



## KVöV – Bulletin

*Liebe Kolleginnen und Kollegen*

*Nach längerer Pause erscheint das KVöV-Bulletin wieder, es umfasst folgende Beiträge:*

- 1. KVöV-Präsident a.i. Eric Wagner zurückgetreten – GL-InteressentInnen gesucht!*
- 2. SBB Cargo: Drastischer Abbau im Overhead*
- 3. Bericht aus der Geschäftsleitung*
- 4. Pensionskasse SBB: Schwierige Situation*
- 5. KVöV-Jahresbericht 2007/ Rapport annuel 2007 de l'ACTP*
- 6. Hochkarätige Podiumsveranstaltung zu ZEB wird zum Erfolg*
- 7. KVöV-Mitgliedschaft wird noch attraktiver: neue Leistungen!*
- 8. RG Mittelland/Jura: Ausflug mit dem „STAR“ der asm am 5.9.2008*
- 9. RG Zürich/Ostschweiz: Besichtigung Grossbaustelle „Durchmesserlinie“ Zürich am 16.9.2008*
- 10. Achenseebahn und die Achenseeschifffahrt*

*Beim KVöV sind innert weniger Monate sowohl der Präsident als auch der nachrückende Präsident a.i. krankheitshalber zurückgetreten. Beide sind am genesen, unsere besten Wünsche! Für einen Verband, der in erster Linie auf ehrenamtlicher Arbeit basiert, war dies ein harter Schlag, der sich u.a. auch darin auswirkte, dass das KVöV-Bulletin einige Monate nicht mehr erschienen ist, wir entschuldigen uns dafür und wollen ab jetzt mind. wieder vierteljährlich über das Bulletin informieren!*

*Die Geschäftsleitung des KVöV wünscht sich zur Verstärkung der Ressorts und der strategischen Verbandsführung neue Kolleginnen und Kollegen, aber auch für die Verstärkung der Arbeit in den Regionalgruppen → Mutige vor (bitte wenden an: Urs Meier, GF KVöV, [info@kvoev-actp.ch](mailto:info@kvoev-actp.ch))!*

*Mit freundlichen Grüssen*

*Hans-Peter Leu und Urs Meier*

*Redaktor KVöV-Bulletin und GF KVöV*

## 1. KVöV-Präsident a.i. Eric Wagner zurückgetreten

Nach dem unerwarteten Rücktritt von Ueli Linsi als langjährigem (Gründungs-)Präsidenten des KVöV im August 2007 hatte Vizepräsident Eric Wagner das Präsidium a.i. übernommen. Immer mit dem klaren Ziel, innert nützlicher Frist eine Verjüngung des Präsidiums anzustreben. Mit Eric Wagner startete die KVöV-GL in eine neue, kreative und aktive Phase, es wurden versch. Projekte in Angriff genommen und Eric vertrat mit grossem Zeitaufwand den KVöV an vielen Fronten und strukturierte all die zahlreichen Inputs seitens unseres wichtigsten Sozialpartners SBB. Leider zwang ihn eine schwere Krankheit mit notwendiger Operation bereits Ende Februar 2008 zum Rücktritt. Damit verlor der KVöV innert Kürze seine gewählte Spitze.

Wir danken an dieser Stelle Eric Wagner herzlichst für seinen grossen, zukunftsorientierten Einsatz zugunsten des KVöV! Gleichzeitig wünschen wir ihm weiterhin gute Genesung und hoffen, ihn bald wieder an KVöV-Anlässen zu treffen!

Da praktisch gleichzeitig die „SBB-Cargo-Krise“ begann, mussten sich GL und GF auf die dringendsten Geschäfte konzentrieren. Neben der Suche nach einem neuen Präsidium war dies vom 7. März an die Begleitung der Restrukturierung der SBB Cargo. Zudem stand die DV'08 vor der Tür, im OR-Kaderbereich wurde eine Arbeitsgruppe ins Leben gerufen und der GAV NSB kam in eine intensive Verhandlungsphase. Dies führte dazu, dass der KVöV an versch. anderen Fronten nicht mehr so präsent war für einige Zeit.

## 2. SBB-Cargo: Drastischer Abbau im Overhead

SBB-MitarbeiterInnen und KVöV-Mitgliedern muss die Geschichte der Restrukturierung der SBB Cargo, welche auch den Sozialpartnern erst ganz kurz vor dem 7. März in ihrem Umfang bekannt und bewusst wurde, nicht dargelegt werden. Neben den internen Mitteilungen haben sich auch die Medien ausführlich an der Berichterstattung und Diskussion beteiligt. Es bleibt für den gemässigten, konstruktiven KVöV ein bitterer Nachgeschmack: ganz offensichtlich lohnt es sich, mit allem Möglichen zu drohen und zu streiken. Bis heute ist auch unverständlich, wieso die SBB-Leitung ihre langjährigen Sozialpartnern nicht früher und intensiver informierte und mit ihnen zusammen an der Bewältigung dieser heiklen Situation arbeitete. Dies ist nicht nur bedauerlich, sondern auch gefährlich für die Zukunft der SBB. Nicht zuletzt deshalb wird es nach der Sommerpause eine Workshop-Phase zur Kommunikation und dem gegenseitigen Umgang geben. Der KVöV nahm – und nimmt weiterhin – an zahlreichen Informationssitzungen und Begleitgruppen-Meetings teil und achtet dabei immer darauf, dass der Sinn und Zweck des Vorgesehenen klar und nachvollziehbar wird. Zudem legen wir Wert darauf, dass dieser Umbau möglichst sozialverträglich statt findet und dass nicht etwa diejenigen nochmals bestraft werden, die sich kooperativ zeigen!

Auch hierzu ist aber zu sagen: es ist unverständlich, wie in der Vergangenheit Hüst und Hott geleitet wurde. Es bleibt zu hoffen, dass nun eine zukunftsgerichtete Struktur geschaffen wird, was wir uns aufgrund der uns zur Verfügung stehenden Informationen durchaus vorstellen können. Ein Grundvertrauen in die aktuelle SBB-Cargo-Führung unter Nicolas Perrin ist vorhanden – hoffen wir auf eine nachhaltige Zukunft für SBB-Cargo! Dies wohlverstanden in einem nach wie vor mehr als schwierigen Umfeld.

**Wichtig:** Von der Restrukturierung in SBB Cargo Betroffene können sich für Auskünfte und Rechtsberatung/ Rechtsschutz jederzeit an die KVöV-Geschäftsstelle, [info@kvoev-actp.ch](mailto:info@kvoev-actp.ch) resp. Tel 043 300 50 60 (M. Helfenstein) wenden!

### **3. Bericht der Geschäftsleitung**

#### **3.1 Bericht aus der Geschäftsleitung zu Geschäften im Zusammenhang mit der Sozialpartnerschaft mit den SBB:**

##### **3.1.1 Vertreter Sitzungen SBB-Sozialpartnerschaft**

Die GL hat für möglichst alle wiederkehrenden Sitzungen Verantwortliche aus der GL und der KVöV-GS bestimmt. Es geht dabei insbesondere um die Spitzengespräche mit der SBB-GL, Koordinationsgremium GAV, zahlreiche Treffen der div. Pekos mit den AN-Verbänden, Begleitgruppe Restrukturierung SBB Cargo.

##### **3.1.2 GAV Normalspurbahn**

Nach diversen Sitzungen im Verlauf von 2 Jahren ist den Sozialpartnern in den Sinn gekommen, dass der KVöV den GAV NSB ja gar nicht unterzeichnen könne, da er keine Mitglieder in der Kategorie „fahrendes Personal“ habe. Die KVöV-GL wäre nach dem Motto: „kann sein, dass der Geltungsbereich ja eines Tages auf andere Personalkategorien ausgeweitet wird“ gerne Mitträger geblieben, die andern AN-Verbände beurteilten dies jedoch anders. Daraufhin hat sich die KVöV-GL umgehend für einen Rückzug aus den Verhandlungen entschieden, denn mit der aktuellen Personalknappheit müssen die Ressourcen effizient eingesetzt werden. Ein etwas seltsamer Nachgeschmack bleibt: unsere AG-/AN-Partner hätten dies auch früher sagen dürfen, so wurden doch etwa 10 Sitzungen durch KVöV-Abgeordnete besucht...

##### **3.1.3 Lohnverhandlungen SBB**

Die GL hat sich dafür eingesetzt, dass auch für OR-Kader jedes Jahr Lohnrunden (zukünftig mit Mitsprache des KVöV) und Lohngespräche im Rahmen der jährlichen Mitarbeitergespräche stattfinden sollen. Erfreulicherweise gab es 2007 erstmals eine eigentliche Lohnrunde für das OR-Kader

##### **3.1.4 Kontakte mit der zentralen Leitung Personal**

Der Kontakt mit Hr. Markus Jordi, dem obersten Personalchefs der SBB fand in verschiedenem Rahmen, leider noch nicht in der gebotenen Intensität statt, was wohl auch mit der Überlastung der HR-Leitung mit der Restrukturierung SBB-Cargo zu tun hat. Der KVöV legt dabei grossen Wert auf seine Positionierung als Erstansprechpartner für die Mitwirkung im Bereich OR-Kader. Detaildiskussionen sind leider noch nicht gestartet.

#### **3.2 Bericht aus der Geschäftsleitung zu KVöV-internen Geschäften:**

##### **3.2.1 2008 kein, resp. zwei schweizweite Anlässe („CH-Anlass“)**

Angesichts der 2 nationalen Veranstaltungen vom 28. Mai 2008 (Podium zu ZEB) und vom 30. Oktober 2008 (Antrittsbesuch mit Diskussion von CEO Andreas Meyer) verzichtet die GL auf einen gesellschaftlichen Anlass im Rahmen der üblichen Reihe „CH-Anlass“. *(Nach der DV und dem Podium 28.Mai, wo dies jedesmal dem Publikum dargelegt wurde, gab es grossmehrheitlich positive Reaktionen auf die verstärkte Ausrichtung auf berufsbezogene Events.)*

##### **3.2.2 DV 2008 mit HR-Chef M. Jordi / ZEB-Podium 28.5.2008 / Antrittsbesuch CEO A. Meyer 30.10.2008**

Die GL hat sich in verschiedenen Sitzungen mit der Organisation dieser drei Grossanlässe befasst.

Zur Vorbereitung der DV gehörten insbesondere auch die Verabschiedung von Jahresrechnung 2007 und die Erarbeitung des Budgets 2008.

Die GL will sich zudem verstärkt mit verkehrspolitischen Themen und berufsbezogenen Fragen befassen. Damit sollen KVöV-Mitglieder die Gelegenheit erhalten, sich aus erster Hand über den Stand der aktuellen Diskussionen im politischen Bereich (ZEB), wie auch in der SBB intern (CEO und Chef HR) zu orientieren und sich eine Meinung bilden zu können.

### **3.2.3 Dienstleistungs-Paket**

Der von der SKO an die KVöV offerierte Dienstleistungskorb enthielt ursprünglich noch die überobligatorische, private ALV-plus, welche nun nicht mehr existiert. Die GL hat am 19. Juni 2008 beschlossen, dass folgende Dienstleistungen neu und zusätzlich den KVöV-Mitgliedern angeboten werden:

- Versicherungen Zürich Connect (Motorfahrzeugversicherungen, Privathaftpflicht und Hausratversicherungen)
- Einladungen zu den 3 jährlichen SKO-LeaderCircles (Illustres, unterhaltendes Podium im Sinne von Infotainment und Netzwerk-Veranstaltung mit feinem Stehdinner in Zürich)
- Wirtschaftszeitschriften (u.a. Handelszeitung, Stocks, io new management) dauerhaft zum halben Abo-Preis
- Vergünstigte Hypotheken, Kreditkarten und Wertschriftengeschäfte bei Bank Coop.

Details und Werbung → *siehe Kapitel „7. KVöV-Mitgliedschaft noch attraktiver!“*

### **3.2.4 KVöV-Präsidium**

In mehreren Runden befasste sich die GL mit der Suche nach einem neuen Präsidium (versch. Modelle denkbar). Häufig scheiterte sie nicht an mangelndem Interesse sondern an der schwierigen Vereinbarkeit (zeitlich und mental) der zwei Funktionen Mitglied Kader und Repräsentant Arbeitnehmerorganisation.

### **3.2.5 Sozialpartnerschaft SBB**

Regelmässig befasst sich die GL mit den versch. Teilbereichen, die die Rolle als Sozialpartner der SBB mit sich bringen. Sei dies Restrukturierungsprojekte, die zurzeit häufig Kader betreffen (März-Mai: SBB Cargo, ab Mai: KESS).

## **4. PK-SBB – wohin?**

In den letzten Monaten und Wochen sind diverse Artikel und Meldungen in den Medien erschienen, die sich mit der aktuellen Lage der SBB und insbesondere mit der schwierigen Situation der PK-SBB befassten. So wurde im Wesentlichen die Botschaft verbreitet, dass die PK-SBB weitgehend durch eigenes Verschulden in die heutige schwierige Lage gerutscht sei und Forderungen an unseren Eigner, den Bund, nach Unterstützung schwer verständlich wären; ja, dass es nun in erster Linie Sache der Versicherten sei, dafür zu sorgen, dass die Kasse wieder ins finanzielle Gleichgewicht gebracht werden könne.

Diese Situation hat unsere Firma, die SBB, dazu bewogen anfangs Mai einen Brief an alle aktiven SBB Mitarbeiter zu verschicken, in dem die Haltung der SBB zur Pensionskassenproblematik dargelegt wird. Diese Information ist abgesprochen mit dem Stiftungsrat und der Geschäftsleitung der PK. Alle Destinatäre, also Aktive und Rentner, haben ungefähr Mitte Mai den Geschäftsbericht der PK für 2007, kombiniert mit einem Schreiben, erhalten, die ebenfalls ausführlich auf die aktuelle Sanierungsproblematik eingehen. Im Weiteren ist in der „SBB-Zeitung“ vom 28.Mai ein ausführliches Interview zur Lage der PK-SBB mit den Herren Schwarb (Stiftungsratspräsident) und Jordi (SBB-Personalchef und Vizepräsident des Stiftungsrates) erschienen.

Lassen Sie mich vor diesem Hintergrund trotzdem kurz einige Gedanken als Stiftungsrat und Kadervertreter in der PK machen:

1. Am 6. Mai hat sich der Stiftungsrat der Pensionskasse an einer ausserordentlichen Sitzung einmal mehr mit der aktuellen Situation intensiv befasst und seine Haltung für die nächsten Wochen und Monate festgelegt. Er hat bestätigt, dass er zusammen mit der SBB alle Mittel ergreifen und Wege beschreiten wird, um die berechtigten Ansprüche der PK-SBB gegenüber dem Bund durchzusetzen!
2. Die PK hat per 31.12.2007 einen Fehlbetrag von 1,1 Mia. CHF bei einem Deckungsgrad von 92.4 % ausgewiesen. Es ist daran zu erinnern, dass in diesem Resultat der von den SBB 2007 eingeschossene Betrag von 1,493 Mia. CHF bereits berücksichtigt ist. Heute ist aufgrund der Finanzkrise davon auszugehen, dass der aktuelle Verlust massiv höher, resp. der Deckungsgrad unter 90 % gesunken ist.
3. Damit ist eine Sanierung innert nützlicher Frist unumgänglich. Ein entsprechendes Schreiben des BSV (Bundesamt für Sozialversicherungen), unserer Aufsichtsbehörde, ist vor wenigen Wochen eingetroffen. Im Brief wird verlangt, dass der Stiftungsrat ein Sanierungskonzept vorlegt, das per 1.1.2009 eingeführt werden könnte.
4. Analysen und mehrere unabhängige Gutachten zeigen, dass die Ursachen für die heutige Situation in den durch die Politik festgelegten Rahmenbedingungen anlässlich der Gründung der PK-SBB liegt (Struktur der PK: Verhältnis Aktive zu Rentnern, unvollständige Ausfinanzierung, keine Wertschwankungsreserven, etc.).
5. Es ist in Fachkreisen unbestritten, dass diese Bedingungen vor dem Hintergrund des damaligen wirtschaftlichen Umfeldes ein positives Gedeihen der PK verunmöglichten.
6. Aus diesem Grund müssen die «Startfehler» korrigiert werden, resp. eine Unterstützung durch den Bund ist unabdingbar. Erste Signale seitens Bund sind positiv.
7. Der Stiftungsrat hat alle notwendigen Unterlagen zuhanden des Bundes aufgearbeitet und wird sie in die Diskussion mit dem Bund einbringen.
8. In Anbetracht der langen Entscheidungsfristen auf Seiten Bund kommen wir aber nicht umhin, auch kurzfristig entsprechend den Auflagen der Aufsichtsbehörden ein Sanierungskonzept, das alle möglichen Optionen beinhaltet, in den nächsten Monaten zu erarbeiten.
9. Wir sind uns bewusst, dass sich die SBB bereits 2007 in grösstem Mass engagiert hat. Ebenfalls haben wir aktive Versicherte durch diverse Massnahmen wie Sanierungsbeiträge 2003 – 2006, danach teilweisen Verzicht auf Lohnanpassungen zugunsten PK, Senkung der Verzinsung im Kapitalplan (ging zulasten der Kader) von 4 auf 3¼%, Einführung des Beitragsprimates mit höheren Beiträgen und tieferen Leistungen, usw., bereits eine grosse Last übernommen. Unsere pensionierten Kollegen müssen seit 2004 und bis auf weiteres auf einen Teuerungsausgleich verzichten.
10. Darum werden wir, d.h. der Stiftungsrat und die SBB, alles daran setzen, dass es nicht zu untragbaren Lasten für die Destinatäre kommen wird. Wir sind uns aber bewusst, dass der weitere Weg hart und steinig sein wird.

Dies zu unserer aktuellen Lage. Wir bitten vor dem hier angetönten Hintergrund um Ihr Verständnis.

Abschliessend noch ein Hinweis. Auf der Internetseite der PK-SBB [www.pksbb.ch](http://www.pksbb.ch), sowie auf dem Intranet SBB finden Sie alle wichtigen Infos zur Lage der PK, abrufbar unter [http://personal.sbb.ch/doc\\_pe-pp-vp\\_pk-sbb\\_faktenblatt.pdf](http://personal.sbb.ch/doc_pe-pp-vp_pk-sbb_faktenblatt.pdf).

Ihr Vertreter im Stiftungsrat PK-SBB

Urs Morach

*Nachtrag Redaktion: Wie den Medien vor kurzem zu entnehmen war, wird der Bundesrat eine Botschaft ans Parlament in Sachen Sanierung SBB-PK leiten – mit Varianten von keine Unterstützung bis volle Ausfinanzierung mit ca. 3Mrd. Franken. Damit bleibt leider der ganze Fächer offen und der Bundesrat hat einmal mehr nicht entschieden und den Ball den Interessenvertretern im Parlament zugespielt.*

## 5. KVöV Jahresbericht 2007 / Rapport annuel 2007 de l'ACTP

### Verband

#### Geschäftsleitung

An zehn Sitzungen der Geschäftsleitung und an der ordentlichen Delegiertenversammlung in Bern wurden die anstehenden Aufgaben diskutiert und die nötigen Beschlüsse gefasst. Die weiteren Aktivitäten waren der schweizweite Anlass, welcher die zahlreichen Teilnehmer anlässlich des Jubiläums 125 Jahre Gotthard über die Gotthardachse nach Airolo führte sowie die verschiedenen Veranstaltungen der Regionalgruppen.

#### Mitgliederbestand

Unser Verband zählte Ende 2007 1598 Mitglieder (davon 1030 berufsaktive und 568 Senioren). Dies ist ein Minus von 44 Mitgliedern gegenüber Ende 2006, was erfreulicherweise einen geringeren Verlust darstellt als im Vorjahr (Umbruch/ Beitragserhöhung!). Die Mitgliederentwicklung zeigt sich folgendermassen:

| Jahr | Mitgliederzahl<br>am 31.12. | Bestandes-<br>entwicklung | Anzahl<br>Berufsaktive |
|------|-----------------------------|---------------------------|------------------------|
| 2004 | 1766                        |                           |                        |
| 2005 | 1722                        | - 44                      | 1126                   |
| 2006 | 1642                        | - 80                      | 1092                   |
| 2007 | 1598                        | - 44                      | 1030                   |

Aufgrund des steten Rückgangs an Mitgliedern, und vor allem auch an berufsaktiven Mitgliedern muss ab 2008 ein verstärkter Effort im Bereich Mitgliederwerbung gemacht werden. Der beste Werbepfad ist dabei sicher „Mitglied wirbt Mitglied“.

#### Mitgliederwerbung

Im Laufe des 2007 wurden alle neuen SBB-KadermitarbeiterInnen sowie die Beförderten mit einem E-Mail begrüsst und auf den KVöV aufmerksam gemacht werden. Die Namen wurden der monatlich erscheinenden SBB-Zeitung entnommen. Mit dieser Aktion konnten diverse neue Mitglieder gewonnen werden.

Zusätzlich wurde allen Kadermitarbeitern der BLS ein Werbebrief per Post verschickt. Hier leider allerdings mit sehr geringem Erfolg, was eine „Mitglied wirbt Mitglied“-Kampagne in der BLS nahelegt.

## **Homepage / KVöV-Bulletin**

Mitte Juli wurde die neue KVöV-Homepage aufgeschaltet und das erste elektronische KVöV-Bulletin den Mitgliedern geschickt. Mitgliedern ohne Mail-Adresse wurde das KVöV-Bulletin weiterhin per Post zugestellt. Das neue elektronische Bulletin wurde im neuen Rhythmus von 2 bis 3 Monaten zugestellt.

## **Adressupdate**

Um möglichst viele aktuelle Adressen der Mitglieder in der Datenbank zu haben, wurde ein Adressupdate verschickt. Dank den zahlreichen Rückmeldungen (rund 60% aller Angeschriebenen!) konnten die Anzahl aktueller E-Mail-Adressen erhöht und somit zukünftig Kosten fürs Porto eingespart werden.

## **Sozialpartnerschaft**

### **GAV-NSB**

Nach lange blockierten, wenig fruchtbaren Diskussionen auf Ebene der (HR-) Experten brachte eine Aussprache auf oberster Ebene zwischen den Arbeitgebern und Arbeitnehmerverbänden Ende 2007 endlich Fortschritte. Drei Punkte wurden in einer gemeinsamen Absichtserklärung festgehalten:

1. Bis Mitte 2008 soll ein GAV-NSB für den Bereich Personenverkehr stehen
2. Über eine Eingabe ans seco soll definitiv geklärt werden, wo allfällige Hindernisse betreffend Anwendbarkeit Entsendegesetz im Güterverkehr bestehen
3. In Gremien auf europäischer Ebene, in denen die Parteien Einsitz haben, sollen Vorstösse lanciert werden, mit dem Ziel, eine verbindliche europäische Regelung zu erreichen, welche den oben genannten Prämissen Rechnung trägt.

Die Umsetzung wird 2008 geschehen.

### **Vollzug GAV SBB**

Es ist für den KVöV schwierig, die extrem zahlreichen Meetings zwischen den PeKos und den ANV zu besuchen, da wenig Leute dafür zur Verfügung stehen (und meist über nicht kaderrelevante Themen diskutiert wird, womit bei der aktuellen Personalsituation die Prioritäten anders gesetzt werden müssen). Zu Beginn 2008 konnte trotzdem eine interne Arbeitsteilung unter Einbezug von div. GL-Mitgliedern und Vertretern der SKO-GS gefunden werden, die die meisten PeKos abdeckt.

Diverse Sitzungen der Koordinationsgruppe GAV wurden alle besucht und wo nötig Kaderanliegen eingebracht. Dabei wurde u.a. eine Regelung bezüglich Sabbatical von MA in NOA getroffen.

Die Arbeitsgruppe FiFa wurde von Eric Wagner begleitet.

### **Lohnrunde 2007**

In langwierigen, aufwändigen Verhandlungen konnte für die GAV-Angestellten ein sehr erfreulicher Lohnabschluss von zusammengerechnet +2,8% erreicht werden, wovon allerdings 0,5% einmalig und nicht BVG-versichert sind.

Der KVöV setzte sich dafür ein, dass die OR-Kader gleich behandelt werden, was Anfangs 2008 auch passierte (2,6% dauerhafte Lohnerhöhung). Leider konnte der KVöV – trotz Absichtserklärung seitens SBB-HR – nicht mitwirken betreffend Verteilkonzept dieser Lohnerhöhung im OR-Bereich (siehe dazu auch Kapitel 2.4 OR-Kader).

## **OR-Kader**

Seit einiger Zeit bemüht sich der KVöV um eine aktive Rolle in der Mitwirkung im Bereich OR-Kader. Sowohl der alte wie der neue SBB-HR-Chef sehen hier durchaus eine wichtige Funktion des KVöV. Bedingt durch andere Prioritäten seitens SBB (u.a. SBB Cargo-Sanierung) und die Personalengpässe im Präsidium KVöV wurden – nach den ersten Diskussionen im 2007 – der Start der Detaildiskussionen auf Mai 2008 verschoben (*siehe auch Referat M. Jordi anlässlich der DV 2008 des KVöV*). Die GL hat beschlossen, dafür eine „Begleitgruppe OR-Kader“ zu bilden, welche im April 2008 ihre Arbeit aufnehmen wird.

## **FVP**

Nachdem der KVöV separate Verhandlungen betreffend der Bergbahnlösung mit den einzelnen Bergbahnen geführt hat, konnte die FVP-Problematik zu einem guten Abschluss gebracht werden. Der KVöV ist anschliessend schriftlich an den SBB Personalchef Markus Jordi gelangt und hat erreicht, dass die neue Touristikzusatzkarte FVP an die aktiven Kadermitarbeiter der SBB ab Funktionsstufe 21 gratis abgegeben wird, was den KVöV-Mitgliedern als frohe Weihnachtsbotschaft mit dem KVöV-Bulletin verkündet werden konnte. Die Geschäftsleitung dankt Hans Meiner für seinen Einsatz bei den Verhandlungen mit den Bergbahnen.

## **Dank**

Den Mitgliedern der Geschäftsleitung, den Mitarbeitern der SKO sowie allen Vertretern des KVöV in den verschiedenen Gremien wird an dieser Stelle der herzliche Dank für das Engagement, für die geleistete Arbeit und die sehr gute Zusammenarbeit ausgesprochen. Ganz besonders gilt dies auch Ueli Linsi, KVöV-Präsident bis August 2007 und Eric Wagner, Präsident a.i. KVöV ab August 2007.

Urs Meier, Geschäftsleiter KVöV

## **Association**

### **Direction (Bureau et assemblée des délégués)**

Dix réunions du Bureau et l'assemblée des délégués qui s'est tenue à Berne ont permis de discuter les affaires en suspens et de prendre les décisions nécessaires.

Fin août 2007, le président Ueli Linsi a dû se démettre de ses fonctions en raison de problèmes de santé. Depuis la création de notre association, Ueli Linsi a su lui donner les impulsions nécessaires à son essor. Il a notamment, au cours de l'an dernier, marqué de sa griffe les tractations concernant la CCT en s'investissant fortement dans cette tâche.

Eric Wagner, vice-président, a dirigé l'association en tant que président ad interim. En un temps minime, il a restructuré et réorganisé les tâches de la direction. Entre-temps, Eric Wagner a dû, lui aussi, se résoudre à abandonner cette fonction pour des raisons médicales.

### **Manifestations nationales et régionales**

Pour l'organisation de la manifestation d'envergure nationale, les 125 ans de la ligne du Saint-Gothard était une occasion rêvée. 46 membres ont participé au voyage qui conduisait à Airolo. Lors de l'assemblée des délégués, à Berne, Matthias Tromp, président de la direction du BLS, présenta un exposé, qui fut suivi de la visite du Stade de Suisse. 73 membres y ont participé. Par ailleurs, diverses manifestations ont été organisées par les groupes régionaux (assemblées des membres, visite du Musée Walo à Schlieren, séance informative à Yverdon, exposés sur les thèmes «temps de travail» et «la responsabilité du personnel», à Berne, exposé sur les TGV, à Berne également.



## Effectif des membres

Notre association comptait 1'598 membres à fin 2007, dont 1'030 membres actifs et 568 seniors. Cela correspond à une diminution de 44 membres par rapport à fin 2006, un recul nettement moins élevé que celui du dernier exercice (transformation, augmentation des cotisations !). L'évolution du nombre des membres est la suivante :

| Année | Nombre de membres<br>au 31 décembre | Evolution | Nombre de membres actifs |
|-------|-------------------------------------|-----------|--------------------------|
| 2004  | 1'766                               |           |                          |
| 2005  | 1'722                               | - 44      | 1'126                    |
| 2006  | 1'642                               | - 80      | 1'092                    |
| 2007  | 1'598                               | - 44      | 1'030                    |

Compte tenu de la diminution continue du nombre des membres, et surtout de celui des membres actifs, il y a lieu de faire un effort supplémentaire dans le domaine du recrutement. La meilleure recette est certainement d'agir selon la devise «chaque membre recrute un nouveau membre».

## Recrutement de nouveaux membres

Durant l'année 2007, tous les nouveaux cadres des CFF, ainsi que ceux qui ont été promus à ce rang ont reçu des souhaits de bienvenue de la part de notre association, qui a ainsi pu se faire connaître. Les noms de ces personnes ont été tirés du bimensuel «Courrier CFF». Grâce à cette action, plusieurs nouveaux membres ont été recrutés.

De plus, une lettre a été envoyée à tous les cadres de la compagnie BLS. Malheureusement, cette initiative n'a pas rencontré le succès escompté, si bien que la campagne «chaque membre recrute un nouveau membre» devrait être étendue au BLS.

## Homepage / Bulletin ACTP

À mi-juillet, le nouveau site Internet ACTP a été activé et le premier Bulletin ACTP électronique a été envoyé aux membres. Ceux qui ne disposent pas d'un lien Internet ont reçu une version écrite par courrier postal. Le nouveau Bulletin électronique sera diffusé au rythme d'un numéro tous les deux à trois mois.

## Mise à jour des adresses

Afin de disposer dans la banque de données du plus grand nombre possible d'adresses actualisées, les membres ont été priés de contrôler les données les concernant. Grâce au fait que 60 % des membres ont répondu, le nombre des adresses e-mail a bien augmenté, ce qui permet de réduire les frais de port à l'avenir.

## Partenariat social

### CCT – Chemins de fer à voie normale

Après des discussions bloquées pendant une longue période et, par la suite, peu fructueuses au niveau des experts en matière de personnel, une réunion au sommet entre les représentants du patronat et ceux des associations du personnel a enfin permis, à la fin de 2007, de faire des progrès. Trois points ont été retenus dans une déclaration d'intention signée par toutes les parties:

1. Une convention collective pour le personnel des chemins de fer à voie normale sera élaborée durant le premier semestre 2008 pour le domaine du trafic voyageurs.
2. Une requête introduite auprès du SECO devra permettre de déterminer en fin de compte quels sont les obstacles auxquels se heurte l'application de la loi sur les travailleurs détachés au domaine du trafic marchandises.
3. Des initiatives seront lancées au niveau des instances européennes dans lesquelles oeuvrent les associations patronales et celles du personnel, dans le but de parvenir à une réglementation européenne contractuelle, tenant compte des desiderata exposés ci-dessus.

La mise en œuvre aura lieu en 2008.

### **Application de la CCT - CFF**

Pour l'ACTP, il est difficile de participer aux innombrables rencontres entre les commissions du personnel et les associations du personnel, vu le peu de personnes disponibles. De plus, le sujet des discussions concerne rarement les cadres, si bien que l'ordre des priorités doit être modifié et adapté à la situation actuelle du personnel. Au début de 2008, divers membres du Bureau de l'association et des représentants du secrétariat général de l'Association suisse des cadres (ASC) se sont toutefois mis d'accord sur une nouvelle répartition du travail, qui couvre la plupart des commissions du personnel.

L'association a participé à toutes les réunions du Groupe de coordination CCT et, en cas opportun, a présenté ses requêtes. Il a ainsi été possible de mettre au point une réglementation concernant le congé sabbatique de collaborateurs dans le groupe NOA.

Eric Wagner a participé aux travaux du groupe de travail FiFa (évaluation des fonctions relatives aux carrières dans le domaine de l'Infrastructure).

### **Salaires 2007**

Au terme de négociations ardues et de longue haleine, un résultat réjouissant a été atteint pour le personnel soumis à la CCT. L'augmentation totale des salaires est de 2,8%, dont 0,5 % en tant qu'indemnité unique et non assurable.

L'ACTP a aussi demandé que les cadres engagés selon le CO soient traités de la même façon, ce qui a été accepté (2,6% d'augmentation permanente). Malheureusement, et contrairement aux promesses des services du personnel, l'ATCP n'a pas pu participer aux entretiens concernant la répartition de cette augmentation de salaire pour le personnel engagé selon le CO (voir aussi à ce sujet le chiffre 2.4 – cadres CO).

### **Cadres CO**

Depuis un certain temps, l'ACTP tente de jouer un rôle actif dans le domaine de la participation aux tractations concernant les cadres engagés selon le CO. Tout comme son prédécesseur, le nouveau chef du personnel des CFF estime que l'ACTP est appelée à jouer un rôle important dans ce domaine. Etant donné que, d'une part, les CFF devaient accorder la priorité à d'autres questions (entre autres celles relatives à CFF-Cargo) et que, d'autre part, l'ACTP était confrontée à des problèmes concernant sa propre présidence, le début des discussions de détails a été reporté à mai 2008, les premières tractations ayant eu lieu en 2007. (*Voir aussi l'exposé présenté par M. Jordi à l'assemblée des délégués de l'ACTP 2008*). La direction a décidé la création d'un «groupe d'accompagnement cadres CO», qui entamera ses travaux en avril 2008.

## FVP

Vu que l'ACTP avait mené des tractations séparées avec des chemins de fer de montagne au sujet d'une solution concernant ces derniers, la problématique relative aux facilités de transport du personnel (FVP) a abouti à un succès satisfaisant. Après coup, l'ACTP est intervenue par écrit auprès du chef du personnel des CFF, M. Markus Jordi. Elle a obtenu de sa part que les cadres actifs des CFF à partir de l'échelon 21 reçoivent gratuitement la carte complémentaire touristique. Cette bonne nouvelle a été communiquée aux membres de l'ACTP en même temps que le Bulletin ACTP. C'était un véritable cadeau de Noël ! La direction remercie M. Hans Meiner de son soutien lors des tractations avec les chemins de fer de montagne.

## Remerciements

Nos meilleurs remerciements sont adressés aux membres du Bureau, aux membres de l'ASC, ainsi qu'à ceux qui représentent l'ACTP dans plusieurs cercles. Leur engagement, le travail fourni et l'excellente collaboration méritent des compliments. La direction remercie notamment Ueli Linsi, président de l'ACTP jusqu'à août 2007 et Eric Wagner, président a.i. de l'ACTP depuis août 2007.



Urs Meier

Administrateur

## 6. Hochkarätige Podiumsveranstaltung zu ZEB wird zum Erfolg

Die GL hat sich zum Ziel gesetzt, zukünftig verstärkt Anlässe zu berufsbezogenen, darunter auch verkehrspolitischen, Themen zu anzubieten. Damit sollen KVöV-Mitglieder die Gelegenheit erhalten, sich aus erster Hand über den Stand der aktuellen Diskussion in ihrem Berufsumfeld zu orientieren und sich eine Meinung bilden zu können. Selbstverständlich soll dabei auch der Meinungsaustausch und das Netzwerken seinen Platz finden.

Die KVöV-GL organisierte deshalb eine Podiumsveranstaltung zum Thema ZEB und FINÖV. Am 28. Mai 2008 fand das hochkarätige Podium im Conference Center Olten unter der gewieften Leitung des NZZ-Fachjournalisten Paul Schneeberger statt. Rund 90, zu einem grossen Teil noch berufsaktive KVöV-Mitglieder folgten der spannenden Debatte zum topaktuellen Thema Mobilitätsentwicklung, zukünftige Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur und deren mögliche Finanzierung und Etappierung. Neben Peter Bieri, dem bekannten Präsidenten der ständerätlichen Verkehrskommission, Toni Eder, dem für Eisenbahnprojekte zuständigen Vizedirektor des Bundesamtes für Verkehr, sassen auch Markus Geyer, Leiter der SBB Grossprojekte und Leiter a.i. Betriebsführung sowie Hans-Jürg Spillmann in seiner Funktion als VR ATG auf dem Podium. Sowohl das Podium als auch die zahlreichen gut orientierten TeilnehmerInnen im Saal sorgten für eine spannende Debatte zum Thema, welche noch lange beim folgenden Stehdinner fortgesetzt wurde – und wenige Tage später, am 4. Juni, im Ständerat zu einer völlig unüblichen Eintretensdebatte von vier Stunden führte. Der Ständerat beschloss wie erwartet die erste Etappe von ZEB im Umfang von CHF 5,4 Mrd und erteilte dem Bundesrat den Auftrag, auf 2011 eine zweite Etappe vorzubereiten, wobei der Ständerat dem Bundesrat eine Liste von prioritär zu prüfenden Projekten mitgab.

## 7. KVöV-Mitgliedschaft wird noch attraktiver: neue Leistungen!

Beim Start der Zusammenarbeit zwischen KVöV und Schweizer Kader Organisation wurde ein Korb von SKO-Dienstleistungen zusammengestellt, von denen die KVöV-Mitglieder ebenfalls profitieren können. Bereits beim Aufschalten der KVöV-Website im Sommer 2007 wurde eine erste Erweiterung vorgenommen, die allerdings den KVöV-Mitgliedern gegenüber nicht besonders kommuniziert wurde. Wir möchten daher an dieser Stelle dazu ermuntern, bei einem Besuch der KVöV-Website [www.kvoev-actp.ch](http://www.kvoev-actp.ch) dem Bereich „Angebote“ vertieft zu studieren! Die KVöV-Mitgliedschaft, welche von den GAV-Kadern der SBB bereits mit dem Solidaritätsabzug finanziert wird, entwickelt sich bei Nutzung der zahlreichen Angebote zu einem Superangebot! Der aktuelle Beitrag von nur CHF 120.- macht sich auch für OR-Kader SBB und Mitglieder mit anderen Arbeitgebern mehr als bezahlt, wenn die KVöV-Leistungen nur schon teilweise genutzt werden. Es sollen neu folgende zusätzliche Dienstleistungen den KVöV-Mitgliedern zur Verfügung stehen:

- Einladungen zu den 3 jährlichen SKO-LeaderCircles in der Börse SWX in Zürich. Diese hochkarätigen Podiumsveranstaltungen sind bestes Infotainment und erlauben auch viele Netzwerkkontakte. KVöV-Mitglieder können diese Events zu gleichen Konditionen wie SKO-Mitglieder besuchen: CHF 70.-/Abend, inkl. Apéro und ein reichhaltiges Stehdinner. Für 2009 sind die Daten bereits festgelegt: Mittwoch 11. März, Mittwoch 3. Juni und Mittwoch 23. September 2009
- KVöV-Mitglieder können verschiedene Wirtschaftszeitschriften dauerhaft mit 50% Rabatt auf dem Abo-Preis abonnieren: u.a. Handelszeitung, Bilanz, Stocks, io new management, Organisator, Marketing&Kommunikation, Management und Qualität
- Eine um 0,35% vergünstigte Hypothek, Kreditkarten zu Topkonditionen und Wertschriftengeschäfte mit 20% Rabatt bei Bank Coop können einen allfällig noch zu bezahlenden KVöV-Beitrag innert Kürze mehr als kompensieren
- Zurich Connect-Versicherungen (Motorfahrzeug, Hausrat- und Privathaftpflicht) gibt's für KVöV-Mitglieder ebenfalls zu Topkonditionen
- Und nicht vergessen: unentgeltliche Rechtsberatung und Rechtsschutz in Berufsangelegenheiten für's Mitglied, SKO-Multi-Rechtsschutz im Verkehr- und Privatbereich für CHF 96.- für die ganze Familie (statt wie marktüblich für rund CHF 250-350.-), überobligatorische Krankenversicherungen mit meist 15-25% bei den grossen Versicherern, usw. – Details siehe unter [www.kvoev-actp.ch](http://www.kvoev-actp.ch), sind beste Argumente um weitere KVöV-Mitglieder im Bekanntenkreis zu werben!

## 8. RG Mittelland/Jura: Ausflug mit dem „STAR“ der asm am 5.9.2008

Für die Meterspurlinie Solothurn – Wiedlisbach – Niederbipp – Langenthal – St. Urban und die geplante Erweiterung nach Oensingen hat die Aare Seeland mobil AG (asm) bei Stadler Bussnang AG 3 neuartige Gelenktriebzüge Be4/8 STAR (Schmalspur-Triebzug für Attraktiven Regionalverkehr) bestellt. Sie sind eine Kombination von Tram in Solothurn und Regionalzug auf dem Rest der Strecke. Gerne laden wir unsere Mitglieder im September zu einem Ausflug mit diesem Fahrzeug ein – nur 2 Wochen nach der offiziellen Fahrzeugtaufe!

**Der Anlass findet statt am 5. September 2008, Treffpunkt 16.40h Bhf. Langenthal (asm-Gleise).**

**Anmeldungen bitte an Hubert Riedle ([hubert.riedle@sbb.ch](mailto:hubert.riedle@sbb.ch)) / Fax 051 229 25 20).**

**Für KVöV-Mitglieder ist die Teilnahme gratis, die Teilnehmerzahl ist begrenzt!**

## **9. RG Zürich-Ostschweiz: Besichtigung Grossbaustelle „Durchmesserlinie“ Zürich am 16. 9. 2008**

Wir besuchen am 19. September 2008, ab 16h, die interessante Grossbaustelle der Durchmesserlinie (DML) in Zürich.

Dieser Anlass ist auch ein Netzwerkanlass. Die Kolleginnen und Kollegen der GdI laden wir herzlich dazu ein.

Start: Gleis 18, Inforum Projekt DML

Referat und Führung durch Gesamtprojektleiter (GPL), Herr Roland Kobel (I-PM-DML)

Wir erfahren Details der Teilprojekte Abschnitte 1-4 von Altstetten - Oerlikon

Ein separates Programm mit Einladung folgt. Wer sich schon jetzt anmelden will: Daniel Engler ([daniel.engler@sbb.ch](mailto:daniel.engler@sbb.ch)) nimmt Ihre Anmeldung gerne entgegen.

**Für KVöV-Mitglieder ist die Teilnahme gratis, die Teilnehmerzahl ist begrenzt!**

## **10. Achenseebahn und die Achenseeschifffahrt**

Siehe auch [www.achenseebahn.at](http://www.achenseebahn.at) sowie [www.tirol-schifffahrt.at](http://www.tirol-schifffahrt.at)

### 1) Der Achensee

Der Achensee ist der grösste (Stau-)See im österreichischen Bundesland Tirol und liegt auf einer Höhe von rund 929 müM (bei Vollstau). Seine Länge beträgt gut 9 km, die Breite bis zu ein Kilometer und die Tiefe maximal 133 m.

Ursprünglich handelt es sich um einen natürlichen See mit Abfluss nur nach Norden über die Achentaler Ache in die Isar, das heisst nach Bayern. Der Achensee gehörte im Mittelalter dem Kloster St. Georgenberg, welches diesen unter Druck 1919 an die Stadt Innsbruck verkaufte. Seit 1924 wird er durch die zu diesem Zweck gegründete Tiroler Wasserkraft Werke (TIWAG) bewirtschaftet. Nach Bau eines Wasserkraftwerks in Jenbach wird das Wasser seit 1927 primär in den Inn bei Jenbach abgeleitet, beträgt doch die Höhendifferenz dorthin rund 380 m. Dies erlaubt eine einträgliche Stromgewinnung und bringt eine erhebliche Schwankung der Höhe des Seespiegels mit sich.

Der See liegt geschützt zwischen dem Karwendelgebirge und den Brandenberger Alpen. Dadurch wurden die im Tal und am See liegenden Gemeinden bereits im 19. Jahrhundert zu beliebten Ferienorten, unter anderem Pertisau, Achenkirch mit dem direkt am See liegenden Ortsteil Scholastika, Eben und Maurach. Touristische Informationen, siehe unter [www.achensee.com](http://www.achensee.com), [www.silberregion-karwendel.at](http://www.silberregion-karwendel.at) und [www.alpachtal-seenland.at](http://www.alpachtal-seenland.at).

### 2) Geschichte und Bau der schmalspurigen Achenseebahn

Im Jahre 1886 bewarb sich der k.u.k.-Konsul Theodor Friedrich Freiherr von Dreifuss aus Grüneck (Oberbayern) um die Konzession für eine Eisenbahnverbindung von Jenbach im Inntal zum Achensee. Auch wenn die bedienten Gemeinden grösste Bedenken gegenüber dem modernen Verkehrsmittel hegten, wurde bereits 1888 mit dem Bau einer kombinierten Zahnrad- und Adhäsionsbahn von Jenbach zur Südspitze des Achensee mit Anschluss an die Schifffahrt begonnen. Dies weil das Stift Fiecht als Eigentümer von See und Schifffahrt das Projekt befürwortete. Die Konzession wurde am 1. August 1888 durch den österreichischen Kaiser Franz Josef I für eine respektable Dauer von 90 Jahren erteilt.

Bereits am 8. Juni 1889 konnte die damals moderne Bahn mit kombiniertem Adhäsions- und Zahnradbahnbetrieb und einer Spurweite von 1,0 m eröffnet werden. Es wurden vier Dampflokomotiven mit den Namen „Theodor“, „Hermann“, „Georg“ und „Carl“ und den Betriebsnummern 1 – 4 beschafft. Dazu kamen 8 Personenwagen, von welchen pro Lokomotive maximal deren zwei befördert werden konnten und auch heute noch können.

Die Achenseebahn endete vorerst 400m vor der Endhaltestelle der Achenseeschifffahrt. Von dort führte eine dem Stift Fiecht gehörende Rollbahn bis zur Schiffstation. Somit entstanden zusätzliche Einnahmen für die Klosterherren, da für Gepäck und Stückgut auf der kurzen Strecke eine separate Fracht berechnet wurde.

Erst 1916 wurden auf Druck der österreichischen Militärverwaltung die Achenseebahn schliesslich bis zur Schiffsstation verlängert und erhielt damit die definitive Länge von 6,763 km.

Erst 1926 wurde der Bahn auch die Konzession für diese Verlängerung durch die Republik Österreich gewährt. Neben der Personenbeförderung war zu dieser Zeit ebenfalls der Transport von Wirtschaftsgütern, insbesondere Holz, Gepäck und Stückgut eine wichtige Aufgabe der Bahn.

Das grösste Beförderungsaufkommen erreichte die Bahn während dem 2. Weltkrieg mit 141'000 Fahrgästen und vielen Gütertonnen, da der Verkehr auf der Strasse durch den fehlenden Treibstoff zum Erliegen kam.

Im Jahr 1950 erwarben die Tiroler Wasserkraftwerke (TIWAG) die Aktienmehrheit der Bahn. 1971 wurden die Anlagen in Jenbach modernisiert und 1979 die Aktien zum grössten Teil an die Gemeinden Achenkirch, Maurach und Eben verkauft.

Zeitgleich wurde die damals einstellungsgefährdete Bahn mit Kostenbeteiligung noch von TIWAG, dem Land Tirol und der Republik Österreich auf der Adhäsionsstrecke saniert. Heute besitzen die drei Gemeinden Achenkirch, Maurach und Eben noch 45,3% der Aktien, was die Wichtigkeit der Bahn für den Fremdenverkehr unterstreicht. 54,7% der Aktien befinden sich im Streubesitz.

### 3) Streckenbeschreibung der Achenseebahn (ASB) und heutiger Betrieb

Die 6,76 km lange Strecke beginnt im Bahnhof Jenbach (Km 0.0, Seehöhe 530müM), und unweit des Aufnahmegebäudes der ÖBB, wo die Achenseebahn ein kleines Dienstgebäude mit eigenem Schalter, Büroräumlichkeiten und einem Verkaufsschalter besitzt. Jenbach ist übrigens mit Montreux und La Tour-de-Carol–Enveitg in der französisch-spanischen Grenze in den Pyrenäen einer der drei noch existierenden Bahnhöfe in Europa mit 3 verschiedenen Spurweiten: Es sind dies die Achenseebahn in Meterspur, die ÖBB in Normalspur (1,435m) und die Zillertalbahn Jenbach – Mayrhofen mit 76 cm Spurweite.

Die grosszügigen Anlagen der Zillertalbahn befinden sich auf der gegenüberliegenden Seite der Normalspur. Ab Jenbach befindet sich die Lok der ASB-Züge immer auf der Talseite und stösst die Wagen Richtung Achensee respektive bremst diese bei der Talfahrt. Kurz nach der Abfahrt passieren die Züge die zur linken Seite liegende Werkstätte der Zahnradbahn. Die Gebäude stammen zum grössten Teil noch aus dem Eröffnungsjahr 1889. Bei Km 0,205 beginnt die rund 3,2 km lange Zahnradstrecke (System Riggerbach) mit vorerst einer Maximalsteigung von 115o/oo. Bei km 1,395 liegt die einzige Zwischenhaltestelle auf der Zahnradstrecke, Burgeck auf 624 m über Meer, noch im obersten Siedlungsgebiet von Jenbach. Danach geht es meist mit der Maximalsteigung von 160o/oo Steigung durch den Wald zum Km 3,63, wo die Zahnradstrecke kurz vor dem Bahnhof Eben in Tirol (km 3,66) endet. Eben ist Kulminationspunkt der Strecke und liegt auf 970 müM. Hier existiert die einzige Ausweiche auf der Strecke. Die Lok wechselt nun an die Spitze, um die Wagen auf der anschliessenden Adhäsionsstrecke bis zur Endstation Seespitz zu ziehen. Weiter geht es mit maximal 25o/oo Gefälle durch Wiesen nach Maurach (Km 4,82), auf 956 müM. Danach noch weiter durch letzte Wiesen im leichten Gefälle zur Endstation Seespitz am Achensee (Km 6,76) auf 931 müM (Ausweiche), wo Anschluss zu den Schiffen besteht. Hier gibt es ein kleines Haltestellengebäude mit Souvenirgeschäft.

Die Höchstgeschwindigkeit beträgt auf der Zahnradstrecke 10 km/h, auf der Adhäsionsstrecke 20 km/h.

Im Jahr 2008 verkehrt die Bahn vom 1. Mai bis 26. Oktober. In der Vor- und Nachsaison, welche vom 1. bis 30. Mai und 6. bis 26. Oktober dauert, verkehren 3 Zugspaare; in der Hauptsaison zwischen dem 31. Mai und 5. Oktober 7 Zugspaare.

Nachdem 2. Weltkrieg wurde die Lok 4 leider verschrottet, respektive als Ersatzteillieferantin für die Loks 1 bis 3 verwendet. Seit 2005 wurde diese zum grössten Teil aus dem noch vorhandenen Restmaterial und diversen neuen Bauteilen wieder aufgebaut, wobei im Moment noch der Kessel fehlt. Dieser soll in den nächsten Jahren wieder neu zugekauft werden, damit mittelfristig wieder vier Loks zur Verfügung stehen.

Der Rollmaterialpark umfasst heute die folgenden Fahrzeuge:

- 3 Dampflokomotiven mit Baujahr 1888/89, Betriebsnummern 1 - 3
- 1 Diesellok zum Verschub
- 4 offene Personenwagen und 2 geschlossene Personenwagen mit je 55 Sitzplätzen und umlaufenden Trittbrettern (Baujahr 1888/89)
- 1 Salonwagen (Barwagen), welcher durch die Mitarbeiter der Achenseebahn selbst gebaut wurde
- Dazu kommen 3 Güterwagen für den Materialtransport und eine Schiebebühne, Esslingen 1888.

Die Bahn befördert heute pro Jahr um die 100'000 Fahrgäste.

Eine Fahrt mit der fast 120-jährigen Bahn mit ihren bestens gepflegten Loks und Wagen gehört heute zu den besonderen Leckerbissen für die zahlreichen Touristen. In den letzten 2 Jahren wurde mit der Sanierung der Zahnradstrecke begonnen, welche voraussichtlich im Jahr 2010 abgeschlossen sein wird.

Für die Zukunft wird zumindest eine Verlängerung der Zahnradbahn entlang der Seepromenade bis in den Ortskern von Pertisau angestrebt.



#### 4) Die Achenseeschifffahrt

Untrennbar verbunden mit See und eigentlicher Grund zum Bau der Dampfzahnradbahn von Jenbach her bildet die Schifffahrt auf dem „Tiroler Meer“! Um dem Stift Fiecht bei Schwaz als Seeigentümer zusätzliche Einnahmen zu verschaffen, wurde im Jahre 1887 ein erstes Dampfschiff, die „St. Josef“ auf dem See in Dienst gestellt. Dieses wurde noch in Teilstücken

mit Pferdefuhrwerken von Jenbach auf der alten, steilen Landstrasse von Jenbach hinauf zum See transportiert und erst hier zusammengebaut! Der Schiffsverkehr wurde auch im Hinblick auf den sich entwickelnden Fremdenverkehr im Gebiet des Achensees nach dem Bau der Eisenbahn durch das Unterinntal mit dem nächsten Bahnhof in Kufstein als sinnvoll erachtet.

Schon am 21. Juli 1887 wurde ein zweites Schiff, die „St. Benedikt“, in Betrieb genommen. Noch vor dem 1. Weltkrieg folgte das dritte Schiff, die „Stelle Maris“. Dieses war das erste, von Anfang an mit einem Dieselmotor betriebene Schiff auf einem Binnensee in der österreichischen Monarchie! Letzteres wurde 1919 nach Übernahme des Achensees durch die dortige Stadtgemeinde in „Stadt Innsbruck“ umbenannt! 1925 folgte ein kleineres Motorboot mit dem Namen „Tirol“ und 1927 wurden erstmals über 100'000 Fahrgäste auf den Schiffen des Achensees befördert.

Heute verkehren auf dem Achensee die folgenden vier Schiffe:

- Die „St. Josef“ mit Baujahr 1887, welche 1951 anstelle der Dampfmaschine einen Dieselmotor erhielt und modernisiert wurde. Es ist damit das älteste Schiff der Flotte. Die Aufbauten wurden 1951 ebenfalls ersetzt. Hingegen sind Schiffskörper, Ruderanlage, Ketten und Gestänge nun fast 130 Jahre alt!
- Das Motorschiff „Tirol“ mit Baujahr 1994 und einem Fassungsvermögen von 600 Personen, davon 300 Innenplätzen und damit die grössten Einheit auf dem See.
- Das Motorboot „Tirol II“, welches 1963 als Grachtenboot in Holland gebaut wurde und seit 1971 auf dem See verkehrt. Es dient heute als Aussichtsboot für Gruppenfahrten und verfügt über 40 Plätze.
- Das Motorschiff „Stadt Innsbruck“, welches erst im August 2007 in Betrieb genommen und damit das jüngste Schiff auf dem See ist. Sein Fassungsvermögen beträgt total 450 Personen, davon 220 Plätze in geschlossenen Räumen.

Damit ist die Achenseeschiffahrt auch für den stärksten Ansturm bestens gerüstet

Die Schiffe werden im Jahr 2008 täglich vom 1. Mai bis 26. Oktober verkehren, die Hauptsaison dauert vom 31. Mai bis 5. Oktober 2008.

Ein besonderer „Leckerbissen“ ist der Ausflug auf die Gaisalm mit dem gleichnamigen Gasthaus. Die Alm ist nur mit dem Schiff oder zu Fuss erreichbar. Beispielsweise ab Pertisau in einer guten Stunde per pedes oder nur 14 Schiffsminuten.

#### 5) Anreise nach Jenbach und touristische Ziele in der Umgebung

Von Zürich verkehren täglich drei direkte EC-Zugspaare mit klimatisierten Wagen der 1. und 2. Klasse, Businessabteilen und Speisewagen direkt nach Jenbach und weiter nach Salzburg und Wien. Der EC „Transalpin“ führt zudem einen Panoramawagen der SBB, siehe auch [www.sbb.ch](http://www.sbb.ch)

Unter [www.achensee.info](http://www.achensee.info) oder [www.vvt.at](http://www.vvt.at) finden sich auch die regelmässigen Busverbindungen. Es wird meistens ein Stundentakt von Jenbach (Bahnhof Zillertalbahn) nach allen Dörfern im Achenseegebiet angeboten. Zwei bis dreimal pro Tag verkehren die Busse sogar bis ins bayrische Tegernsee.

Als weitere Ausflugsziele bieten sich von Jenbach aus das Zillertal mit vielen schönen Dörfern und der sehenswerten Schmalspurbahn nach Mayrhofen mit 76 cm Spurweite, die Abtei St Georgenberg mit dem Stift Fiecht und der romantischen Wolfsklamm, die historischen Kleinstädte Rattenberg, Schwaz und Hall in Tirol, die Swarovski Kristallwelten in Wattens und natürlich die Landeshauptstadt Innsbruck, welche nur 35 km respektive 19 Schnellzugsminuten von Jenbach entfernt liegt! Nähere Informationen zu allen Zielen, siehe [www.tirol-erleben.at](http://www.tirol-erleben.at). Zusätzlich auch unter [www.zillertalbahn.at](http://www.zillertalbahn.at), [www.zillertal.at](http://www.zillertal.at), [www.st-georgenberg.at](http://www.st-georgenberg.at), [www.rattenberg.at](http://www.rattenberg.at), [www.hall-tirol.at](http://www.hall-tirol.at), [www.kristallwelten.swarovski.com](http://www.kristallwelten.swarovski.com) und [www.innsbruck.at](http://www.innsbruck.at).