	Ort	Zeit	Hinweis
4	Rotkreuz	ab 12.30	
	Arth-Goldau	an 13.20	W
5	Arth-Goldau	ab 15.05	
	Brunnen	an 15.30	D
6	Brunnen	ab 16.10	D
	Flüelen	an 16.30	S
	Flüelen	ab 16.50	D
	Erstfeld	an 17.10	

W = Wasserfassen, S = via Seegleis
D = Anschluss von oder an Dampfschiff

Informationen und Reservation bei

www.erstfeld-tourismus.ch
Tel. 041 880 22 31

Informationen zum Freilichttheater unter
Informationen zum Gotthardbahn-Jubiläum

hedy.burgener@bluewin.ch
www.gotthardbahn-theater.ch/
www.sbb.ch/gottardo.ch



Formazione e corsi di perfezionamento per i membri del VSLF

Matthias Oppliger; Formazione VSLF AR

Formazione e corsi di perfezionamento per i membri del VSLF

Dopo la limitata offerta di corsi dello scorso anno, adesso il VSLF è nuovamente in grado di proporre un ampio ed interessante programma, in cui rientra tutta una serie di corsi di formazione e di perfezionamento che abbiamo strutturato appositamente per le specifiche esigenze del personale di locomotiva.

I costi per gli istruttori, il materiale necessario per i corsi, ecc. vengono assunti totalmente dal VSLF. I partecipanti dovranno assumersi solo i costi forfettari per i seminari, i pernottamenti, i pasti e le bibite. Tutti coloro che non sono membri del VSLF dovranno pagare i costi effettivi dei corsi.

Per tutti i seminari offerti dal VSLF sussiste la possibilità di fare richiesta di una vacanza studio.

A seguito della forte domanda di seminari in lingua tedesca sulle prescrizioni sulla circolazione (PCT), abbiamo deciso di raddoppiare la nostra offerta! Oltre al seminario previsto per novembre 2007, nei mesi di gennaio e febbraio 2008 si terranno altri tre seminari in tedesco su questo argomento.

Beninteso, questi tanto apprezzati seminari si svolgeranno come sempre sul Bürgenstock. Malgrado siano subentrati dei nuovi titolari, il Waldhotel Bürgenstock garantisce la consueta qualità e il servizio impeccabile di sempre. Negli ultimi quattro anni avevamo potuto approfittare di prezzi che erano rimasti invariati nel tempo, ma purtroppo a partire da febbraio 2008 subiranno un aumento di quasi il 20%! Il motivo di questo aumento è un rincaro generale, come pure i lavori di rinnovo che si sono dovuti eseguire. Malgrado questo aumento, l'offerta del Waldhotel Bürgenstock resta sempre molto valida. Ben difficilmente potremmo infatti trovare allo stesso prezzo un altro posto in grado di offrire gli spazi necessari per tenere i nostri corsi, dei menu con tre portate sia per pranzo che per cena, senza dimenticare poi la piscina coperta, la sauna, il bagno turco e, naturalmente, una vista così incantevole.

Come già negli ultimi anni, l'istruttore per i seminari PCT in lingua tedesca sarà il nostro competente collega Urs Schär.

Per i colleghi di lingua italiana il semina-

rio PCT sul Bürgenstock si terrà nel mese di novembre 2007. Anche quest'anno il nostro istruttore sarà Gianluca Romanini che, come sempre, ci seguirà per tutta la durata del corso con grande competenza e ci proporrà anche delle lezioni didattiche molto pratiche grazie alla sua ferrovia in miniatura.

Dopo una pausa piuttosto lunga, prevediamo ora un seminario su questo argomento anche per i nostri colleghi francofoni. Il corso sarà diretto da Paolo Induni. Contiamo vivamente su una buona affluenza, ciò che del resto è il presupposto per poter tenere questo seminario in lingua francese (almeno 12 partecipanti!). Il seminario avrà luogo a Losanna, ma il luogo definitivo in cui si terrà il corso vi verrà comunicato più in avanti.

Per la prima volta proporremo anche un seminario PCT di tre giorni in lingua tedesca ad Olten, senza tuttavia che si rendano necessari dei pernottamenti. Questo seminario è stato organizzato in collaborazione con Bahn-Support GmbH di Glattbrugg e avrà come relatore Gérard Rochat, istruttore ed esperto d'esame. Questo seminario si rivolge a quei colleghi che preferiscono tornare a casa alla sera e che sono disposti a fare il tragitto di andata e ritorno per tutta la durata del corso. Non vi sono pertanto costi di pernottamento.

Rientrano nel nostro programma anche due nuovi seminari che terremo in collaborazione con Presenta AG. Anche questi seminari sono stati concepiti espressamente per il personale di locomotiva.

Il seminario «Capacità di agire in situazioni lavorative estreme» vuole fornire al macchinista gli strumenti necessari per riuscire a gestire al meglio gli eventi estremi e straordinari. Questo training di prevenzione primaria e secondaria consente di migliorare la propria autoconsapevolezza, trasmette la necessaria fiducia nel futuro e aumenta le proprie capacità di autocontrollo qualora si verificano delle situazioni di emergenza e di crisi.

I cambiamenti economici pongono sempre nuovi interrogativi sul piano personale e pertanto su sé stessi, come la tutela della propria esistenza, una momentanea pressione lavorativa o lo sviluppo di prospettive professionali. Nel seminario «Come e dove mi situo nella quotidianità lavorativa? Posi-

zione professionale», si definirà un insieme di aspetti personali che consentono di individuare le prospettive individuali. Questo corso sarà particolarmente interessante per quei macchinisti che non riescono più a vivere la propria quotidianità professionale e personale nel migliore dei modi, che desiderano scoprire da cosa dipenda e quali possano essere le loro prospettive future (vedi anche l'annuncio pubblicato in questa edizione del Loco Folio).

In stretta collaborazione con Bahn-Support GmbH, per il mese di agosto 2007 il VSLF propone un seminario sull'AZG rivolto espressamente ai macchinisti BLS. Questo seminario ha lo scopo di approfondire le conoscenze in materia di regolamentazioni sul tempo di lavoro legale e specifico per la BLS. Questo corso è previsto per i membri VSLF della sezione BLS. I relativi costi vengono assunti dal VSLF, nel mentre i pasti sono a carico della sezione BLS.

Per i funzionari del VSLF (membri del comitato, responsabili APK/DEK, presidenti di sezione, ecc.) nel mese di settembre 2007 terremo un seminario AZG in collaborazione con Bahn-Support GmbH. L'obiettivo è di approfondire le conoscenze in materia di prescrizioni legali e operative sul tempo di lavoro.

Per informazioni più dettagliate sui seminari vogliate consultare il sito:

www.vslf.com/Servizi/Formazione

Vi preghiamo di osservare i termini d'iscrizione dei seminari in questione, in quanto le iscrizioni pervenute oltre le date previste non potranno essere prese in considerazione. Per quanto concerne l'iscrizione verrà data la precedenza ai membri del VSLF.

Buon divertimento con la nostra offerta di corsi!

Matthias Oppliger
Formazione VSLF



Aus- und Weiterbildung für VSLF Mitglieder

Matthias Oppliger; Bildungsobmann VSLF

Nach einem eingeschränkten Ausbildungsangebot im letzten Jahr, kann der VSLF nun wieder ein interessantes und attraktives Aus- und Weiterbildungsprogramm anbieten, welches speziell auf die Bedürfnisse des Lokpersonals abgestimmt wurde.

Die Kosten für Instruktoren, Ausbildungsunterlagen, etc., werden vollumfänglich vom VSLF getragen. Die Teilnehmer und Teilnehmerinnen tragen nur die Kosten für Seminarpauschalen, Übernachtungen, Mahlzeiten und Getränke. Nichtmitglieder bezahlen neu die effektiven Kurskosten.

Für alle vom VSLF angebotenen Seminare kann Bildungsurlaub beantragt werden. In Folge der grossen Nachfrage nach FDV - Seminaren in deutsch, haben wir das Angebot verdoppelt! Nebst dem Seminar im November 07, finden im Januar und Februar 08 drei weitere FDV - Seminare in deutsch statt.

Selbstverständlich werden die beliebten FDV - Seminare auf dem Bürgenstock wie gewohnt weitergeführt. Trotz eines Besitzerwechsels, kann die gewohnte Qualität und Bedienung im Waldhotel Bürgenstock garantiert werden. Nachdem wir die letzten 4 Jahre von gleich bleibenden Preisen profitieren konnten, schlagen die Preise ab Februar 08 leider um fast 20% auf! Als Begründung werden die höheren Kosten, sowie Renovationsarbeiten angegeben. Trotz dieses Preisaufschlages ist das Angebot im Waldhotel Bürgenstock nach wie vor sehr attraktiv. Kaum ein anderer Tagungs-ort bietet betreffend Kursräumlichkeiten, 3-Gang Menü beim Mittagessen und Abendessen, Hallenbad, Sauna, Dampfbad und natürlich die wunderschöne Aussicht eine vergleichbare Alternative zum gleichen Preis.

Als Instruktor für die FDV - Seminare in Deutsch, wird wie in den letzten Jahren gewohnt kompetent, Kollege Urs Schär durch die Bürgenstock - FDV - Seminare führen.

Für die italienisch sprechenden Kollegen findet das FDV - Seminar im November 07 auf dem Bürgenstock statt. Als Instruktor wird auch dieses Jahr Gianluca Romanini sehr kompetent durch den Kurs führen und mit seiner mitgebrachten Modelleisenbahn auch praktischen Anschauungsunterricht vermitteln.

Für die französisch sprechenden Kollegen und Kolleginnen führen wir nach einer längeren Unterbrechung ebenfalls wieder ein FDV - Seminar durch. Als Instruktor konnten wir Paolo Induni gewinnen. Wir hoffen auf rege Anmeldungen, damit das FDV - Seminar französisch auch wirklich stattfinden kann (mind. 12 Teilnehmer!). Das Seminar findet in Lausanne statt. Der definitive Kursort wird noch bekannt gegeben.

Neu beginnen alle FDV - Seminare auf dem Bürgenstock am ersten Tag bereits um 14:30 Uhr und enden dafür am letzten Tag auch bereits um 14:30 Uhr. Somit kann auch der Anreisetag bereits produktiv genutzt werden und am Abend stehen vor dem Abendessen noch das Hallenbad, Sauna und Dampfbad zur Verfügung. Die frühere Abreise am letzten Tag (nach dem Mittagessen) kommt sicherlich den Weithergereisten sehr entgegen.

Erstmals wird neu auch ein dreitägiges FDV - Seminar deutsch in Olten ohne Übernachtungen angeboten. Dieses Seminar wird in Zusammenarbeit mit der Bahn-Support GmbH aus Glatbrugg durchgeführt. Als Instruktor wird Gérard Rochat, Ausbilder und Prüfungsexperte, durch das Seminar führen. Dieser Kurs richtet sich an Kollegen und Kolleginnen, welche am Abend lieber zu Hause übernachten und die tägliche An- und Abreise auf sich nehmen wollen. Dafür entfällt der Übernachtungspreis.

Im Programm sind im Weiteren zwei neue Seminare, welche wir zusammen mit der Presenta AG durchführen. Auch diese Seminare wurden speziell für das Lokpersonal zusammengestellt.

Das Seminar «Handlungsfähig in extremen Berufssituationen» soll dem Lokführer/der Lokführerin Instrumente mitgeben, damit sie ein extremes und aussergewöhnliches Ereignis besser meistern können. Dieses Primär- und Sekundärpräventions - Training erhöht das Selbstbewusstsein, gibt Hoffnung für die Zukunft und erhöht die Kontrollkompetenz für Not- und Krisensituationen.

Wirtschaftliche Veränderungen stellen immer wieder Fragen zur persönlichen Situation. Damit verbunden sind Fragen zur eigenen Person, Wahrung der Existenz, momentane berufliche Belastung und Entwicklung von beruflichen Perspektiven. Im Seminar « Wie und wo stehe ich im

beruflichen Alltag? Berufliche Standortbestimmung», wird eine persönliche Auflistung entstehen, welche die individuellen Perspektiven aufzeigt. Lokführer und Lokführerinnen, welche sich im beruflichen und persönlichen Alltag nicht mehr wohl fühlen und herausfinden wollen woran das liegt und welche Perspektiven sich ergeben, fühlen sich von diesem interessanten Kurs sicherlich angesprochen (siehe auch Inserat in dieser Loco Folio Ausgabe).

Speziell für die BLS Lokführer und Lokführerinnen bietet der VSLF im August 07, in Zusammenarbeit mit der Bahn-Support GmbH, ein AZG - Seminar an. Dieses Seminar hat zum Ziel, die Kenntnisse über die gesetzlichen und BLS-spezifischen Arbeitszeitregelungen zu vertiefen. Dieser Kurs ist VSLF Mitgliedern der Sektion BLS vorbehalten. Die Kurskosten trägt der VSLF, die Verpflegung übernimmt die Sektion BLS.

Für VSLF Funktionäre (Vorstandsmitglieder, APK/DEK Verantwortliche, Sektionspräsidenten etc.) führen wir im September 07, in Zusammenarbeit mit der Bahn-Support GmbH, ein AZG - Seminar durch. Ziel ist es, die Kenntnisse über die gesetzlichen und betrieblichen Vorschriften zur Arbeitszeit zu vertiefen.

Detaillierte Seminarbeschreibungen findet ihr auf:

www.vslf.com/Dienste/Weiterbildung

Bitte beachtet den Anmeldeschluss für die Seminare. Nachmeldungen können nicht berücksichtigt werden. VSLF Mitglieder haben bei den Anmeldungen Vorrang.

Viel Spass am Kursangebot!

Matthias Oppliger
Bildungsobmann VSLF



Formation et formation continue pour les membres du VSLF

Matthias Oppliger; Formation VSLF TS

Après avoir présenté une offre de formation restreinte l'année passée, le VSLF peut à nouveau proposer un programme de formation et de formation continue attrayant et tout spécialement conçu d'après les besoins du personnel de loc.

Les frais pour les instructeurs, la documentation de formation, etc., sont intégralement pris en charge par le VSLF. Les participants et les participantes ne paient que les forfaits de séminaires, les nuitées, les repas et les boissons. Ceux qui ne sont pas membres paient maintenant les coûts effectifs des cours.

Il est possible de demander des congés de formation pour tous les séminaires proposés par le VSLF.

Suite à la forte demande de séminaires PCT en allemand, nous avons doublé l'offre! En plus du séminaire en novembre 2007, trois séminaires PCT supplémentaires, en allemand, auront lieu en janvier et février 2008.

Bien entendu, ces séminaires PCT très prisés auront lieu au Bürgenstock, comme d'habitude. Malgré un changement de propriétaire au Waldhotel Bürgenstock, la qualité et le service auxquels nous sommes accoutumés sont garantis. Bien que nous ayons pu profiter des mêmes prix au cours des quatre dernières années, ceux-ci vont malheureusement augmenter de près de 20% à partir de février 2008! Les motifs invoqués sont des coûts plus élevés, ainsi que des travaux de rénovation. En dépit de cette augmentation de prix, l'offre du Waldhotel Bürgenstock reste tout de même très attractive. On peut chercher longtemps avant de trouver, au même prix, un lieu de congrès proposant une alternative comparable à celle-ci, qui comprend des locaux de cours adéquats, des repas avec trois plats midi et soir, piscine couverte, sauna, bain turc et bien sûr, une vue magnifique.

Notre collègue Urs Schär conduira les séminaires PCT en allemand en tant qu'instructeur compétent, comme il l'a fait déjà au cours des dernières années au Bürgenstock.

Pour les collègues de langue italienne, le séminaire PCT aura lieu en novembre 2007 au Bürgenstock. L'instructeur, cette année aussi, sera le très compétent Gianluca Romanini, qui donnera les cours et nous

prodiguera aussi des leçons pratiques réalistes à l'aide des maquettes de train qu'il amènera avec lui.

Pour les collègues de langue française également, après une longue interruption, nous proposons à nouveau un séminaire PCT. Paolo Induni a accepté d'en être l'instructeur. Nous comptons sur de nombreuses inscriptions afin que le séminaire PCT en français puisse réellement avoir lieu (12 participants minimum!). Le séminaire aura lieu à Lausanne. Le lieu de cours définitif sera communiqué ultérieurement.

Au Bürgenstock, cette année, les séminaires PCT débiteront le premier jour dès 14.30 heures et se termineront le dernier jour à 14.30 heures également. De la sorte, le jour d'arrivée sera aussi mis à profit de manière productive tout en vous permettant, le soir avant le souper, de profiter de la piscine, du sauna et des bains turcs. Le départ avancé, le dernier jour (après le dîner) sera très certainement du goût de ceux qui viennent de loin.

Pour la première fois à Olten, un séminaire PCT de trois jours en allemand est proposé sans nuitées. Ce séminaire est organisé en collaboration avec Bahn-Support GmbH de Glattbrugg. Gérard Rochat, instructeur et expert donnera ce cours qui s'adresse aux collègues qui préfèrent dormir chez eux, et qui acceptent de faire les allers et retours. Ainsi le prix des nuitées est épargné.

D'autre part, deux nouveaux séminaires sont au programme, présentés en collaboration avec Presenta SA. Ces séminaires-là ont également été faits sur mesure pour le personnel de loc.

Le séminaire «capable d'agir dans les situations professionnelles extrêmes» a pour but de donner des outils aux mécaniciens(ne)s de loc, afin qu'ils puissent mieux maîtriser les situations extrêmes et inhabituelles. Ce training de prévention primaire et secondaire augmente la conscience de soi, prodigue de l'espoir pour l'avenir et accroît la capacité de contrôle dans les situations de crise et d'urgence.

Des changements économiques posent continuellement de nouvelles questions quant aux situations personnelles. Cela implique des questions sur la personne elle-même, la préservation existentielle, la protection de l'existence, les soucis profes-

sionnels momentanés et le développement des perspectives professionnelles. Dans le séminaire «Comment et où est-ce que je me situe dans la vie professionnelle de tous les jours? Détermination de la position professionnelle», une liste personnelle sera établie, mettant en avant les divers aspects individuels. Les mécaniciens et les mécaniciennes de loc qui ne se sentent plus très bien dans la vie personnelle et professionnelle de tous les jours et qui désirent en découvrir les raisons ainsi que les perspectives qui s'ouvrent à eux, se sentiront certainement concernés par ce cours intéressant (voir également l'annonce dans ce numéro du Loco Folio).

En collaboration avec Bahn-Support GmbH, le VSLF propose en août 2007 un séminaire LDT, spécialement pour les mécaniciens et les mécaniciennes de loc du BLS. Ce séminaire a pour objectif d'approfondir les connaissances de la réglementation sur la durée du temps de travail spécifique au BLS. Ce cours est réservé aux membres du VSLF de la section BLS. Les coûts des cours sont pris en charge par le VSLF, nourriture et logement par la section BLS.

Pour les fonctionnaires du VSLF (membres du comité directeur, responsables de la commission, présidents de sections etc.) nous organisons un séminaire LDT en septembre 2007, en collaboration avec Bahn-Support GmbH. Le but est d'approfondir les connaissances et les directives d'entreprise relatives au temps de travail.

Vous trouverez des descriptions détaillées sur:

www.vslf.com/53.html?&L=1

S'il vous plaît, respectez le délai d'inscription des séminaires. Les inscriptions tardives ne pourront pas être prises en considération. Pour les inscriptions, les membres du VSLF ont la priorité.

Nous vous souhaitons bien du plaisir concernant ces offres de cours!

Matthias Oppliger
Formation VSLF



Die Zukunft stellt Herausforderungen!

Ein Weiterbildungsangebot zur persönlichen Auseinandersetzung und Entwicklung

VSLF Seminar 6/2007: Wie und wo stehe ich im beruflichen Alltag? Berufliche Standortbestimmung (d)

Wirtschaftliche Veränderungen stellen immer wieder Fragen zur persönlichen Situation. Damit verbunden sind Fragen zur: eigenen Person, Wahrung der Existenz, momentanen beruflichen Belastung und Entwicklung von beruflichen Perspektiven.

Mit der persönlichen Auseinandersetzung soll ein Grundstein gelegt werden um aktiv die Herausforderungen anzugehen. Die persönliche Momentaufnahme bildet die Basis und soll zu weiteren Überlegungen anregen. Durch das Thematisieren dieser Fragestellungen wird eine Auflistung entstehen, welche die individuellen Perspektiven aufzeigt.

Zielsetzungen des Seminars

- Wie mit belastenden Lebenssituationen umgehen (persönliche, berufliche Standortbestimmung)
- Ableiten der persönlichen Bedürfnisse
- Definieren der eigenen Ressourcen
- Erkennen der eigenen Fähigkeiten
- Bewusst machen der Handlungskompetenzen und Unterstützungen
- Benennen der persönlichen Grenzen
- Bilden einer eigenen Handlungsstrategie
- Förderung des Selbstschutzes

Organisation und Anmeldung

	Datum	Zeit		Kosten / Person	& Seminar
Seminar 6/2007	Dienstag 18. Sept. 07	08.30 – 17.00	Hotel Amaris, Olten	VSLF-Mitglieder Nichtmitglieder	CHF 80.- CHF 470.-

In den Seminarkosten sind Unterlagen, Pausenverpflegung und Mittagessen enthalten.

Anmeldung: www.vslf.com / Dienste / Weiterbildung

Anmeldeschluss: Seminar 6/2006: 20. August 2007

Die Weiterbildungen sind ein Angebot aus der Zusammenarbeit zwischen VSLF und der presenta ag.



presenta ag
 Egon Walder
 Verhaltensnavigation
 für Menschen und
 Unternehmen

Sonnenhaldentrasse 53
 9008 St. Gallen
 Telefon 071 246 46 60
 Telefax 071 245 46 61
info@presenta.ch
www.presenta.ch

Seminario 8/2007 (i)

Prescrizioni sulla circolazione PCT

Questo seminario ti permette di approfondire le tue conoscenze in materia di prescrizioni sulla circolazione, disposizioni esecutive e norme operative, come pure di conoscere le nuove direttive. Ideale anche come preparazione per l'esame periodico.

Data: 27-30 novembre 2007

Luogo: Waldhotel Bürgenstock

Arrivo: 27 novembre 2007, ore 14:30

Partenza: 30 novembre 2007, ore 14:30

Relatore: Gianluca Romanini

Costo Membri

Camera doppia Fr. 435.-

Camera singola Fr. 480.-

(Incluso nel prezzo: pranzo/cena, piscina coperta, sauna, bagno turco; bibite escluse; i costi per il corso vengono assunti dal VSLF)

Forfait senza pernottamento, pranzo compreso, bibite escluse: Fr. 114.-

Costo non-membri

Camera doppia Fr. 615.-

Camera singola Fr. 660.-

(Il prezzo comprende: corso, pranzo/cena, piscina coperta, sauna, bagno turco; bibite escluse)

Forfait senza pernottamento, pranzo compreso, bibite escluse: Fr. 294.-

Vacanza studio

Si può farne richiesta

No. partecipanti

Max. 20 persone

Iscrizione

Al più tardi entro il 31 agosto 2007 sotto:

[www.vslf.com / Servizi / Formazione](http://www.vslf.com/Servizi/Formazione)

Viene data la precedenza ai membri del VSLF!

Per eventuali domande contattare bildung@vslf.com

Séminaire 6/2007 (f)

PCT en français

Ce séminaire vous aide à approfondir vos connaissances relatives aux prescriptions sur la circulation des trains, les dispositions d'exécutions, les prescriptions d'exploitation, ainsi qu'à assimiler les nouvelles prescriptions. C'est également le séminaire idéal pour la préparation de vos examens périodiques.

Date: Du 15 au 17 novembre 2007

Lieu: Lausanne

Heure: De 08:30 à 17:00 heures

Conférencier: Paolo Induni

Prix Membres

Fr. 150.-

(Le local du séminaire, les pauses, les repas de midi (sans les boissons) sont pris en charge par le VSLF)

Non-membres

Fr. 330.-

(Le prix du cours, le local du séminaire, les pauses, les repas de midi (sans les boissons) sont pris en charge par le VSLF)

Congé de formation

Il faut en faire la demande

Participants

20 personnes au maximum

Inscriptions

Au plus tard jusqu'au 31 août 2007 sous:

www.vslf.com/493.html?&L=1

La priorité est donnée aux membres du VSLF!

Questions sous bildung@vslf.com

>Servizi>Formazione
>Dienste>Weiterbildung
>Services>Formation

www.vslf.com

Iscrizione
Anmeldung
Inscription

Kurs N°:

Name:

Vorname:

Strasse/Nr.:

PLZ/Ort:

Telefon:

Natel:

Depot:

VSLF Mitglied
Member Nr.:

Nichtmitglied
 LPV transfair andere

Anreise mit:
 Öffentlichen Verkehrsmittel
 Privates Verkehrsmittel
 Auto Motorrad andere

Einzelzimmer
 Doppelzimmer
 ohne Übernachtung, nur Mittagessen

Per tutti i citati seminari è possibile richiedere una vacanza studio.
Descrizione dei corsi e iscrizioni sotto:
www.vslf.com (Servizi/Formazione)
In caso di domande vogliate contattare:
bildung@vslf.com

Bildungsurlaub kann für alle Seminare beantragt werden.
Kursbeschreibungen und Anmeldung unter:
www.vslf.com (Dienste/Weiterbildung)
Kontakt bei Fragen:
bildung@vslf.com

Il est possible de demander des congés de formation pour tous les séminaires proposés par le VSLF.
Description détaillée des cours et inscriptions:
www.vslf.com (Services/Formation continue)
Pour toutes questions contacter:
bildung@vslf.com

VSLF Seminari/Seminare/Séminaires

Matthias Oppliger; Bildungsobmann VSLF

3/2007 **AZG-Seminar für BLS-Lokführer/innen (d)**
Kursdatum: 20. August 2007
Kursort: Swisscom Conference Center Olten
Referent: Bahn-Support GmbH
Anmeldeschluss: 30. Juni 2007

4/2007 **AZG-Seminar für VSLF Funktionäre (d)**
Kursdatum: 10. September 2007
Kursort: Hotel Arte, Olten
Referent: Bahn-Support GmbH
Anmeldeschluss: 31. Juli 2007

5/2007 **Wie und wo stehe ich im beruflichen Alltag? (d)**
Berufliche Standortbestimmung!
Kursdatum: 18. September 2007
Kursort: Hotel Amaris, Olten
Referent: Egon Walder, Presenta AG
Anmeldeschluss: 20. August 2007

6/2007 **Séminaire PCT (f): Remise à niveau PCT, les dispositions d'exécution et les directives d'entreprises**
Dates du cours: Du 14 au 17 novembre 2007
Lieu du cours: Waldhotel Bürgenstock
Conférencier: Paolo Induni
Délai d'inscriptions: Jusqu'au 31 août 2007

7/2007 **FDV Seminar (d): Auffrischung und Vertiefung FDV Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften**
Kursdatum: 21. bis 24. November 2007
Kursort: Waldhotel Bürgenstock
Referent: Urs Schär
Anmeldeschluss: 31. August 2007

8/2007 **Seminario FDV/PCT: Rinfrescata e approfondimento FDV/PCT, disposizioni esecutive e norme operative (I)**
Data del corso: 26-30 novembre 2007
Luogo del corso: Waldhotel Bürgenstock
Relatore: Gianluca Romanini
Termine d'iscrizione: 31 agosto 2007

1/2008 **FDV Seminar (d): Auffrischung und Vertiefung FDV Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften**
Kursdatum: 14. bis 16. Januar 2008
Kursort: Hotel Arte, Olten
Referent: G. Rochat, Bahn-Support GmbH
Anmeldeschluss: 31. Oktober 2007

2/2008 **FDV Seminar (d): Auffrischung und Vertiefung FDV Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften**
Kursdatum: 23. bis 26. Januar 2008
Kursort: Waldhotel Bürgenstock
Referent: Urs Schär
Anmeldeschluss: 31. Oktober 2007

3/2008 **FDV Seminar (d): Auffrischung und Vertiefung FDV Ausführungsbestimmungen und Betriebsvorschriften**
Kursdatum: 13. bis 16. Februar 2008
Kursort: Waldhotel Bürgenstock
Referent: Urs Schär
Anmeldeschluss: 31. Oktober 2007