

Start der Kampagne «Ich bin auch ...»

Beim SEV spielt die Solidarität

Der SEV ist eine solidarische Gewerkschaft. Für ihn steht das Gesamtinteresse des Verkehrspersonals zuoberst, nicht die Anliegen einer der verschiedenen Berufsgruppen.

Beim SEV finden sich Leute aus den verschiedensten Berufen und Unternehmen. Gemeinsam bilden sie die grosse Personalgruppe des öffentlichen Verkehrs. Sie haben weitgehend gemeinsame Anliegen, aber gelegentlich müssen auch die einen zugunsten der andern etwas zurückstehen. Ein andermal ist es umgekehrt, und wenn es darauf ankommt, stehen alle zusammen. Das ist das Prinzip der Solidargewerkschaft. Es ist weitherum verbreitet, aber es wird auch angegriffen, von den Spartenorganisationen, die sich teilweise auch Gewerkschaft nennen, und teilweise Verband.

Im Bahnbereich zeigt sich dies seit Monaten deutlich in Deutschland, wo die Gewerkschaft der Lokführer GDL einen heftigen Kampf gegen die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft EVG führt,

dies gar mit Streiks von aussergewöhnlicher Länge.

Die EVG ist die Schwestergewerkschaft des SEV. Wie hier sind bei ihr alle Bahnberufe gemeinsam organisiert. Vor wenigen Jahren sind auch die Beamten dazugestossen, die zuvor eine eigene Organisation hatten.

Gewerkschaft = Solidarität

«Solidarität ist der Grundgedanke jeder Gewerkschaft; sie ist das Gegenteil des Egoismus», betont SEV-Präsident Giorgio Tuti. Allerdings ist spürbar, dass Solidarität immer wieder aufs Neue errungen werden muss, beispielsweise bei GAV-Verhandlungen, wo es wichtig ist, dass Resultate für alle akzeptabel sind. Wenn einmal eine Gruppe etwas besser fährt, muss dies im nächsten Schritt wieder ausgeglichen werden.

Nun spielt der SEV die Karte der Solidarität gut sichtbar aus: Mit einer auf längere Dauer angelegten Kampagne wird der SEV bildhaft zeigen, wie die Solidarität unter dem Verkehrspersonal funktioniert.

In einer ersten Phase, die hier und jetzt beginnt, treten die acht Zentralpräsi-



denten der Unterverbände an – immer zusammen mit einem Basismitglied aus einer andern Berufsgruppe. LPV-Präsident Hans-Ruedi Schürch sagt: «Ich bin auch ein Buschauffeur», und Buschauffeur René Brühlhart antwortet: «Ich bin auch ein Lokführer».

Acht Spielkarten sind also schon bereit, aber das ist nur der Anfang. Spielerisch

wird die Kampagne weitergeführt; bald werden viele weitere SEV-Mitglieder ihre Solidarität zeigen und sagen: «Ich bin auch ...»!

In den Hinterköpfen der Kampagnengruppe wächst ein riesiger Berg mit über 20 000 Karten heran, auf dem sich über 40 000 SEV-Mitglieder solidarisch zeigen... pmo

Erhält die Swiss-Luftfahrtstiftung eine neue Aufgabe?

Beobachtung weiterhin nötig

Anfang Oktober läuft das Mandat der Swiss-Luftfahrtstiftung aus. Noch ist unklar, wie es weitergehen soll.

10 Jahre lang vertrat die Swiss-Luftfahrtstiftung SLS, ein Gremium im Solde der Airline Swiss, die Interessen der Schweizer Luftfahrt gegenüber dem Lufthansa-Konzern (LH). Nationalrat Philipp Hadorn fragte den Bundesrat in einer Interpellation, welche Bilanz er heute zieht.

Nun liegt die Antwort vor. Der Bundesrat findet, das Ziel «weltweit guter Verkehrsverbindungen» mit der Schweiz sei «vollumfänglich» erreicht worden und die Swiss verfüge immer noch über «eine recht gros-

se Eigenständigkeit». Die Beziehungen zwischen Konzernleitung und Personal, die Hadorn als «zunehmend eskalierend» bezeichnet, will der Bundesrat nicht beurteilen. Er glaubt aber nicht, dass die Lufthansa sich einmische.

Für die Zukunft wagt der Bundesrat keine Prognose für die Swiss, glaubt aber immerhin, dass schweizerische Airlines «eine reelle Chance» haben, zu bestehen. Die SLS habe ihren Auftrag zwar erfüllt, aber weiterhin bestehe ein Bedürfnis nach einem «Monitoring» der Schweizer Luftfahrt. Deshalb will er ein neues Gremium schaffen, das die Wettbewerbsfähigkeit und die zugehörigen Rahmenbedingungen beobachten soll. pan.

KOMMENTAR

Der Vorschlag des Bundesrats macht grundsätzlich Sinn

Mit der Beantwortung meiner parlamentarischen Interpellation sollte der Bundesrat Farbe bekennen, inwiefern die SLS ihre Aufgabe erfüllt hat, welcher Erfolg und Nutzen für die Schweizer Luftfahrt erkennbar ist und wie es mit dieser auf zehn Jahre befristeten Massnahme weitergehen soll. Korrekt stellt der Bundesrat fest, dass die verkehrstechnische Anbindung der Schweiz nach wie vor sichergestellt ist. Grosszügig wurde darüber hinweggesehen, dass auch andere Airlines dazu einen bemerkenswerten Anteil leisten.

Die Beurteilung der Eigenständigkeit der Swiss scheint dagegen schon fraglicher. Offensichtlich verkannt wird die Tatsache laufender Optimierungsprogramme, welche die Kosten bei allen Lufthansa-Betrieben drastisch senken sollen. Die Arbeitsplatzbilanz wurde kaum in Vergleich zur Gründung der neuen Airline nach dem Grounding der alten Swissair gezogen, wonach die Anzahl der Mitarbeitenden noch einmal halbiert wurde.

Mit Befriedigung ist festzustellen, dass der Bundesrat es offenbar als notwendig erachtet, weiterhin ein Monitoring zu betreiben. Der

Vorschlag des Uvek, ein neues Swiss-unabhängiges Gremium zu schaffen, macht Sinn. Bei der vorgeschlagenen Zusammensetzung aus Vertretern von Aviatik, Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung blieben die Gewerkschaften noch vergessen. Gewiss wird dies noch nachgebessert, ist dem Bundesrat doch spätestens 2001 die direkte und indirekte Bedeutung der Luftfahrt auch für Beschäftigte und für den Arbeitsmarkt unmissverständlich klar geworden.

Philipp Hadorn, Präsident SEV-GATA, der Luftverkehrsabteilung des SEV, SEV-Gewerkschaftssekretär und Nationalrat SP SO