

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 22

12. November  
2009

# kontakt.sev

Tel: 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58, E-Mail: kontakt@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

## Halt Gewalt!

Diesem Thema war der Bildungstag der SEV-Frauen gewidmet, und am 25. November führen UNO und ITF dazu einen Aktionstag durch.

Seite 4



## Energieeffizienz ist Gebot der Stunde

Die drohende Verknappung von Öl und Elektrizität einerseits, die drohende Klimakatastrophe andererseits zwingen dazu, die Energie effizient einzusetzen.

Seite 10



## Lokführer als Opfer

Die Lokomotivführer P sind die Opfer der Divisionalisierung der SBB; sagt Marc-André Pilloud.

Seite 28

Nun kommen die Abbaupläne von SBB Infra in ihre erste heisse Phase

# Infra SBB – so nicht!

Am 23. Oktober wurden die Verbände über die Abbaupläne unter dem Titel «Best Infrastruktur Overhead» informiert. 330 Vollzeitstellen sollen verschwinden.

Per 20. November soll allen Mitarbeitenden ihre künftige Einheit bekannt sein. O-Ton SBB: Keine Angst, niemandem droht Stellenverlust. Wir aber wissen, in zwei Monaten will man verkünden, dass 330 Vollzeitstellen gestrichen werden, mindestens! Da darin auch Teilzeitarbeitende enthalten sind, gibt es sicher mehr Betroffene. Auf viele Fragen haben wir keine oder ungenügende Antworten erhalten. So konnten wir nicht auf den im Leitfaden für Reorganisationen vorgesehenen Ablauf eintreten und forderten deshalb von der SBB klare Antworten und Änderungen. Vor allem müsste die künstliche Trennung der beiden Projekte Best IO und Infra 2014 sofort verschwinden. Die SBB streicht bei Best IO Stellen, beantwortet aber konkrete Fragen nicht, da dies Infra 2014 und nicht Gegenstand der Diskussion sei. So werden wir für dumm verkauft!

Urs Huber

Seite 2



## GEWERKSCHAFT IN FAHRT

An der jüngsten Sitzung der Geschäftsleitung SEV standen insgesamt wenig brisante Geschäfte auf der Traktandenliste. Die GL genehmigte (nachträglich, da erst im letzten Moment eine Einigung erzielt werden konnte) die Unterzeichnung des Gesamtarbeitsvertrages mit der Lufthansa Technik Switzerland LTSW. Dieser basiert auf der 41-Stunden-Woche bei 24 bis 29 Tagen Ferien pro Jahr. Der GAV ist frühestens auf den 30. September 2012 kündbar. Erfreut wurde zur Kenntnis genommen, dass sich die Finanzlage der Pensionskasse SBB verbessert hat und der Deckungsgrad

gegenwärtig bei gut 84 % liegt. Das bedeutet, dass zwar Sanierungsmassnahmen nötig sind, dass diese aber möglicherweise nicht so einschneidend und langdauernd sein werden wie befürchtet. Bei der Pensionskasse Ascoop kommt es voraussichtlich zur Ausgliederung jener Kassen, bei denen eine Sanierung möglich und von den Unternehmen angestrebt wird, in die neue Stiftung Symova, während die sanierungsunwilligen oder -unfähigen Kassen bei der «alten» Ascoop verbleiben. Ihre Situation ist problematisch und dürfte zunehmend ungemütlicher werden. Im Bereich der Verkehrspolitik wurde einmal mehr über die Bahnreform 2 gespro-

chen. Die Ausschreibungspflicht für Buslinien und die neue Möglichkeit, auch Bahnlinien auszuschreiben, wurde ge- geisseit, da sie vor allem Kosten, aber kaum Nutzen bringt. Im zweiten Teil der Sitzung befasste sich die Geschäftsleitung mit gewerkschaftsinternen Fragen. Als Folge der Statutenrevision müssen zahlreiche Reglemente und Richtlinien angepasst werden. Informiert wurde über Aktualitäten aus Teilorganisationen des SEV und über den Stand verschiedener Projekte. Mit diesen Geschäften wird sich auch der Verbandsvorstand an seiner letzten Sitzung vom 25. November noch befassen.

pan.

## ZUR SACHE

Die Division Infrastruktur steht einmal mehr vor einer Reorganisation. Zwei Projekte: Mit Infrastruktur 2014 (Infra 2014) soll die neue Division entstehen, und mit Best Infrastruktur Overhead (Best IO) kommt der Stellenabbau. Mit Infra 2014 wird den Mitarbeitenden mitgeteilt, in welcher Geschäftseinheit sich ihre Stelle ab dem 1. 1. 2010 neu befindet, um mit Best IO dann

» Der Personalabbau wird in Tranchen verpackt. «  
Manuel Avallone,  
Vizepräsident SEV

mindestens 330 Vollzeitstellen (FTE) abzubauen – alles Gute im neuen Jahr! Wir gehen davon aus, dass weit mehr als 330 Mitarbeitende betroffen sein werden. Obwohl die Trennung der beiden Projekte zu Intransparenz führt, will die Leitung Infrastruktur daran festhalten. Auch sonst hat sie zu viele Fragen nicht beantwortet. Für sie steht die rasche Projektumsetzung im Vordergrund, für den SEV dagegen die Sorgfalt und die Mitarbeitenden. Darum hat er auf eine Konsultation allein zu Best IO verzichtet. Wir dürfen uns nicht von der Leitung für ihre Interessen einspannen lassen. Unter Konsultation verstehen wir, gemeinsam zu beraten – und nicht, einseitig zu entscheiden und nachher so zu tun, als ob die Sozialpartner ihre Ideen und Anregungen noch einbringen könnten. Der Spirit des Leitfadens für den Umgang mit Reorganisationen wird durch die SBB einmal mehr arg strapaziert. Für uns stellt sich ernsthaft die Frage nach dem Sinn und Zweck eines solchen Dokuments.

## NEWS

## LSVA ZU HOCH?

Das Bundesverwaltungsgericht hat in einem Rechtsstreit entschieden, dass die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe LSVA nicht rechtmässig war. Während der Nutzfahrzeugverband ASTAG das Urteil erfreut zur Kenntnis nimmt, sieht der VCS dadurch die Verlagerungspolitik gefährdet. Der Bund wird den Entscheid möglicherweise ans Bundesgericht weiterziehen.

JÜRIG SCHMID  
NEUER LEITER P

Der Verwaltungsrat der SBB hat Jürg Schmid zum neuen Leiter der Division Personenverkehr und Mitglied der Konzernleitung gewählt. Schmid ist 47-jährig, Betriebsökonom und war bisher Direktor von Schweiz Tourismus. Er ist Nachfolger von Paul Blumenthal, der per Ende September 2009 die SBB verlassen hat. Bis zur Übernahme durch Schmid, voraussichtlich im zweiten Quartal 2010, wird die Division P mit über 13 000 Mitarbeitenden wie bisher interimistisch durch Vincent Ducrot geführt.

STATT NUBER  
REDET NÜNLIST

Stefan Nünlist, bisher Leiter Unternehmenskommunikation und Geschäftsleitungsmitglied der Swisscom, wechselt zur SBB. Er wird Nachfolger von Werner Nuber als Leiter der SBB-Kommunikation. Dieser wechselt nach 10 Jahren im Dienste der SBB in die SBB-interne Consulting Group.

RHB-PERSONAL IST  
ZUFRIEDEN

Die RhB führt alle zwei Jahre eine Mitarbeiterbefragung durch. Obschon die Teilnahme freiwillig ist, lag die Rücklaufquote bei rund 60%. Die von einer neutralen externen Firma vorgenommene Auswertung zeigt, dass das Personal überdurchschnittlich zufrieden ist. Auf einer Skala von 1 bis 4 (Höchstwert = 4) erhielt die Aussage, man gehe gern zur Arbeit, den Wert 3.28, und 3.09 geben «das Beste für das Unternehmen». Verbessert werden muss gemäss Umfrage die Zusammenarbeit über die Bereichsgrenzen hinweg.

## Infrastruktur SBB: Reorganisieren und abbauen ohne Ende?

## Aus 1200 mach 2500 – minus 330?

Was Infra SBB Ende Oktober unter dem Titel «Best Infrastruktur Overhead» präsentierte, hat nicht mehr viel mit einem nachvollziehbaren Abbau von Overhead-Strukturen zu tun.

Warum die Leitung Infrastruktur dem Overhead im Mai 1200 Stellen zuordnete und fünf Monate später plötzlich 2500, ist unerklärlich. Jedenfalls will sie mindestens 330 FTE (Full Time Equivalents) abbauen, das heisst 330 Vollzeitstellen. Eine weitaus grössere Anzahl von Kollegen und Kolleginnen wird davon direkt betroffen sein.

So geht es nicht! Das ist die einhellige Meinung aller beteiligten SEV-Kollegen und -Kolleginnen (und auch der anderen Verbände) zu den Plänen und Vorhaben von SBB Infrastruktur. Was dem SEV da präsentiert wurde, kann er nicht akzeptieren. Warum?

Overhead-Abbau ist ein  
Etikettenschwindel

330 Stellen sollen abgebaut werden, dies unter dem Titel Overhead. Offensichtlich ist diese Zahl nicht aus den nötigen Ressourcen errechnet worden, sondern war eine Sparvorgabe.

Die 330 Stellen seien erst in den letzten drei Jahren aufgebaut worden. Das erstaunt, deshalb die Frage an die SBB: Wo denn? Antwort: Das könne man nicht sagen.

Man will dem SEV, den Angestellten und natürlich der Öffentlichkeit weismachen, das seien alles unproduktive Overhead-Stellen. Wer hat schon Verständnis für «unproduktive Stellen»? Dass man diesem Overhead zuerst 1200 Stellen zuschreibt und dann plötzlich 2500, spricht klar dafür, dass hier mit falschen Etiketten gearbeitet wird.

Man wolle halt auf Unnötiges verzichten. Frage SEV: Gibt es eine Auflistung, was nicht mehr gemacht werden soll? – Schweigen.

Die beiden Projekte Best IO und Infra 2014 gehören zusammen. Die SBB trennt diese künstlich, verweist bei

konkreten Massnahmen auf das andere Projekt und will nichts Konkretes sagen – ist ja ein anderes Projekt. Man sei noch nicht soweit. Ah ja? Weshalb kann die SBB dann in einem Bereich für 2010 genau 45,36 Stellen kürzen? Entweder wird Unwissen vorgetäuscht, oder das Ganze ist höchst unseriös.

Und was soll man davon halten, wenn bei der offiziellen Abbauvorstellung einmal 330 Stellen verschwinden sollen, vier Folien weiter aber eine nochmals viel höhere Zahl erscheint?

Man verlangte vom SEV dauernd absolute Vertraulichkeit, aber der neue Leiter von Risiko, Sicherheit, Umwelt & Qualität Infra erzählt seinen Mitarbeitenden frisch und fröhlich, dass man im Sicherheitsbereich auch mit der Hälfte der Leute arbeiten könne. Und seit Ende September wird intern mit genauen Budgetvorgaben gearbeitet, die uns einen Monat später als rudimentäre Abbauzahl genannt werden.

Nachdem die SBB die SEV-Forderungen für eine korrekte Orientierung und den Einbezug gemäss Leitfaden in keiner Weise ernst genommen hat, ist der SEV nicht weiter bereit, als Feigenblatt für den Abbau Hundert Stellen, für eine weitere Reorganisationitis in nie gekanntem Ausmass, für Abbau in den Regionen und massive Auswirkungen bei den Berufsbildern herzuhalten und doch nichts bewirken zu können. So nicht. Deshalb fordert der SEV:

- Die beiden Projekte Best IO und Infra 2014 beeinflussen sich gegenseitig und müssen daher zusammen und ganzheitlich betrachtet werden.
- Eine Konsultation gemäss Leitfaden ist sinnvollerweise über beide Projekte gemeinsam durchzuführen, um Transparenz zu haben und die Folgen abschätzen zu können.
- Es braucht einen Gesamtüberblick über die neue Organisation mit einem konkreten Zeitplan.
- Die personalrelevanten Auswirkungen für Infra 2014 müssen in ihrer Ge-



Über 330 Mitarbeitende der Infrastruktur bald auf dem Abstellgleis?

samtheit erkennbar sein, bevor das Projekt Best IO umgesetzt werden kann. Dazu gehört die Bekanntmachung der geplanten Flächenorganisation. Der SEV will jetzt alles wissen: Nicht jetzt 330 Stellen und in einem Jahr nochmals einige hundert. Salamtaktik ist inakzeptabel.

Die SBB will nun weiterfahren, als ob nichts geschehen

wäre. Und für die Abbauopfer gibt es ja NOA. Von allfälligen Umschulungen etc. keine Spur, und dies bei 330 Stellen. Daher findet der SEV, dass es an der Zeit ist, die Tatsachen nicht zu verschleiern. Es geht um Menschen und nicht nur um neue schöne «Prozesse».

Urs Huber  
Leiter SEV-Team Infrastruktur

## RESOLUTION

Der Unterverband BAU  
zu «Infra 2014» und  
«Best Infra Overhead»

Jetzt ist genug reorganisiert, wir haben die Schnauze voll, wir machen nicht mehr mit, es ist genug!

Wir sind nicht mehr bereit, die Fehler, die vom Management gemacht werden, mitzutragen. Seit 1999 reorganisiert sich die Infrastruktur immer wieder. So wird das Personal demotiviert. Dieses Versteckspiel, das mit dem Personal gemacht wird, ist eine Frechheit, unerträglich und ungesund und hat mit Sozialpartnerschaft nichts mehr zu tun.

Wir fordern eine transparente und ehrliche Informationspolitik bis zur Basis hinunter, denn wir haben genug davon, immer die Informationen über Intranet erfahren zu müssen und dort mit PowerPoint-Präsentationen abgespeist zu werden. Wir baden die Fehler der Umstrukturierungen aus. Gleichzeitig

sollen wir die Störungen und die Verspätungsminuten niedrig halten. Die SBB fordert vom Bund eine zusätzliche Milliarde, um den nötigen Unterhalt zu erledigen. Gleichzeitig hört man, dass die Infrastruktur plant, massiv Arbeitsstellen abzubauen. Wie soll das gehen, wer macht dann den dringend nötigen zusätzlichen Unterhalt und die nötigen Erneuerungen? Die Vorgehensweise der Leitung Infrastruktur bei den Projekten «Infra 2014» und «Best Infrastruktur Overhead» erinnert uns an das Zitat vom Hund, der versucht, seinen Schwanz zu fangen! Die zu erwartenden Folgen dieser zwei Projekte sind:  
=> fehlende Sicherheit  
=> fehlende Qualität  
=> mehr Störungen und mehr Verspätungsminuten. Dafür wird der Kunde kein Verständnis haben!

Zäziwil, 23. Oktober 2009  
Unterverband BAU  
Zentralvorstand

Bitte unterschreiben (Unterschriftenbogen liegt dieser *kontakt.sev*-Ausgabe bei)

## 1:12-Initiative für gerechte Löhne

Die von den Jungsozialisten lancierte Initiative will, dass niemand in einem Jahr weniger verdient als der Höchstbezahlte im gleichen Unternehmen in einem Monat. Sie wird auch vom SEV unterstützt.

Die Initiative will in der Verfassung verankern, dass der tiefste Lohn in einem Unternehmen nicht mehr als zwölf Mal tiefer als der höchste Lohn sein darf. Dadurch wird verhindert, dass sich Abzocker-Manager immer mehr vom Kuchen unter den Nagel reissen und allen anderen Mitarbeitenden nur Brosamen bleiben. Mit der 1:12-Initiative werden den Manager-Gehältern Schranken gesetzt, damit die Löhne aller wieder steigen.

### Die Initiative stoppt Abzocker

Trotz der Krise zahlen sich Abzocker-Manager weiterhin unverschämte Saläre und Millionen-Boni aus. Im Schnitt verdient ein Schwei-

zer Topmanager heute 4 Millionen oder rund 56 Mal mehr als normale Arbeitnehmer/innen! Dafür gehen solche Manager erneut unverantwortliche Risiken ein, für die wir dann mit tieferen Löhnen, unseren Jobs oder unseren Steuern gerade stehen müssen. Die 1:12-Initiative schiebt hier einen Riegel.

### Die Initiative lässt das Volk über die Spielregeln entscheiden

Heute entscheiden die Abzocker alleine über die Löhne – und berücksichtigen dabei vor allem ihr eigenes Portemonnaie. Alle anderen müssen tatenlos zusehen und die Folgen ausbaden. Das ändert die 1:12-Initiative: Sie gibt dem Volk wieder das letzte Wort, um für faire Spielregeln zu sorgen.

### Was nicht gegen 1:12 spricht

**Irrtum 1:** Die grossen Multis verlagern ihre Standorte ins Ausland. Die Standortfrage ist bloss Erpressung der Abzocker, damit alles in ihrem Sinne bleibt und das Volk nicht für faire Spielregeln sorgen kann. Denn die 1:12-Ini-

tiative fordert nur eine maximale Lohnspanne. Der Erfolg eines Unternehmens wird dadurch nicht beeinträchtigt. Es wird weder die Produktion verteuert noch das Management erschwert. Im Gegenteil: Zu hohe Löhne für Manager schmälern die Unternehmensleistung, weil sie falsche Anreize setzen und das Unternehmensklima beeinträchtigen.

**Irrtum 2:** Die Initiative ist aufwändig umzusetzen. Sicher nicht! Die Unternehmen können z. B. verpflichtet werden, die Löhne mit der Steuererklärung, dem Jahresbericht oder der Buchprüfung offenzulegen.

**Irrtum 3:** Die Initiative wird umgangen, weil Unternehmen einfach Mitarbeitende auslagern. So einfach ist das nicht. Das Parlament kann solche Auslagerungen in den Umsetzungsbestimmungen gesetzlich unter Strafe stellen. Zudem sind Auslagerungen Grenzen gesetzt, wenn sie ineffizient werden. Ein Sekretär z. B. ist schwierig auszulagern.

Initiativkomitee, [www.1-zu-12.ch](http://www.1-zu-12.ch)

## MEINE MEINUNG

### Milliarden für die Bahn

*Manchmal bestätigt sich der alte Kinderglaube, Amerika sei noch immer das Land der unbegrenzten Möglichkeiten.*

*Warren Buffett hat Milliarden. Ist in der Kategorie Superreiche ganz oben. Er gehört nicht zu den Casino-Spekulanten. Warren Buffett geschäftet vorsichtig, dafür erfolgreich.*

*Nun hat er am 3. November einen neuen Coup gelandet. Er investiert in den Bahnkonzern Burlington Northern Santa Fe ganze 44 Milliarden Dollar. Der Gigant umfasst ein Schienennetz von 52 000 Kilometern Länge, 6700 Lokomotiven und erzielt 18 Milliarden Dollar Umsatz. Er ist das grösste Schienenfracht-Unternehmen in den USA. Noch vor Union Pacific Corp.*

*Das Bemerkenswerteste an dieser Übernahme: Buffett ist von der Bahn überzeugt. Er sieht in ihr ein grosses Zukunftspotenzial. Der Deal sei ebenso eine Wette auf gute Zeiten Amerikas. Natürlich macht die Wirtschaftskrise allen zu schaffen. Auch der Bahn. Das gehe vorüber, ist Buffett optimistisch. Dann werde aus seiner Übernahme ein gutes Geschäft.*

*Wir haben in der Schweiz ein anderes System. Die grösste Bahn ist im Besitz des Bundes. Die «Privatbahnen» gehören zu einem guten Teil Kantonen und Gemeinden. Sie sind Teil des Service public.*

*Herr und Frau Schweizer lieben ihre Bahn. Das Angebot ist ja auch verlockend. Ich fahre oft auf einer der unrentabelsten Strecken überhaupt: Delémont–Boncourt–Delle. Der Kanton Jura bestellt, die SBB fährt. Und zahlt mit. SBB-VR-Präsident Ulrich Gygi bestätigt, beim Regionalverkehr «verdienen wir schlicht nichts. Wir können ganz knapp die Betriebskosten decken.»*

*Auf Dauer reicht das nicht. Nötig sei, so Gygi, mehr Geld für den Betrieb und Unterhalt. Die erfreuliche Ver-*

**»Bestellen und nicht zahlen – das funktioniert nicht.«**

*kehrszunahme strapaziere die Infrastruktur auch stärker. Er hofft auf mehr Geld mit der neu auszuhandelnden Leistungsvereinbarung mit dem Bund. Devise: «Bestellen und nicht zahlen – das funktioniert nicht.» Allein für neues Rollmaterial muss die SBB 20 Milliarden budgetieren. Dabei wird im Bundeshaus nur vom Sparen geredet. Harte Zeiten stehen bevor.*

Helmut Hubacher



### BILD DER WOCHE

**1:12** Gemeinsam für gerechte Löhne



**Damit sich Abzocker einmal vorstellen können, wie sich ein 56 Mal tieferes Einkommen anfühlt.**

[www.1-zu-12.ch](http://www.1-zu-12.ch)

Die Topmanager der 43 grössten Schweizer Unternehmen verdienten 2007 im Schnitt 2,79 Mio. Franken, rund 56 Mal mehr als der durchschnittliche Tiefstlohn von 49 000 Franken. (Quelle: Unia-Lohnstudie 2008)

Bildungstagung für Frauen des SEV

# Schlagfertig gegen alltägliche Gewalt

In der Schweiz ist eine von vier Frauen mindestens einmal Opfer häuslicher Gewalt geworden. Doch die Opfer von Gewalt im Berufsleben, von Mobbing bis zu Lohnungleichheit, sind noch viel zahlreicher.

Wie kann die physische und psychische Gewalt gegen Frauen bekämpft werden? Diese Frage stand am 6. November in Bern im Zentrum der Bildungstagung für Frauen des SEV.

## Physische Gewalt

Die Polizeipsychologin Jacqueline Frossard ging in ihrem Referat auf die Gründe der Gewalt gegen Frauen ein. Physische Gewalt ist oft durch Geltungsbedürfnis, Alkohol und Ausbrüche angestauter Gefühle bedingt. In einer Partnerschaft führt das Bedürfnis des Mannes, der einzige Mann im Leben seiner Partnerin zu sein, häufig zu häuslicher Gewalt, von der eine von vier Frauen in der Schweiz schon mindestens einmal betroffen gewesen ist.

Wie soll beispielsweise eine Zugbegleiterin im Berufsleben mit physischer Gewalt umgehen? Jacqueline Frossard rät von Diskussionen mit Personen ab, die betrunken sind oder sich sonst nicht mehr unter Kontrolle haben. «Wenn zum Beispiel eine

Zugbegleiterin einen betrunkenen oder sonst aggressiven Reisenden ohne Billett antrifft, dann sollte sie unter Umständen besser darauf verzichten, Geld einzutreiben.» Das gelte übrigens auch für Zugbegleiter.

## Strukturelle Gewalt

Jaqueline Frossard ging auch kurz auf strukturelle Gewalt ein. «Die häufigste Form dieser Art von Gewalt ist die Bindung der Frauen an das Heim, sodass sie sich nicht weiterentwickeln können – ausser als Hausfee.»

## Psychische Gewalt

Für die Bekämpfung der physischen Gewalt bietet das Schweizer Strafgesetzbuch eine Handhabe, nicht aber gegen psychische Gewalt, denn dazu schwieg sich der Gesetzgeber bisher aus, obwohl auch diese Form von Gewalt sehr weh tun kann.

Jacqueline Frossard beschrieb die Spirale von Reaktionen, die durch psychische Gewalt am Arbeitsplatz hervorgerufen wird: «Psychische Gewalt grösseren Ausmasses führt bei Frauen einmal zu physischen Symptomen wie Übelkeit, Herzklopfen, einem Schwächegefühl in den Beinen usw. verbunden mit der Ausschüttung von Stresshormonen – eine natürliche Reaktion. Doch hinzu kommen bald auch Selbstzweifel und bohrende Fragen: Bin ich wirklich unfähig, diese Ar-



Jaqueline Frossard, Barbara Amsler und Stephanie Fikatas – das Trio trug massgeblich zum Erfolg der Tagung bei.

beit zu machen? Was habe ich falsch gemacht? So geht das Selbstvertrauen verloren, und der Umgang mit den Personen, mit denen man täglich zusammen ist, wird schwierig.»

Jacqueline Frossard forderte, die psychische Gewalt (der auch viele Männer zum Opfer fallen) müsse an der Wurzel bekämpft werden: Die Unternehmen müssten die Anstellung von Frauen und deren berufliche Anerkennung fördern. Dazu gehöre besonders auch ein gleicher Lohn für gleiche Arbeit.

## Workshops

Nach dem Referat von Jacqueline Frossard verteilten sich die gut hundert Teilnehmerinnen auf fünf Workshops. In einem ging es um die Gleichbehandlung beider Geschlechter in der Architektur. In zwei Workshops – je einem in deutscher und französischer Sprache – wurde die Gewalt durch Sprache analysiert, eine besonders subtile Art des Ausschliessens und Unterdrückens der Frauen. Weiter waren ein Schrei- und ein Wen-Do-Schnupperkurs den Verteidigungstechniken gewidmet.

Beim Abschiednehmen heimsten Gewerkschaftssekretärin Barbara Amsler, die Gleichstellungsbeauftragte des SEV, und ihre Assistentin Stephanie Fikatas viel Lob ein für die ausgezeichnete Organisation des Kurses und die Qualität der Referate.

Alberto Cherubini/FI

## DIE FRAUENKOMMISSION SEV

Der Bildungstag der Frauen des SEV wurde auch für die Wahl der Mitglieder der Frauenkommission SEV genutzt. Präsiert wird diese von Barbara Amsler. Kommissionsmitglieder sind Irène Avanthey, Stephanie Bähler, Danièle Dachauer, Marie-Thérèse Godel, Susanne Held, Daljit Kaur, Stefanie Läng, Andrea Ursula Leuzinger, Silvia Lüthi, Nani Moras, Violette Wicky, Madeleine Wüthrich und Doris Wyssmann. Andrea Ursula Leuzinger und Madeleine Wüthrich werden die SEV-Frauen im neuen SEV-Vorstand vertreten.

## INFO

### Weisse Schleife gegen Gewalt am 25. November

Die Uno hat den 25. November zum «Internationalen Tag zur Beseitigung der Gewalt gegen Frauen» erklärt. Die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) empfiehlt allen ihr angeschlossenen Gewerkschaften (wie dem SEV), an diesem Aktionstag teilzunehmen, indem sie ihre Mitglieder zum Tragen einer weissen Schleife aufrufen. Diese symbolische Geste bedeutet zu versprechen, niemals Gewalt an Frauen auszuüben noch zu dulden. Einige Männer sind Teil des Problems, alle können Teil der Lösung werden. Dafür gibt es 10 Wege:

1. Zu verstehen, dass Männergewalt an Frauen ein Männerproblem ist!
2. Schweigen Sie nicht zu Gewalt, sondern stellen Sie sich gewalttätigen Männern entgegen!
3. Überprüfen Sie Ihre eigene Haltung und Ihr Handeln auf versteckte Sexismen und Gewalt und arbeiten Sie gegebenenfalls daran, dies zu ändern!

4. Leisten Sie Hilfe und Unterstützung, wenn eine Frau bedroht wird!
5. Respektieren Sie Frauen und behandeln Sie sie als Gleichberechtigte!
6. Arbeiten Sie mit Frauen zusammen, die sich für die Beendigung von Gender-basierter Gewalt einsetzen!
7. Erheben Sie Ihre Stimme gegen Homophobie!
8. Setzen Sie sich mit dem Thema Männlichkeit, Gender-Ungerechtigkeiten und allen ursächlichen Gründen für Gender-basierte Gewalt auseinander!
9. Helfen Sie jungen Männern dabei, ihre Identität als Mann zu finden ohne Degradierung und Missbrauch von Frauen!
10. Vermeiden Sie es, Zeitschriften, Musik oder Videos zu kaufen, die Frauen degradieren und Gewalt an Frauen zeigen und verherrlichen!

Für mehr Infos: [www.woman.ch](http://www.woman.ch)

## REFERATE ZWEIER MÄNNER

An die Bildungstagung der SEV-Frauen waren als Redner auch SEV-Präsident Giorgio Tuti und SBB-Chef Andreas Meyer eingeladen. Im SEV seien die Frauen zwar in der Führungsstruktur vertreten, aber vor allem in den Sektionsvorständen stark untervertreten, hielt Giorgio Tuti fest.

Bei der SBB nehme der Frauenanteil auf den Dienststellen zwar laufend zu, doch bleibe es sehr schwierig, für Kaderpositionen Frauen zu finden, sagte Andreas Meyer. Der SBB-Chef verpflichtete sich, dafür zu sorgen, dass der Frauenanteil im SBB-Kader bis 2014 von 7,9% auf 15% steigt. Im gleichen Zeitraum will Andreas Meyer den Frauenanteil am gesamten SBB-Personal von 13,8% auf 18% steigern. Andreas Meyer ist auch fest entschlossen, die Bahnpolizei weiter auszubauen, um die Gewalt in den Zügen zu bekämpfen. Mit Mitarbeitern, die auf Frauen psychische Gewalt ausüben, will der SBB-Chef nicht lange Federlesen machen: «Wir akzeptieren und decken keine Fälle von Gewalt am Arbeitsplatz. Männer, die psychische Gewalt ausüben, erhalten in unserem Unternehmen keine zweite Chance.»

Ostschweizer VPT-Tagung 2009

# Diskussion: allseitiger Nutzen!



Ein hochkarätiges Podium diskutierte verkehrspolitische Fragen: v.l.n.r. NR Andrea Hämmerle, SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger, SEV-Sekretärin NR Edith Graf-Litscher, RhB-Direktor Erwin Rutishauser, Stadtbus-Chur-VR-Präsident Dieter Heller.

Eine grosse Zahl von gegen 280 Gewerkschaftskolleg/innen und Gästen konnte Arnold Caviezel, Präsident der organisierenden Sektion VPT RhB, zur Ostschweizer VPT-Tagung begrüssen.

Chur war der Versammlungsort. Ein verkehrshistorisch bedeutender Ort, ziehen hier doch schon seit Jahrtausenden Händler, Soldaten und Pilger durch, wenn sie vom Rheintal her kommend über die Pässe wollen oder von den Bergen hinabsteigen. Heute sind es zahlreiche Touristen, die von den Fernverkehrszügen der SBB in die roten RhB-Wagen wechseln oder ein Postauto besteigen. Im und um den Bahnhof wurde seit 1990 gebaut, bei der Fertigstellung im nächsten Jahr wird das Gebiet die stolze Summe von rund 400 Millionen verschlungen haben.

In seinem Eingangsreferat erläuterte VPT-Präsident Kurt Nussbaumer die neuen Strukturen des VPT, durch die der Unterverband für die Zukunft gerüstet sein sollte. Die Homepage möchte der VPT-Vorstand noch verstärkt für den Dialog mit den Mitgliedern nutzen: kein Medium ist heute so schnell und so kostengünstig wie das Internet – die Kolleg/innen müssen allerdings diese wichtige Infoquelle auch nutzen und sich über Aktualitäten aus dem Gewerkschaftsleben informieren!

Die Mitgliederwerbung zeitigt bereits erste Erfolge, doch muss ihr weiterhin erste Priorität eingeräumt werden. «Ziel sollte sein: Jedes Mitglied, ob aktiv oder pensioniert, wirbt ein Mitglied», rief Nussbaumer in Erinnerung. Für fleissiges Werben stellte er attraktive Prämien in Aussicht.

Die aktuelle Finanzkrise, die viele Pensionskassengelder vernichtet hat, und die drohende Arbeitslosigkeit sollten allen vor Augen führen, wie wichtig die gewerkschaftliche Solidarität, das Zusammenstehen ist. Einen Erfolg gibt es von der öV-Initiative zu melden: Bereits sind 150000 Unterschriften gesammelt worden, wer es noch nicht getan hatte, konnte noch vor Ort unterschreiben. Wer noch Unterschriften zu Hause hat, sollte diese jetzt einsenden.

## Spannendes Referat

SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger stellte drei Punkte in den Mittelpunkt ihres Referates. Als ersten nannte sie das wirtschaftspolitische Umfeld. Noch ist nicht klar, wie schlimm die Krise ist. Doch für jeden, der von Arbeitslosigkeit betroffen ist, ist dies sehr schlimm – und die Arbeitslosigkeit wird, besonders unter den Jungen, noch steigen! Dies zeigt, dass der Markt nicht alles reguliert – sich selbst schon gar nicht! Der Staat muss eingreifen, und er muss auch etwas zu sagen haben. Die Krise und der fehlende Güterverkehr haben direkte Auswirkungen auf die Pensionskassen. Zwar

sind wir Arbeitnehmenden bereit, einen Beitrag zur Sanierung zu leisten, doch die öffentliche Hand ist, auch als Arbeitgeberin, in der Pflicht!

In der Verkehrspolitik fehlt das Geld gegenwärtig überall: für die Infrastruktur, die Investitionen, das Rollmaterial, die Löhne. Bei der Bahnreform 2 wehrt sich der SEV gegen den Zwang zur Ausschreibung von Buslinien und die Möglichkeit, Bahnlinien auszuschreiben. Denn auch Ausschreibungen kosten und können ein gutes Angebot gefährden – sie sind vor allem ideologisch begründet. Auch das Behandeln solcher Fragen, dies rief Spalinger in Erinnerung, gehört zur Gewerkschaftsarbeit.

stimmt optimistisch. «Die Gewerkschaft ist eine gute Sache» – dies könnte unser bestes Werbeargument sein!

## Nützliche Diskussion

«Der öffentliche Verkehr – was kostet er, was nützt er?» Dies war das Thema einer hochkarätigen Diskussion, in der die politische und die unternehmerische Seite ihre Meinung einbringen konnten. Es gab erstaunlich viel Einigkeit: vorbehaltlos für das Ausschreiben von Linien wollte sich niemand aussprechen, alle betonten die Wichtigkeit eines qualitativ hervorragenden öffentlichen Verkehrs.

Natürlich gab es in den Details gewisse Unterschiede,



Die RhB-Musik spielte vor Beginn der Tagung und begrüsste die Teilnehmenden zum Mittagessen im Glacier-Express-Speisewagen auf dem Bahnhof Chur.

## Eine gute Sache

Gewerkschaftspolitisch liegt ein turbulentes Jahr hinter uns. Nach der Wahl von Giorgio Tuti zum neuen Präsidenten und der Verbesserung des Organisatorischen ist er aber gut auf Kurs. In der letzten Zeit konnten viele GAV abgeschlossen werden. Die Mitgliederentwicklung

doch nachdem Dieter Heller auf dem Podium noch gesagt hatte, er habe bisher keine Notwendigkeit zu einer Diskussion mit den Gewerkschaften gesehen, signalisierte er nachträglich gegenüber SEV-Sekretär Peter Peyer Gesprächsbereitschaft. Wir freuen uns auf eine zukünftige Zusammenarbeit, zu beidseitigem Nutzen! pan.

## MEINUNG

### Mobility Pricing allein löst Probleme nicht

Überlastete Infrastruktur und dann noch der Sparzwang: Verkehrsminister Moritz Leuenberger hat das Sparpaket über 1,5 Mrd. Franken, das der Bundesrat Anfang Oktober präsentierte, scharf kritisiert. Nun, einen Monat später, propagiert Leuenberger das «Mobility Pricing», was bedeutet, dass mehr bezahlen soll, wer in Stosszeiten im Zug oder Auto unterwegs ist. Übervolle Züge und verstopfte Strassen will er so entlasten und obendrein neue Geldquellen erschliessen. Ob sich der Bundesrat von den möglichen Einnahmen nicht zu viel verspricht? Eine Preiserhöhung bei Bahnбилетten müsste moderat ausfallen, damit sie die Pendler/innen nicht zurück ins Auto drängt. Was sich damit zusätzlich verdienen liesse, wäre dann bei dem gigantischen künftigen Mittelbedarf für den Infrastrukturausbau nur ein Tropfen auf den heissen Stein. Aber wer weiss, was Leuenbergers Vorschlag ins Rollen bringt: Modelle für flexible Arbeitszeiten, Telearbeit – viele Firmen reden davon. Die Pendlerströme am Morgen und am Abend lassen aber vermuten, dass vielerorts wie eh und je eight-to-five gearbeitet wird und alternative Arbeitszeit- und -platzmodelle vor allem eins sind: Papiertiger. Edith Graf-Litscher, Gewerkschaftssekretärin SEV und SP-Nationalrätin

## IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich.

ISSN 1662-8454.

Herausgeber: SEV

Chefredaktor: Peter Moor

Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch, 031 357 57 57, www.sev-online.ch

Inserate: Kretz AG, General-Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen, 044 925 50 60, www.kretzag.ch

Produktion: AZ Medien, Aarau

Druck: SOL PRINT, Subingen

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 26. November 2009.

Redaktionsschluss für Sektionsteil und Inserate ist am 19. November 2009, 10 Uhr.



„Das einzelne Gewerkschaftsmitglied würden wir gerne auch als SAH-Mitglied sehen.“

Hans-Jürg Fehr, Nationalrat, Präsident SAH

Nationalrat Hans-Jürg Fehr präsidiert das Schweizerische Arbeiterhilfswerk

# «Arbeit gegen Armut!»

Die Gewerkschaften haben das SAH gegründet. Nun soll die Distanz, die sich über die Jahre entwickelt hat, wieder kleiner werden.

**kontakt.sev: Wo liegt im Moment der Schwerpunkt der Arbeit des SAH?**

**Hans-Jürg Fehr:** Unsere Schwerpunkte sind immer die gleichen, denn wir engagieren uns langfristig an bestimmten Orten: in den ärmsten Ländern von Afrika und Mittelamerika sowie in Ost- und Mitteleuropa.

**Einerseits Entwicklungsländer, andererseits Länder in Europa: wo liegen die Unterschiede?**

Die Staaten in Ost- und Mitteleuropa sind zwar die Armenhäuser Europas, aber

verglichen mit unsern Schwerpunktländern in der Dritten Welt – Burkina Faso, Moçambique oder Nicaragua – sind sie auf einem fortschrittlichen Entwicklungsniveau, haben eine gut ausgebildete Bevölkerung und einigermaßen funktionierende Infrastrukturen. Deshalb ist auch die Aufgabe komplett anders: In der Dritten Welt geht es um die grundlegenden Bedürfnisse der Menschen: gegen das Elend, gegen den Hunger, für Trinkwasser, für anständige Arbeitsbedingungen. In Ost- und Mitteleuropa unterstützen wir die Gewerkschaften, damit sie lernen, wie sie mit den Arbeitgebern sozialpartnerschaftliche und gesamtarbeitsvertragliche Beziehungen aufbauen können.

**Geht es also darum, sich im «neuen Europa» zurechtzufinden?**

Speziell im Bereich der Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Beziehungen. In der Schweiz haben wir mit der Sozialpartnerschaft jahrzehntelange Erfahrungen, und wir vermitteln diese Erfahrungen.

**Das ist Langzeithilfe, aber das SAH ist auch Partner der Glückskette und macht also auch Katastrophenhilfe?**

Ja, das tun wir immer wieder, wenn irgendwo auf der Welt eine Katastrophe passiert. Aber das läuft dann nicht an Stelle unserer langjährigen Entwicklungsprojekte, sondern parallel dazu.

**Das SAH heisst Arbeiterhilfswerk – es muss also anders sein als andere Hilfswerke!**

Teilweise; wir teilen mit vielen andern Hilfswerken weltweit das Ziel, den Ärmsten zu helfen, aus ihrem Elend zu kommen. Aber wir haben einen andern Ansatz, der im Namen

„Wir helfen den Leuten, eine effiziente Gewerkschaft aufzubauen, eine effiziente Frauenorganisation oder eine effiziente Kleinbauernorganisation, damit sie sich wirksamer für ihre Rechte wehren und so zu einem besseren Leben kommen können.“

Arbeiterhilfswerk gut sichtbar ist: Wir versuchen überall, die Arbeitsrechte, die Gewerkschaftsrechte der Leute zu stärken. Diese Rechte sind international anerkannt, auch von den jeweiligen Ländern, aber sie setzen sie nicht um. Unser Ansatz ist: Arbeit gegen Armut. Anständig bezahlte Arbeit. Wir helfen den Leuten, eine effiziente Gewerkschaft aufzubauen, eine effiziente Frauenorganisation oder eine effiziente Kleinbauernorganisation, damit sie sich wirksamer für ihre Rechte wehren und so zu einem besseren Leben kommen können. Das ist speziell fürs SAH, denn so macht es sonst niemand.

**Weshalb sollen in der reichen Schweiz ausgerechnet die Arbeiter spenden?**

Es gibt natürlich auch andere Kreise, die sich beteiligen, vor allem Bund, Kantone, Gemeinden, Stiftungen. Aber ich will der Frage nicht ausweichen! Am Anfang des SAH, vor 75 Jahren, ging es den Arbeitern in der Schweiz viel schlechter als heute. Trotzdem haben sie sich zusammenschlossen, um denen zu helfen, denen es noch

schlechter ging, zum Beispiel den Textilarbeiterkindern in der Ostschweiz, die hungerten, und auch den Spaniern im Bürgerkrieg! Die Arbeiter waren und sind bereit, etwas von ih-

endlich die Möglichkeit geben, anständig zu leben, sich auch mal etwas für den eigenen Lebensunterhalt kaufen zu können. Das würde riesige Absatzmärkte schaffen. Ich glaube wirk-

rem Einkommen abzuzweigen, denn Solidarität, die wirkt, ist ihnen wichtig.

**Ein Hilfswerk hat den Ansatz, punktuell zu helfen, wogegen die Arbeiterbewegung eigentlich Wohlstand für alle zum Ziel hat. Verabschiedet man sich da nicht von einer Grundhaltung der Bewegung?**

Wir teilen das Ziel, aber wir müssen unsere bescheidenen Mittel auf einzelne Einsatzgebiete konzentrieren, damit wenigstens dort eine Entwicklung in diese Richtung in Gang kommt.

**Das heisst: Es muss uns nicht schlechter gehen, damit es andern besser gehen kann?**

Das Gegenteil ist der Fall. Ich zeige es am Beispiel von Ost- und Mitteleuropa: Die EU hat diese Länder aufgepöppelt, damit sie ihr beitragen können. Die Entwicklungsschübe, die dort stattfinden, zeigen sich in unseren Betrieben als Auftragschübe. Der Schweizer Werk- und Finanzplatz bekommt Arbeit durch die Entwicklung dieser Länder. Wenn das so angepackt würde in Afrika und Lateinamerika, könnten dort gigantische Märkte entstehen. Man muss den Leuten

lich, dass es nicht zu unserem Nachteil ist, wenn es den Leuten dort besser geht, sondern zu unserem Vorteil.

**Wie steht das SAH zu andern Hilfswerken?**

In der Schweiz haben wir «mein» SAH, das ausschliesslich im Ausland tätig ist, und dazu zehn regionale SAH-Vereine, die ausschliesslich vor Ort tätig sind, in den Bereichen Arbeitslosigkeit und Migration. Zusammen sind wir das Schweizerische Arbeiterhilfswerk. Auf europäischer Ebene gehören wir zu «Solidar», der Dachorganisation der Hilfswerke, die von der Sozialdemokratie und den Gewerkschaften herkommen.

**Aber es besteht ja auch ein Markt, ein Wettbewerb zwischen den Hilfswerken!**

Das ist sogar ein riesiger Markt. Ich war diesen Sommer als Mitglied des Nationalrats in Haiti, im ärmsten Land der Welt. Dort hat es zurzeit 400 Hilfswerke an der Arbeit! Der Markt zeigt sich aber vor allem im Wettbewerb um die Spenden. Wir bekommen alle fast täglich zwei, drei Cou-

## BIO

**Hans-Jürg Fehr** ist 61-jährig und verheiratet. Ursprünglich Historiker, war er Redaktor und Verleger der Schaffhauser AZ, heute ist er noch deren Verwaltungsratspräsident. Seit 1999 ist er Berufspolitiker als Nationalrat und mehrjähriger SP-Präsident. Nach dem Rücktritt als Parteipräsident übernahm er 2008 das Präsidium des Schweizerischen Arbeiterhilfswerks SAH, was gut zur ausserpolitischen Kommission passt, deren Mitglied er ist. Schon als Kind, das in einfachen Verhältnissen aufwuchs, habe er das Bewusstsein für soziale Gerechtigkeit mitbekommen: Sein Vater, ein Kleinhandwerker, war als Armenpfleger in der Fürsorge tätig und erzählte zu Hause von den noch Ärmern. In der Freizeit fährt Hans-Jürg Fehr Velo, reist gerne und liest sehr viel, unter anderem in einem Lesekreis mit lauter Männern.

# INTERVIEW



Hans-Jürg Fehr überreicht dem Gemeindepräsidenten von Dachsen, Hans Wickli, den «Fairen Stein»: Dachsen hat sich verpflichtet, nur noch Waren einzukaufen, die unter fairen Arbeitsbedingungen hergestellt wurden. Damit setzte Dachsen ein Zeichen gegen Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Ausbeutung.

verts mit irgendeinem «Betelbrief».

**Es gibt ruhigere Hilfswerke, zu denen ich das SAH zähle, und lautere, die einen eher amerikanischen Stil pflegen. Leiden die ruhigeren unter den andern?**

Ja, vor allem im Spendenbereich. Wir unterstellen uns den Regeln der Zewo und garantieren so, dass das uns anvertraute Geld an den richtigen Ort kommt und die Verwaltungskosten recht tief sind. Bei den lauterer Organisationen fehlt dieses Zertifikat meistens. Sie betreiben einen enormen Werbeaufwand und setzen sich damit dem Verdacht aus, zu viel Geld für sich und zu wenig für die Bedürftigen einzusetzen. Aber ich möchte die Frage auch selbstkritisch aufnehmen: Man kann auch zu leise sein. Man sollte sich

als Hilfswerk bewusst auf die Bühne stellen und sich nicht verstecken. Da können wir von den lauten Amerikanern lernen.

**Gewerkschafterinnen und Gewerkschafter sind die Leute, die das SAH am besten hören können. Aber das ist anscheinend zu wenig der Fall, sonst würdest du nicht den Kontakt mit den Gewerkschaften suchen.**

Wir sehen ein grosses Potenzial. Gewerkschaften und SP haben das SAH gegründet und stellen auch heute noch die Trägerschaft. Aber diese einst sehr enge Beziehung hat sich in den letzten 15, 20 Jahren gelockert. Vor ein paar Jahren ging es dem SAH gar nicht gut, man musste rigoros reorganisieren und sanieren. Jetzt, nach erfolgreicher Sanierung, haben wir uns vorgenommen, diese

Beziehung wieder enger zu gestalten. Deshalb gehen wir jetzt neu auf unsere Trägerorganisationen zu.

**Gibt es eher Erwartungen an die Organisationen oder an die einzelnen Mitglieder?**

Beides. Wir möchten mit den Organisationen eine Art Projektpartnerschaft aufbauen. Wir könnten zum Beispiel für ein Projekt im Bereich des Service Public in Moçambique oder in El Salvador mit dem SEV eine mehrjährige Projektpartnerschaft abmachen. Der SEV könnte dann sagen: Dieses Projekt, das gut zu unserer eigenen gewerkschaftlichen Arbeit passt, unterstützen wir speziell, es ist unser SAH-Projekt. Mit der Gewerkschaft Unia funktioniert das bereits. Wir haben zusammen ein Projekt im Vorfeld der Fuss-

ball-WM entwickelt. Wir spannen mit der südafrikanischen Bauarbeitergewerkschaft zusammen und nutzen die riesige Öffentlichkeit der WM, um Druck zu machen. Wir verlangen, dass die Leute, die die Stadien bauen oder renovieren, anständige Arbeitsbedingungen und Löhne haben. Der Erfolg ist bisher ganz beachtlich.

Das einzelne Gewerkschaftsmitglied würden wir gerne auch als SAH-Mitglied sehen. Nur jedes hundertste Gewerkschaftsmitglied ist SAH-Mitglied; wenn jedes zehnte dabei wäre, würde das unsere finanzielle Basis und unsere Verankerung in der Gewerkschaftsbewegung stärken.

**Und die Gegenleistung, die man als Mitglied erhält, ist ein gutes Gewissen?**

## INFO

**Die Mitgliedschaft im SAH kostet jährlich 50 Franken. Beitreten kann man per Formular im Internet ([www.sah.ch](http://www.sah.ch)) oder schriftlich an SAH, Quellenstrasse 31, Postfach 2228, 8031 Zürich, sowie per E-Mail: [info@sah.ch](mailto:info@sah.ch) Spendenkonto: 80-188-1**

Ja, aber auch das Bewusstsein, einen kleinen, aber wichtigen Beitrag an die internationale Solidarität zu leisten; dass das nicht nur ein Slogan am 1. Mai ist, der dann wieder 364 Tage ruht. Als SAH bieten wir eine Möglichkeit, die internationale Solidarität nicht nur zu propagieren, sondern zu praktizieren.

Interview: Peter Moor

Link zum Recht

# Zielvereinbarungen – wie es schief

*Zielvereinbarungen sind eigentlich ein gutes Führungsinstrument, wenn sie den Weg aufzeigen und ein realistisches Ziel haben – und nicht einfach zur Disziplinierung eingesetzt werden.*

Elsie K. arbeitet am Billettschalter eines Bahnhofs und mag ihre Arbeit. Eines schönen Tages aber ruft ihre Vorgesetzte sie ins Büro und erläutert ihr, es habe Kundenbeschwerden gegeben. Drei Personen hätten sich unabhängig voneinander darüber beschwert, dass Elsie sie schroff und unfreundlich abgefertigt habe.

Elsie erinnert sich an alle drei Fälle und erläutert ihrer Chefin ihre Sicht der Dinge. Schliesslich war ihr anlässlich der letzten Personalbeurteilung gesagt worden, sie arbeite etwas langsam, und die Schlange an ihrem Schalter sei immer die längste. Also hat sie sich darum bemüht, schneller zu sein, und war daher kurz angebunden mit den Kunden.

Elsie fällt aus allen Wolken, als die Chefin ihr ein bereits vorbereitetes Papier vorlegt, das mit «Zielvereinbarung» betitelt ist und als Ziel vorschreibt, während einer bestimmten Zeit «keine Kundenreklamationen mehr» zu erhalten. Elsie soll diese Zielvereinbarung unterschreiben, andernfalls droht ihr ein D in der Personalbeurteilung. Tief gekränkt und unter Druck unterschreibt Elsie und geht mit düsteren Gedanken nach Hause.

## Was ist eine Zielvereinbarung?

Eine Zielvereinbarung kann durchaus sein, dass man sich in der Familie am Sonntagmorgen darauf einigt, auf Guggershörnli zu wandern. Im Arbeitsleben aber ist die Zielvereinbarung Bestandteil eines Führungsmodells namens Management by Objectives (MbO). Die Idee dahinter: Mitarbeitende sollen in ihren Arbeitsbereichen auf die Ziele der Unternehmung hinarbeiten, was einerseits bedeutet, dass sie diese kennen müssen, und anderer-

seits, dass diese Ziele für ihren Arbeitsbereich möglichst konkret und messbar umschrieben werden.

Wenn sich Unternehmung X vornimmt, den Umsatz am Schalter im kommenden Jahr um 20% zu steigern, so ist dies ein messbares, gut umschriebenes Ziel. Elsie hat es jedenfalls verstanden und sich darum bemüht, in erster Linie schneller zu arbeiten, also mehr Kunden pro Zeiteinheit zu bedienen. Dasselbe Ziel könnte für die Marketingabteilung bedeuten, zu überlegen, wie man mehr Kunden an den Schalter bringt, zum Beispiel mit Rabattaktionen oder weiteren Dienstleistungen. Das würde für Elsie bedeuten, dass sie die Kunden auf solche Dienstleistungen aufmerksam macht.

In all diesen Fällen ist klar, dass die Vorgesetzten ihren Mitarbeitenden das Ziel bekannt geben und auch sagen, wie es für die jeweiligen Tätigkeiten umsetzbar ist. Das passiert mittels einer Zielvereinbarung, die auf den Arbeitsplatz und die Person zugeschnitten ist und im Idealfall gemeinsam erarbeitet wird – deshalb heisst sie eben «Vereinbarung» und nicht Zielvorgabe. Ist das Ziel messbar, so ist die Erfolgskontrolle einfach. Ist das Ziel zu unspezifisch (wie etwa «zufriedenere Kunden»), so ist die Erfolgskontrolle schon einiges schwieriger.

MbO, dies als Zusammenfassung, ist ein kluges Führungsmodell, das eigentlich jedem einleuchtet. MbO im Alltag aber ist nicht immer einfach umzusetzen und fordert gerade den Vorgesetzten und Bereichsverantwortlichen einiges ab.

## Zielvereinbarung als Disziplinar massnahme

Da MbO ein einleuchtendes Führungsmodell ist, wird es von Unternehmen gerne angenommen. Im Alltag aber zeigen sich ein paar Klippen: Wie damit umgehen, wenn mehrere Ziele formuliert werden? Elsie's Fall zeigt exemplarisch, dass es durchaus vorkommen kann, dass zwei verschiedene Ziele schwer vereinbar sind: Umsatzsteigerung UND zufriede-

nere Kunden bedeutet für sie, mehr Leute pro Zeiteinheit zu bedienen und sie in der kürzeren Zeit erst noch zufriedener zu machen. Das erste Ziel lässt sich leicht messen, das zweite nur schwer. Und (überforderte) Vorgesetzte machen es sich einfach, wenn sie als Ziel «keine Kundenreklamationen mehr» hinschreiben, denn das ist ein Ziel, für das Elsie nicht allein verantwortlich gemacht werden kann.

Kommt dazu, dass dort, wo das Führungsmodell MbO nur teilweise angewendet oder nicht verstanden wird, Zielvereinbarungen meist nur dann zum Zug kommen, wenn es um Leistungs- oder Verhaltensprobleme von Mitarbeitenden geht. Dort lassen Vorgesetzte lieber eine Zielvereinbarung unterschreiben, als ein Problem anzusprechen und klare Vorgaben zu machen. Insbesondere dann, wenn der Weg zum Ziel nicht einfach klar ist. So dient die Zielvereinbarung als Disziplinierungsmassnahme und ist auch keine eigentliche Vereinbarung mehr, sondern eben eine Vorgabe. Aushandeln kann die betroffene Person dann nicht mehr viel, wie es bei einer Vereinbarung eigentlich die Regel sein sollte. Besonders problematisch ist dies bei Zielen, die schwer messbar sind und bei denen nicht aufgezeigt wird, wie sie erreicht werden können.

## Beispiele aus der Praxis

Beispiele von schlechten Zielvereinbarungen hat das Rechtsschutzteam mehr als genug. Einmal gibt es das **Problem des negativen Ziels**. Wenn dieses beispiels-



Der Witz einer Zielvereinbarung wäre, dass man darüber redet, wie das Ziel erreicht werden kann, und sich auf Massnahmen einigt. Dazu gehören auch Punkte, die der Vorgesetzte erfüllen muss.

weise «keine Kundenreklamationen mehr» lautet, ist das als Ziel für sich nicht falsch, aber wie soll das von Elsie gesteuert werden, wenn sie darauf keinen Einfluss hat, wie der Kunde heute aufgestanden ist, welche anderen Dinge ihn ärgern, welche Vorstellungen er von Service hat?

Etwas anderes ist ein negatives Ziel, das willentlich steuerbar ist: Wäre Elsie eine Person, die regelmässig verspätet zur Arbeit käme, wäre das Ziel «keine Verspätungen mehr» durchaus sinnvoll, weil sie es (zumindest theoretisch) selber in der Hand hat, rechtzeitig am Arbeitsplatz zu erscheinen.

Was ist aber von einer Zielsetzung «kein Unfall» zu halten? Unfälle werden ja nicht willentlich «begangen», sondern passieren. Hier müsste konkreter und vor allem positiv formuliert werden, welche Vorkehrungen zu treffen sind, damit Unfälle nach menschlichem Ermessen nicht passieren können. Das ist nicht immer ein einfaches Unterfangen und vor allem nicht immer ein lohnendes, weil bekanntlich jemand, der einmal einen Fehltritt gemacht hat, in al-

ler Regel künftig stärker darauf achtet, wohin er seine Füsse setzt.

Damit ist das zweite Problem nebst der negativen Zielsetzung angesprochen: **Wann ist eine Zielvereinbarung eigentlich sinnvoll?** Gerade bei Unfällen muss eben davon ausgegangen werden, dass sie nicht vorsätzlich passieren, sondern aus Unachtsamkeit, und dass sie in derselben Art, wie sie passiert sind, nicht mehr vorkommen. Hier bringt eine Zielvereinbarung in der Regel gar nichts.

Genau so verhält es sich bei **Bagatellen**, die im direkten Gespräch bestens thematisiert werden könnten. Hier sieht sich das Rechtsschutzteam öfters mit Zielvereinbarungen konfrontiert, bei denen der Verdacht aufkommt, dass der oder die Vorgesetzte die direkte Konfrontation scheut und lieber zwei A4-Seiten aufsetzt, als etwas sagen zu müssen. Ein Beispiel: eine Zielvereinbarung, die den Fehlbaren auffordert, sich nicht so in seinem Stuhl zu fläzen. Hat es tatsächlich gegeben.

Das dritte Problem bei der Zielvereinbarung ist der **Weg zum Ziel**. Soll etwas nicht



# laufen kann

einfach aufhören (wie beispielsweise Verspätungen), dann muss die Zielvereinbarung auch etwas dazu sagen, wie das Ziel erreicht werden kann. Tut sie das nicht, hat der Vorgesetzte es sich einfach gemacht und seinen Mitarbeiter allein gelassen. Das kann durchaus deshalb so sein, weil auch der Vorgesetzte keine Vorstellung davon hat, wie das Ziel zu erreichen ist.

Der Witz der Vereinbarung wäre aber gerade, dass man darüber redet, wie das Ziel erreicht werden kann, und dass man sich auf Massnahmen einigt. Dazu gehören auch Punkte, die vom Vorgesetzten zu erfüllen sind, und damit ist durchaus auch anderes als die reine Kontrolle gemeint. Dann und nur dann handelt es sich um eine Zielvereinbarung.

Selbst wenn sich Vorgesetzter und Mitarbeiter nach dem festgehaltenen Zeitraum nicht am Ziel befinden, so ist bei einer echten Zielvereinbarung die Ausgangslage für die Analyse, was schief gegangen ist, eine viel bessere für beide Seiten und im besten Fall noch mit einem Lernprozess verbunden – ebenfalls für beide Seiten. Würden Zielvereinbarungen so verstanden, könnten sie auch nicht so schnell mit einer Kündigungsandrohung

versehen werden, wie dies heute sogar bei Bagatelverfehlungen der Fall ist. Streng genommen müssten bei einer echten Vereinbarung nicht wahrgenommene Pflichten des Vorgesetzten ebenfalls Folgen haben.

## Fazit:

- Zielvereinbarungen sollen erreichbare und nach Möglichkeit positive Ziele enthalten.
- Zielvereinbarungen ersetzen die direkte Konfrontation bei Verfehlungen nicht und sind dabei auch oft weniger wirksam.
- Zielvereinbarungen lohnen sich bei höchstwahrscheinlich einmaligen Verfehlungen selten.
- Zielvereinbarungen sind nur dann Vereinbarungen, wenn sich beide Seiten darauf verpflichten. Andernfalls sind es einseitige Zielvorgaben und sollen auch so benannt werden.
- Zielvereinbarungen müssen den Weg aufzeigen, wie das Ziel zu erreichen ist.
- Und als Letztes: Zielvereinbarungen nie sofort unterschreiben, sondern immer mindestens eine Nacht darüber schlafen!

Rechtsschutzteam SEV

## SEV-MULTIRECHTSSCHUTZ: ANPASSUNG DER PRÄMIEN UND LEISTUNGSVERBESSERUNG

Der SEV-Multirechtsschutz ist seit einigen Jahren eine der beliebtesten Dienstleistungen des SEV als Ergänzung des Berufsrrechtsschutzes. Seit ein paar Jahren übersteigen jedoch die Kosten der ausgerichteten Leistungen (Anwalts-, Gerichts- und Verfahrenskosten, Expertisen) die Prämieinnahmen. Deshalb wird eine Prämienhöhung unumgänglich: Die seit 2002 unveränderte Monatsprämie muss per 1. Januar 2010 von 5.50 auf 6.50 Franken erhöht werden. Damit ist der SEV-Multirechtsschutz nach wie vor unschlagbar günstig: für Nichtmitglieder kostet eine vergleichbare Rechtsschutz-Versicherung das Drei- bis Fünffache. Die Prämienhöhung gibt

den Versicherten das Recht, den SEV-Multirechtsschutz bis 30. November per 31. Dezember 2009 zu kündigen. Die SEV-Partnerin Coop Rechtsschutz AG erhöht aber nicht nur die Prämien, sondern bietet ab dem kommenden Jahr auch mehr: Neu sind die Leistungen des Privatrechtsschutzes, die bisher überwiegend auf die Schweiz beschränkt waren, in ganz Europa gültig. Unverändert gut bleiben die Leistungen im Verkehrsrechtsschutz. Für die Beantwortung von Fragen stehen Daniela Grünig vom SEV (031 357 57 08) oder die Spezialisten der Coop Rechtsschutz AG (062 836 00 00) gerne zur Verfügung.

SEV

Ein Buch über ein bisher kaum eingehend behandeltes Thema

## Züge im Licht der Laternen

Der Archäologe Laurent Chrzanowski erzählt die Geschichte der Beleuchtungsmittel im Bahnwesen und zeigt deren Vielfalt auf.

Wenn der pensionierte SEV-Kollege René Sansonnens (Jg. 1939) aus Biel nicht während mehr als zweier Jahrzehnte unermüdlich Lampen gesammelt und restauriert hätte, hätte das gelungene Buch nicht erscheinen können!

Als die ersten Eisenbahnen in Betrieb genommen wurden, hatte die Vielfalt an Beleuchtungstechniken ihren Höhepunkt erreicht. Neben Kerzen oder Öllampen verwendete man neue Brennstoffe wie Petroleum, Benzin oder Gas sowie später Elektrizität. Alle Methoden haben Vor- und Nachteile, und entsprechend wurden sie bei

den Eisenbahnen auf den verschiedensten Gebieten eingesetzt. Von den Laternen auf den Lokomotiven bis zur Deckenbeleuchtung in Reisezugwagen, von der Bürolampe des Bahnhofsvorstandes bis zu den Lichtmasten auf den Perrons, die Menge an benötigten Leuchtkörpern war beachtlich.

Weil sehr viele Lampen unterhalten werden mussten, verfügte jeder wichtige Bahnhof über eine *Lampenwerkstatt*, in der spezialisiertes Personal täglich die Leuchtkörper nachfüllte, überprüfte und reparierte.

Viele Lampen aus der prächtigen Sammlung Sansonnens gibt das Buch mit Bild und Legenden vorbildlich wieder. Leider ist der Vermerk *Sammlung SBB Historic* juristisch nicht ganz richtig: Es sollte *Sammlung Sansonnens*,

*Eigentum SBB Historic* stehen! Die Sammlung Sansonnens wurde im Juni 1990 durch die SBB käuflich erworben. Müssen die gestrigen Einzelpioniere einfach vergessen werden? Sicher nicht! Diese Unterlassung beinträchtigt aber nicht die hohe Qualität des Buches aus dem AS Verlag. Es ist eine echte *Trouvaille* für alle Bahninteressierten.

Roland Kallmann

Laurent Chrzanowski und SBB Historic: **Züge im Licht der Laternen – Des trains à la flamme des lanternes**. Zweisprachig deutsch/französisch. Format 23 x 24,5 cm, 176 Seiten, 188 grösstenteils farbige Bilder, Leinwandband mit Schutzumschlag. ISBN 978-3-909111-65-7, AS Verlag, Preis: CHF 54.–. Erhältlich in jeder Buchhandlung oder bei der Infotek SBB, Bollwerk 12, Bern.

Ausstellung in Bern

## Bahnlampensammlung Sansonnens

Mit einer kleinen Vernissage hat SBB Historic am 23. Oktober in Bern eine ungewöhnliche Eisenbahnausstellung eröffnet.

Zu sehen sind einige Dutzend Bahnlaternen von mehreren hundert Exemplaren jener Kollektion, welche die SBB am 28. Juni 1990 vom Bieler René Sansonnens käuflich erworben hat.

Es sind Prachtexemplare, die Öl-, Petrol-, Karbid-, Benzinvergaser-, Acetylen- und Elektrolaternen, die der passionierte und inzwischen längst pensionierte Eisenbahner vor dem Verschwinden im Buntmetallabfall oder in obskurem Privatbesitz gerettet hat. Unscheinbare, teils hoffnungslos vergammelte Eisenbahn-Funzeln hat der begeisterte Sammler während über 20 Jahren auf Broccanten und Jahrmärkten, aber auch bei Schweizer Bahnen und Eisenbahnen aufgespürt, erworben und gesammelt. Jedes einzelne Exemplar hat er sorgfältig restauriert, sachkundig ergänzt und zur raren



Schmuckleuchte veredelt. Erst seine Arbeit machte die neue Ausstellung möglich.

Die etliche Jahre im Ortseumuseum von Estavayer-le-Lac verwahrte Sammlung von Handlaternen verschiedener Bauart, von Loklaternen mit emaillierten, versilberten oder verchromten Parabolspiegeln, von Zugschlusslaternen, Büroleuchten, Notlampen sowie Kerzenständern und vielen weiteren *Trouvaillen* wie Ölkännchen und Billettdosen ist voraussichtlich bis März

2010 am Bollwerk 12 in Bern zu bewundern.

Nicht Teil der neuen Ausstellung ist René Sansonnens eigenes Buch: ein 13,5 kg schwerer Bildband mit eigens angefertigten Fotos und gedruckten Legenden. Davon wurden 1983 sieben Exemplare von Hand gedruckt und gebunden. Ein besonders schöner Einband gehört zum Präsenzbestand der Kantons- und Universitätsbibliothek Freiburg und ist dort öffentlich zugänglich.

Hans G. Wägli

„Die Bahn fährt 4-mal energieeffizienter als das Auto und mit 20-mal tieferen CO<sub>2</sub>-Emissionen.“

Der effiziente Einsatz der Energie ist ein Gebot der Stunde

# «Die Zeit der reinen Freiwilligkeit ist vorbei.»

*Der öffentliche Verkehr steht für einen effizienten Einsatz der Energie. Doch im energieintensiven Gebiet des Verkehrs gibt es, auch beim öffentlichen Verkehr, noch etliche Verbesserungspotenziale – im politischen, technischen und auch im persönlichen Bereich.*

Mit Lichtlöschern allein ist es nicht getan – um den Energieverbrauch nachhaltig und markant zu senken, müssen Nägel mit Köpfen gemacht werden und verschiedene Handlungsfelder zusammenwirken. Zu den politischen Massnahmen gehören solche der Raumplanung oder der Steuergesetzgebung. Technische Massnahmen gibt es im Bereich Gebäudetechnik (Isolation, Heizung etc.) und Fahrzeugtechnik (sparsamere Fahrzeuge). Im persönlichen Bereich (Mobilitätsverhalten, Verkehrsmittelwahl, sparsames Fahren) liegt ebenfalls ein grosses Potenzial.

Ist weniger Mobilität möglich? Dass sich der durchschnittliche Energieverbrauch pro Person in der Schweiz innerhalb der letzten fünfzig Jahre mehr als verdreifacht hat, ist zu einem grossen Teil der stark gestiegenen Mobilität zuzuschreiben: Der Energieverbrauch im Verkehr hat seit 1950 auf mehr als das Zehnfache zugenommen, vor allem, weil der Verkehr als solcher zugenommen hat. Wohnen, Arbeiten und Freizeitaktivitäten sind heute örtlich getrennt, mehrfache Ortswechsel täglich sind zur Normalität geworden. Ein grosser Teil der dabei zurückgelegten Strecken wird mit dem Auto bewältigt, gehört

„Wir wollen nicht die Mobilität einschränken, sondern die Fortbewegung energieärmer gestalten.“

Barbara Egger, Regierungsrätin Kanton Bern

also zum sogenannten MIV («motorisierter Individualverkehr»). Auf dem Land, genauer gesagt im «Speckgürtel» genannten Ring um die Städte, sind hunderttausende Wohnungen entstanden. Aber auch ein Arbeitsweg von hundert Kilometern, eine tägliche Fahrzeit zur Arbeit und zurück von mehreren Stunden, wird heute von vielen als «notwendiges Übel» in Kauf genommen. Der Drang zum «Wohnen im Grünen» hat dazu geführt, dass dieses Grün immer rarer wird und in immer weiterer Entfernung gesucht werden muss. Eine Folge

davon ist, dass die Städte unwohnlicher werden und deshalb die benötigte Wohnfläche pro Einwohner steigt. Die Einkaufszentren werden grösser, der tägliche Einkaufsspaziergang zum Laden um die Ecke wird ersetzt durch die wöchentliche «Shopping-Tour» mit dem Wagen. Statt zum Platzkonzert der Dorfmusik zu gehen, fährt man zum Open-Air, die Fahrt zum Wellness-Tempel ist für viele attraktiver als das Mitmachen im örtlichen Turnverein. Die Beispiele liessen sich fast beliebig vermehren.

Auch der Güterverkehr ist gewaltig gewachsen. Ein ba-

nales Produkt wie beispielsweise ein Joghurt fährt vor seinem Verzehr nicht nur quer durch die Schweiz, sondern durch halb Europa. Nutztiere werden am einen Ort gemästet, am zweiten geschlachtet, am dritten portioniert und am vierten gegessen. Die «lean production» und insbesondere die Just-in-time-Produktion verursachen in aller Regel ebenfalls Mehrverkehr (insbesondere mehr Fahrten auf der Strasse). In der Folge von Arbeitsteilung, Spezialisierung und Globalisierung kommt es gleichfalls zu einer Verkehrszunahme.

## Korrekturmassnahmen

Einige der Ursachen der gestiegenen Mobilität sind nicht von heute auf morgen zu korrigieren, die Siedlungs-

## DER WEG ZUR 2000-WATT-GESELLSCHAFT

Seit einiger Zeit taucht in Diskussionen um Energiesparmassnahmen immer wieder der Begriff der «2000-Watt-Gesellschaft» auf. Was ist damit gemeint? Der heutige Energieverbrauch pro Kopf und Jahr beträgt in der Schweiz rund 55 000 Kilowattstunden pro Jahr oder 5500 Liter Öl. Dies entspricht einer Dauerleistung von knapp 6300 Watt oder 63 Glühbirnen à 100 Watt (ein Jahr hat 8760 Stunden). In den USA, dem Land mit dem höchsten Energieverbrauch, liegt der Verbrauch bei rund 12 000 Watt, in den ärmsten Ländern bei etwa 100 Watt. Bezogen auf die vorhandenen Ressourcen dürften wir 2000

Watt verbrauchen. Mit der 2000-Watt-Gesellschaft würde nicht nur der Energieverbrauch gesenkt, sondern auch der CO<sub>2</sub>-Ausstoss: von heute 8,7 Tonnen pro Kopf und Jahr auf 1 Tonne. Die Verwirklichung der 2000-Watt-Gesellschaft ist nicht von heute auf morgen möglich; das Ziel ist, den Energiebedarf bis ins Jahr 2050 entsprechend zu senken. Dabei geht es nicht darum, «in die Steinzeit» zurückzukehren: 1960 war die Schweiz eine 2000-Watt-Gesellschaft. Die seither gestiegene Mobilität ist ein Hauptfaktor für den übermässigen Energiekonsum.

pan.



Offroader sind wenig nützlich und haben eine schlechte Energieeffizienz: der «Hummer», Feindbild der SUV-Gegner.

# DOSSIER

Modernes Rollmaterial wie der ICN nutzen die Energie sehr effizient und können Mobilitätsbedürfnisse einermassen umweltfreundlich abdecken.



## RUFBUS & BUXI

Rufbusse erschliessen dünner besiedelte Gebiete (Fachleute finden sie sinnvoll bei einer Bevölkerungsdichte von weniger als 100 Einwohnenden pro Quadratkilometer). Sie fahren festgelegte Routen, aber nur, wenn eine entsprechende Nachfrage besteht, deshalb muss der Fahrwunsch telefonisch angemeldet werden. Teure und nutzlose Leerfahrten werden so vermieden. Bestanden 1993 in der Schweiz noch 30 entsprechende Angebote, stehen heute über 200 Buslinien, aber auch Seilbahnen, Schiffe und Fähren auf Abruf (oder richtiger: auf Anruf) für Transporte bereit. Einige Rufbuslinien vermochten im Lauf der Zeit die Nachfrage so zu steigern, dass sie in reguläre Linien umgewandelt wurden. Eine Sonderform des Rufbusses ist das «Buxi», eine Mischform von Bus (mit festem Fahrplan ab öV-Haltestelle) und Taxi (mit Fahrten bis zur Haustüre). Wer von zu Hause zum öV fahren will, bestellt das Buxi telefonisch zu sich heim.

struktur mag als Beispiel dienen. In solchen Fällen gilt es, langfristig die Entwicklung in eine sinnvolle Richtung zu steuern (beispielsweise durch raumplanerische Massnahmen oder Vorschriften zum verdichteten Bauen), andererseits kurzfristig sparsamere und intelligentere Mobilitätsformen zu fördern (etwa Anlegen sicherer Velowege und Einrichten von Schulbussen, die «Elterntaxis» ersetzen), Erschliessen von Quartieren und Ortsteilen durch Rufbusse (z. B. «PubliCar») oder Angebote wie «Buxi».

Auch die heute in vielen Agglomerationen, aber auch auf Fernstrecken angebotenen Spätbusse können den MIV ersetzen und damit reduzieren (siehe auch Kasten «Rufbus»). Wo Personalbusse die Mitarbeitenden an den Arbeitsplatz bringen, kann der Anteil der mit dem öffentlichen Verkehr Pendeln-

## „In den letzten Jahren wurden gewaltige technische Verbesserungen erreicht.“

den um über die Hälfte gesteigert werden. Deshalb hält die bernische Verkehrsdirektorin Regierungsrätin Barbara Egger fest: «Wir wollen nicht die Mobilität einschränken, sondern die Fortbewegung energieärmer gestalten.»

### Politik ist gefordert

Die Politik ist in verschiedener Weise gefordert, zur Reduktion des Energieverbrauchs beizutragen. Zum einen geht es darum, den Ölanteil zu reduzieren. Denn der hohe Anteil des Energieträgers Erdöl führt zu einer grossen Auslandsabhängigkeit. «Biodiesel» ist dabei keine Alternative, denn der Anteil an Biotreibstoffen aus Abfall ist marginal und die Gewinnung von Treibstoffen aus Pflanzen ist äusserst ineffizient und führt durch den

grossen Landverschleiss zu neuen Problemen, etwa indem die Nahrung knapper wird. Da 96 Prozent des Energieverbrauchs im Verkehrsbereich auf fossilen Energieträgern basieren, bestünde hier ein riesiges Potenzial. Weltweit beansprucht der Verkehr die Hälfte des verbrauchten Erdöls.

Im Gebäudebereich ist es leichter, den Gesamtenergieverbrauch und den Erdölanteil zu reduzieren. Die Gebäudehülle kann besser isoliert werden und es lassen sich erneuerbare Energien einsetzen: Holz, Erdwärme, Kollektoren, Photovoltaik, (Wind) etc. Heute können Häuser gebaut werden, die mehr Energie produzieren, als sie verbrauchen (Minergie-P-Standard). Energie wird von den Bewohnenden erst

verbraucht, wenn sie das Haus verlassen...

In den letzten Jahren wurden gewaltige technische Verbesserungen erreicht: Heizungen sind «sauberer» geworden, Autos sparsamer im Gebrauch. Doch die Zunahme der Wohnfläche pro Person frisst den Erfolg im Hausbereich ebenso auf wie die Zunahme des Fahrzeuggewichts jenen in der Antriebstechnik («Übermotorisierung»).

Ein Vergleich: Ein Twike (zweiplätziges Elektromobil mit Rekuperationstechnik) hat leer ein Gewicht von 250 kg und verbraucht 4 bis 8 kWh auf 100 km, was rund einem halben Liter Erdöl entspricht. Der Hummer dagegen, ein SUV oder Off-Roader, wiegt leer 3 Tonnen und verbraucht rund 20 Liter auf 100 km.

Fortsetzung auf Seite 12

Fortsetzung von Seite 11

### Verschiedene Energieeffizienz

Damit ist schon gesagt, dass nicht alle Transportmittel die Energie gleich effizient nutzen. Peter de Haan, ETH-Dozent für Energie und Mobilität, rechnet vor, dass bis 2030 60% der Öleinsparungen im Verkehrssektor erzielt werden

### „In den letzten Jahren wurden gewaltige technische Verbesserungen erreicht.“

können. Im Personennahverkehr schneidet das Benzinauto bezüglich Energiebilanz am schlechtesten ab, es folgen der Diesel-PKW, der Linienbus, das Kleinmotorrad, die S-Bahn, der Trolleybus und mit der besten Bilanz das Tram. Ähnlich sieht es im Personenfernverkehr aus: Am schlechtesten schneidet das Kurzstreckenflugzeug ab, gefolgt vom Benzin- und Dieselauto, vom grossen Motorrad, vom Langstreckenflugzeug, vom ICE und vom Car, die beste Bilanz hat der IC-Zug. Im Gütertransport hat der Diesellieferwagen den grössten Energieaufwand (noch vor dem interkontinentalen Lufttransport!), die «rollende Landstrasse» den kleinsten, wenn man vom Hochseefrachtschiff absieht.

Bezogen auf den gesamten Verkehrsenergieaufwand in der Schweiz nennt Michael Kaufmann, Vizedirektor des Bundesamtes für Energie, eindruckliche Zahlen: 2007 verbrauchte der MIV rund 170 000 TJ Energie, während der öV auf Strasse und Schiene auf rund 10 000 TJ kam. Der Güterverkehr auf der Schiene verbrauchte weniger als 3000 TJ, die Luftfracht ca. 7000 TJ und der Güterstrassenverkehr rund 60 000 TJ. Gegen 60% der CO<sub>2</sub>-Emissionen könnten laut Kaufmann durch Verbesserungen der Fahrzeugtechnik, durch die Erhöhung der Auslastung und Güterverkehrsverlagerung und schliesslich durch Massnahmen bei der Raumplanung, durchs Umsteigen auf den öV und durch schärfere Tempolimits eingespart.

### Effizienter fahren

Wo der Verbrauch gross ist, ist auch das Sparpotenzial am grössten. Durch das Umsteigen auf leichte und effiziente Neuwagen könnten 20 bis 50% der benötigten Energie gespart werden, 10 bis 15% durch EcoDrive (Reifen pumpen, keine Dachträger, Tank nicht zu früh füllen).

Unternehmen und Gemeinden können durch entsprechendes Mobilitätsmanagement bis zu 10% Energie einsparen. Ein grosses Potenzial (bis 50%) besteht bei einer verbesserten Fahrzeugauslastung, gar über 90% durchs Umsteigen auf den öV und eine Einsparung von sagenhaften 100% durch den Verzicht auf unnötige Fahrten! «Die Potenziale zur Einsparung von Energie im Bereich der Mobilität sind gewaltig», stellt Kaufmann fest, um aber auch zu warnen: «Ohne neue Ziele und griffige Massnahmen im Bereich der Mobilität können die Energie- und Klimaziele mittelfristig nicht erreicht werden. Die Zeit der reinen Freiwilligkeit ist vorbei.»

«Die Bahn fährt energieeffizient und umweltschonend. Diesen Vorteil will die SBB halten», sagt deshalb Rémy Chrétien, Leiter des

### „Die Potenziale zur Einsparung von Energie im Bereich der Mobilität sind gewaltig.“

Michael Kaufmann, Bundesamt für Energie

Bahn-Umwelt-Centers der SBB. Nach seiner Rechnung fährt die Bahn 4-mal energieeffizienter als das Auto und mit 20-mal tieferen CO<sub>2</sub>-Emissionen. Bis 2015 will die SBB 10 Prozent des Energiebedarfs einsparen. Das grösste Potenzial wird dabei beim flüssigen Zugsbetrieb gesehen, aber auch die Fahrweise der Lokführer/innen und die technischen Optimierungen des Rollmaterials tragen viel dazu bei. Nicht zu vernachlässigen sind die Sparmöglichkeiten bei den Gebäuden und Anlagen. Diese Massnahmen werden u. a. vorbereitet: ein verbesserter Verkehrsfluss und die Erhöhung der Fahrplanstabilität und Energieeffizienz im Betrieb, ein optimaler Einsatz der Rekuperationsbremse und eine vorausschauende Fahrweise durch den Lokführer.

### Energiesparprogramm der SBB

Dass ein Verkehrsunternehmen wie die SBB ein energieintensives Geschäft betreibt, versteht sich von selbst. Im Jahr 2006 belief sich der Gesamtenergieverbrauch der SBB auf 2297 Gigawattstunden, wobei fast vier Fünftel, nämlich 1827 GWh, auf die für die Traktion aufgewendete Energie entfiel (davon 1705 GWh Strom, ein Anteil von mehr als 90%). Die SBB sieht die Notwendigkeit zum

Energiesparen, wobei der Angebotsausbau zu einem erhöhten Energiebedarf führt. Was vielleicht nicht unbedingt selbstverständlich ist: Obschon die Energiesparmassnahmen oft auch Investitionen erfordern, haben sie ein gutes Kosten-/Nutzenverhältnis: Die SBB kann ihre Energiekosten senken. Folgende Massnahmen will die SBB laut ihrem Energiesparprogramm, das von der Geschäftsleitung Ende 2007 beschlossen worden ist, umsetzen: im Bereich der Gebäude und Anlagen Betriebs- und Projektoptimierungen, Energieeffizienzstandards bei Neubauten

und Sanierungen und eine Energie-sparkampagne für Mitarbeitende. Beim Rollmaterial wird auf technische Massnahmen und Optimierungen bei Triebfahrzeugen und Wagen gesetzt. Im Fahrbereich gibt es ein Programm zur Sensibilisierung der Lokführer für eine energiesparende Fahrweise sowie Projekte zur Pünktlichkeits- und Kapazitätserhöhung im Netz. Schliesslich darf auch die Kommunikation nicht vergessen werden: Intern werden die Mitarbeitenden sensibilisiert und motiviert, extern wird der (potenziel-

len) Kundschaft bewusst gemacht: «Bahnfahren ist umweltfreundlich.»

### Der Teil des Lokführers

Im Bahnmagazin «via» vom Juli dieses Jahres äusserte sich Lokführer Jörg Schenk zu seinen Erfahrungen mit dem Energiesparprogramm. Seine Erkenntnisse: Sparen kann er, wenn er möglichst gleichmässig fährt und möglichst mit der Rekuperationsbremse bremst. Um gleichmässig fahren zu können, muss er allerdings wissen, wer ausser ihm noch auf der gleichen Strecke unterwegs ist. Schenk sieht auch einen doppelten Nutzen für sich selber, wenn er sparsam fährt: Zum einen

### „60% der CO<sub>2</sub>-Emissionen könnten eingespart werden.“

macht er dadurch die Bahn noch umweltfreundlicher. Zum andern ist gleichmässiges Fahren auch entspanntes Fahren.

Peter Anliker

Die Informationen stammen aus Referaten anlässlich des 9. Berner Verkehrstages zum Thema «Energieeffizienz: Eine Herausforderung für die Verkehrspolitik» vom 28. August 2009 in Bern und aus dem SBB-Energiesparprogramm, vorgestellt von Markus Halder an der «Aarberger Runde» vom 15. Mai 2008.



Auch dünner besiedelte Gebiete müssen an den öffentlichen Verkehr angebunden werden: Schienenbus der Inlandbanen im schwedischen Storfors.

## Zum Ende der Swissmetro AG

# Kommt doch noch die Magnetschwebbahn?

Vor rund 30 Jahren wurde die Vision einer Kombination von Magnetschwebetechnik und Vakuumtunnel in die Welt gesetzt. Den Durchbruch schaffte diese Swissmetro nie. Eine oberirdische Magnetbahn wäre aber auch in der Schweiz durchaus umsetzbar.

Dass es die Swissmetro AG trotz rund 11 Millionen Franken Aktienkapital nicht bis zur geplanten 1:1-Versuchs- und -Demoanlage in Hagerbach bei Sargans brachte, bedauert auch Urs Brotschi: «Die Magnetbahntechnologie auf die Seite schieben ist zu kurzfristig gedacht.» Die Option auf eine Schnellverbindung Bern–Zürich solle offen bleiben, so der Dozent an der Zürcher Hochschule für angewandte Wissenschaften in Winterthur (ZHAW). Doch nicht nach dem ehemaligen Swissmetro-Modell, sondern auf der Basis der reinen Magnetschnellbahn vom Typ Transrapid.

Johannes Klühspies, Dozent an der Hochschule Luzern (HSLU), verweist auf die grundsätzliche Bedeutung des Magnetbahnsystems: «Die bisherige Vernachlässigung des Themas hat durchaus mit Vorurteilen zu tun – aber auch mit ökonomi-

schon Blockaden: Umsatz und Gewinne machen Hersteller im Eisenbahnmarkt langfristig vor allem durch Wartungs- und Instandsetzungsaufträge.» Wer am hohen Rad-Schiene-Verschleiss durch Reparaturaufträge verdiene, wende sich gegen eine Magnetbahn, weil diese nur noch mit einem Bruchteil des Betriebsaufwandes der klassischen Bahn auskomme.

Klühspies rät, die Option einer oberirdischen Magnetbahnverbindung zwischen Bern und Zürich offen zu halten: Erst ein objektiver, unvoreingenommener Projektvergleich zwischen Eisen- und Magnetbahn könne Klarheit zu möglichen Nutzen-Kosten-Bilanzen bringen. Letztlich sei dabei die volkswirtschaftliche Perspektive relevant.

### Gescheitert an der Kommunikation?

Eine Schwäche der gescheiterten Tunnel-Swissmetro lag

in der Kommunikation ihrer Vision. Der anfängliche Enthusiasmus erlahmte, auch die Webseite blieb eher statisch. Dass jetzt die Swissmetro AG das Projekt an die Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL) zurückgeben will, hat weniger mit einer mangelnden Unterstützung durch die Politik zu tun, wie es auf der Webseite [www.swissmetro.ch](http://www.swissmetro.ch) heisst, als damit, dass keine kommunikative Unternehmerpersönlichkeit à la Hayek die Ingenieurgemeinschaft repräsentierte. Vielleicht wäre die unterirdische Swissmetro bei einer adäquaten Kommunikation nicht derartig kläglich gescheitert.

Die oberirdische Magnetbahn-Perspektive ist damit jedoch nicht vom Tisch: «SwissRapide Express», eine Schweizer AG, hat sich des Themas «Magnetbahn Bern–Zürich» angenommen.

Johannes von Arx  
[www.swissrapide.com](http://www.swissrapide.com)



## Basiskurs für Mitglieder von Personalvertretungen (PeKo, Beko, PV, AnV) Zusatzkurs

Es sind noch Plätze frei! Benutze die Gelegenheit und melde dich an!

Das Basisseminar vermittelt praxis- und handlungsorientiert das Grundverständnis und die Grundkenntnisse für die Arbeit in der Personalvertretung.

<b>Inhalt:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Mitwirkung im Betrieb</li> <li>● Die Zusammenarbeit – PEKO und SEV</li> <li>● Aufgaben und Rechte von Personalvertretungen</li> <li>● Rollenverständnis</li> </ul>
<b>Kursziel:</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>● Die Teilnehmenden kennen Aufgaben, Werkzeuge und Grundsätze des PV-Handwerks</li> <li>● Sie kennen die gesetzlichen Grundlagen</li> <li>● Sie haben ein klares Rollenverständnis</li> </ul>
<b>Zielpublikum:</b>	Mitglieder von Personalvertretungen
<b>Referenten:</b>	Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV Roland Christen (Organisationsentwickler)
<b>Kursbeginn:</b>	<b>30. November 2009, 18.00 Uhr mit dem Nachtessen</b>
<b>Ort:</b>	Vitznau, Hotel Flora Alpina
<b>Datum:</b>	30. November bis 2. Dezember 2009
	<b>Anmeldung sofort an:</b> Zentralsekretariat SEV, Postfach, 3000 Bern 6 031 357 57 57 oder <a href="mailto:bildung@sev-online.ch">bildung@sev-online.ch</a>

## Leserbriefe

# Infra 2014: Alles wird gut. Wirklich?

Folgende Aussagen von Frank Dievernich, Professor für Unternehmensführung an der Berner Fachhochschule, in der «Aargauer Zeitung» vom 13. September erinnern mich an die permanenten Reorganisationen in der Infrastruktur SBB: «Das Wort Vertrauen sollte dringend aus dem Vokabular der Chefs verschwinden. Führungskräfte fordern gerne Vertrauen. Die Mitarbeiter sollen dem Unternehmen vertrauen, die

Kunden den Produkten. Doch der Appell bewirkt das Gegenteil. (...) Veränderungsprojekte haben in den Unternehmen Hochkonjunktur. Das Ziel ist, dass Veränderungsprojekte letztlich zu einer besseren Anpassung an die Märkte, zu einer inneren Stabilität führen sollen. Das Gegenteil ist jedoch der Fall. Alle werden noch nervöser, da aufgrund der vielfältigen vorangegangenen Erfahrungen mit Veränderungsprojekten

keiner mehr dem Versprechen des Managements glaubt, dass nun gerade diese Organisationsstruktur endlich den erhofften Erfolg bringt. Über die interne Kommunikation, die die Veränderung begleiten und positiv darstellen soll, wird im Betrieb meist nur noch gelächelt. Das ist das neue Misstrauensprinzip.» Diesen Aussagen von Frank Dievernich ist nichts mehr beifügen!

Rudolf Weber, ex-Infrastruktur

übt, sodass sie am Limit gehen müssen, doch das macht nichts. Und wenn man dreimal einen Fehler in einem Jahr macht, muss man nach Bern, um sich testen zu lassen, ob man überfordert ist. Die Herren von Bern müssen sich mal fragen, warum das Personal nicht mehr so zufrieden ist, wenn es immer beobachtet wird. *Name der Red. bekannt*

# Immer mehr Druck

Wir fragen uns schon, ob die Herren von Bern nichts anderes zu tun haben, als auf den Bahnhöfen zu schauen, wer raucht, um es zu melden. Die können ja froh sein, dass wir nicht sehen, was sie hinter ih-

ren vier Wänden alles anstellen. Es nimmt uns wunder, welche neue Steuer käme, wenn es keine Tabaksteuer mehr gäbe. Es wird immer mehr verboten und mehr Druck auf die Arbeiter ausge-

## Leserbriefe

# Wann kommt der Zug?

Das kannst du dich fragen in Basel, wenn du auf dem Peron auf einen verspäteten Zug wartest. Hauptsache, er kommt, auch wenn er erst in 10 oder 15 Minuten eintrifft? Wirklich? Hat es neben dem Personal nicht auch Reisende, die gerne informiert würden, oder sehe ich dies falsch? Jetzt, wo es kälter wird, wäre sicher jedermann froh über jede Durchsage. Man könnte an die Wärme gehen oder etwas anderes er-

ledigen in der Zwischenzeit, bevor man noch anfriert. Oder ist die Durchsage auf Sparflamme gelegt? Das ist kein optimaler Kundenservice mehr. Es hat nicht jeder einen PC dabei, um nachzuschauen. Ich weiss nicht, wie es in anderen Bahnhöfen aussieht, aber so sicher nicht. Ich hoffe, dass die Richtigen diese Zeilen lesen, da sind sicher x-tausend Personen froh, wenn etwas geht.

A. Schmidiger, P-FV-LGT Basel

# Unrecht bekämpfen!

Infolge der Krise wird das Menschenrecht der Gewerkschaftsarbeit noch zusätzlich mit Füßen getreten. Kündigungen von Gewerkschafts- und Betriebskommissionsmitgliedern häufen sich. Dagegen

müssen wir hier und international mit absoluter Härte kämpfen. «Wer nicht aufrecht gehen will, der sieht die Sterne nur in der Pfütze», hat ein Gewerkschafter einmal treffend gesagt. *Beat Jurt, SEV-TS*



# Extrazug Registan: der Seidenstrasse

Diese Reise durch Kasachstan, Usbekistan und Turkmenistan bringt Ihnen neben allen Höhepunkten auch die unterschiedlichen Kulturen der sagenhaften Seidenstrasse nahe. Sie entdecken während einer bequemen Schienenkreuzfahrt

P

R

O

G

R

## 1. Tag: Schweiz - Astana

Bahnfahrt mit ICE nach Frankfurt und Linienflug mit Lufthansa. Ankunft in Astana am späten Abend. Übernachtung im Hotel.

## 2. Tag: Astana – Kunstobjekt in der Steppe

Vormittags kleine Stadtrundfahrt durch die moderne Metropole. Gegen Mittag Transfer zum Bahnhof. Nach einem Begrüssungstrunk setzt sich Ihr rollendes Hotel in Bewegung.

## 3. Tag: Turkestan – Pilgerzentrum der Nomaden

Nach dem Frühstück treffen Sie in Turkestan ein. Sie sehen das Mausoleum von Khoja Ahmed Yasawi mit dem Kuppelsaal, der monumentalen Moschee und dem Brunnenhaus. Anschliessend fährt der Extrazug weiter über die kasachisch-usbekische Grenze nach Taschkent.

## 4. Tag: Taschkent, die grüne Oase

Am frühen Morgen trifft Ihr Extrazug in der Hauptstadt Usbekistans ein. In Taschkent erwartet Sie das Eisenbahn-Freilichtmuseum und eine Stadtrundfahrt durch die grüne Oase in der Steppe. Am Abend geht es in die berühmte Taschkenter Navoi-Oper. Anschliessend Weiterfahrt mit dem Extrazug.

## 5. Tag: Auf Zeitreise

Über Nacht sind Sie durch das Gebirge gefahren. Die Armeen von Alexander dem Grossen und Dschinghis Khan zogen durch dieses Gebiet. Sie erleben bei einer Folklorevorführung die einzigartige Tradition dieser Region. Anschliessend begeben sie sich nach Schahr-e Sabs. Sie besichtigen die monumentalen Baudenkmäler des grossen Palastes. Am Abend Abfahrt des Extrazuges nach Samarkand. Degustation usbekischer Weine an Bord.

## 6. Tag: Samarkand – am Schnittpunkt der Weltkulturen

In Samarkand erleben Sie die Sehenswürdigkeiten dieser historischen Berühmtheit, die als schönste und bedeutendste Stadt der Welt galt: Die Gräberstadt Schah-Sende, die Ausgrabungsstätten von Afrosiab und den Registan-Platz, eindrucksvollstes Bauensemble Zentralasiens. Zwei Übernachtungen im Hotel.

## 7. Tag: Samarkand, die Glanzvolle

Sie besuchen eine Manufaktur für Seidenteppeiche und eine usbekische Handwerkerfamilie, sehen die Sternwarte des Ulugh Bek und die Ruine der Bibi Khanum-Moschee. Das palastähnliche Mausoleum Gur Emir besichtigen Sie von innen.

## 8. Tag: Samarkand

Vormittag zur freien Verfügung. Gegen Mittag fahren Sie mit dem Zug gegen Westen nach Chiwa.

## 9. Tag: Chiwa – Märchen aus 1001 Nacht

Heute besichtigen Sie die Oase Chiwa – ein Stein gewordenes Märchen aus 1001 Nacht. Bei einem Rundgang können Sie alle Sehenswürdigkeiten auf sich wirken lassen: Paläste, Moscheen, Minarette, Mausoleen und Koranschulen bilden eines der besterhaltenen Beispiele mittelalterlichen orientalischen Städtebaus. Mittagessen im ehemaligen Sommerpalast des Emirs. Übernachtung im Zug.

## 10. Tag: Buchara, die Edle

Mitten in der Wüste Kysylkum gelegen, weist die Stadt rund eintausend Baudenkmäler auf, die an die Glanzzeiten der Grossen Seidenstrasse erinnern. Abendessen mit Musik und Folklore. Übernachtung im Hotel.



Pauschalpreis pro Person: • Habibi (4-Bett) 4250.– • Ali Baba (2-Bett) 5490.– • Aladin (2-Bett) 6250.– • Kalif (2-Bett) 9990.–

# zu den Höhepunkten

7. – 20. Oktober 2010 (14 Tage)

Gegenden, die bei anderen Reiserouten entweder fehlen oder auf nur sehr viel beschwerlicherem Weg erreichbar sind.

## A M M

### 11. Tag: Das Mausoleum der Samaniden

Ganztägiges Besichtigungsprogramm. Sie fahren zur prunkvollen Medrese Miri-Arab und zum schönsten und wertvollsten Bauwerk Zentralasiens, zum Mausoleum der Samaniden. Rundgang durch die mächtige Festung Ark und Besuch der Sommerresidenz des letzten Emirs. Weiterfahrt im Extrazug.

### 12. Tag: Merw, die Perle des Ostens

Gegen Morgen Ankunft in Mary bei den Weltkulturdenkmälern von Merv – einst eine der grössten und prächtigsten Städte der Welt. Geblieben sind unwirklich scheinende gigantische Mauern und Wälle in der Wüste sowie eindrückliche Ruinen alter Gebäude. Weiterfahrt in Ihrem Extrazug nach Aschgabat. Ankunft am späten Abend und Übernachtung im Hotel.

### 13. Tag: Aschgabat

Ausflug zur alten Partherstadt Nisa. Die Ruinen der einst so mächtigen Königsburg Nisa zeugen eindrucksvoll von vergangener Grösse und Kultur. Nach dem Mittagessen Stadtrundfahrt durch die heutige Hauptstadt und Führung im Nationalmuseum. Am Abend Abschiedsessen und Transfer zum Flughafen.

### 14. Tag: Aschgabat - Zürich

Gegen ein Uhr Abflug mit Lufthansa nach Frankfurt und weiter mit dem Zug nach Basel.

## L E I S T U N G E N

**Inbegriffen:** Linienflüge Frankfurt - Astana und Aschgabat - Frankfurt mit Lufthansa in Economy • Flughafengebühren und Steuern • Bahnfahrt Basel SBB - Frankfurt Flughafen in 2. Klasse • Fahrt mit dem «Registan» vom 2. - 12. Tag • 7 Übernachtungen im Zug in der gebuchten Kategorie • 5 Übernachtungen in guten Mittelklasse- und First-Class Hotels im Doppelzimmer • Vollpension an 12 Tagen • Sämtliche Transfers • Ausflüge und Besichtigungen inkl. Eintritte • Wodka- und Weindegustation • Deutsch sprechende Reiseleitung an Bord • Deutsch sprechende örtliche Reiseleiter • SERV-Begleitung ab und bis Basel • Arzt an Bord • Reiseunterlagen

**Nicht inbegriffen:** Zuschlag Einzelzimmer in Hotels, CHF 530.– • Visa für Usbekistan; Kasachstan und Turkmenistan, CHF 360.– • Einreisegebühr für Turkmenistan, 10 USD + 2 USD Bankgebühren • Obligatorische Annullierungs- und SOS-Versicherung, Jahresversicherung CHF 99.– einzeln, CHF 169.– für Paare

### Wagenkategorien im Extrazug

**Kategorie Habibi (4-Bett-Abteile):** Je zwei Betten übereinander. An den Wagenenden kombinierte Wasch- und Toilettenräume

**Kategorie Ali Baba (2-Bett-Abteile):** Zwei gegenüberliegende Betten. An den Wagenenden kombinierte Toiletten- und Waschräume

**Kategorie Aladin (2-Bett-Abteile):** Gleiche Ausstattung wie «Ali Baba». Zusätzlich eine Dusche pro Wagen und pro Abteil ein Morgenmantel und Duschzubehör

**Kategorie Kalif** Abteile mit je zwei Betten übereinander, Sitzgelegenheit, Tisch und kleinem Kleiderschrank. Eigene Dusche, Toilette und Waschbecken



### Anmeldung Extrazug Registan zu den Höhepunkten der Seidenstrasse vom 7. - 20. Oktober 2010

- Einzelzimmer gewünscht, Zuschlag CHF 530.–  
 Ich bin Mitglied des SEV     Ich bin /  wir sind SERV-Mitglied/er der Sektion  
 Ich habe / wir haben eine eigene Annullierungskostenversicherung und verzichte/n auf die obligatorische Annullierungskostenversicherung.

Gewünschte Wagenkategorie:  Habibi     Ali Baba  
 Aladin     Kalif

Name, Vorname, Geburtsdatum

1.

2.

Adresse

PLZ/Ort

Telefon P

Mobile

Bemerkungen

Ort/Datum

Unterschrift

Es gelten die allgemeinen Reise- und Vertragsbedingungen der SERVRAIL GmbH • Einsenden an: SERVRAIL, Belpstrasse 10, 3122 Kehrsatz oder **Anmeldung über [www.servrail.ch](http://www.servrail.ch)** • **Auskunft: SERVRAIL, Telefon 031 311 89 51**

Verlangen Sie das Detailprogramm!

## ■ Boutique SEV

**SEV-Artikel – jetzt profitieren!**

Das immer passende **schwarze Polo-Shirt** aus 100% Baumwolle für nur CHF 12.– ist ein absoluter Renner und ein Muss für jedes SEV-Mitglied.



Speziell für Frauen: Das modische **T-Shirt mit V-Ausschnitt** aus 100% Baumwolle ist zum günstigen Preis von CHF 12.– erhältlich.



Die qualitativ hochwertige **SEV-Regenjacke** aus Nylon ist leicht gefüttert und hat eine versteckbare Kapuze. Sie kann zum Vorteilspreis von CHF 120.– exklusiv beim SEV gekauft werden.



Die **SEV-Mützen** haben einen neuen trendigen Schnitt! Die schwarzen Caps mit dem gestickten SEV-Logo kosten nur CHF 5.–.

**Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. Mindestbestellung CHF 20.– (plus Portokosten CHF 5.–). Ab CHF 50.– portofrei. 10 Prozent Rabatt auf Bestellungen ab CHF 200.–.**

**Bestellungen an:**

SEV, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57 oder direkt über unsere Website [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

**Ich profitiere von diesem Angebot und bestelle:**

Artikel:	Preis	Stück:	Grösse:
<b>SEV-Polo-Shirt</b> , schwarz, Grösse S/M/L/XL/XXL	CHF 12.–	_____	_____
<b>SEV-T-Shirt</b> , schwarz, V-Ausschnitt. Die Shirts sind sehr klein geschnitten: Grösse XS=Kinder/S=32/M=34/L=36/XL=38	CHF 12.–	_____	_____
<b>SEV-Regenjacke</b> , schwarz, Grösse S / M / L / XL / XXL	CHF 120.–	_____	_____
<b>SEV-Mütze</b> , schwarz	CHF 5.–	_____	_____

Liefer- und Rechnungsadresse:

Name/Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse/Nr.: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Mitglied der Sektion: \_\_\_\_\_

**Talon ausschneiden und senden an: SEV, Postfach, 3000 Bern 6**



■ Unterverband des Personals privater Transportunternehmen VPT

## Neue Strukturen des Unterverbands VPT auf guten Wegen

Die VPT-Delegierten beraten am 20. November in Bern an einer ausserordentlichen Versammlung über die neuen VPT-Strukturen, die der Zentralvorstand am 22./23. Oktober in seinem Herbstseminar fertig ausgearbeitet hat.

Die Delegierten dürften das neue Geschäftsreglement diesmal annehmen, nachdem der Zentralvorstand (zv) auch die letzten Details geregelt hat, insbesondere die Verteilung der Mandate auf die fünf VPT-Branchen Bahn, Bus-GATU, Schifffahrt, Touristik und Pensionierte. So ist die Sektion Bahndienstleistungen nun auf deren Bitte in die Branche Bahn integriert worden. 2010 werden die Branchenversammlungen 13 ZV-Mitglieder wählen. Der ZV hat inklusive Zentralausschuss und Geschäftsprüfungskommission nur noch 20 Mitglieder, sieben weniger als bisher.

Zudem konnte mit der autonomen Gruppe von Westschweizer VPT-Sektio-

nen des städtischen Nahverkehrs GATU eine Lösung für deren Integration in die VPT-Branche Bus-GATU gefunden werden. Im Beisein von SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger unterzeichneten GATU-Präsident Johan Pain und VPT-Zentralpräsident Kurt Nussbaumer eine Vereinbarung mit Übergangsbestimmungen zum Budget 2010.

### Werbung und Pensionskassen bleiben prioritär

Zu den ständigen Aufgaben jeder Gewerkschaft gehört die Werbung neuer Mitglieder. Auch für den VPT hat diese höchste Priorität. Dazu konnte Barbara Spalinger dem ZV die erfreuliche Nachricht überbringen, dass der Mitgliederbestand sich stabilisiert hat und sogar wieder wächst. Eine gezielte Werbeaktion mit einer zeitlich befristeten Reduktion des Beitrags für Neumitglieder ist in Vorbereitung.

Die Probleme der Pensionskassen des öV-Personals, insbesondere der Ascoop-Kasse, sind noch längst nicht gelöst, doch kümmert sich

zurzeit das SEV-Präsidium sehr intensiv darum.

### Spannende Wahl

Im neuen SEV-Vorstand, der ab Januar den bisherigen Vorstand und die Geschäftsleitung ablöst, hat der VPT weiterhin Anspruch auf zwei Sitze. Davon kommt einer automatisch dem Zentralpräsidenten zu. Für den zweiten Sitz bewerben sich aussergewöhnlicherweise gleich zwei Kollegen, zwischen denen die VPT-Delegierten am 20. November die Wahl treffen müssen. Der eine ist *Patrick Clot*, Maschinist und Kontrolleur bei der Genfersee-Schifffahrtsgesellschaft CGN, der auch dem VPT-ZV angehört. Sein Konkurrent ist *Gilbert D'Alessandro*, Präsident des VPT-TPF Stadtnetz und dynamisches GATU-Mitglied.

Da Patrick Clot gegenwärtig die Delegiertenversammlung präsidiert, wird er diese Funktion am 20. November dem VPT-Zentralpräsidenten überlassen. Kurt Nussbaumer wird also die beiden Kandidaten bei der Kampfwahl im Zaum halten müssen!

*Jean-François Milani/FI*

■ LPV Lötschberg

## Zu viele Lokführer ab Fahrplanwechsel!

Schon längere Zeit wird im Kreis der Lokführer über den Überbestand an Lokführern ab Fahrplanwechsel diskutiert. Martin Leu, Leiter Ressort Lokpersonal, besuchte unsere Herbstversammlung vom 7. Oktober und brachte Klarheit in die Angelegenheit: Die Wirtschaftskrise mache sich auch bei BLS Cargo bemerkbar, sodass der neue Fahrplan mit weniger Cargo-Zügen auskommen müsse. Dank raschem Handeln seitens BLS und dank der Mithilfe der Lokführer könnten Kündigungen verhindert werden durch flankierende Massnahmen wie beispielsweise das freiwillige Senken des Beschäftigungsgrades oder das Beziehen von rückständigen Rasttagen. Diese Massnahmen und weitere würden dazu führen, dass vom eigentlichen Überbestand noch rund 10 Prozent zu viel Personal bleibe. Es sei aber unumgänglich, rund

30 Lokführer vom Oberland an verschiedene Dienstorte im Unterland zu verschieben. Dies vor allem deshalb, weil die oben erwähnten Massnahmen ein personales «Loch» in der S-Bahn verursachen würden. Die Kriterien, die zu einer Versetzung führen, wurden kritisiert, und das Ganze wird teilweise als Strafversetzung gesehen.

Das Cargogeschäft selber wird immer mehr zu einem Tagesgeschäft, d. h. die Züge werden operativ nicht mehr in einer Tour geplant. Diese Tendenz bewirkt, dass der neue Fahrplan personell wahrscheinlich aufgehen wird. Der überarbeitete Gesamtarbeitsvertrag gibt dank dem Einbau des «Orange-Urteils» dem unregelmässig arbeitenden Personal einen Teil des Verlorenen zurück. Auch das Arbeitszeitgesetz ist darin klarer geregelt. Mit der Steuerverwaltung des Kantons Bern

konnte dank der schriftlichen Abklärung eines LPV-BLS-Präsidenten die Versteuerung des FVP-Ausweises bei den Mitarbeitenden mit Dienstfahrten geregelt werden. Das Vorgehen passt sich den anderen Kantonen an. Die Zeitabrechnung wird nun definitiv ab Januar über das Rail-Opt mit verschiedenen Zeittöpfen eingeführt.

Seitens Fachausschuss gibt es zu berichten, dass sich die Kupplungsprobleme beim Lötschberger und Nina entschärft haben. Beim Lötschberger wird noch die Aussenbeleuchtung angepasst. Wegen des Überbestands bei den Loks wurden zudem einige Re 420 stillgelegt. Aus dem Kompaktprogramm konnte bereits der sechste RBD 565 frisch revidiert dem Betrieb übergeben werden.

Im kleinen Kreis endete eine sehr interessante Herbstversammlung. *Antoine Paretzki*

## BIO

**Neben Zentralpräsident Kurt Nussbaumer wird ein zweiter VPT-Vertreter im neuen SEV-Vorstand Einsitz nehmen. Für den Sitz bewerben sich zwei Kandidaten, die wir hier kurz vorstellen. Die Wahl treffen am 20. November die VPT-Delegierten.**

**Gilbert D'Alessandro** wurde am 19. Mai 1964 geboren und wohnt in Marly. Er arbeitet bei den TPF als (Trolley-)Buschauffeur



**Patrick Clot** wurde am 25. Juni 1959 geboren und wohnt in Maxilly-sur-Léman am französischen Genferseeufer. Er



arbeitet als Maschinist und Kontrolleur bei der Genfersee-Schifffahrtsgesellschaft CGN. In seiner VPT-Sektion Lac Léman kann er auf zwölf Jahre Erfahrung im Vorstand zurückblicken, davon acht als Sektionspräsident. Zurzeit gehört er dem VPT-Zentralvorstand an sowie dem SEV-Verbandsvorstand (noch bis Ende 2009). Patrick Clot ist auch im Waadtländer Gewerkschaftsbund aktiv und engagiert sich im Vorstand des Gewerkschaftsbundes der Stadt Lausanne.

**Warum willst du in den SEV-Vorstand?**  
Um meine Erfahrungen und bescheidenen Kenntnisse in den Dienst möglichst vieler Kolleginnen und Kollegen zu stellen.

### Warum willst du in den SEV-Vorstand?

Gestützt auf meine Erfahrung und meine Nähe zu den Mitgliedern möchte ich mehr gewerkschaftliche Demokratie in den SEV bringen und zu einer Neuausrichtung und Weiterentwicklung der Gewerkschaft zugunsten der ganzen Mitgliedschaft beitragen – in der Verkehrs-, der GAV- und der Sozialpolitik.

**Was ist dein erstes Ziel?**  
Den Schwächsten ein besseres Leben zu ermöglichen.

**Charakter:**  
Humorvoll und schlagfertig.

### Was ist dein erstes Ziel?

Die Verteidigung der Arbeiterinnen und Arbeiter, materiell und moralisch. Hinzu kommen politische Ziele, beispielsweise der Kampf gegen die Liberalisierung des öV.

**Charakter:**  
Aufrichtig und hartnäckig.

*Text und Fotos:  
Jean-François Milani/FI*



## ■ RPV-Präsidentenkonferenz in Brissago

## Rangierer wie weiter?

Um zur Zukunft der Rangierer Red und Antwort zu stehen, war am 28. Oktober aus jeder SBB-Division eine Führungsperson ins Hotel Brenscino geladen.

«Sind die Rangierer für die SBB nur noch prähistorisches Relikt aus dem letzten Jahrtausend und als Sparpotenzial gut?» wollte Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger von den Gastreferenten wissen. «Braucht es uns überhaupt noch, oder sind wir nur ein notwendiges Übel?»

## Kein «Fokus» 2

Seitens SBB Cargo dankte Ruedi Büchi, Leiter Produktion Schweiz, für die «super Arbeit», denn über 98% der Wagen würden zeitgerecht zugestellt. Cargo betreibe als führender Anbieter einen flächendeckenden Wagenladungsverkehr, wachse mit eigenwirtschaftlichen Ergebnissen und unterhalte landesweit ein eigenes flächendeckendes Produktionssystem. In Zukunft müssten die Divisionen stärker zusammenarbeiten und in den Rangierteams die Abläufe optimiert werden. «Jeder Rangierer kann sich mit zusätzlichen Modulen marktfähiger machen.»

Die Bedienpunkte würden nochmals angeschaut, doch seien nur punktuelle Anpassungen geplant, die durch na-

türliche Fluktuationen geregelt werden könnten. Einen Abbau wie «Fokus» werde es nicht geben, sagte Ruedi Büchi klar. Neue Fahrzeuge gebe es auch keine.

## Keine weiteren «Umnutzungen» von Rangierbahnhöfen

Der konjunkturelle Nachfragerückgang wirke sich auch auf die Rangierbahnhöfe der Infrastruktur aus, sagte Ivo Imperatori, Leiter BFR Gotardo. Prozesse und Arbeitsabläufe würden laufend durch Supports überprüft. Weitere Umnutzungen seien aber nicht mehr geplant.

Imperatori lobte die Zusammenarbeit mit SEV und Personalkommission. Gemeinsam konnte für die betroffenen Kollegen mit Securitrans eine Alternative angeboten werden. Von der Flexibilität und Ausbildung der Infra-Rangierer hänge es ab, ob sie anderweitig eingesetzt werden könnten, zum Beispiel als Rangierlokfürer C oder als Stellwerkangestellte (auch Ablösungen). Damit verbunden sei auch eine höhere Funktionsstufe. Monopolberufe (wie Langmacher E-Gruppe RBL) würden zunehmend verschwinden.

## An acht Orten nur noch «Basisservice»

Zum Projekt «Optimierung Zugvorbereitung» der Divi-

sion **Personenverkehr** führte Roman Schürmann, Leiter ZV Region Ticino, aus, dass es bis 2013 acht Rangierstandorte mit «Basisservice» geben werde (d.h. mit einfachen Rangierarbeiten und Wagenreinigung im Gleisfeld) sowie elf Rangierstandorte mit «Vollservice», wo zusätzlich mit Rangierloks Züge vorbereitet und gebildet würden. Die Umstellung von Voll- auf Basisservice könne nicht wie geplant überall umgesetzt werden. Der Personalbestand werde leicht sinken. Um Kosten zu sparen, müssten die Rangierer polyvalenter und die Touren optimiert werden.

Für Hanspeter Eggenberger ist klar: Gewerkschaftlich steht in naher Zukunft einiges an. Schwerpunkte seien die Lohn- und GAV-Verhandlungen, die Pensionskassensanierung und die Mitgliederwerbung. Das neue SEV-Präsidium biete eine solide Ausgangslage: «Es weht ein neuer frischer Wind.»

Zum Schluss dankte der Zentralpräsident Serge Piot für das Übersetzen und dem ganzen Team des Hotels Brenscino für die kulinarischen Leckerbissen. Danilo Tonina

## ■ LPV Nordostschweiz

## Herbstversammlung mit sauren und süssen Äpfeln

Präsident Urs Seiler konnte 23 Mitglieder begrüßen und führte zügig durch die Versammlung. Für Gesprächsstoff sorgten die zukünftigen Geschenke für Pensionierte und die «Einteilung 2010». APK-Obmann Hans Ruedi Schürch gab Erläuterungen zu den Entwürfen und erwähnte, dass noch nicht alles bis ins Detail fertig geplant sei. Die Anwesenden stellten anhand der Unterlagen fest, dass das Einteilungsbüro beim Erstellen der Dienstpläne eher an eine bequeme Planung denke als an das Lokpersonal, das die Dienste fahren wird. Auch die Reservetage müssen so verträglich

wie möglich platziert werden. Der Präsident verwies auf die Gruppenobmänner, die als Ansprechpersonen zuständig sind.

## Leistungsverschiebungen im Auge behalten

Der LPV muss allerdings der Entwicklung der Einteilung des gesamten Lokpersonals besondere Aufmerksamkeit schenken. Jedes Depot muss sich wehren, damit die Leistungen nicht abgebaut und noch eintöniger werden. Schadenfreude ist fehl am Platz, wenn Depots von Leistungsverschiebungen profitieren, die andernorts verloren gehen. Die ganze Zer-

schlagung der Dienste und Rayons durch das «linienweise Einteilen» hat zur Folge, dass uns die Unternehmung in Kurse schicken muss, wo wir lernen sollen, wie mit Monotonie, Ermüdung und Stress umzugehen ist. Das ist beinahe schizophoren!

Nach so viel «Saurem» kam die Besichtigung der Mosterei Möhl in Arbon gerade richtig. Wir durften zusehen, wie aus süssen Äpfeln Saft und Süssmost entsteht. Die hauseigenen gebrannten Wasser liessen unsere Stimmung steigen. Vielen Dank an die Organisatoren des gelungenen Anlasses.

Jürg Meyer, Aktuar



## ■ PV Rapperswil-Glarus

## Zentralpräsident zu Besuch

Zur Herbstversammlung vom 28. Oktober konnte Präsident Albert Brunner eine grosse Anzahl interessierter Mitglieder begrüßen. In stiller Einkehr wurde der Verstorbene gedacht. Drei Neumitglieder konnten in unseren Reihen willkommen geheissen werden. Danach gab Albert Brunner dem neuen PV-Zentralpräsidenten (ZP) Ricardo Loretan das Wort. Dieser zeigte kurz seinen Werdegang vom «Walliserbueb» zum SBB-Bauingenieur mit Schwergewicht Brückenbau auf und orientierte über die SEV-Strukturreformen. Mit den neuen Führungsgremien und dem veränderten Verbandsvorstand ist «unser» SEV wieder fit, um die Probleme anzugehen.

Ricardo Loretan bedankte sich bei allen für die Teilnahme an der eindrücklichen Demo vom 19. September in Bern für eine gerechte Pensionskassensanierung. Der Bundesrat hat in der Vernehmlassung vorgeschlagen, der Bund solle 1,14 Milliar-

den Franken zur Sanierung der PK SBB beitragen. Letzterer fehlt aber der dreifache Betrag! Das sind die wirklichen Bundesschulden. Der SEV hat in dieser Sache schon gute Lobbyarbeit geleistet und wird sich mit weiteren Aktionen für uns einsetzen. Dabei hofft er auf ein tatkräftiges Mitmachen aller Mitglieder.

Mit einem Brief an die SBB will Ricardo Loretan erneut Bewegung ins unbefriedigende Kapitel FVP bringen. Mit neuen Verhandlungen sollten die Pensionierten bessere Bedingungen erhalten.

Nach einer lebhaften Diskussionsrunde wies Albert Brunner auf die nächsten Veranstaltungen hin: Jahresabschlussfeier im evangelischen Kirchgemeindehaus Rapperswil am 7. Dezember; HV im katholischen Kirchgemeindehaus Jona am 24. März 2010. Zum Schluss wünschte der Präsident allen «en Gueete» zum obligaten Imbiss und eine gute Heimkehr.

Kurt Kruppenacher

WAHLEN IM KANTON SOLOTHURN:  
ROBERTO ZANETTI IN DEN STÄNDERAT

Der **Gewerkschaftsbund des Kantons Solothurn (Gbs)** empfiehlt allen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern, am **29. November** Roberto Zanetti die Stimme zu geben. Es geht um die Nachfolge von Ernst «Aschi» Leuenberger im Ständerat, also um einen Sitz der SP. Wer wäre besser dafür geeignet als Roberto Zanetti – einerseits als langjähriger Arbeitskollege von Aschi beim Solothurner Gewerkschaftsbund,

andererseits aber auch als ehemaliger Gewerkschaftssekretär des SEV. Dort hat er bis zu seiner Wahl in den Regierungsrat gearbeitet, und dem SEV ist er weiterhin als Mitglied verbunden.

Roberto Zanetti weiss, wo die Arbeitnehmenden der Schuh drückt, er ist der einzig Richtige für den Ständerat. *Gbs*

Die Sektionen **SBV Aarau-Solothurn** und **ZPV Aargau-Solothurn** bitten euch, Bekannte und Verwandte zu ermuntern, SEV-Mitglied Roberto Zanetti in den Ständerat zu wählen, damit der Kanton Solothurn einen würdigen Nachfolger für Ernst Leuenberger hat, der unsere Anliegen vertritt, speziell im Fall Pensionskasse SBB!

Eugenio Tura, Leiter Region SBV Aarau-Solothurn  
Thomas Schweizer, Sekretär ZPV Aargau-Solothurn

Der **SEV** empfiehlt allen Solothurnerinnen und Solothurnern, unseren Kollegen Roberto Zanetti als Nachfolger von Ernst Leuenberger in den Ständerat zu wählen. *SEV*

■ SBV Securitrans

## Eine Sektion lebt wieder auf

Weil die Sparte Bahnpolizei aus der Securitrans AG ausgelagert werden soll, kommt wieder Bewegung in die SBV-Sektion Securitrans, um die es lange Zeit etwas gar still war.

Am Samstag, 24. Oktober trafen sich in der SEV-Zentrale in Bern 15 Sektionsmitglieder mehrheitlich aus der Sparte Baustellensicherheit, um die Auswirkungen der Bahnpolizei-Auslagerung in eine eigene Gesellschaft zu besprechen. Zurzeit sind im SBV Securitrans die Mitarbeitenden der Sparten Baustellensicherheit, Objektschutz und Bahnpolizei organisiert.

SEV-Gewerkschaftssekretär Martin Allemann und SBV-Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini informierten eingehend über die Neuerungen ab 2010. Die Sparten Baustellensicherheit und Objektschutz bleiben bei Securitrans und damit dem bestehenden GAV unterstellt.

Die Teilnehmenden betonten, dass der GAV bei späteren Verhandlungen unbedingt weiterentwickelt werden müsse. Speziell zu reden gab die unterschiedliche GAV-Handhabung bezüglich Arbeitszeit, Arbeitseinsätze und Spesenentschädigungen. Alle Anliegen wurden für die Lohnverhandlungen und die allfälligen GAV-Verhandlungen aufgenommen.

Erfreulich ist, dass für die nötige Neubesetzung des Vorstandes drei Personen gefunden werden konnten, die sich für die Wiederbelebung der Sektion einsetzen wollen. An einer noch einzu-berufenden Mitgliederversammlung werden sie sich zur Verfügung stellen.

Für die Mitarbeitenden der Bahnpolizei wird nach der Auslagerung mit der neuen Firma ein neuer GAV ausgehandelt. Dabei zählt der SEV auf ein starkes Enga-



Die Baustellen-Sicherheitswärter sind eine der Berufsgruppen in der SBV-Sektion Securitrans.

gement der betroffenen Mitglieder.

Weitere solche Info-Anlässe werden in der Romanandie und auf Wunsch auch im Tessin stattfinden. Die von der Auslagerung speziell betroffenen Angestellten der Bahnpolizei werden auf geeignete Weise informiert.

Für weitere Auskünfte stehen Martin Allemann und Elisabeth Jacchini jederzeit gerne zu Verfügung.

*martin.allemann@sev-online.ch*  
031 357 57 02  
*elisabeth.jacchini@sbv-online.ch*  
031 357 57 05

■ SBV-Interessenfeld Verkauf: Zunehmender Druck am Schalter

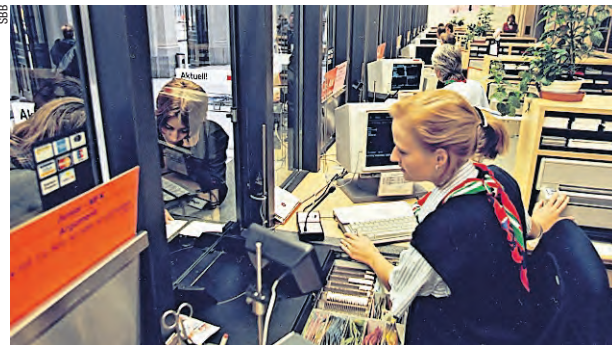
## Umfrage beim Verkaufspersonal SBB

Der SBV bittet alle Kolleg/innen, die bei der SBB im Verkauf arbeiten, nebenstehende Fragen bis Ende November zu beantworten. Dies ist auch möglich unter [www.sbv-online.ch](http://www.sbv-online.ch).

Der SEV-Unterverband des Betriebs- und Verkaufspersonal (SBV) führt die Umfrage deshalb durch, weil sich in letzter Zeit die Anzeichen mehren, dass das Verkaufspersonal SBB unter steigendem Druck steht.

Schon seit längerem ist der Personalbestand knapp bemessen und nimmt tendenziell weiter ab, weil Abgänge oft nicht ersetzt werden. Stattdessen werden womöglich bereits kurze Dienst-touren gekürzt. Weil die Passagierzahlen steigen, kommen aber immer mehr Leute an die SBB-Schalter, trotz Billettautomaten und E-Ticketing. Gerade beim Billettverkauf via Internet zeigt sich, dass neue technische Lösungen den Arbeitsaufwand nicht automatisch reduzieren: Weil E-Tickets häufig falsch ausgedruckt werden, muss sich vielfach doch noch das Verkaufspersonal damit befassen.

Warteschlangen an den Schaltern führen dazu, dass



Druck am Arbeitsplatz kann sich negativ auf die Gesundheit auswirken.

entnervte Kund/innen ihren Frust am Personal auslassen. Besonders dann, wenn überlastete Computer oder andere technische Probleme die Bedienung zusätzlich verzögern. Um punkto Technik, Verkaufsangebot und Weisungen à jour zu bleiben, muss das Personal laufend viel Zeit in mehr oder weniger autodidaktische Weiterbildung investieren.

Aus all dem resultiert zunehmender Druck für das Verkaufspersonal, der sich negativ auf die Befindlichkeit und Gesundheit auswirken kann. Aus diesem Grund führt das Interessenfeld Verkauf des Unterverbands SBV bei den Betroffenen schweizweit eine Umfrage durch, um ihre Arbeitssituation genauer erfassen und Massnahmen zu deren Verbesserung aufgleisen zu können.

Nehmt euch bitte ein paar Augenblicke Zeit und beantwortet die Fragen offen und ehrlich, denn nur so können allfällige Problempunkte offengelegt werden. Die Befragung bleibt absolut anonym. Ermutigt auch Kolleginnen und Kollegen zum Mitmachen und nutzt die Gelegenheit, sie zu fragen, ob sie beim SEV schon Mitglied sind und die Errungenschaften des SEV kennen.

Vielen Dank für deine Teilnahme.

*SBV-Interessenfeld Verkauf*  
(siehe auch [www.sbv-online.ch](http://www.sbv-online.ch))

Fragebogen einsenden an:

SBV  
Elisabeth Jacchini  
Steinerstrasse 35  
Postfach 3000 Bern 6  
Fax 031 357 57 58  
*elisabeth.jacchini@sbv-online.ch*

### FRAGEN (BITTE JE EIN FELD ANKREUZEN)

1. Fühlst du dich in deiner beruflichen Situation wohl?  
 Ja  Könnte besser sein  Hat sich verschlechtert  Nein
2. Kannst du dich in der beruflichen Situation entwickeln und entfalten?  
 Problemlos  Im Rahmen der gebotenen Möglichkeiten  Ist schwierig
3. Hast du eine konkrete berufliche Perspektive im Verkauf?  
 Ja  Nein
4. Ist das Betriebsklima in deinem Arbeitsumfeld gut?  
 Ja, super  In der Regel ja  Eher nicht
5. Genügt die Aus- und Weiterbildung deinen Ansprüchen, fühlst du dich à jour?  
 Trifft voll zu  Trifft teilweise zu  Trifft eher nicht zu
6. Kannst du mit deinem/deiner Vorgesetzten frei sprechen, ohne Repressionen befürchten zu müssen?  
 Trifft voll zu  Trifft teilweise zu  Trifft eher nicht zu
7. Ist die Pausengestaltung (Zeit, Raum) für deine Erholung geeignet?  
 Trifft voll zu  Trifft teilweise zu  Trifft eher nicht zu
8. Nimmt die Arbeitsorganisation an deinem Arbeitsplatz auf die steigenden Anforderungen Rücksicht?  
 Trifft voll zu  Trifft teilweise zu  Trifft eher nicht zu
9. Haben verbale Attacken seitens der Kundschaft zugenommen?  
 Trifft voll zu  Trifft teilweise zu  Trifft eher nicht zu
10. Kannst du Freitage in geeigneter Form planen und auch beziehen?  
 Trifft voll zu  Trifft teilweise zu  Trifft eher nicht zu
11. Gibt es ein Problemfeld, bei welchem du vonseiten des SBV dringenden Handlungsbedarf siehst?
12. Was würde deine Arbeit erleichtern?

Persönliche Bemerkungen:

Als modernes Bahnunternehmen betreiben wir zwei eigene S-Bahnlinien im Vororts- und Regionalverkehr von Zürich. Mit rund 12 Mio. Fahrgästen pro Jahr und 300 Zügen pro Tag gehört die SZU zu den bestgenutzten Privatbahnen der Schweiz.

Unsere modern ausgerüstete Leitstelle ist Drehscheibe für das ganze Streckennetz der SZU. Dort wird der reibungslose und pünktliche Bahnbetrieb sowie die Einsatzplanung des Lokpersonals und der Fahrzeuge sichergestellt. Zur Ergänzung unseres Teams suchen wir eine/n

## Fahrdienstleiter/in

Für diese anspruchsvolle, abwechslungsreiche Tätigkeit bringen Sie fundierte Kenntnisse und einige Jahre Erfahrung als Fahrdienstleiter/in mit. Kundenorientiertes Denken und Handeln sind für Sie selbstverständlich, und Sie arbeiten gerne im Team. Besitzen Sie ausserdem starke Nerven und bewahren auch in schwierigen Situationen den Überblick und die nötige Ruhe?

Wir freuen uns auf Ihre schriftliche Bewerbung. Für weitere Auskünfte stehen Ihnen Markus Kern, Abteilungsleiter Produktion (044 206 45 26, markus.kern@szu.ch) oder Therese Würth, Personalleiterin (044 206 45 04, therese.wuerth@szu.ch) gerne zur Verfügung.

**Sihltal Zürich Uetliberg Bahn SZU, Manessestrasse 152, Postfach, 8045 Zürich, [www.szu.ch](http://www.szu.ch)**

## Ein herzliches Dankeschön

... von dort, wo der Abschied nicht leicht fällt!



Auch während dieser Saison war unser oberstes Ziel, unseren Gast im Mittelpunkt zu sehen. Das heisst, für uns alle war es ein Bestreben wenn der Gast die Rechnung bezahlt, sei es an der Réception oder im Restaurant, muss er sagen können: «Hier im Brenscino stimmt das Preis-Leistungs-Verhältnis, es war schön, ich habe mich sehr wohl gefühlt, alle Mitarbeitenden waren freundlich und zuvorkommend –

*«ich komme wieder!»*



Wenn die Gäste bei der Abreise das sagen, «wir kommen wieder» dann sind wir auch für die Zukunft auf dem richtigen Weg und freuen uns schon heute auf sie!

Danken möchte ich Ihnen von Herzen für Ihre Treue, die Sie uns und dem Brenscino in der vergangenen Saison entgegengebracht haben. Ich danke Ihnen als Privatgast sowie allen SEV-Unterverbänden für die Durchführung Ihrer jährlichen Konferenzen. Auch ein herzliches Dankeschön gehört meinem Kader und allen unseren Mitarbeitenden für den tollen Einsatz und die wertvolle Zusammenarbeit.

**Die Saison 2010 eröffnen wir am 20. März.**

In der Zwischenzeit freuen wir uns auf Ihre Anfrage, Reservation oder Bestellung eines Weihnachts-Gutscheines, jeweils von Montag bis Freitag zu den Bürozeiten von 8.00 bis 11.00 Uhr und 13.00 bis 16.00 Uhr. Die Réception bleibt vom 19. Dezember 2009 bis 10. Januar 2010 geschlossen.



Herzliche Herbstgrüsse aus BRISSAGO !  
Ihr Martin Faes und Team

**Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago**  
Telefone 091 793 01 21, Fax 091 793 40 56  
E-Mail: [info@brenscino.ch](mailto:info@brenscino.ch), Internet: [www.brenscino.ch](http://www.brenscino.ch)

Die VBZ bauen ihre Position als Nummer 1 im Zürcher Verkehr weiter aus. Das Abstellkonzept für unsere 600 Fahrzeuge ist ein zentraler Baustein unserer Wachstumsstrategie. Vor diesem Hintergrund steht jetzt die Erneuerung des Tramdepots am Escher-Wyss Platz an. Dieses wegweisende Zukunftsprojekt wollen wir Ihnen übertragen! Als

## ProjektleiterIn Tramdepot (w/m)

vertreten Sie von der Projektentwicklung bis hin zur Fertigstellung die Interessen der VBZ. Dabei stehen Sie in häufigem Kontakt mit internen und externen Partnern, analysieren deren Bedürfnisse, führen die notwendigen Entscheide herbei und setzen diese wirtschaftlich um.

Sie sind stark in vernetztem Denken, erkennen Zusammenhänge und fokussieren auf den Erfolg des Ganzen. Sie sind in der Lage, die einzelnen Projektschritte präzise zu planen und effizient abzuwickeln. Entscheidungskraft und Durchsetzungsvermögen zeichnen Sie aus – als gewinnende Persönlichkeit können Sie aber auch zuhören, überzeugen und mögliche Konflikte frühzeitig erkennen und konsensorientiert lösen.

Wir suchen eine/n engagierte BauingenieurIn FH / ETH mit einem Leistungsausweis als Bauherrenvertreterin oder im Infrastruktur- bzw. Industriebau (selbstverständlich sprechen wir auch Männer an). Ihr Wissen in Betriebswirtschaft und Projektmanagement haben Sie sich in adäquaten Weiterbildungen angeeignet.

Der öffentliche Verkehr ist eine Wachstumsbranche. In diesem Rahmen bieten wir Ihnen die einmalige Gelegenheit, aktiv an der Zukunft Zürichs mitzubauen. Unsere Anstellungsbedingungen können sich sehen lassen: Dazu zählen wir unter anderem die erstklassigen Fahrvergünstigungen und die solide finanzierte Pensionskasse der Stadt Zürich.

Wann steigen Sie um? Markus Amrein kennt die Details, Telefon +41 44 434 45 21. Ihre Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte an Renata Traversa, Personalmanagement, Luggwegstrasse 65, 8048 Zürich ([renata.traversa@vbz.ch](mailto:renata.traversa@vbz.ch)).

**Bitte geben Sie an, wo Sie unser Inserat entdeckt haben.**

## ■ PV Uri

**Interessantes Referat des PV-Zentralpräsidenten**

Über 60 Mitglieder nahmen bei herrlichem Herbstwetter an der Herbstversammlung in Göschenen teil. PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan war sicher mitverantwortlich dafür, dass sich der Saal fast «ausverkauft» präsentierte.

Nach den üblichen administrativen Eingangsvoten erwähnte Präsident Heinz Frutig den Neuzug von vier Mitgliedern, den Austritt eines Mitgliedes sowie sieben Todesfälle. Der Mitgliederbestand beträgt neu 282 Personen. Mit Walter Hochstrasser konnte ein versierter neuer Kassier als Ersatz für den verstorbenen Paul Tresch vorgestellt und einstimmig ge-

wählt werden. Der Präsident streifte nochmals die sehr gut gelungene Sektionsreise, die im Besuch des Stockalperpalasts in Brig gipfelte. Er lobte die tadellose Organisation durch das bewährte OK.

Die diesjährige Adventsfeier findet im üblichen Rahmen am 17. Dezember im Pfarreizentrum St. Josef in Erstfeld statt. Der Anlass wird rechtzeitig in *kontakt.sev* angekündigt. Unter Mitteilungen lobte Heinz Frutig das grosse Mitmachen des PV Uri an der Demo vom 19. September in Bern. Er dankte allen, die die Bemühungen des SEV, unsere Pensionskasse zu retten, unterstützt haben.

Im zweiten Teil erläuterte Ricardo Loretan die aktuellen Probleme des SEV. Dabei stand vor allem die Situation der Pensionskasse sowie des FVP im Vordergrund. Mit klaren, verständlichen Worten zeigte er die Schritte auf, die der SEV in diesem Zusammenhang zu unternehmen gedenkt. Die aufmerksamen Zuhörer/innen verdankten den höchst interessanten Vortrag mit einem kräftigen Applaus.

Mit den besten Gensungswünschen an alle Kranken und Verunfallten schloss der Präsident die lebhaftige Versammlung.

*Guido Lang*

## ■ SEV Jugend

**Die Jugendkommission traf sich in Emmeten**

Im Hinblick auf die Umstrukturierung der SEV-Führungsgremien hat auch die SEV Jugend ihre Strukturen angepasst. Ab 2010 wird sich die SEV Jugendkommission dreimal im Jahr für jeweils einen Tag treffen, um sich über den Stand der Dinge, die laufenden und kommenden Geschäfte auszutauschen. Ende Jahr wird wie bis anhin eine zweitägige Sitzung stattfinden, um das vergangene Jahr, die weitere Strategie und ebenso das Programm für das nächste Jahr zu ent-

wickeln. Das Jugendbüro wird per Ende 2009 aufgelöst.

Schwerpunkte für das kommende Jahr sind, endlich die Website der Jugend auf Vordermann zu bringen und die interne Kommunikation sowie die Kommunikation mit den Mitgliedern zu vereinfachen. Wiederum haben wir ein vielfältiges Jahresprogramm für das Jahr 2010 entwickelt und entsprechende Verantwortlichkeiten verteilt. Auf dem nächstjährigen Jahresprogramm stehen

zwei Bildungskurse für Auszubildende und junge Berufstätige, die Gesamtarbeitsverträge und Lohnpolitik sowie die Kampagne rund um die Einstiegsgehälter der Jugendlichen bei der SBB. Auch wird die SEV Jugend wieder zu geselligen oder kulturellen Aktivitäten eingeladen.

Wir freuen uns auf das kommende Jahr und sind überzeugt, dass wir auch zukünftig viele neue Mitglieder gewinnen werden. Wir haben die Weichen gestellt!

*Joëlle Biolley*

## ■ Unterverband BAU – Rottenköchinnen-Tagung

**Wie lange bestehen die Rottenküchen noch?**

Wir alle sind Veränderungen gewohnt, doch die Tagung der Rottenköchinnen findet schon seit Jahren immer im September statt. Wir trafen uns am Morgen des 12. September in Lenzburg und fuhren dann mit dem Bus nach Seengen ins Seetal.

Dort hatte «Frau» die Gelegenheit, die aktuellsten In-

fos von den BAU-Zentralausschussmitgliedern zu erfahren und einen kurzen Vortrag über die E-Nummern (Zusatzstoffe in Lebensmittel) zu hören. Die immer wiederkehrende Frage, wie lange die Rottenküchen noch bestehen werden, konnte auch unser Gast, Herr M. Winter, Leiter I-FW-UB ad interim, nicht definitiv beantworten. Viele Fragen bleiben für die Rottenköchinnen noch offen. Das laufende Projekt «Arbeitsbedingungen Instandhaltung»

wird diese Fragen hoffentlich klären und das Weiterbestehen des Berufsstandes der Rottenköchinnen und Rottenküche ermöglichen.

Bald schon war Mittagszeit, und das vom Unterverband BAU offerierte Essen schmeckte allen vorzüglich. Auf einer Schiffsrundfahrt auf dem Hallwilersee bot sich die Gelegenheit, weiterzudiskutieren und auch die Gegend etwas näher kennenzulernen.

Am späten Nachmittag fuhren wir mit dem Bus wieder Richtung Lenzburg und traten von dort die Heimreise an. Das Datum der nächstjährigen Tagung wird frühzeitig bekannt gegeben.

*Lea Boner*

## ■ PV Aargau

**Erfolgreiche Demo in Bern**

Zur Zusammenkunft konnte Präsident Willi Fischer 74 Teilnehmende begrüßen, insbesondere solche, die erstmals bei uns zu Gast waren. Jene, die infolge Krankheit nicht dabei sein konnten, wünschte er rasche und gute Heilung.

Einleitend sprach der Vorsitzende über die Demo vom 19. September, die ein voller Erfolg war. Um die 7000 Personen haben für eine gerechte Sanierung der Pensionskassen SBB und Ascoop demonstriert. Bekanntlich empfiehlt der Bundesrat dem Parlament, lediglich einen Beitrag von 1,14 Mrd. zu bewilligen. Damit wäre der Weg, die Teuerungszulagen zu bezahlen, versperrt. Die Pensionierten warten jedoch seit fünf Jahren darauf und hoffen nun, dass das Parlament einen möglichst hohen Betrag bewilligt und damit endlich eine gerechte Ausfinanzierung an die Hand nimmt. An der Demo war der PV Aargau gut vertreten, hoffentlich hat sich unser Einsatz gelohnt. Die Pfeifkonzerte der ein- und ausfahrenden Züge waren beeindruckend. Auch die abschliessende Demo auf dem Bundesplatz mit 30 000 Personen war sehr eindrücklich.

Die Aktiven stehen vor schwierigen GAV-Verhandlungen. Gerne würden wir auch mehr vom FVP hören.

Aus terminlichen Gründen fiel der Vortrag von Helmut Hubacher aus. Spontan erklärte sich Peter Keller, Wirt vom «Aarehof» in Wildegg bereit, über die Gastronomie zu informieren. Er erzählte aus seinem Leben. Er arbeitete in diversen Betrieben im In- und Ausland und einige Jahre auch auf grossen Schiffen. Er machte aufmerksam auf die Vielseitigkeit des Kantons Aargau mit seinen Bahnen, Wander- und Velowegen sowie den Bädern und dem Casino. Es sei deshalb verständlich, warum sich führende Hotels im Aargau gute Existenzen aufbauen konnten. Die Finanzkrise habe aber zu grossen Problemen wegen dem Rückgang der Umsätze geführt. Der Personalabbau und das Beizensterben gehen munter weiter. Der humorvolle Vortrag erhielt von der Versammlung grossen Applaus.

Nächste Versammlungsdaten: Weihnachtsfeier am 8. Dezember; Hauptversammlung am 11. März 2010 in Windisch; Frühlingsversammlung am 4. Mai 2010 in Suhr.

*Karl Schiltler*

## ■ VPT Südostbahn, Pensioniertengruppe Süd

**Augenschein im modernsten Briefpostzentrum Europas**

Auf dem Jahresprogramm stand am 7. Oktober die Besichtigung des Briefpostzentrums Zürich-Mülligen. 14 Pensionierte der Südostbahn Süd wollten es genau wissen und liessen sich erklären, wie ein Brief vom Absender zum Empfänger gelangt. Zuerst sahen die Teilnehmenden einen Film, um einen Einblick in das Briefzentrum zu erhalten, das eine Länge von 300 Metern und eine Breite von 120 Metern und zwei Stockwerke hat. Anschliessend führte Frau Artemiso durch den Betrieb.

Die Führung begann bei der Anlieferung der Briefpost. Dort wird nach A- und B-Post sortiert. Die A-Post wird sofort weiterverarbeitet, während die B-Post im oberen

Stock abgelegt wird. Anschliessend war zu verfolgen, wie die Briefe den verschiedenen Ortschaften zugeteilt werden. Dabei konnte man nur staunen, wie schnell so ein Brief im richtigen Fach landet. Nach der stündigen Führung wurde die Gruppe noch mit Kaffee und Süssigkeiten überrascht.

Zum Schluss noch einige technische Angaben: Das Briefpostzentrum Zürich-Mülligen ist das modernste in Europa. Jeden Tag treffen rund 15 Millionen Sendungen ein in Form von Briefen, Zeitungen, Zeitschriften sowie unadressierten Massensendungen. Würde man alles stapeln, ergäbe diese Post einen Turm von über 45 Kilometern Höhe.

*Helmut Marti*

■ railart.ch-Ausstellung im Kornhaus Herzogenbuchsee

## Viele Leute bei der Vernissage



Stimmungsvoll umrahmt von Flötenmusik, vorgetragen von den jungen Flötistinnen der Musikschule Langenthal – auf unserem Foto vor den Bildern von Werner Loosli (links) und René Bürki (rechts) –, fand am letzten Samstag die Vernissage der railart.ch-Ausstellung in Herzogen-

buchsee statt. Gross war das Publikum, das das künstlerische Schaffen der Eisenbahner beguachtete. Noch bis nächsten Sonntag kann die Präsentation besucht werden, gezeigt werden Werke in verschiedenen Stilen auf hohem künstlerischem Niveau. Hingehen lohnt sich! pan.

■ SVSE Kegeln

## 48. SESKV-Gruppenwettkampf

Vom 10. bis 24. Oktober absolvierten auf den Bahnen des Berner Restaurants Mappamondo 199 Kegler/innen den Gruppenwettkampf und 132 Personen das Sportkegeln. Das höchste Einzelresultat erzielte Hansjörg Hinni mit 947 Holz – Gratulation! Der Silberstärk BLS dankt allen Keglerinnen und Keglern für den fairen Einsatz.

**Auszug aus der Rangliste:**  
SESKV1: 1. Spitzig 1 Zürich, 3664 Holz; 2. ESV Luzern Junioren, 3590 Holz; 3. Gempenblick Basel, 3571 Holz; Limite 3364 Holz. SESKV2: 1. Simplon 1 Naters, 3317 Holz; 2. Kosmos 2 Basel, 3267 Holz; 3. ESV Thun 4, 3220 Holz; Limite 3128 Holz. SESKV3: 1. Flügelrad 2 Bern,

3235 Holz; 2. WSB BBA 2 Aarau, 3068 Holz; 3. CSC 2 Riviera, 2973 Holz; Limite 2938 Holz. Sportkegeln: SESKV1: 1. Hinni Hansjörg, 621 Holz; 2. Müller Edi Junior, 609 Holz; 3. Migliorini Fausto, 605 Holz; Limite 572 Holz. SESKV2: 1. Bischoff Fritz, 570 Holz; 2. Umbricht Roman, 568 Holz; 3. Gyger Otto, 563 Holz; Limite 529 Holz. SESKV3: 1. Ruchti Alfred, 576 Holz; 2. Lüchinger Walter, 556 Holz; 3. Krebs Werner, 544 Holz; Limite 510 Holz. SESKV4: 1. Décaillet Georges, 563 Holz; 2. Bula Irène, 537 Holz; 3. Hiltbrand Hans, 504 Holz; Limite 453 Holz. G1: 1. Tschanz Bruno, 605 Holz. G2: 1. Tschanz Ely, 514 Holz. G3: 1. Wambeti Nelli, 418 Holz. Bernhard Sommer

## SBB P: PEKO-NACHWAHLEN PER 1. JANUAR 2010

Wegen Rücktritten aus verschiedenen PeKo Fläche müssen in folgenden Wahlkreisen Nachwahlen durchgeführt werden:

### Wahlkreise (Anzahl freie Sitze)

P-FV-LG Logistik Gepäck (1)  
P-KS-Z Zugpersonal (2)

P-VS-NW-CH/Zentral/SO-AG (1)  
P-VS-Säntis-Bodensee/Graubünden-Walensee (1)  
P-VM-OCP (2)

P-OP Lokpersonal (1)  
P-OP-Präventivunterhalt (2)

### Ersatz für

Bernhard Braun  
Roger Flückiger  
Armin Ruppen  
Barbara Gasser  
Ruth Kinder  
Hans-Peter Kaiser  
Thomas Gerber  
Michel Perren  
Emil Grünenfelder  
Vakanter Sitz

Wählbar sind alle Mitarbeitenden, die dem GAV unterstehen und einen Beschäftigungsgrad von mindestens 50 Prozent haben. Das Arbeitsverhältnis muss unbefristet und die Probezeit beendet sein.

Kandidat/innen, die in einer Gewerkschaft organisiert sind, melden ihre Kandidatur schriftlich unter Angabe von Name, Vorname, Privatadresse (E-Mail), Geschäftseinheit, Telefonnummern (auch Natel) und Arbeitsort bis am 27. November an:

SEV, Paritätische Wahlkommission, z. Hd. von Nick Raduner, SEV, Postfach, 3000 Bern 6. Gewerkschaftlich organisierte Kandidatinnen und Kandidaten brauchen keine Unterschriften (Wahlvorschläge) zu sammeln.

Sollten sich nicht genügend Kandidat/innen für die zu vergebenden Sitze bewerben, bleiben Sitze bis zur nächsten Ersatzwahl vakant.

### Weitere Auskünfte:

- Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär SEV, 031 357 57 57, nick.raduner@sev-online.ch  
- Stefan Kull, P-HR-FU, WYPA OGG, Bern, 051 220 38 31, stefan.kull@sbb.ch

Zentralsekretariat SEV

■ ESV Rätia

## Lücken im Vorstand gefüllt

Am 24. Oktober fand auf dem Malanser Äpli die 66. Generalversammlung statt. Präsident Jürg Bebi konnte eine stattliche Anzahl der rund 270 Mitglieder begrüßen. Die Traktanden wurden speditiv behandelt. Dem gesamten Vorstand wurde für die geleistete Arbeit Decharge erteilt. Alle konnten die durch Rücktritte verur-

sachten Lücken im Vorstand wieder gefüllt werden. So wurden Stefan Joos als Revisor und Ueli Merz als Akteur einstimmig gewählt. Bei den Ehrungen wurde Christian Egli aus Chur, langjähriges Mitglied und ehemaliger Präsident, zum Ehrenpräsidenten gewählt. Wir gratulieren allen herzlich zur Wahl. Jürg Boner

## TOTENTAFEL

**Born Otto**, pens. Lokomotivführer, Zuchwil; gestorben am 9. September im 78. Altersjahr. Mitglied VPT RBS.

**Ernst Bucher**, pensionierter Schienentraktorführer, Schleinikon; gestorben im September im 87. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

**Desiderio Theresia**, Witwe des Augusto, Chur; gestorben am 26. Oktober im 98. Altersjahr. Mitglied PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

**Dintheer Hans**, pensionierter Verbandsbeamter, Henggart; gestorben am 19. Oktober im 91. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

**Favre Simone**, Witwe des Marcel, Sion; gestorben am 22. Oktober im 92. Altersjahr. Mitglied PV Wallis.

**Felber Pia**, Witwe des Hans, Basel; gestorben am 24. Oktober im 90. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

**Fromaget Mercédès**, Witwe des Henri, Villarimboud; gestorben am 21. Oktober im 96. Altersjahr. Mitglied PV Fribourg

**Furter Robert**, pensionierter Kondukteur, St. Gallen; gestorben am 29. Oktober im 81. Altersjahr. Mitglied VPT Südostbahn.

**Ganz Oskar**, pensionierter Zugführer, Schaffhausen; gestorben am 24. Oktober im 86. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

**Graf Emilie**, Witwe des Jakob, Rorschacherberg; gestorben am 9. Oktober im 92. Altersjahr. Mitglied PV St. Gallen.

**Häfliger Heidi**, Witwe des Alfred, Horw; gestorben am 27. Oktober im 81. Altersjahr. Mitglied PV Luzern.

**Hänzi Emma**, Witwe des Otto, Biel; gestorben am 17. Oktober im 87. Altersjahr. Mitglied PV Biel/Bienne.

**Hoch Alice**, Witwe des Rudolf, Volketswil; gest. am 28. Oktober im 90. Altersjahr. Mitglied PV St. Gallen.

**Hostettler Walter**, pensionierter Schiffskassier, Thun; gestorben am 8. September im 89. Altersjahr. Mitglied VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

**Joss Ida**, Witwe des Walter, Bern; gestorben am 25. Oktober im 98. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

**Ledermann Ernst**, pens. Spezialhandwerker, Trimbach; gestorben am 27. Oktober im 99. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

**Marrer Rosa**, Witwe des Ernst, Lostorf; gest. am 19. Oktober im 82. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

**Mathys Anna**, pens. Barrierenwärtlerin, Steckborn; gestorben am 27. Oktober im 85. Altersjahr. Mitglied PV Thurgau.

**Meier Alfred**, pensionierter Betriebsangestellter, Oberentfelden; gestorben am 17. Oktober im 74. Altersjahr. Mitglied VPT AAR bus+bahn

**Meister Eduard**, pensionierter Handwerkermeister, Olten; gestorben am 8. Oktober im 88. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

**Ming Gertrud**, Witwe des Franz, Luzern; gestorben am 11. Oktober im 85. Altersjahr. Mitglied PV Luzern.

**Müller Margrit**, Witwe des Franz, Trimbach; gestorben am 28. Oktober im 78. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

**Nydegger Luise**, Bern; gestorben am 24. Oktober im 91. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

**Oegerli Berta**, Witwe des Joseph, Niederbuchsitzen, gestorben am 12. Oktober im 95. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

**Pfrunder Hans**, pensionierter Hallenchef, Luzern; gestorben am 26. Oktober im 79. Altersjahr. Mitglied PV Luzern.

**Reinhart Ernst**, pensionierter Monteur, Ins; gestorben am 12. Oktober im 88. Altersjahr. Mitglied VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

**Schärer Frida**, Witwe des Alfred, Thun; gestorben am 22. Oktober im 88. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

**Stalder Franz**, pensionierter Bahnhofvorstand, Sursee; gestorben am 24. Oktober im 70. Altersjahr. Mitglied PV Luzern.

**Sutter Elsa**, Witwe des Mathias, St. Gallen; gestorben am 3. März im 97. Altersjahr. Mitglied PV St. Gallen.

**Zaugg Ernst**, pensionierter Rangiermeister, Gümmenen; gestorben am 19. Oktober im 80. Altersjahr. Mitglied PV Bern.



# Migrationstagung Giornata degli immigrati

## 21. November / 21. novembre

### Hotel Arte Riggenbachstrasse 10, Olten 9.30 bis 16.00 Uhr

#### ■ Themen

- **Wie steht es um meine Rente als MigrantIn?**
  - Erhalte ich die Rente auch im Herkunftsland?
  - Kann ich das Pensionskassenguthaben auszahlen lassen?

- **GAV SBB – Prozess**
- **Neue Behörden SEV ab 2010**
- **Wahlen in den SEV-Vorstand**

Wahl eines Mitgliedes und eines Ersatzmitgliedes in den Vorstand SEV (ab 2010)

**Eure aktive Teilnahme ist sehr gefragt! Wir freuen uns auf viele Teilnehmerinnen und Teilnehmer!**

#### ■ Referenten

**Angelica Sorrentino**

Koordinatorin der INCA Schweiz

**Manuel Avallone**, Vizepräsident SEV

#### ■ Wer kann teilnehmen?

- Alle interessierten Migrantinnen und Migranten (auch Nicht-SEV-Mitglieder)
- Alle interessierten SEV-Mitglieder

#### ■ Kosten

Die Teilnahme an der Tagung ist gratis

Das gemeinsame Mittagessen wird vom SEV übernommen

#### ■ Temi

- **Domande frequenti sulle pensioni degli immigrati**
  - Ricevo la pensione anche al mio paese d'origine?
  - Ho la possibilità di prelevare il mio avere di cassa pensione?

- **Sviluppo CCL FFS**
- **Nuove strutture SEV dal 2010**
- **Nomine nel Comitato SEV**

Nomina di un membro e di un sostituto nel Comitato SEV (dal 2010)

**Ci attendiamo una vostra attiva partecipazione e vi aspettiamo numerosi!**

#### ■ Relatori

**Angelica Sorrentino**

coordinatrice di INCA Svizzera

**Manuel Avallone**, vicepresidente SEV

#### ■ Chi può prendervi parte?

- Tutte le immigrate e gli immigrati interessati (anche non membri SEV)
- Tutti i membri SEV interessati

#### ■ Costi

La partecipazione è gratuita

Il pranzo preso in comune verrà offerto dal SEV

## Anmeldung Migrationstagung

**Samstag, 21. November 2009**

Name / nome.

Adresse / indirizzo

Unterverband / sotto-federazione

Nationalität / nazionalità

Ich brauche die Übersetzung in  französisch  italienisch

Necessito della traduzione in  francese  italiano

Datum / data

Unterschrift / firma

Bis spätestens 16. November 2009 senden an:  
Zentralsekretariat SEV, Postfach, 3000 Bern 6  
031 357 57 57, migration@sev-online.ch

L'iscrizione va ritornata entro il 16 novembre 2009 a:  
Segretariato sindacale SEV, casella postale, 3000 Berna 6  
031 357 57 57, migration@sev-online.ch



## SEV-Jugendtagung

**Motto: Wir setzen uns durch...!**

Immer wieder sind die Jugendlichen gefordert, sich überall durchzusetzen. Sei dies bei der mittlerweile mühsamen Lehrstellensuche oder anschliessend in Krisenzeiten bei der noch mühsameren Arbeitsplatzsuche und auch sonst verlangt der Alltag viel an Durchsetzungsfähigkeit.

Nach dem Nachtessen findet die **SEV Young Party** statt.

**Inhalt** Strategien und Instrumente, um sich im Alltag durchzusetzen  
Austausch über Wege und Mittel  
Austausch über Herausforderungen in der beruflichen Zukunft und wie wir diese angehen können  
Jugendliche, die auch im öV arbeiten, kennenlernen und so Netzwerke für die Zukunft aufbauen

**Zielpublikum** Eingeladen sind alle Jugendlichen, die Mitglied im SEV sind oder es werden wollen

Der Tag wird von der SEV-Jugend gestaltet, und mit verschiedenen Referenten ist ein interessanter und lehrreicher Tag garantiert.

### Ort (Achtung neu!)

Hotel Holiday Inn, Westside, 3027 Bern  
(www.holidayinn.com)

### Datum

Samstag, 21. Nov. 2009, 13 Uhr

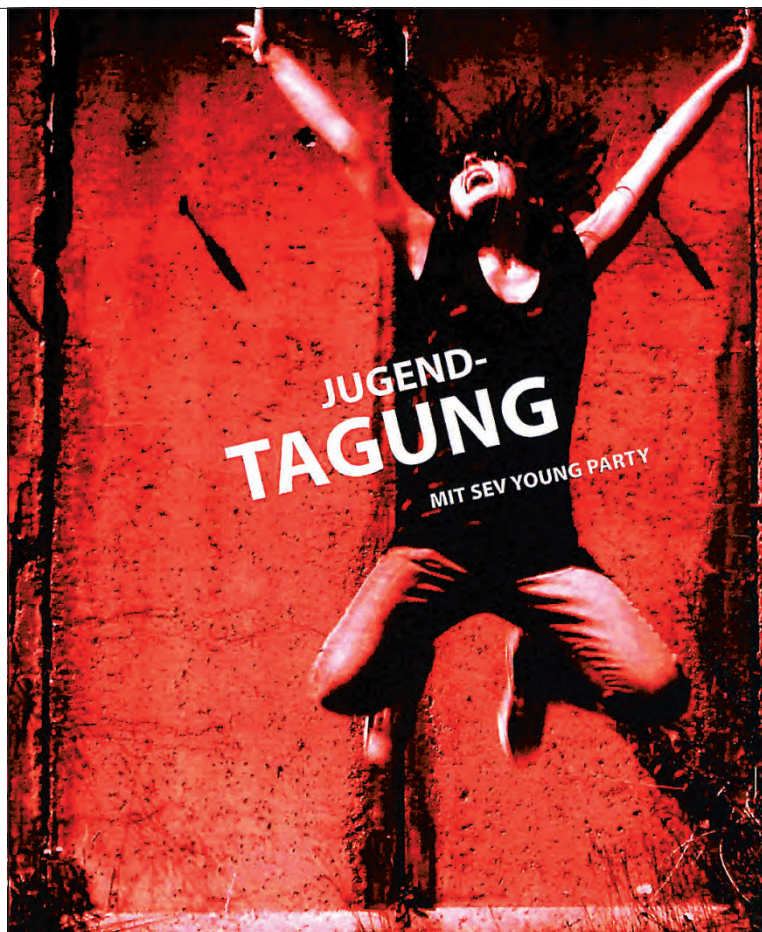
### Kurskosten

Mitglieder  
kostenlos

Nicht-Mitglieder  
CHF 350.–

### Anmeldung und weitere Infos:

Beatrice Ben Amara, beatrice.benamara@sev-online.ch, 031 357 57 23.



Deine starke Gewerkschaft



## SEV und Unterverbände

15. Nov. 10.15 Uhr, Hölstein, Mehrzweck- halle	■ VPT VPT-Tagung Zentralschweiz	Podiumsdiskussion mit Thema: «Der öffentliche Verkehr: Was kostet er, was nützt er?» Podiumsteilnehmende: Max Friedli, Direktor BAV, Eric Nussbaumer, Nationalrat SP/BL, Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV.
17. Nov. 10 Uhr, Olten, Bahnhof- buffet	■ ZPV Regionalversammlung Mitte	Im Brennpunkt stehen die Infos über die diesjährigen Lohnverhandlungen, den GAV 2011 und die Pensionskasse SBB. Gäste sind Erwin Schwarb, SEV Versicherungen und Pensionskasse SBB, SEV-Gewerkschaftssekretär Nick Raduner, ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet und Thomas Walther, Präsident Peko Zugpersonal. Alle interessierten Mitglieder des ZPV, das Zugpersonal Fernverkehr und Regionalverkehr, das Micronic-Personal, das Lehrpersonal und die Pensionierten sind eingeladen. Bitte für das anschliessende Mittagessen auf den Listen in den Personalzimmern eintragen oder anmelden bei René Schaller, aargau-solothurn@zpv.ch, 079 479 10 68.
10. Dez. 16 Uhr, Zürich, Hauptbahn- hof, Treff- punkt (bei der Uhr)	■ SEV Jugend Besichtigung der Werft der Zürichsee Schifffahrtsgesellschaft in Wollishofen	Die rund 1½-stündige Führung beginnt um 16.30 Uhr. Die Kosten übernimmt der SEV. Anschliessend fakultativer Fondueplausch in einem Zürcher Restaurant. Kosten zulasten der Teilnehmenden. Anmeldung bitte unbedingt bis 30. November an beatrice.benamara@sev-online.ch oder 031 357 57 23.

## Sektionen

13. Nov.	■ SBV Rapperswil-Glarus Sektionsausflug	Hinreise: Rapperswil ab 13.03 Uhr. Besichtigung der Stadler Rail in Bussnang. Gemeinsames Nachtessen in der Region Züri Oberland. Rapperswil am 22.31 Uhr.
14. Nov. 10.30 Uhr, Brig, Restaurant du Pont	■ BAU Bern/Wallis Hauptversammlung	SEV-Sekretär Urs Huber und Zentralvorstandsmitglied Hugo Ruoss informieren über diverse aktuelle Themen wie PK SBB, Lohnverhandlungen 2010 und Projekt Infra 2014. Anschliessend gemeinsames Mittagessen. Alle Mitglieder und Pensionierten sind eingeladen. Anmeldung sofort an Markus Neuhaus, Rebeggässli 3, 2540 Grenchen, markus.neuhaus@gmx.ch.
14. Nov. 18 Uhr, Birsfelden, Restaurant Hirschen	■ RPV Basel Herbstversammlung	Nach den statutarischen Geschäften folgt ein Film über Mobilisierung und Streik. Gastreferent ist SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz. Die Traktandenliste wird in den Personalräumen ausgehängt. Eingeladen sind alle dienstfreien und pensionierten Kollegen. Nach der Versammlung offeriert die Sektion ein Nachtessen.
14. Nov. 14.30 Uhr, Buchs SG, «Buchserhof»	■ RPV Rheintal und RPV Chur-Landquart Gründungsversammlung	Zum Abschluss der Versammlung gibt es einen Imbiss.
19. Nov. 20.30 Uhr, Samedan, Rest. Dosch	■ ZPV Samedan Herbstversammlung	Die Traktandenliste hängt in den Personalzimmern Samedan und Poschivo am Anschlagbrett.



<b>21. Nov.</b> 18 Uhr, Aarau, Hotel Aarauhof	■ <b>RPV Aargau</b> Herbstversammlung	Nach der Versammlung wird ein Nachtessen serviert. Anmeldung an m.engetschwiler@econophone.ch oder 062 891 25 12. Die Traktandenliste wird in den Personalzimmern ausgehängt.	<b>19. Nov.</b> 17 Uhr, Zürich Wollishofen, Werftkantine	■ <b>VPT Zürichsee</b> Herbstversammlung	Die Traktandenliste wird vorgängig verteilt. Ein Gastreferent der Pensionskasse PVK berichtet über deren Stand und steht für Fragen zur Verfügung. Ein Imbiss wird wie immer offeriert.
<b>21. Nov.</b> 16.30 Uhr, Romanshorn, Hotel Bahnhof	■ <b>RPV Thurtal</b> Herbstversammlung	Als Gastreferent begrüßen wir SEV-Sekretär Peter Hartmann. Es erwarten euch viele «heisse» Themen. Die Traktandenlisten sind auf den Plätzen ausgehängt.	<b>20. Nov.</b> 19.15 Uhr, Appenzell, Hotel Löwen	■ <b>VPT Appenzellerland</b> Herbstversammlung	Die Traktandenliste ist an den üblichen Orten ausgehängt.
<b>26. Nov.</b> 14 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn	■ <b>LPV Basel</b> Sektionsversammlung	Zentralpräsident Rinaldo Zobele informiert über das Neuste aus dem Zentralvorstand. Ebenfalls viel zu berichten gibt es aus der Sektion. Der Vorstand hofft, euer Interesse geweckt zu haben, und freut sich, eine grosse Anzahl Kolleginnen und Kollegen begrüßen zu dürfen.	<b>20. Nov.</b> 19.30 Uhr, Schaffhausen Rest. Falken	■ <b>VPT Deutsche Bahn: Schaffhausen</b> Herbstversammlung	Referent/in: Sektionspräsidentin Edith Graf-Litscher und SEV-Gewerkschaftssekretär René Windlin. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.
<b>26. Nov.</b> 17.15 Uhr, Zürich, Sihl- post, V2048 (2. Stock)	■ <b>VPV Zürich</b> Herbstversammlung	Nach der Versammlung gehen wir in den Vorbahnhof zum gemütlichen Nachtessen. Anmeldung an Toni Möckli (IM-AV-O), 051 222 22 96, toni.moekli@sbb.ch.	<b>24. Nov.</b> (kein Verschiebe- datum)	■ <b>VPT RBS, Pensionierte</b> Schlusswanderung: Signau-Schüpbach-Langnau (Uferwanderweg Emme/Ilfis)	Leichte Wanderung (bei jedem Wetter), Abkürzungsvariante bei zweifelhafter Witterung; 2 bis 2½ Stunden, Höhenmeter ± wenig. Regenschutz mitnehmen. Mittagessen im «Bären» in Langnau; Tagesteller CHF 16.–, ½ Portion CHF 12.–. Worb-Dorf ab 8.30 Uhr, Solothurn ab 8.18 Uhr, Bern ab 9.12 Uhr, Signau an 9.44 Uhr; Langnau ab 16.07 Uhr oder 16.14 Uhr Richtung Solothurn. Bitte rechtzeitig anmelden, spätestens bis 18. November (wichtig für Reservation Restaurant) bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.
<b>26. Nov.</b> 9.45 Uhr, Samedan, Gemeinde- saal	■ <b>ZPV Samedan und Calanda</b> Regionalversammlung	Ab 9 Uhr gibt es Kaffee und Gipfeli. Als Gäste erwarten wir Peter Peyer, SEV, Andreas Menet, SEV ZPV, und Reto Brunner, RhB. Anschliessend offeriertes Mittagessen im Rail-Gourmino-Speisewagen. Bitte meldet euch an bis 20. November: in die Listen in den Personalzimmern eintragen oder direkt bei Roger Tschirky, 079 203 91 69.	<b>1. Dez.</b> 14.30 Uhr, Spiez, Ge- meinde- zentrum Lötschberg <i>Achtung: Neuer Ver- sammlungs- ort!</i>	■ <b>VPT BLS, Pensionierte und Pensionierte</b> Emmental Weihnachtsversammlung	Referat von Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer: «Der öffentliche Verkehr hat Zukunft.» Sektionspräsident Beat Reichen sowie SEV-Sekretär Nick Raduner informieren aus der VPT-Sektion BLS und über die Ascoop. Ab 13.30 Uhr Kalenderverkauf (14 Franken, inklusive Unfallversicherung). Die BLS-Kolleginnen und -Kollegen, die nicht an der Versammlung teilnehmen, bestellen ihren Kalender bei Kassier Roger Ritz, Oberlandstrasse 59, 3700 Spiez, 033 654 37 53.
<b>28. Nov.</b> 14 Uhr, Luzern, Hotel Continental	■ <b>LPV Luzern</b> Generalversammlung	Herzliche Einladung an alle unsere Mitglieder und Pensionierten: Kommt an die GV, bringt eure Sicht der Dinge ein und lasst euch aufdatieren. Nebst dem üblichen statutarischen Teil informiert ein Vertreter des BAV aus erster Hand über bevorstehende Änderungen. Ab 17.30 Uhr treffen wir uns zum gemütlichen Teil mit unseren Partnerinnen oder Partnern. Anmeldungen für den 2. Teil bitte an den Präsidenten, 041 320 85 77.	<b>2. Dez.</b> 19.30 Uhr, Château d'Oex, Bahn- hofbuffet	■ <b>VPT GoldenPass</b> Generalversammlung	Statutarische Traktanden. Themen: Lohnverhandlungen 2010, Situation Ascoop, GAV Kanton Waadt und GAV MOB: Zusätzliche Informationen, siehe Plakate und Website.
<b>28. Nov.</b> 15.30 Uhr, Schaffhausen, Restaurant Schützen- haus	■ <b>RPV Winterthur-Schaffhausen</b> Herbstversammlung	Eingeladen sind alle dienstfreien Kollegen. Nach der Versammlung wird ein Apéro offeriert.	<b>3. Dez.</b> 19 Uhr, Urtenen- Schönbühl, Zentrums- saal	■ <b>VPT RBS</b> Hauptversammlung	Teil 1: Informationen zum geplanten Übertritt zur neuen Sammelstiftung Symova und Referat von Urs Niklaus, Direktor Ascoop. Teil 2: Herbstversammlung. Ergebnis der Lohnverhandlungen 2010. SEV-Nichtmitglieder sind herzlich willkommen. Die Geschäftsleitung RBS und der Vorstand freuen sich auf zahlreiches Erscheinen.
<b>28. Nov.</b> 16 Uhr, Brig, Konferenz- saal Stadt- bistro	■ <b>SBV Wallis</b> Herbstversammlung	Nebst den ordentlichen Traktanden steht ein Referat von Martin Allemann, Leiter SEV-Kompetenzzentrum Arbeitszeit, an. Wir würden uns freuen, wenn Lehrtöchter und Lehrlinge sowie Mitarbeitende des Contact Centers Personenverkehr Brig teilnehmen.	<b>7. Dez.</b> 13.30 Uhr, Gonten, Rest. Löwen	■ <b>VPT Appenzellerland, Pensionierte</b> Chlaushöck	Auch aktive Kolleginnen und Kollegen sind herzlich willkommen. Auf zahlreiches Erscheinen hofft Walter Rusch.

## Sektionen VPT

<b>12. Nov.</b> 14 Uhr, Thusis, «Zur alten Brauerei»	■ <b>VPT RhB, Pensionierte</b> Gruppenversammlung	Statutarische Traktanden. Wahlen und Ehrungen. Verschiedenes und Umfrage (Vorschläge für Reisen und Wanderung).
<b>19. Nov.</b> 19 Uhr, Chandolan, Dépôt	■ <b>VPT tpf réseau urbain</b> Herbstversammlung	Alle dienstfreien Kollegen und die Pensionierten sind herzlich eingeladen. Die Traktandenliste ist in den Lokalen ausgehängt. Hinweis: Kollegen, die das Geschenk zum 50-Jahr-Jubiläum der Sektion noch nicht erhalten haben, sind gebeten, sich zu melden bei Pierre-Alain Perritaz, 079 780 91 53.

## Pensionierte

<b>2. Dez.</b> 14.30 Uhr, Romanshorn, Hotel Bodan	■ <b>PV Thurgau</b> Adventsfeier	Diakonin Jeannine Reithofer aus Winterthur führt auch dieses Jahr durch den Nachmittag. Zum Schluss wird ein Imbiss offeriert. Anmeldungen mit weissem Talon an Albert Mazenauer, Weitezelgstrasse 23, 8590 Romanshorn, oder 071 463 41 85.
<b>7. Dez.</b> 14.15 Uhr, Rapperswil, Evang. Kirch- gemeinde- haus	■ <b>PV Glarus-Rapperswil</b> Jahresschlussfeier	Die Toggenburger Theatergruppe Silberfische zeigt ihr aktuelles Stück «Enkeltrick». Dazu gibt es Kaffee und Kuchen. Wir danken jetzt schon allen Bäckerinnen und Bäckern für ihre mitgebrachten Kuchen. @ www.sev-pv.ch/gl-rw

<p><b>8. Dez.</b> 14.15 Uhr, Windisch, Ref. Kirchgemeindehaus</p>	<p>■ <b>PV Aargau</b> Weihnachtsfeier</p>	<p>Ab Bahnhof Brugg mit Postauto «Unterwindisch» ab 13.07 Uhr, 13.37 Uhr oder 14.07 Uhr bis Haltestelle «ref. Kirche». Die Feier wird umrahmt durch einen Schülerchor. Nach dem besinnlichen Teil mit Pfarrer Peter Weigl offeriert der PV ein einfaches Essen sowie Kaffee und Dessert. Partner/innen sind herzlich eingeladen. Anmeldung mit gelber Karte unverzüglich an Hansruedi Scheurer, Dammweg 90, 5000 Aarau, 062 822 01 66. Voranzeige: Hauptversammlung am 11. März 2010 um 14.15 in der Mensa der Fachhochschule Aargau in Windisch (Anmeldung mit gelber Karte).</p>	<p><b>14. Nov.</b> ab 17 Uhr, Wil AG, Restaurant Hirschen (Bushaltestelle Steinhof)</p>	<p>■ <b>ESV Brugg-Windisch</b> Metzgete</p>	<p>Brugg ab 16.35 Uhr (Bus), Wil Steinhof an 17.01 Uhr. Anschliessend an das Essen wandern wir nach Eetzgen zum Kürbis-Liechthli-Fest, Marschzeit zirka 1 Stunde. Rückfahrt: Eetzgen Rheintalstrasse ab 21.14 Uhr mit Bus via Laufenburg-Frick nach Brugg, an 21.58 Uhr. Anmeldung bis spätestens 8. November an Peter und Doris Knecht, Eetzgen, 062 875 17 65 oder 079 363 63 68.</p>
<p><b>8. Dez.</b> 13.45 Uhr, Olten, im Stadttheater</p>	<p>■ <b>PV Olten und Umgebung</b> Weihnachtsfeier</p>	<p>Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen. Der PV Männerchor eröffnet die Weihnachtsfeier. Nach den besinnlichen Worten von Stadtpfarrer H. Betschart spielt uns das städtische Jugendorchester auf. Kalender für 2010 können bei Heinz Peier gekauft werden.</p>	<p><b>17. Nov.</b> 20 Uhr, Biel, Rest. Palace</p>	<p>■ <b>EFFVAS, Sektion Biel</b> Erfahrungsaustausch</p>	<p>Erfahrungsaustausch zum Thema «Fotobuch gestalten».</p>
<p><b>9. Dez.</b> ab 11.30 Uhr, Brig, Saal des Pfarrzentrum (10 Minuten zu Fuss ab Bahnhof)</p>	<p>■ <b>PV Wallis</b> Weihnachtsfeier Oberwallis</p>	<p>Gemeinsames Mittagessen, anschliessend Abgabe der versilberten und vergoldeten SEV-Abzeichen für 25 und 40 Jahre Mitgliedschaft sowie der Ehrenurkunden für 40, 50 und 60 Jahre. Betroffene Mitglieder werden persönlich eingeladen. Tombola mit attraktiven Preisen. Zum Ausklang darf der Glühwein nicht fehlen. Kosten: 25 Franken pro Person. (Mehrkosten werden aus der Sektionskasse bezahlt.) Anmeldung bis 3. Dezember mit dem im März zugestellten Talon, mit Postkarte, luggen.rudolf@sunrise.ch oder 027 923 21 39 resp. 076 202 21 39 an Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig. Bitte aus organisatorischen Gründen Frist nicht verpassen.</p>	<p><b>20. Nov.</b></p>	<p>■ <b>ESC Basel, Ski- &amp; Bergsport Krokus</b> Metzgete</p>	<p>Wir wandern von Langenbruck über Alt Bechburg zum Restaurant Blüemliematt zur Metzgete. Der Heimweg führt hinunter nach Egerkingen und via Olten zurück nach Basel. Wanderzeit insgesamt 2½ Stunden. Basel ab 9.00 Uhr, Liestal an/ab 9.17/9.35 Uhr, Langenbruck an 10.12 Uhr. Birsfelden ab mit Bus 70 um 8.56 Uhr, Liestal an 9.25 Uhr. Anmeldung bis 19. November an Heinz Spengler, 061 311 74 32.</p>
<p><b>10. Dez.</b> 11.30 Uhr, Sitten, Kellerei Provins, Rue de l'Industrie 22, (500m südlich vom Bahnhof)</p>	<p>■ <b>PV Wallis</b> Weihnachtsfeier Unterwallis</p>	<p>Anmeldung bis 3. Dezember mit dem Anmeldekalon, der im März zugestellt wurde, mit Postkarte oder telefonisch (024 485 25 28) an Madeleine Oberli, Rue de Catogne 3, 1890 St-Maurice. Aus organisatorischen Gründen die Frist nicht verpassen.</p>	<p><b>22. Nov.</b> Prés-d'Orvin Berghaus</p>	<p>■ <b>Bergklub Flügelrad</b> Biel/Bienne Fondue chinoise</p>	<p>Fondue chinoise à discrétion zum Preis von CHF 25.–, da wird sicherlich niemand mit Hunger nach Hause gehen müssen. Anreise mit dem öffentlichen Verkehr: Bus 70/71 Bahnhof Bellevue an 10.44 Uhr. Anmeldungen bis spätestens 15. November an Hüttenchef Beat Meier, 079 252 00 90.</p>
<p><b>10. Dez.</b> 14.30 Uhr, Zürich, Volkshaus</p>	<p>■ <b>PV Zürich</b> Weihnachtsfeier</p>	<p>Gemeinsam feiern bedeutet mehr, als man denkt. Eingeladen sind alle Mitglieder mit Partner/innen, Freunde und Bekannte. Nebst musikalischer Einstimmung von Schülern, besinnlicher Weihnachtsbetrachtung durch Pfarrer Andres Boller, eindrücklichen Ansprachen, gespickt mit kurzen für uns spannenden Nuancen von Ricardo Loretan, wird uns die «Bendliker-Musig» in fröhliche Weihnachtsstimmung versetzen. Und weil Solidarität immer notwendiger wird, hoffen wir auf zahlreichen Besuch.</p>	<p><b>25. Nov.</b> 19 Uhr, Basel, KV</p>	<p>■ <b>EFFVAS, Sektion Basel</b> Workshop</p>	<p>Informationen über den Einsatz des Lens Baby.</p>
<p><b>10. Dez.</b> 14.30 Uhr, Zürich, Volkshaus</p>	<p>■ <b>PV Zürich</b> Weihnachtsfeier</p>	<p>Gemeinsam feiern bedeutet mehr, als man denkt. Eingeladen sind alle Mitglieder mit Partner/innen, Freunde und Bekannte. Nebst musikalischer Einstimmung von Schülern, besinnlicher Weihnachtsbetrachtung durch Pfarrer Andres Boller, eindrücklichen Ansprachen, gespickt mit kurzen für uns spannenden Nuancen von Ricardo Loretan, wird uns die «Bendliker-Musig» in fröhliche Weihnachtsstimmung versetzen. Und weil Solidarität immer notwendiger wird, hoffen wir auf zahlreichen Besuch.</p>	<p><b>26. Nov.</b> 19 Uhr, Bern, Treffpunkt b. Bahnhof</p>	<p>■ <b>EFFVAS, Sektion Bern</b> Besuch des Medienzentrums im Bundeshaus</p>	<p>Infos bei ralph.haltinner@bluewin.ch.</p>
<p><b>10. Dez.</b> 14.30 Uhr, Zürich, Volkshaus</p>	<p>■ <b>PV Zürich</b> Weihnachtsfeier</p>	<p>Gemeinsam feiern bedeutet mehr, als man denkt. Eingeladen sind alle Mitglieder mit Partner/innen, Freunde und Bekannte. Nebst musikalischer Einstimmung von Schülern, besinnlicher Weihnachtsbetrachtung durch Pfarrer Andres Boller, eindrücklichen Ansprachen, gespickt mit kurzen für uns spannenden Nuancen von Ricardo Loretan, wird uns die «Bendliker-Musig» in fröhliche Weihnachtsstimmung versetzen. Und weil Solidarität immer notwendiger wird, hoffen wir auf zahlreichen Besuch.</p>	<p><b>26. Nov.</b></p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> Wanderung zur Burgruine Radegg</p>	<p>Wanderung ab Jestetten über Radegg-Rossberghof (Mittagessen) –Wasenhütte nach Neunkirch; zirka 4½ Stunden, 300 m auf und ab. Winterthur ab 9.06 Uhr via Bülach nach Jestetten. ID mitnehmen. Auskunft und Anmeldung bis 23. November bei Manfred Portmann, 052 232 30 00. @ www.eswcw.ch</p>
<p><b>12. Nov.</b> 19.15 Uhr, Basel SBB, Instruktions- lokal Zentral- stellwerk</p>	<p>■ <b>Eisenbahner Philatelisten Basel</b> Sammlertreffen</p>	<p>Das Lokal befindet sich unmittelbar bei der Tramhaltestelle Münchensteinerstrasse (Linien 10 und 11). Wir treffen uns zu Gespräch, Kauf, Tausch und einer Kleinauktion. Interessenten und Freunde sind ebenfalls willkommen.</p>	<p><b>28. Nov.</b> 10.15 Uhr, Basel, Treff- punkt Schalterhalle Bahnhof</p>	<p>■ <b>EFFVAS</b> Öffentliche Jurierung des nationalen Fotowettbewerbs</p>	<p>Anmeldungen bei echo@fotopaulus.ch.</p>
<p><b>13. Nov.</b> 19.30 Uhr, Romanshorn, Konsumhof</p>	<p>■ <b>EFFVAS, Sektion Romanshorn</b> Ideenbörse</p>	<p>Ideenbörse für das Jahresprogramm 2010.</p>	<p><b>28. Nov.</b></p>	<p>■ <b>ESV Rheintal-Walensee</b> Kulinarische Wanderung im Dreiland</p>	<p>Abfahrt Zürich Hauptbahnhof 8.34 Uhr nach Basel. Wanderung vor dem Essen zum Appetitholen und anschliessend Verdauungsspaziergang, insgesamt zirka 3 Stunden. Kosten fürs Essen zirka 35 Euro. Anmeldung bis 21. November an Kurt Suter, 061 831 47 71 oder 079 769 42 13. @ www.esv-rhw.ch</p>
<p><b>12. Nov.</b> 19.15 Uhr, Basel SBB, Instruktions- lokal Zentral- stellwerk</p>	<p>■ <b>Eisenbahner Philatelisten Basel</b> Sammlertreffen</p>	<p>Das Lokal befindet sich unmittelbar bei der Tramhaltestelle Münchensteinerstrasse (Linien 10 und 11). Wir treffen uns zu Gespräch, Kauf, Tausch und einer Kleinauktion. Interessenten und Freunde sind ebenfalls willkommen.</p>	<p><b>6. Dez.</b> Prés-d'Orvin Berghaus</p>	<p>■ <b>Bergklub Flügelrad</b> Biel/Bienne Chlausertag</p>	<p>Für die Kinder wird der Samichlaus Geschenke bereithalten und auch für das leibliche Wohl wird gesorgt: Äplermagronen für CHF 15.– pro Person. Anreise mit dem öffentlichen Verkehr: Bus 70/71 Bahnhofplatz Biel ab 10.20 Uhr, Prés-d'Orvin Bellevue an 10.44 Uhr. Anmeldungen bis spätestens 27. November an Roland Leibundgut, 031 859 80 59 (Anzahl Erwachsene und Kinder angeben).</p>

## Sport und Kultur

Ein SEV-Mitglied stellt einen Anziehungspunkt seiner Gegend vor

## Solothurn, die schönste Barockstadt der Schweiz

Albert Fahmi, pensionierter Leiter der Lausanner Geschäftseinheit Erwerb und Verkauf von SBB Immobilien und Mitglied des PV Waadt, schlägt uns einen Rundgang durch seinen heutigen Wohnort vor.



monumentalen neoklassizistischen Westfassade steht, bleibt einem fast die Luft weg. Ebenso imposant ist das Innere der barocken Jesuitenkirche gleich nebenan.

Solothurn hat keltische Wurzeln und verbindet italienische Herrlichkeit mit französischem Charme und einheimischer Lebensart. Ab 1530 residierte der französische Gesandte in der «Ambassadorenstadt», die bis 1790 stark durch die Architektur der französischen Königsschlösser geprägt wurde.

### Geschichte tanken

Vom Bahnhof führt der Rundgang zuerst via Kreuzackerbrücke über die Aare zum Klosterplatz in der Altstadt, die von historischen Gebäuden nur so strotzt, und durch die Kronengasse zur St.-Ursen-Kathedrale. Wenn man zum ersten Mal vor der

Ihr könnt dann durch die engen Gassen schlendern und den barocken Festungsgürtel mit seinen 11 Bastionen besichtigen oder die mittelalterlichen Stadtmauern mit ihren Türmen und Toren. Beeindruckend sind auch der Ambassadorshof, das Rathaus, das Alte Zeughaus, das Bürgerspital und die Patrizierhäuser. Nicht zu vergessen die charmanten Terrassen beim Zeitlockenturm, wo man das Stadtleben gemütlich auf sich wirken lassen kann. Das alles wird euch sehr gefallen.

### Magische Zahl 11

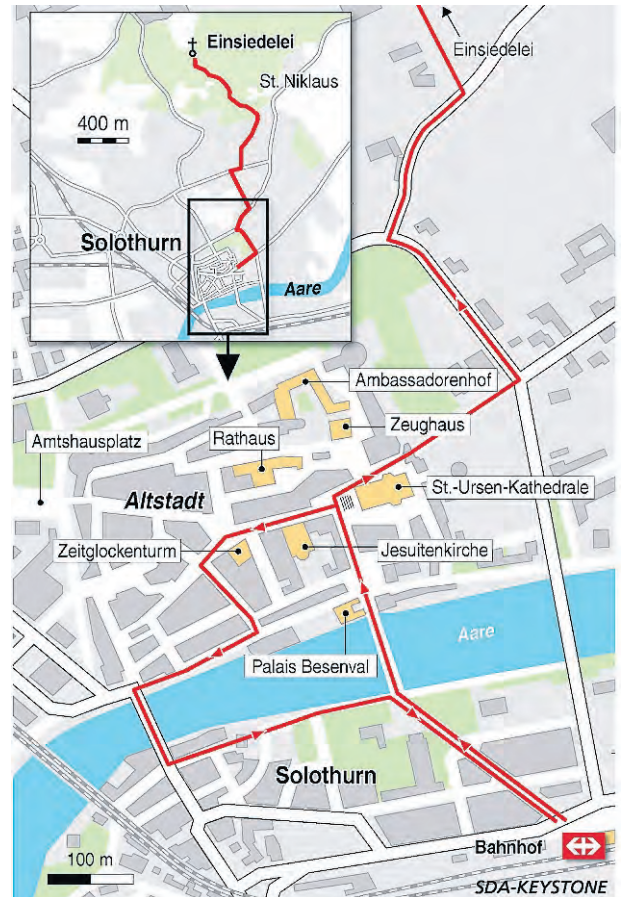
Die Stadt hat es mit der Zahl 11: Im historischen Teil gibt es 11 Kirchen, 11 Kapellen,

11 Plätze und 11 Brunnen. Solothurn trat der Eidgenossenschaft 1481 als 11. Kanton bei. Damals gehörten dem Gericht 11 Richter an.

Wer noch etwas Zeit hat, kann von der Altstadt in 20 Minuten zur Verenaschlucht wandern oder vom Bahnhof oder Amtshausplatz den Bus 4 zum Schluchteingang nehmen. Von dort braucht man rund 20 Minuten bis zur Einsiedelei. Diese ist seit 1442 schriftlich belegt, das heutige Häuschen stammt aus dem Jahr 1624 und wird von einem Eremiten ständig bewohnt und bewacht. Die Heilige Verena soll dort um das Jahr 300 gelebt haben.

Wenn ihr nach dem Besuch der Altstadt wieder den Zug nehmt, dann spaziert noch auf dem Landhausquai der Aare entlang, bevor ihr über die Kreuzackerbrücke oder die Wengibrücke zum Bahnhof zurückgeht. Von der Verenaschlucht fährt der Bus 4 zum Bahnhof. *Hes/Fi*

Für offizielle Stadtführungen:  
032 626 46 46  
oder [info@solothurn-city.ch](mailto:info@solothurn-city.ch)



## NOCH SCHNELL DIE TASCHE FÜLLEN, BEVOR DIE 1:12-INITIATIVE KOMMT...



Heute verdient ein Top-Manager in der Schweiz im Schnitt 56 Mal mehr als sein Mitarbeiter oder seine Mitarbeiterin mit dem kleinsten Einkommen.

## VOR 50 JAHREN

### An meinen Wecker

Wecker, du bist alt geworden,  
Hast mit mir nun ausgedient,  
Und mein Herz will überborden,  
Vor dem Dank, den du verdienst.

Hilfsbereit gabst du mir Kunde  
Stets als treuer Kamerad,  
Wenn sie nahte, meine Stunde  
Für den Dienst am Flügelrad.

Manchmal hätte ich dich freilich  
Lieber nicht so früh gehört,  
Wenn du einfach unterbittlich  
mich im besten Schlaf gestört.

Unters Kissen, zum Ersticken,  
Steckte ich dich kurzerhand,  
Wo dein Läuten und dein Ticken  
Ein ruhmloses Ende fand.

Doch ich denunzierte fälschlich  
Dich als bösen Sündenbock,  
Schilderte dich unverlässlich,  
Eigensinnig wie ein Stock.

So macht man sich selbst zum Quäler,  
Wenn das Eitle in uns siegt,  
Wenn der Stolz die eignen Fehler  
Andern in die Schuhe schiebt.

Offt verliert dadurch im Leben  
Man den besten Kamerad,  
Doch du bleibst mir treu ergeben,  
Dienstbeflissen Tag für Tag.

«Der Eisenbahner»  
vom 6. November 1959 (gekürzt)

Marc-André Pilloud, Präsident der Sektion LPV Waadt-Unterwallis

# Geopferter Beruf Lokomotivführer

Marc-André Pilloud prangert die überspitzte Spezialisierung in seinem Lokomotivführerberuf an – einem Beruf, den die SBB auf dem Altar der Rentabilität opfert.

«Wir sind dazu verdammt, einen REV-Beruf auszuüben!», sagt der 52-jährige Marc-André Pilloud, Lokomotivführer im Depot Lausanne der Division Personenverkehr der SBB. Mit REV-Beruf meint er nicht «Traumberuf», obschon die Träume auf französisch «rêves» heissen, sondern «Beruf des Réseau Express Vaudois», der Waadtländer S-Bahn also.

## Eine Ohrfeige

Müheles versteht man den abwertenden Beigeschmack der Bezeichnung für einen Berufsmann wie Marc-André Pilloud. Vor allem Regionalzüge fahren, so was Blödes! Die Kurse sind kurz, monoton, wiederholen sich. Manchmal, viel zu selten für seinen Geschmack, hat er noch das Vergnügen, einen Schnellzug auf einer der grossen, das Land durchquerenden Fernverkehrslinien zu führen. «Die Divisionalisierung, die Aufteilung der SBB in die Divisionen Personenverkehr, Güterverkehr und Infrastruktur, hat den Verlust der Universalität unseres Berufes zur Folge. Früher fuhren



Marc-André Pilloud: «Die verdamnte Divisionalisierung bringt eine unterschiedliche Arbeitsbelastung für Lokomotivführer der Divisionen Cargo und Personenverkehr.»

wir sowohl Schienentraktoren als auch regionale Güterzüge und Personenschneuzüge. Für uns war es eine wahre Ohrfeige, diese Vielseitigkeit unseres Berufes aufgeben zu müssen! Diese verdamnte Divisionalisierung führt ausserdem zu Ungleichheiten in der Arbeitsbelastung zwischen Lokführern der Division Cargo und solchen der Division P. Dies wird vor allem am Wochenende offenkundig wegen des zunehmenden Unterbestandes an P-Lokführern. Wir sind oft gezwungen, am Sonntag zu arbeiten, während unsere Cargo-Kollegen praktisch jedes Wochenende frei haben. Diese Situation führt bei uns

Lokomotivführern P zu einer grossen Frustration.»

## Selbstständigkeit

Trotzdem hat Marc-André Pilloud immer davon geträumt, Züge zu lenken. «Im freiburgischen Bossonnens ist das Haus, in dem ich aufwuchs, zwischen der SBB-Linie Lausanne-Bern und der Linie der Transports Publics Fribourgeois Palézieux-Châtel-St-Denis gelegen. Die vielen Züge, die ich durchfahren sah, haben mich geprägt. Ich bekam Lust, sie zu führen.» Nach der Schulzeit trat er in die Berufsschule Freiburg ein, die er mit dem Lehrabschlusszeugnis als Elektromechaniker verliess. Mit 22

Jahren stellte ihn die SBB an, damit er die Ausbildung zum Lokomotivführer absolvierte. «Eine Ausbildung, die 33 Monate dauerte, während heute das Unternehmen in 11 Monaten ausbildet...»

## Briefe an Meyer

In seiner Eigenschaft als Präsident der Sektion LPV Waadt-Unterwallis ist es Marc-André Pilloud ein grosses Anliegen, dass die Stimme der Lokführer seiner Region gehört wird. Anfangs Jahr hat er mit dem Sektionsvorstand einen Brief an den CEO SBB Andreas Meyer geschrieben, um verschiedene störende Umstände anzuprangern, zu denen nicht zuletzt die ungenügende Zahl an Lokführern der Division P im Depot Lausanne zählt. Da sich die Situation nicht verbesserte, hat der Vorstand einen zweiten Vorstoss an Herrn Meyer gesandt. «Diesmal haben wir, zusätzlich zur erneuten Anprangerung des Unterbestandes, die Strategie der SBB zurückgewiesen, für die Übernahme der S-Bahn Bulle-Freiburg eine Filiale zu gründen. Eine Tochtergesellschaft, das hiesse für das betreffende Personal, zu schlechteren Bedingungen als bei der SBB zu arbeiten.»

## Anspruchsvoller Beruf

Sein Beruf mit der unregelmässigen Arbeitszeit und sein gewerkschaftliches Engage-

ment lassen ihm wenig Zeit für seine Hobbys: «Gelegentlich gehe ich im Wald spazieren, aber es ist schon so, dass SBB und SEV mich stark absorbieren.» Marc-André Pilloud musste schon vier Mal die schreckliche Erfahrung machen, dass jemand sich vor seinen Zug warf, um seinem Leben ein Ende zu setzen. Er spricht davon sehr taktvoll und mit gedämpfter Stimme: «Das ist etwas, das einen traumatisiert. In den Monaten nach einem solchen Drama kehrt mir die Szene immer wieder in den Kopf zurück. Glücklicherweise wird uns von der SBB psychologische Unterstützung geboten.»

## Rekordfrequenzen

Wenn Marc-André Pilloud auf einen Umstand seines Berufes stolz ist, so ist es die starke Zunahme an Passagieren in seinen Zügen. «Noch vor zehn Jahren waren die Perrons so gut wie leer, wenn wir abends um zehn Uhr in einen Bahnhof kamen. Heute dagegen sind sie fast immer überfüllt. Zu sehen, dass die Leute mehr und mehr die Bahn dem Auto vorziehen, das erfüllt einen mit Freude.» Und dies ist kein Traum!

Alberto Cherubini/pan.

## DER SEV SETZT SICH VERMEHRT EIN, ABER...

Marc-André Pilloud stellt an der Verbandsspitze des SEV eine Änderung des Stils fest: «Unsere neue Gewerkschaftsgeschäftsleitung kommuniziert mehr als die vorhergehenden. Sie setzt sich vermehrt für die Verteidigung unserer Rechte ein. Wir brauchen diese Unterstützung, um uns gegen die kommenden Herausforderungen zu wappnen. Ich denke da natürlich an die Lohnverhandlungen, an die Sanierung der Pensionskasse SBB und an die Erneuerung des GAV.»

Aber nach seinem Lob gibt Marc-André Pilloud auch eine Warnung: «Wenn der Sanierungsplan der Pensionskasse SBB mit einer Erhöhung unserer Beiträge um 2% ab Januar und von 2,5% ab Juli 2010 beschlossen wird, kommt eine Verschlechterung unseres GAV nicht infrage. Ich hoffe, dass der SEV nicht in die Falle tritt, die GAV-Verhandlungen zu verschieben. Eine Verschiebung,

die verschiedene leitende Angestellte der SBB ins Auge fassen, weil sie denken, dass wir, wenn wir die Sanierungsmassnahmen der Pensionskasse SBB verdaut haben, genug zahm seien, eine Verschlechterung des GAV zu akzeptieren. Wir lassen uns nicht zweimal zur Kasse bitten! So geht das nicht! Sonst passiert etwas.» Alle diese gewerkschaftspolitischen Themen werden an der Generalversammlung der Sektion LPV Waadt-Unterwallis behandelt, die Marc-André Pilloud am Dienstag, 17. November, um 14.30 Uhr in der Halle des Vignerons im Bahnhofbuffet Lausanne präsidiert wird. SEV-Präsident Giorgio Tuti wird ebenfalls anwesend sein. «Das ist eine Chance für unsere Mitglieder; sie können ihm alle Fragen stellen, die sie beschäftigen», schliesst der gewissenhafte Sektionspräsident Marc-André Pilloud.

AC/pan.



**Marc-André Pilloud wurde am 23. Juli 1957 in Vevey geboren. In Bossonnens FR, wo er aufgewachsen ist, hat er seinen Wohnsitz mit seiner Frau und den beiden Töchtern. Am 1. Mai 1979 hat er bei der SBB angefangen, einige Monate später ist er in den SEV eingetreten. Er ist Mitglied der Lokführermannschaft der Division P des Depots Lausanne. Seit 2005 steht er der 160-köpfigen Sektion SEV LPV Waadt-Unterwallis vor.**