

## Eine seltene Freude

Für die Zugbegleitung nach Paris hat der SEV gute Bedingungen erreicht. Häufig erlebt Jürg Hurmi anderes.

Seite 6



## Im Recht und entlastet mit Hilfe des SEV

Ein Bus wurde in einem Kreisel von einem Personenwagen angefahren. Die Polizei wollte den Busfahrer verantwortlich machen, doch vor Gericht erreichte dieser seinen Freispruch.

Seite 9



## Ein Vollzeitbähnler

Michel Pousaz widmet sich voll und ganz der Bahn – beruflich und in seiner Freizeit.

Seite 20

Der Umbau im RB Basel hat begonnen – er wird Stellen kosten

# Mehrfacher Druck

Neben dem Verkehrsrückgang wegen der Wirtschaftskrise und dem Trend zu Ganzzügen drückt die Modernisierung der Anlagen auf die Stellen in den Rangierbahnhöfen. Auch der Umbau im Rangierbahnhof Basel wird Arbeitsplätze kosten.

Kaum eine Berufsgattung bei der Bahn steht so unter Druck wie die Rangierer: Nur noch sechs Rangierbahnhöfe sind im SBB-Netz in Betrieb, und diese werden zunehmend automatisiert. Ein Wachstum des Güterverkehrs, aber auch eine rechtzeitige Ausrichtung auf andere Aufgaben sind die Perspektiven des betroffenen Personals. Die SBB steht hier in einer besonders grossen Verantwortung, handelt es sich doch um viele Leute, die ihr ganzes Berufsleben der Bahn gewidmet haben.

pmo

Dossier auf den Seiten 10 bis 12



Hemmschuh legen: In modernen Rangierbahnhöfen nicht mehr nötig, da die Wagen automatisch abgebremst werden, wenn sie vom Ablaufberg kommen – und die Arbeit fällt weg.

## Bundesverwaltungsgericht bestätigt Verfügung des BAV

# SBB legt Gesetz falsch aus

Gemäss Arbeitszeitgesetz darf die Arbeitszeit an sieben aufeinanderfolgenden Arbeitstagen nicht über 63 Stunden hinausgehen. Das Bundesamt für Verkehr hat die SBB mit einer Verfügung gerügt, weil die SBB diese Vorschrift nicht eingehalten hat, wenn die sieben Arbeitstage durch Freitage unterbrochen waren.

Nach Auffassung des BAV (die vom SEV geteilt wird) spielen freie Tage bei dieser Vorschrift keine Rolle; betrachtet werden auf jeden Fall sie-

ben Arbeitstage hintereinander, ob mit oder ohne freie Tage dazwischen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat sich nicht inhaltlich geäussert, sondern lediglich festgestellt, dass die Haltung des BAV dem Gesetzestext entspricht. Zwar wäre auch die Auslegung der SBB denkbar; das Gericht unterstützt jedoch den Spielraum der Aufsichtsbehörde bei der Kontrolle.

pmo

Siehe auch «Zur Sache»

## ZUR SACHE

Die SBB versucht, das Arbeitszeitgesetz bis zum letzten Komma zu ihren Gunsten auszulegen – oder eben auch darüber hinaus. Es ist erfreulich, dass das Bundesamt für Verkehr (BAV) seiner Pflicht als Aufsichtsbehörde nachkommt und die Einhaltung des AZG überwacht. Und ebenso erfreulich ist, dass das Bundesverwaltungsgericht diese Haltung des BAV unterstützt. Beim AZG geht es nicht darum, dem Personal des öffentlichen Verkehrs einen bequemen Job zu verschaffen. Ganz im Gegenteil: Zum Beispiel lässt das AZG eine längere Gesamtarbeitszeit pro

„Wer mit den Grenzwerten des AZG spielt, spielt mit der Sicherheit im öffentlichen Verkehr.“

Martin Allemann, Leiter Kompetenzzentrum Arbeitszeit im SEV

Woche zu als das Arbeitsgesetz, das für die meisten Firmen in der Schweiz gilt. Es wird also den Besonderheiten des Verkehrsbetriebs durchaus gerecht.

Dieses Gesetz hat ein klares Ziel, das nicht hoch genug gewertet werden kann: Es geht um nicht mehr und nicht weniger als um die Sicherheit im öffentlichen Verkehr. Wer also mit den Grenzwerten des AZG spielt, spielt letztlich mit der Sicherheit. Das können wir vom SEV nicht zulassen, und das kann auch das BAV nicht zulassen. Das sollte sich auch die SBB nicht leisten!

## UNTERSCHRIFTEN-AKTION

Die Unterschriftensammlung für das Referendum gegen die Revision der Arbeitslosenversicherung ist angelaufen. Der SEV organisiert in diesem Zusammenhang einen Aktionstag.

**Als Datum hat die Geschäftsleitung den Dienstag, 27. April, festgelegt.**

Der SEV führt an verschiedenen Orten Standaktionen durch. Die SEV-Sekretariate bleiben deshalb am 27. April geschlossen.

Orte und Zeiten der Standaktionen finden sich demnächst im Internet unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) in der Agenda.

pmo

## NEWS

## MEHR MILITÄR

Die «Militärische Sicherheit» will sich vermehrt auf Bahnhöfen und Zügen «mit starker Militärpräsenz» zeigen. Ziel ist es, die Ordnung und das Erscheinungsbild der Armee zu verbessern. Zivilpersonen werden nur kontrolliert, «wenn eine unmittelbare Gefährdung offensichtlich oder die Betriebssicherheit des Bahnverkehrs augenfällig gestört ist». Die Militärpolizei koordiniert ihre Kontrollen mit der Transportpolizei der SBB und den Polizeikörpern, gemischte Patrouillen soll es nicht geben.

## MONTE OLIMPINO 2 WIEDER OFFEN

Am 12. April kurz nach vier Uhr morgens ist wieder der erste Zug aus dem Rangierbahnhof Chiasso südwärts durch den Tunnel Monte Olimpino 2 gefahren. Der Tunnel war seit Dezember 2008 geschlossen. Bei Umbauarbeiten für ein höheres Profil war es zu grossen geologischen



Problemen gekommen, was die lange Schliessung bewirkte. Der Tunnel ist für den Güterverkehr sehr wichtig, erlaubt er doch den direkten Weg von Chiasso nach Süden ohne über Como zu fahren (siehe auch Seite 12).

## RHB 2009 MIT MEHR VERKEHR

Mit fast 11 Millionen Fahrgästen hat die Rhätische Bahn das beste Jahr ihrer Geschichte hinter sich. Auch beim Autoverlad wurde ein neuer Höchstwert verzeichnet. Entsprechend stiegen die Einnahmen. Aufgrund grosser Investitionen liegen aber die Resultate unter dem Vorjahr; der Gewinn belief sich auf 800 000 Franken. Die RHB hat letztes Jahr nicht weniger als 201 Millionen Franken investiert; sie erklärt die hohe Zahl mit Verschiebungen aus dem Vorjahr und zusätzlichen Mitteln aus dem Konjunkturprogramm des Bundes.

Die BLS kämpft in der Gegenwart, rüstet sich für die Zukunft und feiert die Vergangenheit

# Bringt Abbau den Erfolg?

**Neuigkeiten von der BLS. An drei Medienkonferenzen an drei aufeinanderfolgenden Tagen wurde Erfreuliches und weniger Erfreuliches mitgeteilt.**

Das weniger Erfreuliche kommt nicht überraschend von BLS Cargo: «bedingt durch den starken Einbruch der Nachfrage nach Transportleistungen aufgrund der internationalen Wirtschaftskrise», sank die Verkehrsleistung um 19%. Sowohl der konventionelle Verkehr als auch der unbegleitete kombinierte Verkehr nahmen stark ab, insbesondere im Transitverkehr. Die «Rollende Autobahn», also der begleitete kombinierte Verkehr, wuchs dagegen um 8%.

## «Flexibilisierung und Optimierung»

BLS Cargo reagierte auf den Einbruch der Nachfrage mit «kurzfristigen operativen Massnahmen wie Einstellungs- und Investitionsstopps» und der Vermietung von Loks und Lokführer/innen an andere Bahnen (tatsächlich sind die Lokführer allerdings immer noch bei der BLS angestellt, nicht bei BLS Cargo). Längerfristig soll das Effizienzsteigerungsprogramm «Aufstieg 2011» eine markante Besserung bringen.

Die «Flexibilisierung und Optimierung des Ressourcen- und Personaleinsatzes» soll den hohen Fixkosten entgegenwirken.

## Schifffahrt erfolgreich

Erfreulicher sind die Nachrichten von der Schifffahrt. Seit letztem Jahr werden die touristischen Schifffahrtbetriebe vom Kanton Bern nicht mehr subventioniert. Wie der Bielersee-Schifffahrt (siehe Box) ist es nun auch der Oberländer Schifffahrt auf Thuner- und Brienersee gelungen, auch ohne Staatsgelder erfolgreich zu sein.

## Weniger Kurse, mehr Passagiere

Um die Kosten zu senken, wurden bei der BLS-Schifffahrt Kurse gestrichen. Obschon dazu noch ein Minus bei den Extrafahrten (Charterfahrten) von 25% kam, verzeichnete der Schiffsbetrieb 30% mehr Passagiere, vor allem wegen des besseren Wetters. In dem vom Betrieb als «Rekordjahr» bezeichneten 2009 wurde ein Gewinn von rund 230 000 Franken ausgewiesen, das beste Ergebnis seit mindestens zehn Jahren.

## Jubiläumsjahr

Auch das laufende Jahr soll für die Oberländer Schifffahrt ein ganz besonderes werden, feiert man doch das «175-

Jahr-Jubiläum der Dampfschifffahrt» (die offizielle Bezeichnung «175 Jahre Schifffahrt Thunersee» ist falsch, auch die kommerzielle Personenschifffahrt (mit Ruder-schiffen) hat auf den beiden Oberlandseen eine sehr viel längere Tradition). Die Jubiläumsaktivitäten drehen sich dabei um die ominöse Zahl «175»: mit speziellen Fahrpreisen, je nach Angebot 17.50 bis 175 Franken, sollen mehr Leute auf den See gelockt werden, nicht unbedingt mit speziellen Jubiläumsaktivitäten. Die erfolgreichen Event-Angebote

## INFO

Um das Ausbleiben der Kantongelder auszugleichen, hat die Schifffahrtsgesellschaft auf dem **Bielersee** die Kosten um 20% gesenkt (Streichung defizitärer Kurse, Verkauf zweier Schiffe) und gleichzeitig die Erträge um 30% gesteigert (höhere Fahrpreise). Immerhin wurden deswegen keine Kündigungen ausgesprochen.

(Loungeschiff «OaSee», Musikfahrten etc.) sollen dagegen beibehalten werden. pan.



Fürs Jubiläumsjahr wurden die Schiffe des Thuner- und Brienersees auf Hochglanz gebracht: Die DS «Lötschberg» im Interlakner Trockendock.

## PLATZ, KOMFORT, WIRTSCHAFTLICHKEIT

Die Berner S-Bahn ist eine Erfolgsgeschichte: immer mehr Pendler/innen steigen auf die Bahn um. Die Nina-Züge können den Ansturm nicht bewältigen. Deshalb beschafft die BLS bis Ende 2014 insgesamt 28 Doppelstocktriebzüge und gibt dafür 493,7 Millionen Franken aus. Bis 2025 will sie insgesamt über eine Milliarde in neues Rollmaterial investieren. Die neuen Züge bieten den Passagieren mehr Platz und sollen auch zukünftiges Nachfragewachstum auffangen. Die Sitze sind «grosszügig» angeordnet, es hat Platz für Kinderwagen, Fahrräder und pro Komposition für drei Rollstühle. Auch eine

Toilette für Menschen mit Behinderung fehlt nicht. Der Ein- und Ausstieg soll auf Perronhöhe möglich sein. Für die Bahn ebenfalls ins Gewicht fallen die höhere Produktivität durch raschere Richtungswechsel, das schnelle Trennen und Vereinen von Kompositionen sowie die erhöhte Verfügbarkeit der Fahrzeuge und längere Instandhaltungsintervalle, die die Kosten senken. In diesem Zusammenhang will die BLS statt der heutigen sieben künftig nur noch vier unterschiedliche Fahrzeugtypen betreiben, von denen je zwei untereinander kuppelbar sind. pan.

## KOMMENTAR

## Wer soll das bezahlen?

Der öffentliche Verkehr kostet Geld. Das ist eine Binsenwahrheit. Wird das Angebot verbessert und ausgebaut, muss die Frage beantwortet werden, wer die Kosten trägt: Sind es die Kund/innen, indem sie mehr fahren? So ist es (teilweise) bei den Kosten für die Doppelstockwagen. Werden höhere Tarife bezahlt – wie bei der Schifffahrt? Bezahlt der Kanton als Besteller der Transportleistungen? Für den SEV ist wichtig, dass die Kosten nicht aufs Personal abgewälzt werden. Die Menschen, die den Erfolg eines Un-

ternehmens möglich machen, sollen an diesem Erfolg durch anständige Arbeitsbedingungen Anteil haben und nicht durch mehr Stress. Das Streichen wenig frequentierter Schiffs-Frühkurse kann betriebswirtschaftlich sinnvoll sein. Der «flexibilisierte» Lokführereinsatz freut die Bahnverantwortlichen. Das Personal muss sich aber äussern können, wie die (negativen) Auswirkungen gemildert oder entschädigt werden. Und bei der Kontrolle der Auswirkungen von Sparmassnahmen sind auch die Kantone als Eigentümer und Besteller gefordert.

Nick Raduner, SEV-Sekretär

SBB präsentiert gesteigerte Zufriedenheitswerte des Personals

## Höher, auf tiefem Niveau

Ein neuer Höchstwert bei der Zufriedenheit des SBB-Personals: Die Umfrage 2009 macht der SBB Freude.

Recht spärlich informiert die SBB über die Resultate der Zufriedenheitsumfrage, die Ende letztes Jahr beim Personal durchgeführt wurde. Es handelte sich dabei um eine Stichprobenerhebung; erst im September wird wieder eine Umfrage beim gesamten Personal durchgeführt.

Es fällt auf, dass die Verkehrsdivisionen bessere, Infrastruktur und Zentralbereiche dagegen schlechtere Werte aufweisen. Die Umfrage 2007 war allerdings von den Querelen um den GAV und die Industriewerke geprägt gewesen.

### Zentralbereiche im Tief

Auffallend ist der regelrechte Absturz des Werts der Zentralbereiche (von 73 auf 63

Punkte). Eine Interpretation liefert die SBB dazu nicht.

Der Gesamtwert ist von 61 auf 64 Punkte gestiegen; das ist der höchste je gemessene Wert – Tiefstwerte waren 2002 und 2006 jeweils

60 Punkte. Angesichts der früheren Kritik des Bundesrats an Werten in diesem Bereich ist nicht anzunehmen, dass der Eigentümer mit den neuen Resultaten zufrieden sein wird. pmo

## KOMMENTAR

### Viele Fragezeichen

Lok- und Zugpersonal sollen zufriedener sein, die Menschen in den zentralen Diensten hingegen massiv unzufriedener. Das sagt die Umfrage bei 1000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der SBB aus. Und sie zeigt, wie früher auch schon, dass die Zufriedenheit mit der direkten Arbeitsumgebung recht gut ist, jene mit der obersten Führung des Unternehmens jedoch ganz und gar nicht.

Für diese Aussagen hätte sich die SBB die Umfrage sparen können: Das hört sie von uns nämlich seit Jahren... Wenn

wir unsere Mitglieder nach ihrer Zufriedenheit fragen, dann kommt regelmässig eine Antwort: «Wir vermissen die Wertschätzung des Arbeitgebers gegenüber unserer Leistung.»

Die SBB macht es sich zu einfach, wenn sie diese Stimmung auf den «Veränderungsprozess, in dem sich die SBB befindet», zurückführt. Es ist eine deutlich tiefer gehende Vertrauenskrise, ausgelöst durch Verunsicherung, die weit über einen gewöhnlichen Veränderungsprozess hinausgeht. Da hat die SBB etwas zu tun!

Manuel Avallone, Vizepräsident

## BILD DER WOCHE



Die Schweizer Bahnwelt im Massstab 1:87 kann man in Granges-Paccot bei Freiburg bestaunen: Seit einem Jahr sind die «Chemins de fer du Kaeserberg» in Betrieb. Im modernen Designer-Bau kann eine minutiöse Rekonstruktion des Schweizer Alltagslebens der 90er-Jahre des letzten Jahrhunderts bewundert werden, mit Wochenmarkt, Wartenden am Bushalt, Klettergruppe, Alphorngruppe und Alpbzug, Surfern, Blasmusik und Rallye sowie dem vollständigen Circus Knie auf Gastspiel in St. Jakobstadt. Neben dem Churchill-Pfeil, einigen Mirages und Swiss-Express-Zügen hat pünktlich zum Bahnjubiläum der Unesco-Welterbe-Strecke auch der Bernina-Express seinen Auftritt. Wer selber gerne einmal die 87 Züge bestaunen will, beginnt seinen Besuch am besten auf der Internetseite [www.kaeserberg.ch](http://www.kaeserberg.ch), wo es Reservationen und Billette gibt.

## MEINE MEINUNG

## Schneller oder besser?

Die Neat-Tunnel Lötschberg und Gotthard sind Investitionen in die Zukunft. Vor allem ein Angebot an Europa. Der DB zum Beispiel wird der rote Teppich auf den Schienen gelegt. Grosszügiger ist noch selten ein übermächtiger SBB-Konkurrent bedient worden. In den DB-Güterzügen fährt die BLS als lizenzierter Beifahrer mit.

Nun haben BAV (Bundesamt für Verkehr) und SBB das Projekt «Bahn 2030» vorgelegt. In zwei Varianten. Die eine für 12, die zweite für 21 Milliarden Franken. Wären alle Wünsche der Kantone aufgenommen worden, müssten 40 Milliarden budgetiert werden. Womit eines klar ist: Bund und Kantone reden mit. Die Politik bestimmt den Finanzrahmen. Die SBB muss, despektierlich formuliert, auf Krethi und Plethi Rücksicht nehmen. Es geht nicht anders.

Soweit ich «Bahn 2030» begriffen habe, soll die bestehende Infrastruktur optimiert werden. Es geht also nicht um Visionen. Nicht um grosse Würfe. Nicht darum, was ein ETH-Professor möchte: den Neubau der Strecke Zürich–Bern. Mit 28 Minuten Fahrzeit. Die Bahn sei heute zu langsam, mahnt er. Statt die Autobahn auf sechs Spuren auszubauen, sollte der Hebel bei der Bahn angesetzt werden.

Es ist der alte Konflikt zwischen Wünschbarem und Machbarem. Zwischen dem Allernotwendigsten und dem kühnen Sprung nach vorn. Politisch gibts nur das eine oder das andere.

Der ÖV bei uns ist flächendeckend. Er beschränkt sich nicht auf ein paar Highlights. Regionen werden nicht abgehängt. «Bahn 2030» soll den Binnenverkehr verbessern. Mit kleinen Schritten. Eine Korrektur da, eine Berichtigung dort. Das ist nicht spektakulär. Aber auch das flächendeckende Programm erfuhr Abstriche. Zum Teil schmerzliche.

Sollte die Politik mit der grossen Kelle Geld bereitstellen, fehlte es der SBB-Führung kaum an Ideen. Dann könnten Wisenbergtunnel, Tiefbahnhof Luzern, Brüttener Tunnel und anderes mehr noch so gerne realisiert werden. Notgedrungen muss sie sich mit dem Nächstliegenden und Notwendigsten begnügen. Also kann nicht die Superidee Zürich–Bern die Lösung sein. «Bahn 2030» will Verbesserungen für alle. Oder doch für möglichst viele.

Helmut  
Hubacher



Eine Zukunft für die Rottenküchen und moderne Infrastruktur auf Baustellen

## Weiter essen im Rottenwagen

Erfolg für die Petition des SEV: Noch bis ins Jahr 2020 werden fahrende Baustellenküchen im Einsatz stehen. Zudem plant die SBB Investitionen, um dem Personal die Situation auf Baustellen zu verbessern.

Auf Initiative des Unterverbands Bau hatte der SEV letztes Jahr gegen tausend Unterschriften gesammelt, um für den Fortbestand der Rottenküchen zu kämpfen. Nun zeigen die Unterschriften ihre Wirkung: Nach mehreren Verhandlungen hat die SBB eingewilligt, die Rottenküchen bis zur jeweiligen Pensionierung der Köchinnen weiterzuführen; so-

mit bleiben die Rottenküchen noch bis zu zehn Jahre erhalten.

Die Gewerkschaftssekretäre Urs Huber und Jean-Pierre Etique haben mit der SBB dieses Resultat verhandelt. Sie rufen die Mitarbeiter in den Baudiensten auf, das Angebot der Rottenküchen zu nutzen: «Dies trägt am meisten zu deren Fortbestehen bei!»



Auf dem Abstellgleis, aber noch in Betrieb: Rottenküchenwagen der SBB.

### Moderne Infrastruktur

Für den SEV ist es auch ein Erfolg, dass die SBB grössere Investitionen plant, um die Infrastruktur auf den Baustellen zu modernisieren. In einem Massnahmenpaket sind

verschiedene Elemente vorgesehen, die die Bedingungen des Personals auf länger dauernden Baustellen verbessern sollen. «Sowohl Ruhemöglichkeiten als auch Verbesserungen bei der Hygiene

und dem Schutz vor Wind und Wetter bilden Elemente des angekündigten Gesamtpakets», erläutert Urs Huber.

**Fazit: Optimum erreicht**

Angesichts der sehr unterschiedlichen Bedürfnisse aller Beteiligten erachtet der SEV das Resultat als Optimum, das als Ganzes die Situation auf den Baustellen verbessern wird. Im Moment handelt es sich um Ankündigungen; es wird die Aufgabe des SEV sein, aufmerksam zu verfolgen, dass die Ankündigungen auch umgesetzt werden.

pmo

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

**Herausgeber:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

**Redaktion:** Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Françoise Gehring, Pietro Gianolli, Héléne Koch, Henriette Schaffter (abw.)

**Redaktionsadresse:** *kontakt.sev*, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; [kontakt@sev-online.ch](mailto:kontakt@sev-online.ch), Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

### Abonnemente und Adressänderungen:

SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; [info@sev-online.ch](mailto:info@sev-online.ch), Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58.

Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

**Inserate:** Kretzag AG, Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestrasse 86, 8712 Stäfa  
Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, [kontakt@kretzag.ch](mailto:kontakt@kretzag.ch), [www.kretzag.ch](http://www.kretzag.ch)

**Produktion:** AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

**Druck:** Mittelland Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen (ein Unternehmen der AZ Medien AG); [www.solprint.ch](http://www.solprint.ch)

**Die nächste Ausgabe erscheint am 29. April 2010.**

**Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 22. April, 10 Uhr**

**Inserateschluss: 20. April, 10 Uhr**



Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV mit gegen 50 000 Mitgliedern sucht **per 1. Juni 2010** oder nach Vereinbarung

## eine Koordinatorin / einen Koordinator Politik und Public Relations 80 %

Als unsere neue Mitarbeiterin/ unser neuer Mitarbeiter werden Sie sich vor allem mit den politischen Geschäften auf eidgenössischer Ebene befassen, die einen Bezug zu den Angestellten im öffentlichen Verkehr haben. Sie verfolgen die Verkehrspolitik und Bereiche, die eng mit dem öffentlichen Verkehr verbunden sind und informieren die internen Gremien. Sie vertreten den SEV in verschiedenen Organisationen, Gremien und Behörden im verkehrspolitischen Bereich. Sie verfassen Stellungnahmen im Rahmen von Vernehmlassungen, redigieren Texte für die Mitgliederzeitung, bereiten Aktionen vor und sind für die Kontakte zu Parlamentsmitgliedern und der Bundesverwaltung zuständig. Lobbying ist für Sie kein Fremdwort.

Für diese abwechslungsreiche und interessante Tätigkeit setzen wir politische und gewerkschaftliche Erfahrung und allenfalls Berufserfahrung in einer Non-Profit-Organisation in einer Unternehmung des öffentlichen Verkehrs voraus.

Sie können sich durchsetzen, arbeiten selbstständig, sind initiativ, flexibel und bereit, sich mit grossem Engagement für das Wohl unserer Mitglieder einzusetzen. Ihre Muttersprache ist Deutsch, Sie können sich in der französischen Sprache verständigen. Der Arbeitsort ist Bern. Als Stabsmitarbeiter/in sind Sie direkt dem Präsidenten SEV unterstellt.

Nähere Auskunft erteilt Giorgio Tuti, Präsident SEV, 031 357 57 57.

Sind Sie interessiert? Frau Ursula Lüthi, Personalleiterin, nimmt gerne Ihre vollständige schriftliche Bewerbung bis am 30. April 2010 entgegen.

**SEV**, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6  
[ursula.luethi@sev-online.ch](mailto:ursula.luethi@sev-online.ch)

Mehr über den SEV erfahren Sie unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

Lucerne University of  
Applied Sciences and Arts

**HOCHSCHULE  
LUZERN**

Wirtschaft  
Institut für Tourismuswirtschaft ITW

**VÖV UTP** Verband öffentlicher Verkehr  
Union des transports publics  
Unione dei trasporti pubblici

Vorbereitungskurs auf die Höhere Fachprüfung  
dipl. Manager/in öffentlicher Verkehr

## Management-Ausbildung im öffentlichen Verkehr

**Kursstart:** 22. Oktober 2010  
**Kursumfang:** 16 Monate berufsbegleitend  
**Info-Veranstaltung:** 15. April 2010, 17.30 Uhr  
in Luzern

**Weitere Informationen unter:** [www.hslu.ch/itw](http://www.hslu.ch/itw)

Bundesrätliche Sparmassnahmen im Regionalverkehr

# Bund darf Regionallinien nicht totsparen

Der SEV wehrt sich für die Regionallinien: Gemeinsam mit dem Verkehrsclub der Schweiz (VCS), Pro Bahn Schweiz und der Schweizerischen Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr (IGöV) hat er eine Petition lanciert.

Im Rahmen seines neuesten Sparprogramms will der Bundesrat auch beim öffentlichen Verkehr den Rotstift ansetzen. Insbesondere will er nur noch an Regionalverkehrslinien mit einer Mindestnachfrage von 100 Personen pro Tag Abgeltungen zahlen. Heute liegt diese Limite bei 32 Fahrgästen pro Tag.

Würde diese Massnahme umgesetzt, könnte dies zu ei-

nem Kahlschlag im Regionalverkehr führen.

**Vor allem Busse und Postautos**

Derzeit beziehen rund 1300 Regionalverkehrslinien Abgeltungen des Bundes. Ein Siebtel von ihnen – rund 160 Linien – wären im Zuge des bundesrätlichen Sparprogramms gefährdet. Würde die geplante Massnahme umgesetzt, müssten die Kantone in die Bresche springen. Das wird vielerorts unmöglich sein. Bei den betroffenen Linien handelt es sich vornehmlich um Bus- und Postautolinien. Vor allem im ländlichen Raum würden ganze Regionen und Dörfer vom Netz des öffentlichen Verkehrs abgehängt.

**Tourismus bedroht**

Auf der Liste befinden sich aber auch die Bergbahnen

Vitznau–Rigi Staffelhöhe–Rigi Kulm sowie Weggis–Rigi Kaltbad. Postautolinien in Skigebiete wie die Flumserberge im Kanton St. Gallen oder Thyon 2000 im Wallis sollen ebenfalls keine Abgeltungen mehr bekommen. Und selbst der regionale

Bahnverkehr zwischen Yverdon-les-Bains und Neuenburg ist bedroht.

Solche Abbaumassnahmen werden der SEV, der VCS, Pro Bahn und die IGöV entschieden bekämpfen. Nicht nur regionalpolitische Gründe sprechen gegen das

Vorhaben des Bundesrats. Ein Abbau auf ländlichen Linien führt zu einer Schwächung des Gesamtsystems. Es würde vermehrt das Auto benutzt, zahlreiche Arbeitsplätze im öffentlichen Verkehr gingen verloren.

pmo/pd



Auf der Liste der bedrohten Linien ist auch die Vitznau–Rigi-Bahn.

**INFO**

Die **Liste der 160 bedrohten Linien** ist im Internet aufgeschaltet. Es ist auch angegeben, welche Unternehmen die jeweilige Strecke bedienen. Auf der Seite [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) unter **Medien: Medienmitteilungen** findet sich der entsprechende Link. Dort besteht auch die Möglichkeit, die Petition direkt online zu unterzeichnen.

Jetzt unterschreiben: Petition gegen den Abbau im öffentlichen Verkehr

## Petition an den Bundesrat

Sehr geehrter Herr Bundesrat Merz  
Sehr geehrte Mitglieder des Gesamtbundesrates

Wir fordern Sie auf, die geplanten Sparmassnahmen im öffentlichen Verkehr aus dem Konsolidierungsprogramm 2011–2013 zu streichen. Insbesondere dürfen die Bundesabteilungen für die Regionallinien nicht gekürzt und keine Bahnlinien auf Busbetrieb umgestellt werden.

*Alle dürfen unterschreiben – unabhängig von Alter, Wohnsitz und Nationalität.*



**Vorname, Name**

**Strasse**

**Wohnort**

---



---



---



---



---



---



„Wenn es um die Anliegen des Personals geht, hören wir immer nur, wie stark die SBB dem Wettbewerbsdruck unterliegt.“

Jürg Hurni, Gewerkschaftssekretär

Vor einem Jahr wechselte Jürg Hurni von der Spitze des Unterverbands ZPV ins SEV-Zentralsekretariat

## «Die Lösung bei «Lyria» hat europäische Bedeutung»

Jürg Hurni ist beim SEV für die SBB-Division Personenverkehr zuständig. Trotz gutem Geschäftsgang stossen Forderungen des Personals dort meist auf harten Widerstand. Doch es gibt Ausnahmen: Bei den Anliegen der Zugbegleiter, die künftig nach Paris fahren, kam es zu einer fortschrittlichen Einigung.

**kontakt.sev: Dem SBB-Personenverkehr geht es gut. Spürt man das auch im Umgang mit dem SEV?**

**Jürg Hurni:** Eher weniger! Die Vertreter der SBB sprechen zwar öfters vom guten Geschäftsgang, aber im Umgang mit den Sozialpartnern könnte man das Gegenteil vermuten: Wenn

es um die Anliegen des Personals geht, hören wir immer nur, wie stark die SBB dem Wettbewerbsdruck unterliegt.

**Wo siehst du im Moment die grössten Probleme?**

Vor allem einzelne Bereiche beim Operating waren bisher kaum bereit, dem Personal entgegenzukommen. Massnahmen zur Steigerung der Personalfriedenheit kommen nicht voran.

**Zum Beispiel?**

Die Pausen der Lokomotivführer: Die SBB teilt Pausen im Gleisfeld zu und erklärt, es sei die Eigenverantwortung der Betroffenen, wie sie sich verpflegen. Aber eine gute, vollwertige Mahlzeit ist unter diesen Umständen gar nicht möglich, weil es weder Räume noch ein Angebot gibt. Dieses Thema sprechen wir seit Jahren an, aber es ist bisher nicht gelöst.

Ein anderes Beispiel ist die Zulage für erschwerte Arbeitsbedingungen, die sogenannte Schmutzzulage. Auch dieses Geschäft haben wir schon 2008 bei der SBB deponiert. Soeben hat sie es erneut zurückgewiesen, mit dem Hinweis, dass vor der Einführung eines neuen Lohnsystems nicht darüber verhandelt werde.

**Wo drückt den Kolleginnen und Kollegen zurzeit der Schuh?**

Am meisten beschäftigt die Leute der Personalunterbestand – sowohl beim Zug- als auch beim Lokpersonal. Sie haben Schwierigkeiten, ihre Freitage beziehen zu können. Belastungen gibt es deshalb auch im zwischenmenschlichen Bereich, im Umgang mit einzelnen Vorgesetzten und mit einzelnen übergeordneten Stellen. Das tönt eher banal, aber dies sind die Situationen, die letztlich die Motivation beeinflussen. Wenn sich jemand von der Einteilung ungerecht behandelt fühlt, ist die Freude an der Arbeit getrübt. Andererseits wissen wir aber, dass auch die Einteiler ei-

**„Vor allem einzelne Bereiche beim Operating waren bisher kaum bereit, dem Personal entgegenzukommen. Massnahmen zur Steigerung der Personalfriedenheit kommen nicht voran.“**

nem Druck ausgesetzt sind, und wenn der Personalbestand nicht stimmt, ist dies ein riesiger Spagat!

**Welches sind deine grössten Erfolge?**

Bei der Zugbegleitung wird deutlich Personal aufgebaut, dies vor allem durch die integrale Doppelbegleitung, die wir erstritten haben. Zudem hat die SBB den Zuschlag für die Zugbegleitung der Lyria-TGV nach Paris erhalten. Dort

konnten wir auch erfolgreich Forderungen einbringen.

**Worum ging es?**

Es gab schon bisher grenzüberschreitende Zugbeglei-

**„Wenn sich jemand von der Einteilung ungerecht behandelt fühlt, ist die Freude an der Arbeit getrübt.“**

tung. Eine durchgehende Begleitung bis Paris ist jedoch eine völlig andere Situation. Die Übernachtung in Paris ist fürs Zugpersonal, das mit dem unregelmässigen Dienst schon einiges gewohnt ist an Einschnitten ins Familien- und Sozialleben, nochmals

eine neue Grössenordnung. Es war uns wichtig, mit der SBB Regeln zu verhandeln. Das Thema hat gar europäische Bedeutung, da die Sozialpartner in der EU seit Jahren über diese Fragen diskutieren. Wir haben deswegen auch mit der französischen Gewerkschaft CGT Kontakt aufgenommen.

**Was war das Hauptanliegen?**

Wir haben einen Zeitzuschlag gefordert für die gesamte Zeit, die das Personal

fernab der Familie in Paris verbringt. Schliesslich haben wir einem Kompromiss zugestimmt, der einen 30-prozentigen Zeitzuschlag für diejenigen Stunden bringt, die über die

vorgeschriebene Ruheschicht hinausgehen. Das ist ein gutes Resultat.

**Was war ausschlaggebend für den Erfolg?**

SEV und ZPV sind gemeinsam aufgetreten und in den Forderungen klar geblieben. Wir haben deutlich machen können, dass diese lange Abwesenheit von zu Hause etwas Wesentliches ist. Die SBB hat zuerst nicht auf unsere Forderungen eintreten wollen, und wenn wir nicht auf den Kompromiss eingegangen wären, hätte das Ganze scheitern können. Angesichts der positiven Aspekte, insbesondere der Schaffung zahlreicher neuer Stellen, konnten wir den Kompromiss eingehen, der ja noch weitere Punkte enthält, so etwa eine angepasste Essensentschädigung.

**Hat dieses Resultat Auswirkungen auf andere Bereiche?**

Nein, das war eine besondere Thematik, die von an-

### INFO

Jürg Hurni ist 48-jährig und verheiratet. Die Kinder sind schon erwachsen. Er absolvierte eine Betriebslehre und arbeitete im Rangierbahnhof Biel. Nach zwei Jahren hat er sich zum Kondukteur weitergebildet und danach meist in Biel gearbeitet, am Schluss als Zugchef. Im SEV durchlief er als Milizfunktionär den klassischen Werdegang vom Beisitzer im Sektionsvorstand bis zum Zentralpräsidenten des ZPV. Seit 2009 ist er als Gewerkschaftssekretär im Zentralsekretariat für die Belange des Personenverkehrs SBB zuständig. Der Zufall wollte es, dass eines seiner ersten Geschäfte ausgerechnet die Schliessung des Rangierbahnhofs Biel betraf. Seine Freizeit widmet er seiner Frau, daneben verbringt er einige Zeit am Computer, weil ihn die Informatik besonders interessiert.

# INTERVIEW



Alberto Cheredini

Jürg Humi anlässlich der Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels, wo der ZPV für die Doppelbegleitung demonstrierte.

dem hängigen Themen losgelöst ist.

**Ist der SEV in diesem Geschäft anders aufgetreten? Solche Erfolge sind ja nicht an der Tagesordnung...**

Das kommt immer auf die Geschäfte an! Tatsächlich gibt es Gegenbeispiele, wo wir uns kaum durchsetzen konnten und die SBB keinen Millimeter nachgegeben hat. Hier lagen die Argumente auf unserer Seite, und es war auch klar, dass eine Regelung nötig ist, weil wir uns hier auf europäischem Niveau bewegen.

**Du warst bis Ende 2008 Zentralpräsident des ZPV, dann hast du die Stelle als Gewerkschaftssekretär angetreten. Was war der Grund für diesen Entscheid?**

Die Arbeit hat mich interessiert, da es um die Division Personenverkehr der SBB ging, die ich als Zentralpräsident schon gekannt habe. Das Personenverkehrsteam im SEV, welches ich leiten darf, bietet mir auch eine super Unterstützung. Nach 30 Dienstjahren bei der SBB hat auch der Zeitpunkt gepasst; viele Gelegenheiten für eine Veränderung dürften ja nicht mehr kommen!

**Wo kannst du mehr bewegen, als Zentralpräsident oder als Gewerkschaftssekretär?**

Man kann es nicht direkt vergleichen. Als Zentralpräsident kümmert man sich um seinen Unterverband mit seinen Berufsfeldern. Ich musste nicht in die Details anderer Geschäfte gehen, auch wenn

ich Mitglied der SEV-Geschäftsleitung und an strategischen Entscheidungen beteiligt war. Das war aber eine spannende und interessante Aufgabe. Als Ge-

**„Unsere Forderungen sind nicht aus der Luft gegriffen, sondern entsprechen den Bedürfnissen des Personals.“**

werkschaftssekretär bin ich nicht in die strategischen Entscheide involviert, sondern betreue die Tagesgeschäfte. Diese Arbeit ist vielseitiger und geht mehr in die Tiefe.

**Vorher hast du dich für eine besondere Berufsgruppe eingesetzt, nun für alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Personenverkehrs. Wie ist deine Beziehung zu andern Kategorien?**

Soweit ich es beurteilen kann, ist die Beziehung gut. Aufgrund meiner Ausbildung habe ich bei diesen Berufen gewusst, worum es geht. Diese Kenntnisse ha-

be ich in diesem Jahr noch vertieft. Die Beziehung zu den jeweiligen Zentralpräsidenten ist gut, und wir können gut zusammenarbeiten. Ich sehe da keine Probleme.

**Das Haus SEV hat eine andere Organisation als die Unterverbände: Was ist sinnvoller, Berufs- oder Divisionsorganisation?**

Das ist eine heikle Frage!

Für mich als Gewerkschaftssekretär ist die Divisionsorganisation zweckmässig. Bei der SBB wird viel auf den Gesamtkontext hingewiesen. Häufig wird von uns erwartet, dass wir ein Geschäft über den Konzern-Personaldienst einreichen. Das ist ihr «Einfallsstor», weil sie alle Bereiche möglichst gleich behandeln wollen.

**Was erwartest du vom neuen Leiter Personenverkehr Jürg Schmid?**

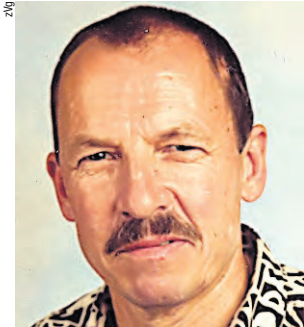
Ich hoffe, dass er auf die Anliegen des Personals eingeht und sie objektiv beurteilt. Unsere Forderungen sind nicht aus der Luft gegriffen, sondern entsprechen den Bedürfnissen des Personals.

Interview: Peter Moor

Eine Wanderung durchs ehemalige Expo-Gelände, durch ein Naturschutzgebiet und in historisches Gelände

# Zu Fuss die Sprachgrenze überqueren

Bis zu seiner Pensionierung arbeitete Hans Moser im SEV-Zentralsekretariat in Bern. In Portalban, vis-à-vis von Neuenburg, genießt er den Ruhestand. Sein Wandervorschlag führt auf den nahe gelegenen Vully.



Die Artepilger Murten der Expo.02 haben viele in bester Erinnerung behalten: neben der Präsentation «Un Angepasse» der Kirchen in den «Cabanes» erregte vor allem der «Monolith» Aufsehen, der auf dem See schwimmende Würfel, in dem das Murten-Panorama zu besichtigen war. Durch seine Wandschlitzte konnte man auch die Umgebung betrachten: vom Schauplatz der Schlacht von Murten auf der einen Seite bis zum Mont Vully auf der andern. Unsere heutige Wanderung führt vom historischen Städtchen Murten über die

Uferpromenade im Gegenzeigersinn halb um den See. Wer Lust hat, kann vor der eigentlichen Wanderung die Ringmauer der Stadt erklimmen und sich ein bisschen in die Zeit Adrians von Bubenbergs zurückdenken. Auf unserer Tour kommen wir zuerst ins Dörfchen Muntelier, das viele Eisenbahner kennen, weil hier das Ausbildungszentrum Löwenberg der SBB liegt. Bald gelangen wir in einen Wald, «Chablais» genannt. Dieses Naturschutzgebiet ist der Lebensraum vieler Wasservögel. Vom kombinierten Wander- und Veloweg, der durch den Wald führt, kann man immer wieder zum See gehen, baden ist nicht verboten. Auf Schautafeln werden wir in die Geheimnisse der Natur eingeführt.

Auf der andern Seite des Waldes liegt das Dorf Sugiez, hier überqueren wir den Broyekanal und damit auch die Sprachgrenze. Nun geht es durch den Rebbberg auf den Mont Vully, der auf Deutsch

Wistenlacherberg heisst, was im Dialekt gelegentlich zu «Mistelacher» verballhornt wird. Die 126-stufige Treppe ist ordentlich schweisstreibend! Oben werden wir mit einer herrlichen Aussicht belohnt: auf die drei Seen, den Jura und die ganze Alpenkette. Hier gab es in dunkler Vorzeit ein keltisches Oppidum; 1962 wurden die Überreste entdeckt. Wenn wir et-

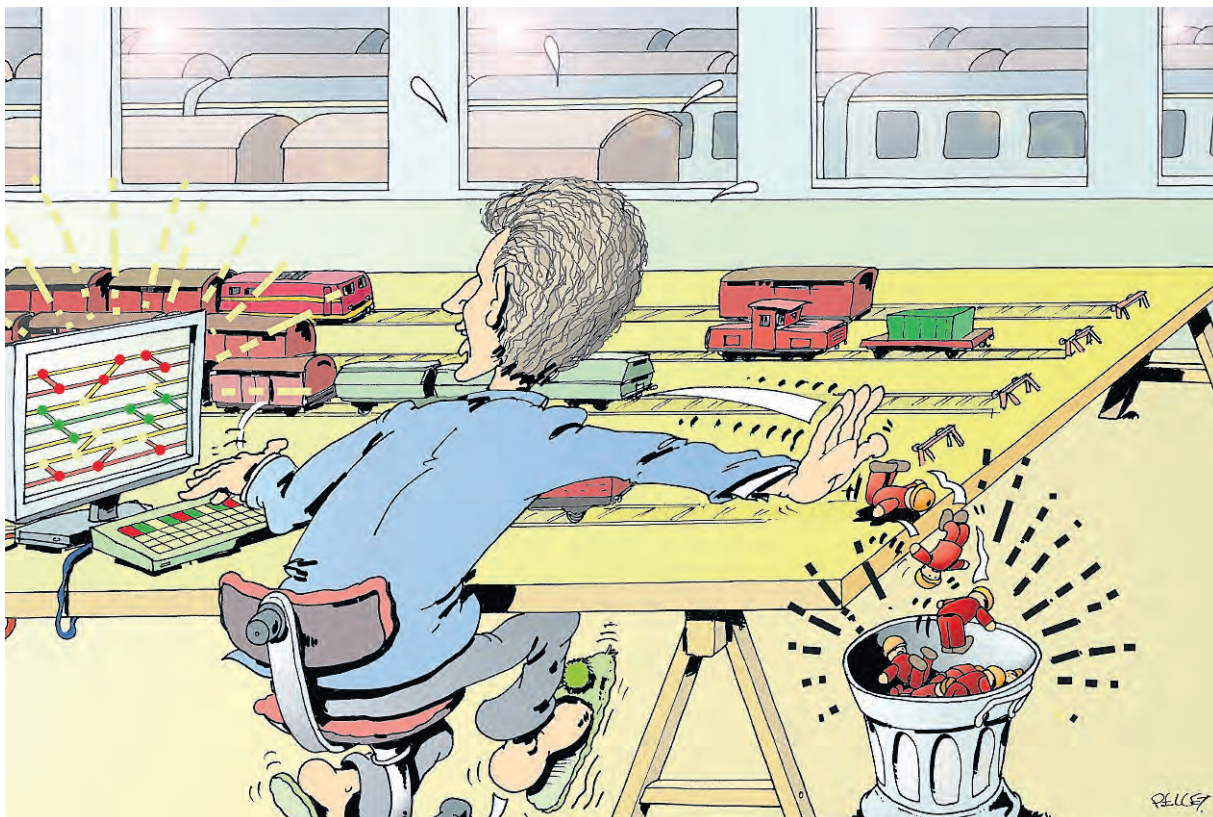
was weitergehen, könnten wir auch die Ruinen der Festung erforschen, aus der die Schweizer Armee im Ersten Weltkrieg das Mittelland gegen Westen verteidigen wollte. Wir biegen aber links wieder gegen den Murtensee ab und kommen auf der Falllinie nach Praz, von wo wir mit dem Schiff nach Murten oder mit dem Postauto nach Sugiez gelangen. *pan.*

## INFO

Bahnverbindung nach Murten und Sugiez. Der Schiffs- und der Postautofahrplan sind leider nicht sehr dicht, eine sorgfältige Planung der Wanderung ist unabdingbar. Sie kann gut auch in der umgekehrten Richtung begangen werden mit Start in Praz, was die Rückkehr erleichtert. Die Strecke ist rund 10 km lang, die Steigung beträgt 200 Meter, sodass mit einer reinen Wanderzeit von ca. 3 Stunden zu rechnen ist. Der Trans Swiss Trail 1 führt ebenfalls von Murten zum Vully.



## EINE DÜSTERE ZUKUNFT DER RANGIERER ZEICHNET UNSER CARTOONIST PELLET



Wie es um die Rangierbahnhöfe wirklich steht... Zu lesen im Dossier auf den Seiten 10 bis 12.

## VOR 50 JAHREN

### Autos reisen auf Schienen durch Europa

Die fortschreitende Modernisierung, die damit verbundene Überfüllung vieler wichtiger Fernstrassen und andererseits die erhebliche Ausweitung des internationalen Reiseverkehrs haben daran mitgewirkt, dass die von mehreren europäischen Eisenbahnverwaltungen in den letzten Jahren eingeführte Beförderung von Personenkraftwagen in besonderen Zügen oder Wagen einen ungewöhnlichen Erfolg aufzuweisen hat. In diesem Jahr werden zu den bereits bestehenden noch einige neue Verbindungen hinzutreten, auf denen «Autos im Reisezug» Europa durchqueren. Mit den Autoreisezügen haben die Eisenbahnen einen beinahe revolutionären Schritt zur Gewinnung eines neuen Kreises von Fahrgästen getan.

«Der Eisenbahner» vom 22. April 1960 (gekürzt)



## Link zum Recht

# Im Kreisel gerammt

Das Beispiel aus dem Rechtsschutzalltag des SEV zeigt einmal mehr, dass es sich lohnt, sich gegen ungerechtfertigte Vorwürfe zu wehren.

Im Juli 2009 fährt Fritz X. (Namen geändert) mit seinem Gelenkbus im städtischen Mittagsverkehr in einen Kreisel. Als er diesen etwa zur Hälfte umfahren hat, spürt er plötzlich einen Ruck und sieht im Rückspiegel, dass von links ein Auto in den hinteren Busteil gefahren ist. Verletzt ist niemand, doch an Bus und Auto ist ein Schaden von rund 5000 Franken entstanden, wie die Polizei festhält.

Bei der Einvernahme sagt die Autofahrerin Y., der Bus

habe ihr den Vortritt genommen. Fritz dagegen erklärt, er habe nur Autos gesehen, die ihm den Vortritt gelassen hätten. Jenes von Y. habe er erst nach der Kollision gesehen. Daraufhin verzeigt die Polizei gleich beide wegen Unaufmerksamkeit am Steuer (Art. 31 des Strassenverkehrsgesetzes).

## Aussage gegen Aussage

Fritz richtet ein Rechtsschutzgesuch an den SEV, und dieser gibt ihm einen Anwalt als Rechtsbeistand.

Im September erhalten Fritz und Y. einen Strafbefehl. Dagegen erhebt Fritz Einsprache – im Gegensatz zu Y. – und wird im Januar 2010 vom Einzelrichter vorgeladen.

Die ebenfalls aufgebotene Y. besteht darauf, vor dem Bus in den Kreisel gefahren zu sein. Sie habe wegen des Busses halten müssen und, als sich dieser nach dem Ausholen näherte, nicht zurückfahren können, weil ein Auto direkt hinter ihr gestanden sei. Vor der Kollision habe sie noch zweimal gehupt.

Dieser Version widerspricht aber ein Zeuge, der im Kreisel dem Bus den Vortritt liess: Er sah die Automobilistin Y. erst unmittelbar vor der Kollision, und sie hätte seiner Meinung nach die Möglichkeit gehabt, rückwärtszufahren, um die Kollision zu verhindern. Ihr stehendes Auto sei vom Bus gestreift worden und erst danach habe sie gehupt, hält der Zeuge fest.

## Wichtiger Zeuge

Schliesslich spricht der Richter Fritz von allen Vorwürfen frei, weil vieles darauf hindeutet, dass er vor Y. in den

Kreisel fuhr. So wurde berechnet, dass sich der Bus bei der Kollision schon etwa seit 14 Sekunden im Kreisel befand. Auch war Fritz laut dem Richter nicht verpflichtet, dauernd im Rückspiegel zu kontrollieren, ob sich die Fahrzeuge hinter ihm korrekt verhalten, weil er ja auch die Fahrbahn in Fahrtrichtung im Auge behalten musste.

Dank dem Freispruch annulliert die kantonale Kommission für Administrativmassnahmen im Strassenverkehr die Ermahnung zur Vorsicht, die sie bereits gegen Fritz erlassen hat.

Rechtsschutzteam SEV

## Leserbrief

# So nicht, Herren Hofstetter und Fattebert!

Unbestätigten Gerüchten zufolge soll der Lokpersonalstandort Winterthur erneut für einen Versuch von einigen Schreibtischtätern erhalten. Nachdem der ganze Regionalverkehr unseres Depots heute von «Thurbo» gefahren wird, möchten nun einige emsige Planer auch noch den übrig gebliebenen Fernverkehr abziehen, sodass wir Winterthurer Lokführer nur noch auf den S-Bahnen des ZVV fahren werden. Wir wehren uns gegen diese erneute Divisionalisierung. An der LPV-Versammlung

wurde beschlossen, Gegensteuer zu geben, bevor es zu spät ist. Wir Lokführer müssen Kurse besuchen, damit die Monotonie auf dem Führerstand nicht zu Signalfällen und anderen gefährlichen Situationen führt. Gleichzeitig wird genau diese Monotonie von gewissen Planern aber noch gefördert. Da weder die Sozialpartner noch die Peko bisher etwas Genaueres wissen, in wessen Schublade die Pläne bereitliegen, wurde an der Versammlung ein Protestschreiben an mehrere Herren verfasst.

Es gibt für uns auch keine nachvollziehbaren Gründe, warum diese erneute Aufteilung Sinn machen sollte, ausser dass zu einem späteren Zeitpunkt die neu auszubildenden Lokführer in noch kürzerer Zeit selbstständig auf die Strecke geschickt werden können, da sie ja nur noch die S-Bahn-Fahrzeuge kennen müssen. Und diese sogenannte «einfachere Arbeit» kann dann lohnwirksam in «Toco» einfließen, denn schliesslich muss irgendwo wieder gespart werden, wenn unsere Führung und Betreuung wieder um mehr als 30 CLP und 3 neue Regionenleiter auf-

gestockt wird. Ich frage mich auch hier manchmal, wo diese Lokführer sind, die diese intensive Betreuung wünschen? Oder ist es vielleicht so, dass unsere Führung Betreuung schreibt und Kontrolle meint...?

Nun ich glaube, das Fass wird wieder langsam voll in Winterthur, und ich rate

den betreffenden Herren, ihre Pläne zu jenen der «Selbsteinteilung für Lokführer» zu legen und sich wieder anderen Projekten zuzuwenden, die wirklich zur Verbesserung der Personalfriedenheit beitragen.

Köbi Jucker,  
Lokführer, Winterthur

## Leserbrief

# Die wahren Machenschaften

Die bilateralen Verträge mit der EU haben uns nicht nur Nutzen, sondern auch Ungemach gebracht. Mit dem Luft- und Landverkehrsabkommen haben wir den freien Personenverkehr eingehandelt. Der Luft-Mehrverkehr belastet in unverantwortlicher Weise die Atmosphäre und die Stratosphäre. Die Lastwagenflut verursacht mehr Feinstaub, beschäftigt die Strassen, Staus und verheerende Unfälle. Die Bemü-

hungen, die Luftreinhalteverordnung einzuhalten, werden zunichte gemacht. Die Verlagerung auf die Schiene wird missachtet. Die Behörden sind machtlos gegen die Lastwagenlobby.

Kürzlich redete ein Leserbriefschreiber in *kontakt.sev* schweren Schaden wegen des Absichtsstehens bei der EU herbei und kritisierte die Ja-Sager bei der Minarett-Initiative; aber umgekehrt ist auch gefahren! Die Abstimmung

ist demokratisch durchgeführt worden – es gibt keinen Grund, das Verfahren als Machenschaft zu bezeichnen. Das würde eher dazu passen, was sich die Exponenten der Grossbanken geleistet haben. Der Finanzminister hat Probleme, er schiebt sie vor sich her. Nur bei der UBS hat er schnell gehandelt. Das sind die eigentlichen Machenschaften!

Alfred Lehmann, Basel

## Leserbrief

# Toco wirds richten!

Der schönste Tag im SBB-Alltag ist wohl der, wenn ein neuer Arbeitsvertrag abgeschlossen wird. Der neue Mitarbeiter, die neue Mitarbeiterin kann das Glück kaum fassen, unter Dutzenden von Mitbewerbern und Mitbewerberinnen der oder die beste Wahl gewesen zu sein, und die Unternehmung ist höchst zufrieden, aus dem grossen Strauss von guten und besten Bewerbungen, die beste Arbeitskraft gefunden zu haben. Das gilt für das Mitglied der Geschäftsleitung wie für die Mitarbeitenden bei Rail Clean.

Aber schon beim ersten Zahltag beginnen die Lohnempfängerinnen und -empfänger der SBB an dieser

Symbiose zu zweifeln. Zunehmend mit der Zeit quält die Mitarbeitenden der SBB die Frage: Ob sie jetzt den Job nur bekommen haben, weil sich der oder die besser Qualifizierte wegen der wenig attraktiven Löhne nicht beworben hat? Oder gehören sie zu der Kategorie der überbezahlten Mitarbeitenden, die einfach Glück gehabt haben, nicht bei der schlechter zahlenden Konkurrenz arbeiten zu müssen?

Diesem Missstand wird jetzt abgeholfen. Mit «Total Compensation» werden bei der SBB bald nur noch die besten Mitarbeitenden zum «Best Price» arbeiten.

Urs Zeder,  
G-CH, ETOR Basel



„Die SBB muss nicht nur in die Anlagen investieren, sondern auch in das Personal!“

Urs Huber, Gewerkschaftssekretär SEV

Produktivitätssteigerungen und technischer Fortschritt kosten Arbeitsplätze

# Rangierbahnhöfe unter Druck

Die Bahn muss sich im Güterverkehr gegen die Strasse behaupten. Daher stehen auch die Rangierbahnhöfe von SBB Infrastruktur unter Kostendruck. Zudem sank mit der Wirtschaftskrise die Zahl der zu rangierenden Wagen. Beides zusammen führte im letzten Jahr zu Standortschliessungen, zu «Optimierungen» und damit verbunden zu Stellenabbau. Aber auch der technische Fortschritt kostet laufend Stellen, wie die am 6. April begonnene Modernisierung des Rangierbahnhofs Basel zeigt.

Bereits im Juni 2008, noch bevor die Wirtschaftskrise die Zahl der rangierten Güterwagen um rund 20% einbrechen liess, beschloss der Verwaltungsrat SBB, die Rangierbahnhöfe (RB) Olten und Biel zu schliessen bzw. «umzunutzen», wie es im PR-Jargon verniedlichend hiess. Doch auch wenn von dort aus noch Cargoteams die regionale Feinverteilung besorgen oder auf den Gleisfeldern leere Wagen abgestellt werden – Tatsache ist, dass die Ablaufberge geschlossen sind und damit die RB-Kernaufgabe eingestellt wurde, in Olten

im Dezember 2008, in Biel im Dezember 2009. In Olten verloren 36 Mitarbeitende ihre Stelle und in Biel rund 40, nachdem dort bereits 2005 mit «Focus» etwa 50 Mitarbeitende abgebaut worden waren. Um die veralteten Anlagen in Olten und Biel zu modernisieren, hätte die SBB viel Geld investieren müssen, nachdem sie dort jahrelang nicht mehr investiert hatte.

Kaum noch Hoffnung gibt es für den RB Rotkreuz, der im September 2009 wegen des Verkehrsrückgangs ebenfalls geschlossen wurde, womit rund 20 Rangierer ihre Stelle verloren: Der 1974

modernisierte Ablaufberg könnte höchstens bei einer starken, nachhaltigen Verkehrszunahme vielleicht wieder rentabel betrieben werden. Ein paar Zugverkehrsleiter bleiben bis zur Bahnhofautomatisierung noch in Rotkreuz, ebenso in Biel.

Heute betreibt die Betriebsführung der Infrastruktur (I-B) noch die RB Basel, Buchs, Chiasso, Däniken, Lausanne Triage, Limmattal (RBL) und Zürich-Mülligen, wobei letzterer eine RBL-Filiale darstellt.

«Optimierungen» Ende 2009

Um die Betriebskosten zu senken, überprüft I-B die RB

laufend auf Möglichkeiten zur Optimierung der Produktionsabläufe. Zudem führte die Wirtschaftskrise zu einem Rückgang der rangierten Wagen: Deren Zahl sank auf den RB Basel, Buchs, Chiasso, Däniken, Lausanne und Limmattal zwischen 2007 und 2009 total um rund 17%. Auf Ende 2009 baute I-B daher mit «Optimierungen» nochmals rund 50 Vollzeitstellen

in den RB ab. Beispiele für «Optimierungen»:

- Mitarbeitende übernehmen zusätzliche Aufgaben, z. B. Hemmschuhleger auch das Kuppeln oder Zugaufgeber auch das Rangieren und Entkuppeln;
- Rangierer und Rangiererteams werden neu Gleisfelder-übergreifend eingesetzt;

Fortsetzung auf Seite 12

## KOMMENTAR

### Eine Zukunft für die Rangierbahnhöfe – eine Zukunft für die RB-Mitarbeitenden

Auf den drei Seiten zu den Rangierbahnhöfen (RB) ist immer wieder vom Gleichen die Rede: Abbau, Schliessung, Abbau. Die Anlagen in Olten, Rotkreuz und Biel sind geschlossen, in allen übrigen RB ständiger Stellenabbau. Was die SBB als Auflistung von Zahlen, Investitionen und Finanzbedarf darstellt, ist für die Betroffenen eine ungewisse Zukunft, ein Stich ins Herz als Rangierer, Stellwerkangestellte, Lokführer, Zugverkehrsleiter usw. Sie brauchen eine Perspektive, eine Zukunft. Diese ist natürlich eng verknüpft mit der Zukunft der noch bestehenden RB, und dafür braucht es vor allem zwei Dinge:

1. Einen Güterverkehr auf der Schiene, der wächst und nicht schrumpft. Also einerseits den verkehrspolitischen Willen «für Güter die Bahn» und andererseits eine Unternehmung SBB, die daran glaubt und danach handelt. Hier gibt es mehr als ein Fragezeichen.
2. Investitionen in die RB. Aber hier zeigt sich das Dilemma für die Mitarbeitenden: Es braucht neue Anlagen für die Zukunft, doch neue Anlagen fressen Stellen. So oder so braucht es also auch eine Perspektive für die Mitarbeitenden. Dafür muss die SBB Strategien entwickeln und nicht nur in die Anlagen investieren, sondern auch in das Personal! Für eine Zukunft bei der Bahn, ob innerhalb der RB oder ausserhalb.

Urs Huber, Leiter SEV-Team Infrastruktur



Roger Jeanbourquin bedient heute die Gleisbremsen noch von Hand, künftig geschieht dies automatisch.



Peter Kern stellt Weichen, nach dem Umbau passiert dies rechnergesteuert.



Links das (Zentral-)Stellwerk West und rechts das Stellwerk 4, wo heute die Weichen der Richtungsgleise eingestellt werden – siehe Innenaufnahmen. Es wird voraussichtlich zur Steuerzentrale des Ablaufbetriebs umgebaut.

# DOSSIER



Alexander Engler

Blick auf den RB Basel I vom Stellwerk West: 59 Weichen und 25 Gleiskilometer Schiene werden durch 38 Weichen und 24 Gleiskilometer ersetzt, Schwellen, Schotter und Unterbau erneuert und das Gefälle beseitigt. Im kleinen Gebäude vorne links waren bisher die Hemmschuhleger stationiert.

Am 6. April hat der Umbau des Rangierbahnhofs Basel I in Muttenz begonnen

## Technischer Fortschritt kostet Arbeitsplätze

Im Rangierbahnhof Basel I werden Gleise, Weichen und Stellwerke ersetzt und ein neues Bremssystem eingebaut. So gehen rund 20 Stellen verloren.

Die Modernisierung des Rangierbahnhofs (RB) Basel I kostet rund 195 Mio. Franken und dauert etwa 3½ Jahre. Der RB-Teil I besteht seit den 30er-Jahren und dient dem Nord-Süd-Verkehr. Er bildet mit dem daneben liegenden RB Basel II, der in den 70er-Jahren für den Süd-Nord-Verkehr gebaut wurde, eine wichtige Drehscheibe im schweizerischen und internationalen Güterverkehr. Im Jahr 2008 passierten ihn rund 226 000 Güterwagen.

Der RB wird mit neuer Stellwerktechnik ausgerüstet.

Diese wird in die Stellwerke Ost und West integriert. Die drei Aussenstellwerke werden geschlossen. Damit verlieren 17 Stellwerkangestellte (SA) per Ende April 2012 ihre Stelle, denn die Signale und Weichen können künftig dank dem neuen System «Iltis» von den Zugverkehrsleitern (ZVL) im Stellwerk West oder Ost aus bedient werden. Dort wird dafür voraussichtlich je ein Arbeitsplatz eingerichtet.

Zudem werden die Richtungsgleise (Verteilgleise) mit einem neuen elektromagnetischen Bremssystem ausgerüstet. Es bremst die über den Ablaufberg geschobenen, einrollenden Güterwagen automatisch ab – und auch leiser als die heutigen Hemmschuhleger. Ob man auf sie künftig vollständig verzichten kann, müsse in der Praxis noch geprüft werden,

sei aber so vorgesehen, sagte Thomas Baldinger, der Leiter des RB Basel, gegenüber *kontakt.sev*. Da das Bremssystem nur auf einer ebenen Fläche funktioniert, muss das von blossen Auge kaum sichtbare heutige Gefälle der Verteilzone ausgeglichen werden. Dafür werden 145 000 m<sup>3</sup> Erde abgetragen, was rund 4500 Güterwagen entspricht.

Stellwerktechnik und Bremssystem machen die Anlage leistungsfähiger, weshalb die Zahl der Verteilgleise von 41 auf 32 reduziert werden kann. Weichen, Schienen, Schwellen, Schotter und Gleisunterbau werden zuerst in der Nordhälfte erneuert, dann in der Südhälfte. So kann der RB weiterhin eingeschränkt genutzt werden. Zudem erhält die Verteilzone Lärmschutzwände und eine separate Entwässerung.

**Mögliche Lösungen für Betroffene**  
Der Abbau der 6 Hemmschuhleger könnte durch Pensionierungen aufgefangen werden, erklärt Thomas Baldinger. Allerdings seien heute die finanziellen Einbussen bei Frühpensionierungen nicht für alle tragbar, u.a. auch aufgrund der Situation der Pensionskasse SBB.

Auf dem RB Basel gebe es aber auch jedes Jahr durchschnittlich 2 Rangierer, die aus medizinischen Gründen an anderen Stellen eingesetzt werden müssen, so Baldinger weiter. Solche Rangierer seien bisher oft als SA in die Stellwerke gekommen. Unter den 17 SA, die ihre Stelle verlieren, seien aber auch einige ehemalige Rangierer, die körperlich genug fit wären, um wieder als Rangierangestellte zu arbeiten. Doch weil sie damit von der Funktionsstufe (FS) 7

in die FS 5 absteigen würden, sei dies für sie trotz Lohnbesitzstand nicht sehr attraktiv. Einige könnten für die 3 neuen Rangierdisponentenstellen am Ablaufberg (mit FS 9) kandidieren, sagt Alex Bringolf, Präsident SEV-SBV Nordwestschweiz. Doch auch die operativen Rangierleiter (mit FS 8) werden sich dafür interessieren. «Die an einer ZVL-Ausbildung interessierten SA sollen die Möglichkeit erhalten, die Eignungsprüfung dafür zu machen», fordert Bringolf.

SA-Stellen gebe es bei der SBB immer weniger, sagt Thomas Baldinger. Allenfalls für Brig würden vorübergehend noch SA gesucht. Ausserhalb der SBB hätten diese z.B. in der Logistikbranche Chancen auf eine Stelle. Wer eine finde, könne wenn nötig vor Mai 2012 gehen. Eine Stellvertetzung werde organisiert. *Fi*

Fortsetzung von Seite 10

- Rangierteams kommen neu zum Teil in verschiedenen Gleisgruppen zum Einsatz;
- Beginn des Ablaufbetriebs eine Stunde später.

Von den 51 Betroffenen kamen 9 ins SBB-Projekt Neuorientierung und Arbeit (NOA) und 2 in NOA-Crescendo (befristete Anstellung für Mitarbeitende ab 58 Jahren). 6 wurden frühpensioniert. 7 wechselten zur SBB-Tochter Securitrans als Sicherheitswärter (weniger als erhofft), und für 14 gab es eine andere Lösung: Sie

wechselten zum Beispiel auf den RB Däniken, wo es keinen Stellenabbau gab, oder zum Personenverkehr; und auf dem RB Basel bleiben 5 Betroffene während des Umbaus bis 2013 als Personalverstärkung befristet angestellt. 9 Betroffene gelten als medizinische Fälle und sollen durch «Case Management» reintegriert werden. Für die 4 übrigen war im März die Lösung noch offen.

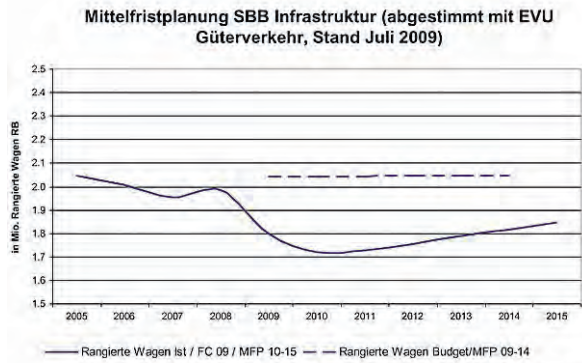
#### Höhere Arbeitsbelastung

Durch die «Optimierungen» fielen nicht nur Stellen weg, sondern auf den verbleiben-

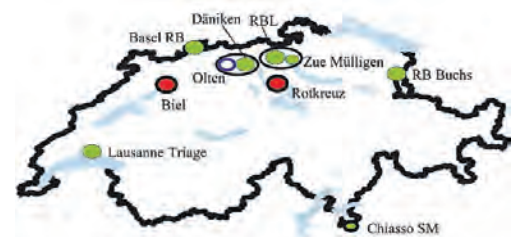
den Mitarbeitenden aller Berufe lastet seither mehr Druck. «Von den Aufgabenverschiebungen ist praktisch niemand verschont geblieben», sagt Alex Bringolf, Mitarbeiter des RB Basel und Präsident SBV Nordwestschweiz. In manchen Diensten hätten die Mitarbeitenden keine «Verschnaufpausen» mehr, seien am Anschlag. Und bei der Tourenplanung fehlten Reserven, was kurzfristige Verstärkungen verunmöglichte: «Wenn man einen Mitarbeiter von einer Arbeit abzieht, dann fehlt er eben dort.»

#### Zukunft der Rangierbahnhöfe

Laut SBB sind ausser im RB Basel keine grösseren Umbauten vorgesehen, und die heutigen RB-Standorte entsprechen der Nachfrage und den Bedürfnissen der Bahnunternehmungen. Der Trend gehe hin zu kombiniertem Verkehr und dessen Verknüpfung mit dem Wagenladungsverkehr (z. B. Gateway). Innovationen wie automatische Kupplungen seien «ein europäisches Thema». Auf der Nord-Süd-Achse generiert vor allem der Transitverkehr Rangier- und Serviceleistungen (z. B. Wagen aussetzen, Lokwechsel, Wagengruppen umstellen), auf der Ost-West-Achse vor allem der Binnenverkehr. Der Ost-West-Transit ist relativ gering. *Markus Fischer*



Anzahl rangierte Wagen in den Rangierbahnhöfen (Basel, Buchs, Chiasso, Däniken, LT, RBL, Rotkreuz)



#### Entwicklung der Rangierbahnhöfe seit 2008

Legende: heutige RB (green circle), geschlossen Ende 2008 (blue circle), geschlossen im Jahr 2009 (red circle)

### RB BUCHS: VON ABBAU ZU ABBAU

Im Rangierbahnhof Buchs wurden von Ende 2006 bis Anfang 2008 rund 18 Stellen gestrichen, dies vor dem Hintergrund der Modernisierung von RB und Bahnhof Buchs für rund 77 Mio. Dabei erhielt der RB ein neues Rangiersystem und ein neues Stellwerk. Zudem übernahm die Fernsteuerzentrale Chur die Bedienung von Gleisen und Signalen im Personenbahnhof, womit für Fahrdienst und Stellwerk weniger Leute benötigt wurden. Für alle Betroffenen wurden Lösungen gefunden, NOA musste niemand in Anspruch nehmen. Wegen des Wegfalls von Serviceleistungen für SBB Cargo

und des Verkehrsrückgangs wurden im Dezember 2009 weitere 7 Mitarbeitende abgebaut: 2 fanden anderswo eine Stelle und 5 sind laufende medizinische Fälle. Zurzeit bietet der RB Buchs 41 Vollzeitstellen. SBB-I-B formiert dort Güterzüge für die Ostschweiz und nach Österreich. In umgekehrter Richtung werden Wagen für den RBL gesammelt. Hinzu kommen Rangier- und andere Serviceleistungen für lokale Firmen und Bahnunternehmen (auch Personenverkehr), z. B. Wagenabfertigen im Grenzverkehr, An- und Abhängen von Loks, Reinigung, Wasserabgabe. *Fi*

**Vollzeitstellen Stand März 2010 / rangierte Güterwagen 2009:**  
 RB Basel: rund 172 FTE (inkl. Umbauverstärkung) / rund 422 000 W.  
 RB Limmattal (inklusive Mülligen): rund 164 FTE / rund 632 000 W.  
 RB Chiasso: rund 135 FTE / rund 74 000 W.  
 RB Lausanne: rund 93 FTE / rund 240 000 W.  
 RB Buchs: rund 41 FTE / rund 70 000 W.  
 RB Däniken: rund 37 FTE / rund 95 000 W. *Quelle: Medienstelle SBB Infra*

### RANGIERBAHNHOF CHIASSO: DAS WECHSELBAD HÄLT AN

**Vor einigen Monaten ist die Infrastruktur des Rangierbahnhofs Chiasso erneuert worden, mit Anpassungen der Gleisbremsen und in der U-Gruppe. Diese Investitionen haben sich jedoch negativ auf die Arbeitsplätze ausgewirkt, was durch die Krise und die Schliessung des Tunnels Monte Olimpino 2 noch verschärft wurde.**

Im Rangierbahnhof Chiasso arbeiten zurzeit rund 140 Personen, deutlich weniger als in den 60er-Jahren, nach dem Bau der Anlage. Die Aufgaben haben sich auch stark verändert: Die Zollkontrolle, die früher für jeden Wagen zwei Rangierbewegungen erforderte, ist praktisch weggefallen. «Die Grenzbüros sind heute bei Logistikfirmen angesiedelt, die auf der Strasse tätig sind», stellt Giuseppe Lupica fest. Er ist Rangierlokführer und Sekretär des RPV Tessin. Dies ist jedoch nicht das einzige strukturelle Problem des Rangier-

bahnhofs Chiasso. Der Gütertransport auf der Schiene hat neben den Auswirkungen der Wirtschaftskrise noch andere Einflüsse gespürt: «Heute sind in Chiasso rund zehn Güterfirmen tätig, was aber nicht zu einem Zuwachs der Transporte geführt hat. Der Eindruck ist eher, dass die Firmen sich lediglich gegenseitig Kunden abgeworben haben, statt die Konkurrenz mit der Strasse aufzunehmen. Dabei versucht jeder Unternehmer, so wenig wie möglich zu rangieren, was die Nachfrage nach Manövern senkt. Die Nachfrageentwicklung ist sehr schwierig vorauszusehen, auch weil die Mengen für die verschiedenen Bestimmungsorte unter den Unternehmen aufgeteilt sind», erläutert Ivano Realini, Leiter des Rangierbahnhofs Chiasso.

#### Schwierige Geologie

Erschwert wurde die Situation zudem durch die Probleme mit dem Tunnel Olimpino 2. Der Tunnel im italienischen Netz ist die Ausfahrt aus dem Rangierbahnhof nach Süden. Beim Ausbau

für Fahrzeuge von 4 Meter Höhe waren geologische Probleme aufgetreten, was die Totalsperre seit Dezember 2008 bewirkte. Nun ist der Tunnel am 12. April wieder in Betrieb genommen worden. Damit ist der Weg über Chiasso für den kombinierten Verkehr wieder offen, nach über einem Jahr Umleitung über Luino und Novara. Die Auswirkungen auf die Arbeitsplätze dürften aber bescheiden sein, denn die Modernisierung der U-Gruppe ermöglicht nun die direkte Durchfahrt nach Süden. Als Einziges verbleibt der Wechsel der Lokomotive.

#### Unsicherheiten fürs Personal

Alle diese Ungewissheiten wirkten sich auch aufs Personal aus, bei dem zudem ein demografisches Problem besteht. Das Durchschnittsalter im Rangierbahnhof Chiasso ist 55 Jahre. Die SBB hat mit vorübergehenden Massnahmen versucht, den Überbestand infolge des Verkehrsrückgangs auszugleichen,



Giuseppe Lupica hofft, dass das Ende der Wirtschaftskrise und die Wiedereröffnung der Ausfahrt nach Italien dem Rangierbahnhof Chiasso einen Aufschwung bringen.

so durch temporäre Umplatzierungen und die Zuteilung anderer Aufgaben, dies auch mit Blick auf die Pensionierungen der kommenden Jahre. «Auch wenn wir diese Bemühungen zu schätzen wissen, herrscht eine gewisse Bitterkeit», betont Giuseppe Lupica. «Wir tun unser Möglichstes, um zur Verlagerung der Güter auf

die Schiene beizutragen, aber es ist wie ein Kampf gegen Windmühlen. Wir hoffen, dass die Krise zu Ende ist und die Wiedereröffnung des Tunnels den Verkehr, der uns in den letzten Monaten gefehlt hat, nach Chiasso zurückbringt. So gäbe es auch für uns wieder rosiger Perspektiven.» *Pietro Gianoli / pmo*

## ■ LPV Mittelland

**Drei Anträge an die LPV-Delegiertenversammlung**

Die Generalversammlung war reich befrachtet mit aktuellen Themen, DV-Anträgen und einem Referat von Nationalrätin Bea Heim.

Mitteilungen der Co-Präsidenten G und P: Mit der neuesten Lohnrunde wurden wir wieder überschüttet mit Geld. SBB-CEO Andreas Meyer hat seine Ziele erreicht. Die Einmalprämie wird seit einiger Zeit ausgerichtet. Sie ist aber im versicherten Verdienst nicht eingebaut.

Der GAV wird neu verhandelt. Er ist sehr umfangreich und die SBB möchte ihn ein Jahr hinausschieben. Beim neuen GAV werden die Verhandlungen knallhart geführt, es herrscht eine andere Gangart als unter Benedikt Weibel. Die Mobilisierung hat angefangen, es kommen harte Zeiten auf uns zu, wenn man die letzte Lohnrunde betrachtet. Ab 31. Dezember 2010 wäre ein vertragsloser Zustand, falls keine Einigung gefunden werden könnte.

SBB-PK: Die Lösung, die sich abzeichnet mit 1,14 Mrd., ist eindeutig zu wenig. Es fehlen 2 Mrd., auch wenn die Börse steigt. Der voraussichtliche

Verlust von monatlich 800 Franken für die neu zu Pensionierenden muss unbedingt gestoppt werden. Eigentlich sollte der SEV die Empörung darüber mit einer Streikforderung in der Presse Nachdruck verleihen.

SBB Cargo: Mitte 2010 gibt es neue Infos. Die Wachstumsprognose International zeigt nach oben, aber die SBB kann sie offenbar nicht umsetzen. Warum Reorganisation mitten in der Krise? Warum wird nicht Kurzarbeit gefahren, um bei wieder einsetzender Nachfrage einzusteigen? Mit der neuen internationalen Vereinbarung soll im Import-Export-Geschäft kooperiert werden. Warum kommt eine Kooperation nicht auch im Transit-Geschäft in Frage? Mit der aktuellen Cargo-Strategie stellt sich die Frage: Will man Lohdumping auf Kosten GAV betreiben oder Güterzüge auf Kosten von verdichtetem Taktzügen opfern, um so die benötigte Infrastruktur einzusparen? Im Cargo Olten wurde etwas erreicht. Das Lokpersonal konnte sich gut positionieren. Bei manchen Kollegen werden nun die negativen Auswirkungen des Nacht-

ienstes spürbar. In Genf muss das Sozialamt neu auszubildenden Lokführern die Differenz zwischen Lohn und Existenzminimum ausgleichen.

Bei der letzten Klasse fielen fünf Anwärter durch. Der LPV wird Schulungen anbieten für die periodische Prüfung.

Drei Anträge werden an die DV gestellt: 1. «SBB Cargo-Aushebelung Schutzklausel LCD 60% LCC 40% durch SBB verhindern»; 2. «Der SEV unternimmt Verhandlungen wegen Personalverpflegung mit der SBB auf»; 3. «Funktionsstufe 15 nach Ablauf von Vision 2010 am 31. Dezember 2009». Für den Vorstand werden Kandidaten gesucht für das vakante Co-Präsidium im Cargo und das Co-Präsidium P, das Beat Haller auf die nächste GV abgeben will. Beisitzer Pelsche Kunz macht noch ein Jahr weiter, da sich die Rückkehr nach Bern verzögert.

Den LPV-Ausflug 2010 wird Heinz Bolliger organisieren. Ort und Datum stehen noch nicht fest. Die nächste Sektionsversammlung findet am 5. November statt.

Nationalrätin Bea Heim hielt ein Referat und sprach u. a. die Themen Pensionskasse SBB und die UBS-PUK an. René Peter

## ■ LPV Nordostschweiz

**Neuer Kassier, viele Jubilare und noch mehr Sorgen**

Nachdem Präsident Urs Seiler die 31 Anwesenden zur Frühjahrsversammlung begrüsst hatte, wurden Protokoll, Jahresbericht und Rechnung 2009 verdankt. Dem scheidenden Kassier Urs Mächler wurde Décharge erteilt und mit einem Präsent seine 10-jährige Tätigkeit gewürdigt. Die Versammlung wählte Bruno Corrà als Kassier, Urs Seiler als Sektionsvertreter sowie als Beobmann und Webmaster Samuel Arnold und als Sektionsdelegierten Jürg Meyer. Für 25 Jahre SEV-Mitgliedschaft geehrt wurden Rolf Schalch, Alfred Blatter, Armin Heusser, Benno Büchler, Daniel Jörimann, Pius Eigenmann.

Hans-Ruedi Schürch stellte die neuen LPV-Strukturen vor. Anschliessend wurde bemängelt, dass der Informationsfluss zwischen Zentralvorstand (ZV) und Sektion nicht stattfindet und der ZV keine

Ahnung hat, wo an der Basis der Schuh drückt. Niemand hat Zeit und/oder Energie, sich der elektronischen Übermittlung (am gleichen Tag), der Inbetriebnahmezeiten und Uniformen anzunehmen! Nicht verwunderlich, steht doch mit ToCo ein Problem mit anderer Dimension an. Aber auch hier würden die Infos (seitens der SBB) nicht fließen. Es ist wichtig, in den Sektionen zu erfahren, was läuft.

Auf Fahrplanwechsel 2010 wird Winterthur als erster Standort zum S-Bahn-Depot degradiert, weitere werden folgen oder zumindest Gruppen daraus (Zürich). Verständlich, dass dies in der Nordostschweiz nicht sang- und klanglos geschluckt wird. Es darf nicht sein, dass wir wiederum vor Tatsachen gestellt werden und die Strategie der Chefetage in dem Sinne

aufgeht, dass uns keine Zeit zum Handeln bleibt. Jetzt müssen wir wissen, was wir in Zukunft fahren werden. Mit dem Spruch «Wir müssen sparen, koste es, was es wolle» geht diese Übung nicht mehr auf. Geplant ist, die Körperschaft der CLP massiv zu vergrössern, was unnötige Kosten verursacht. «Herr Fattebert, wagen Sie sich in die Höhle der zwei Löwen auf rotem Grund! Sonst verkommen Schlagworte wie gegenseitiger Respekt, Informieren der Mitarbeiter und Steigerung der Personalzufriedenheit endgültig zum Hohn.» Weder die APK noch die Peko werden informiert. Ein KVP (Verbesserungsvorschlag) pro Mitarbeiter wird gefordert! Was für eine ineffiziente Bürokratie! Im Gegenzug wird vom Lokpersonal Effizienzsteigerung gefordert. Da machen wir nicht mehr mit.

Jürg Meyer

## ■ LPV Basel

**Gesamtarbeitsvertrag – wie weiter**

Zur Generalversammlung konnte der Präsident eine grosse Anzahl Kollegen begrüssen.

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone informierte, die Verhandlungsgemeinschaft habe mit der SBB vereinbart, dass der GAV erst auf Ende 2010 gekündigt werden kann, sofern beim Lohnsystem ToCo keine Einigung erzielt wird. Er zeigte auf, welche Problemfelder die SBB im Moment hat. Bei Cargo wurde eine Neuausrichtung beschlossen. Die Auswirkungen für das Personal sind noch nicht bekannt, es wird aber zu einem Stellenabbau kommen. Bei Infrastruktur ist ebenfalls eine riesige Abbauwelle angefallen. Diese Probleme lösen bei den Eisenbahnerinnen und Eisenbahnern grosse Unsicherheit aus. Im Dienstleistungssektor gibt es Aufgaben, die der Einzelne nicht beeinflussen kann. Die Kollegen zeigten sich sehr skeptisch gegenüber ToCo. Es muss unbedingt verhindert werden, dass eine Umverteilung der Lohnsumme von unten nach oben passiert.

Manuel Avallone kam auf den Entscheid des Schiedsgerichts zu sprechen, der unbefriedigend sei. Die Lohnerhöhung sei nicht nachhaltig. In der hitzigen Diskussion konnte festgestellt werden, dass sich die Kollegen vermehrt mit Kampfmassnahmen befassen. Sie haben die Nase voll, die endlosen Effizienzsteigerungen einfach hinzunehmen. Im Gegenteil, überall hört man nur von Abbau und Sparen. Das Vertrauen in die SBB-Führung hat einmal mehr sehr gelitten.

Zur Verabschiedung des langjährigen Einteilers Jean-

Claude Oberson wurde auf dem Perron ein Apéro organisiert. Jean-Claude hat immer versucht, alle Freitagswünsche zu ermöglichen. Herzlichen Dank und alles Gute für den wohlverdienten Ruhestand.

Infos aus der Sektion: Die Vision 2010 wurde durch den VSLF gekündigt. Wenn ein Vertragspartner aussteigt, verliert die Vereinbarung ihre Gültigkeit. Bis Ende 2010 werden beim Lokpersonal P keine Beförderungen mehr vorgenommen. Danach soll das Lokpersonal nach ToCo eingereiht werden. Der LPV hat sich immer dafür stark gemacht, die Vision 2010 weiterzuentwickeln. Eine Erneuerung der Vision 2010 war sicher nötig, aber eine Kündigung hat auch Nachteile. Immerhin waren darin die Einreihungen geregelt. Diejenigen Kolleginnen und Kollegen, die jetzt nicht befördert werden, können das dem VSLF verdanken.

Cargo: Nach der Bekanntgabe, dass Cargo den Transitverkehr in eine Tochtergesellschaft auslagert, gibt es beim Personal grosse Unsicherheit. Was passiert mit dem Personal? Wird ein Teil an die Tochterfirma ausgelagert? Wie viele Stellen kostet es? Diese Fragen können im Moment nicht beantwortet werden.

Für 25 Jahre SEV-Mitgliedschaft konnten neun Kollegen und für 40 Jahre ein Kollege geehrt werden. Die Kollegen Rolf Dittli, Werner Kaufmann, Gregor Fust und Kurt Stuber wurden in den wohlverdienten Ruhestand verabschiedet.

Andreas Jost



Die letzte Instruktionfahrt von Ausbildungslokführer Kurt Stuber.

**SEV-BILDUNGSKURS**

Im nachstehenden Seminar sind noch Plätze frei!

**Aktuelle Verkehrspolitik und Herausforderungen der Zukunft**

Mittwoch, 30. Juni 2010, Zentralsekretariat SEV, Bern

**Inhalt:** Verlagerungspolitik, Liberalisierung im öV, Bahnreform 2, politische Prozesse. Dieser Kurs bezieht auch Aktualitäten mit ein, die kurzfristig aufgenommen werden.

**Kursziel:** Die Teilnehmenden

- kennen die aktuellsten und zukünftigen verkehrspolitischen Herausforderungen;
- kennen die Grundlagen der politischen Prozesse und Abläufe in Bundesbern;
- kennen die Konsequenzen für den Alltag der im öV tätigen Mitarbeitenden;
- setzen sich mit den verkehrspolitischen Positionen des SEV auseinander.

**Zielpublikum:** Alle Angestellten des öffentlichen Verkehrs

**Referenten:** Edith Graf-Litscher, Gewerkschaftssekretärin SEV, Nationalrätin SP/TP und Mitglied der Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen (KVF), und Adrian Wüthrich, Koordinator Politik und PR SEV und Team Verkehrspolitik SEV

**Kurskosten:** Mitglieder: kostenlos, Nichtmitglieder: 250 Franken

**Benutze die Gelegenheit zur Weiterbildung – melde dich an:**

Zentralsekretariat SEV, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, bildung@sev-online.ch, www.sev-online.ch

■ SEV Jugend

**Wispo 2010**

In der ersten Hälfte März fand das Wintersportlager von Login, traditionsgemäss in Fiesch, statt. Eine Delegation der SEV Jugend besuchte die Wintersportcracks auf dem Kühboden, verteilte vor dem Kuhstall Energydrinks und machte auf die Anlässe der SEV Jugend aufmerksam. Wiederum konnten zahlreiche neue Mitglieder gewonnen werden. Die Stimmung war super und die Jugendlichen genossen die Pause ohne Nebel und Schnee. Es ist schön zu sehen, dass der



typische Schweizer Wintersport bei den Jugendlichen immer noch sehr gefragt ist.

In zwei Teilen haben rund 80 Teilnehmende das Wispo auch dieses Jahr wieder besucht. Ein grosses Kompliment gilt dem Leitungsteam,

das die Jugendlichen sehr gut betreut hat und sie sicher auch gefordert hat im Schnee! Wir danken für die gute Zusammenarbeit. Auf weitere erfolgreiche Wintersportlager.

Remo Tschannen

■ rail-art.ch

**Gelungene Ausstellung in Herzogenbuchsee**

An der Generalversammlung der Schweizerischen Vereinigung der Eisenbahner Maler, Bildhauer und Schriftsteller vom 27. März orientierte Präsidentin Ursula Orsolini über die FISAIC-Ausstellung vom 9. bis 12. September in Rijeka (Kroatien). Das Thema der Ausstellung ist frei. Explizit wies die Präsidentin auf die spezielle Untergliederung in der Malerei hin. Neu gibt es auch eine Kategorie «Eisenbahnen», die alle Techniken beinhaltet. Aus der Schweiz sind 30 Werke zugelassen.

Im Jahresbericht bezeichnete Ursula Orsolini die nationale Ausstellung vom November in Herzogenbuchsee

als sehr gelungen. Über 300 Personen bewunderten die 93 Kunstwerke im Dachgeschoss des Kornhauses. Besonders erfreulich sei gewesen, dass unter den Besuchern auch einige Vertreter der Eisenbahner-Fotografen und -Philatelisten dabei waren, sagte die Präsidentin.

Für sehr gute Leistungen wurden mit einem Diplom ausgezeichnet: Ruth Haeuser, Horw; André Ramsayer, Unterengstringen; Hanspeter Schabron, Steinen; Pierre Rabier, Männedorf; Peter Mauch, Vufflens; Yolanda Graber, Oberwichtlach; Ueli von Arx, Lostorf; Jolanda Pfrunder, Bern; Werner Loosli,

Ostermundigen; Norbert Rechsteiner, Oberuzwil; Walter von Weissenfluh, Faulensee.

Nach vierjähriger Amtszeit ist Jolanda Graber aus dem Vorstand zurückgetreten. Die Funktion als Webmasterin wird sie weiterführen. Als Nachfolger wurde André Ramsayer gewählt.

Am 16. Februar starb Joseph Boinay, langjähriger Präsident und Ehrenmitglied, im 85. Altersjahr. Sepp, wie er auch genannt wurde, war bilingue, sehr vermittelnd und leutselig – künstlerisch bekannt für seine Karikaturen. In einem Moment der Stille wurde Joseph Boinay gedacht. Norbert Rechsteiner

**Werbeaktion**

Bs 30. September 2010 führt der Unterverband VPT für seine Mitglieder eine Werbeaktion durch:

- Bei **4 Mitgliederwerbungen** innerhalb eines Jahres:  
= eine Übernachtung für eine Person im Hotel Brenscino in Brissago.
- Bei **7 Mitgliederwerbungen** innerhalb eines Jahres:  
= eine Übernachtung im Doppelzimmer für zwei Personen im Hotel Brenscino in Brissago.
- Bei **10 Mitgliederwerbungen** innerhalb eines Jahres:  
= zwei Übernachtungen für zwei Personen im Hotel Brenscino in Brissago.

Auf Wunsch werden die Hotelgutscheine als Reka-Checks ausbezahlt.

Fragen zur Werbeaktion beantwortet der VPT-Werbeverantwortliche Martin Ritschard, martin.ritschard@vpt-online.ch, 079 782 09 77.

■ VPT Appenzellerland

**FAV-Verhandlungen gestartet**

Am 12. März trafen sich die Mitglieder zur Hauptversammlung. Präsident Johannes Nänny eröffnete die Sitzung. Als Gast war SEV-Gewerkschaftssekretär und Sektionsbetreuer Peter Hartmann anwesend. Die Abstimmung zum Wechsel der Pensionskasse hat leider eine geringe Wahlbeteiligung. Es bleibt zu hoffen, dass das Resultat trotzdem zur Zufriedenheit des Personals ausfällt.

Am Versammlungstag begannen auch die Verhandlungen zur neuen Laufzeit des Firmenarbeitsvertrags. Peter Hartmann berichtete darüber. Einzig in zwei bis drei Punkten gebe es nennenswerte Differenzen, grösstenteils handle es sich um Präzisierungen und Anpassungen.

Im vergangenen Jahr sind Hans Ulrich Nesselsohn, Heinz Bolliger und Heidi Eugster gestorben. Die Versammlung erhob sich zu einer Gedenkminute. Der Sektionsbeitrag bleibt unverändert. Der Vorstand konnte 14 Ehrungen vornehmen. Von den Geehrten konnten aber leider nicht alle teilnehmen.

Heinz Niederer rief dazu auf, alle Kollegen nochmals auf die laufende Abstimmung aufmerksam zu machen und Walter Rusch lud zu einer Wanderung der Pensionierten am 20. Mai ein. Danach bedankte sich der Präsident bei allen Teilnehmenden und schloss die Versammlung.

Roland Huber

■ SVSE Kegeln

**Solothurner Kegler-Meisterschaft**

An der 50. Solothurner Kegler-Meisterschaft SESKV in Wil bei Olten nahmen 183 Eisenbahner/innen und 10 Gäste teil. Der KK Lokpersonal und die Wirtefamilie danken allen für die Teilnahme sowie das sportliche Verhalten und wünschen weiterhin «viel Holz».

**Auszug aus der Rangliste:**  
SESKV 1: 1. Käppli Vincent, 831 Holz; 2. Ruedi Niklaus, 821 H; 3. Ogi Arthur, 820 H; Limite: 772 Holz.  
SESKV 2: 1. Debon Franziska, 809 H; 2. Summermatter Viktor, 801 H; 3. Emmenegger Heinz,

797 H; Limite: 733 Holz.  
SESKV 3: 1. Walther Paul, 771 H; 2. Steiner Anton, 767 H; 3. Neuhaus Ernst, 760 H; Limite: 715 Holz.  
SESKV 4: 1. Brand Markus, 730 H; 2. Léchenne Yolande, 701 H; 3. Krättli Karl, 692 H; Limite: 663 Holz.  
Gäste 1: 1. Wittwer Hanspeter, 841 H; 2. Tschan Peter, 785 H; 3. Küenzli Lorenz, 777 H; Limite: 777 Holz.  
Gäste 3: 1. Kissling Heinz, 766 H; 2. Widmer Markus, 703 H; 3. Schnalzer Hans, 681 H; Limite: 703 Holz.

Peter Suter

## ■ VPT RTB

**Firmen-Gesamtarbeitsvertrag angenommen**

Nach der Begrüssung der 27 Mitglieder und des SEV-Regionalvertreters Peter Hartmann zur Hauptversammlung am 16. März blickte Rolf Gantenbein auf sein erstes Jahr als Präsident zurück. Er erwähnte dabei den neuen Firmen-Gesamtarbeitsvertrag, der mit einem guten Abstimmungsergebnis angenommen wurde, die gleichwertige 5-Tage-Woche und die neu gestalteten Dienst-/Turnuspläne. Im Weiteren sprach er den neu konstituierten Vorstand an, die beiden Ausflüge (Zürichsee und Motorradausflug), die mit sehr guter Beteiligung durchgeführt werden konnten, sowie die VPT-Tagung in Chur.

Werner Kobler gab bekannt, dass 22 Neumitglieder geworben werden konnten. Somit zählt die Sektion 64 aktive und 21 pensionierte Kolleginnen und Kollegen.

Kassier Peter Hausammann musste eine Vermögensverminderung ausweisen.

Peter Hartmann gratulierte der Sektion für die sensationelle Werbung von 22 Neumitgliedern. Der Rahmengesamtarbeitsvertrag gilt für das ganze Ostwindgebiet. Er wird bei Neuausschreibungen angewendet. Der SEV startet 2010 auch in der Ostschweiz eine Umfrage zum Thema Gesundheit und Arbeit der Angestellten mit ihren Wünschen. Die zukünftige im Firmen-GAV festgelegte Personalkommission der RTB-Gruppe behandelt vorwiegend Probleme und Anliegen des Personals. Aktuell diskutiert wird, dass aus Distanzgründen BSW und WilMobil eine Untergruppe der VPT-Sektion RTB gebildet werden könnte.

Der Präsident stellte die Ziele und verschiedenen Vorhaben für 2010 vor. Es ist u. a. ein Pflichtenheft für die neue Personalkommission auszuarbeiten und die Wahlen sind durchzuführen. Weitere Aufgaben sind verschiedene neue Arbeitszeit-

modelle auszuarbeiten, die Dienstpläne 2011, mehr Sicherheit für Wagenführer auf den Nachtkursen, das Betriebsklima weiter positiv zu stärken und mehr Transparenz bei der Ende Jahr ausbezahlten Bonusverteilung zu schaffen.

Eine grosse Herausforderung werden die im Oktober angesetzten Lohnverhandlungen für 2011.

Sektionsanlässe 2010: Reise ins Dischmatal, 2-Tages-Ausflug mit Besuch des Bus-Citarowerks (Mercedes) in Mannheim, Motorradausflug, Herbstversammlung, VPT-Tagung Ostschweiz in Tann (Zürich). Im Herbst finden die AZG- und ARV-Kurse in Zürich statt. Diese werden für den Fähigkeitsausweis Chauffeur-Zulassungsverordnung (CZV) anerkannt und sind für SEV-Mitglieder gratis.

Der Präsident dankte allen für die aktive Beteiligung und wünschte eine gute Heimreise.

Werner Kobler

## ■ ZPV Interlaken

**Zwei Anträge an die DV ZPV verabschiedet**

Zur Hauptversammlung am 11. März konnte Präsident Hanspeter Kropf zahlreiche Mitglieder und die Gäste Andreas Menet, Zentralpräsident ZPV, und Markus Ziörjen willkommen heissen.

Das Protokoll der Hauptversammlung 2009 und die Jahresrechnung 2009 wurden genehmigt, ebenfalls das Budget 2010. Rolf Steiner

übernimmt neu das Amt des Sekretärs von der zurücktretenden Eva Stucki. Heinz Jost schied als Mitglied der Geschäftsprüfungskommission aus. Als Ersatzmitglied wurde Beat Jörg gewählt. Für 25 Jahre SEV-Mitgliedschaft wurde Andreas Bossli geehrt. Die beiden Anträge, jede Tour muss mindestens 492 Minuten zählen und die

Z-Zulage ab der 1. Minute, werden an die Delegiertenversammlung weitergeleitet, u. a. auch zum Bekräftigen bereits bestehender Anträge anderer Sektionen.

Mit Partnerinnen und Partnern genoss man den Abend bei Apéro und anschliessendem Nachtessen.

Eva Stucki

**SCHREIBWERKSTATT SEV  
FÜR UNSERE WEIBLICHEN MITGLIEDER**

**26. Mai 2010, ganzer Tag**

**Zentralsekretariat SEV, Steinerstrasse 35, 3000 Bern**

Klar, verständlich und mit Blick auf die Lesenden konzipiert – solche Texte wirken. In diesem Kurs geht es darum, die Mittel für den Weg dazu zu optimieren

- mit kreativen Übungen und mit dem Ausprobieren von neuen Formen
- mit Text-Feedback-Training
- mit vielen Hinweisen nach Bedarf.

Mitbringen:

- Anschauungsmaterial: Beispiele gelungener und weniger gelungener Texte
- falls vorhanden: Entwürfe und andere aktuelle Schreibarbeiten aus eurer Praxis
- eigenes Notebook (wenn vorhanden)

Kursleitung:

Marianne Ulmi, lic. phil., FA Ausbilderin, Schreibcoach

Anmeldungen und allfällige Fragen an:

Stephanie Fikatas, stephanie.fikatas@sev-online.ch, 031 357 57 12

## ■ VPT BLS, Zugpersonal

**Das Projekt «Reorganisation  
Zugservice» steht im Zentrum**

Präsident Rolf Schäfer durfte am 25. März zahlreiche Kolleginnen und Kollegen, LZP Silvia Kandra, Max Lüthi und Stephan Bärtschi sowie zwei neu pensionierte Kollegen zur Hauptversammlung begrüssen. Für den Präsidenten und den Sekretär war es die letzte HV.

Das BLS-Zugpersonal wartet mit Spannung auf die ersten Ergebnisse des Projekts «Reorganisation Zugservice». Die Bereiche Aus- und Weiterbildung, Depotstandorte, Organisation im SPO, Sicherheitsteam, Begleitung der RE (FDV oder nicht?) sowie die Aufgaben der Gruppenleiter wurden analysiert und angepasst. Die durch die Leitung Zugservice ausgewählten Kolleginnen und Kollegen können in sechs Teilprojekten ihre Ideen einbringen.

Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär SEV, informierte über die Änderungen im GAV (siehe Protokoll) und erwähnte den erfolgreichen Kampf betreffend Umsetzung des Orange-Urteils. Im Weiteren lobte er den Präsidenten für das erfolgreiche Werben von neuen Mitgliedern. Beat Reichen, Präsi-

dent VPT BLS, informierte über den Wechsel der Pensionskasse Ascoop zur Symova. Ein Beitrag seitens Bund analog SBB ist nicht zu erwarten, obwohl durch die BLS Lobbying betrieben wird. Auch ein Beitrag an die RM-Pensionskasse ist nicht vorgesehen, solange der Deckungsgrad über 100 Prozent beträgt.

Als neuen Präsidenten wählte die Versammlung Daniel Lengacher, Zc Thun, neue Sekretärin wird Madeleine Wüthrich, Zb in Thun, und neuer Depotobmann Nicolas Buntschu, Zb Bern.

Für 25 Jahre SEV-Mitgliedschaft wurden Hans-Peter Maurer und Bruno Nyffenegger geehrt. Mit Applaus wurden der ehemalige EBTler «Winu» Glauser und der «Ur-Zweisimmer» und alt Präsident ZPV Thun «Chrigel» Matti in den Ruhestand verabschiedet. Silvia Kandra hat einen neuen Parka in Auftrag gegeben, der nächsten Winter getestet wird.

Am Schluss stellte René Hänni die lang ersehnte Fototafel vor. Vielen Dank der Abteilung P für das Sponsoring.

Roman Schmid



## ■ PV Biel/Bienne

**Giorgio Tuti und Ricardo Loretan zu Gast**

Zur Hauptversammlung am 25. März in Biel konnte Präsident Samuel Bürki 85 Mitglieder begrüßen. Die statutarischen Geschäfte konnten rasch erledigt werden. An der Delegiertenversammlung des PV in Brig werden Heinz Lüthi und Ruedi Flückiger teilnehmen. Die Mitgliederbeiträge bleiben gleich. Vom 30. September 2009 bis 1. Februar 2010 sind 21 Mitglieder gestorben und 5 ausgetreten. Zu Ehren der Verstorbenen sang der Chor zwei Lieder. Gegenwärtig zählt die Sektion 810 Mitglieder.

In seinem Referat sprach SEV-Präsident Giorgio Tuti über die momentan brennenden Punkte im SEV sowie die politischen Aktivitäten. Die aktuelle wirtschaftliche Krise drücke auf die Stimmung in Bundesrat und Parlament, meinte er. Der Sozialstaat wird laufend abgebaut (AHV, IV und ALV). Die Zeche bezahlen aber immer die Arbeitnehmenden. Der Bundesrat hat endlich eine Botschaft zur SBB-Pensionskassensanierung verabschiedet und will zirka 1,1 Milliarden Franken einschliessen. Das Parlament hat nun das letzte Wort. SBB-Cargo muss im internationalen



Präsident Samuel Bürki (links) und PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan.

Verkehr neu positioniert werden (u.a. zusammen mit Hupac). Die Infrastruktur der SBB ist am Anschlag. Mehrverkehr bringt zwangsweise auch mehr Unterhalt. Die jährlichen Mehrkosten wurden von SBB und BAV bekannt gegeben. Grosse Aufgaben stehen dem Bund für die finanzielle Lösung noch bevor. Der Mitgliederschwund beim SEV konnte 2009 gestoppt werden und der Bestand bei den aktiven Mitgliedern ist steigend. Erfreulich ist, dass seit Kurzem alle Pensionierten den «SBB-Blick» gratis zugestellt erhalten.

PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan war erfreut, sich erstmals in Biel vorstellen zu können. Sein Referat beschränkte sich auf die Anlie-

gen der Pensionierten – zum FVP-Anspruch und zur Wahrnehmung der Pensionierten bei der Geschäftsleitung der SBB. Die SBB möchte 12 Regionen für die Pensionierten schaffen, dabei sollen auch regionale Treffen organisiert werden. Die zahlreich gestellten Fragen an die Referenten wurden kompetent beantwortet.

Nicht vergessen: Die PV-Reise ins Emmental/Vierwaldstättersee, unter der Leitung von Paulet Rohrer, findet am 18. August statt. Anmeldung an Kassier Heinz Lüthi.

Zum Schluss dankte Präsident Samuel Bürki dem Männerchor der pensionierten Eisenbahner für seinen Einsatz und allen fürs aktive Mitmachen. *Ruedi Flückiger*

## ■ PV Luzern

**Jasspokal in neuer Hand**

Schieber zu viert ohne «Stöck und Wys»! Nach dieser Regel wetteiferten am 24. März beim Seniorenjass auf dem Brünig 28 Spiellustige um Punkte. Eine geheime Zeichensprache zwischen den Partnern funktionierte nicht, wurden diese doch zugelost. Somit bestimmten das Können, eine Portion Glück und stubenreine Spielertricks über den Erfolg. Die Stille während des Wettstreits zeugte von grosser Konzentration. Erst nachträglich wurden einige Spielzüge analysiert sowie die Enttäuschung über ein schlechtes Blatt mit entsprechenden Bemerkungen kommentiert. Obwohl die meisten ihre Gewinnchance bereits eingeschätzt hatten, verharteten sie in grosser Anspannung auf die Rangverkündigung.

Mit 3654 Punkten wurde Karl Blaser zum Tagessieger

und Gewinner des Wanderpokals erkoren. Den zweiten Rang mit 3588 Zählern erzielte Joe Nick, während der dritte Platz mit 3453 Punkten an Werner Häberli ging. Herzliche Gratulation! Die Bestplatzierten durften ein kleines Präsent in Empfang nehmen. Gegenüber dem Vorjahr hatte sich die Rangliste buchstäblich auf den Kopf gestellt. Die Bestrangierten von damals fanden ihren Namen erst gegen Schluss. Die Trauer der weniger erfolgreichen Spieler/innen dürfte sich in Grenzen halten. Bereits im November bietet sich Gelegenheit für eine Revanche.

Besten Dank an Franz Bühler für die Organisation und Leitung sowie an Emil Knöpfel und Fritz Schürmann für die Betreuung des Rechnungsbüros.

*Otto Fuchs*

## ■ PV Glarus-Rapperswil

**Geschäftsreglement angenommen**

Präsident Albert Brunner durfte am 24. März nach einem feinen Mittagessen an die 100 Mitglieder zur Hauptversammlung in Jona begrüßen.

Der Präsident dankte allen, die am 7. März zum erfreulichen Abstimmungsresultat beigetragen hatten. Den gut abgefassten Jahresbericht des Präsidenten sowie die sauber geführte Rechnung und das Budget von Kassier Heinz Dürst nahm die Versammlung mit Applaus an. Weil die Sektionskasse wiederkehrend einen Ausgabenüberschuss aufweist, wurde eine Erhöhung des Lokalbeitrages um fünf Franken beschlossen. Damit können die Partnerinnen und Partner der Mitglieder kostengünstig an den Sektionsveranstaltungen teilnehmen. Leider mussten wir von neun Mitgliedern Abschied nehmen. Dafür wurde die Sektion durch drei Eintritte gestärkt.

Für langjährige SEV-Mitgliedschaft konnten mehrere Kollegen geehrt werden: sieben Mitglieder für 40 Jahre, sechs Mitglieder für 50 Jahre und Kassier Heinz Dürst sogar für 60 Jahre. Um die un-

ermüdete Mitgliederbetreuerin Rosmarie Ruoss zu entlasten, erhalten die 80-jährigen Mitglieder eine Geburtstagskarte, die 85-, 90-jährigen und älteren Mitglieder werden weiterhin zu Hause besucht.

Alle Mitglieder hatten einen Entwurf des neuen Geschäftsreglements erhalten. Nach kurzer Diskussion hiessen die Versammelten dieses einstimmig gut. Die Mehrheit wünscht, dass das Protokoll weiterhin vorgelesen wird.

Der Präsident orientierte anschliessend über die Zentralvorstandssitzung. Der vom Bundesrat vorgeschlagene Bundesbeitrag an die SBB-Pensionskasse von nur 1,148 Milliarden Franken löste keine Begeisterungstürme aus. Der SEV hält jedoch an seinen Forderungen fest. Mit dem langjährigen Ausfall des Teuerungsausgleichs haben wir bisher ein grosses Opfer gebracht.

Zum Schluss wurde das Jahresprogramm vorgestellt: 5. Mai – Wanderung; 12. Mai – Versammlung in Schänis; 18. August – Sektionsreise nach Arosa.

*Kurt Kruppenacher*

[www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

## ■ PV Freiburg

**Frust über Gültigkeit der Gemeindetageskarten**

Zur Generalversammlung vom 30. März konnte Präsident Jean-Pierre Neuhaus rund 100 Mitglieder begrüßen, darunter die ehemaligen Präsidenten Hans Willy und Camille Meyer mit Gattinnen sowie die Referentin, Solange Berset, Grossratspräsidentin in Fribourg.

Solange Berset gab uns Einblick in das politische Geschehen im Allgemeinen und über dasjenige des Kantons. Die vorgesehenen finanziellen Restriktionen der Politik, vor allem für den öffentlichen Verkehr, bereiten Sorgen und Unbehagen. Ein Thema war die Preiserhöhung sowie die Gültigkeit der Gemeindetageskarten (Mon-

tag bis Freitag ab 9 Uhr). Verschiedene Gemeindeverbände haben bei der SBB interveniert. Die Versammlung beschloss einstimmig, die Gemeindeverbände in ihren Bemühungen zu unterstützen.

Nach dem interessanten Referat von Solange Berset präsentierte Kassier Francis Lambert seinen Bericht. Seit der letzten Versammlung sind sechs Mitglieder gestorben, sechs zu uns gestossen (wovon ein Mitglied von Bern) und drei ausgetreten. Gegenwärtig zählt die Sektion 368 Mitglieder.

Evelyne Lambert erwähnte ihre Spitalbesuche, diese würden jeweils sehr ge-

schätzt. Dank vielen freiwilligen Beiträgen unserer Mitglieder konnte der Kassier in der Jahresrechnung schwarze Zahlen bekannt geben. Mit Applaus verdankte die Versammlung den Kassa- und Revisorenbericht. In die Geschäftsprüfungskommission wurde André Bise gewählt.

In einem Rückblick liess der Präsident das vergangene Jahr Revue passieren. Er verdankte die Mitarbeit des Vorstands, der Krankenbesucherin und der Animationsgruppe unter der Leitung von Charly Humbert und Jean-Bernard Michel.

*Maurice Kolly, Sekretär  
Franz Rohner, Übersetzung*



## SEV und Unterverbände

<p><b>26. Mai</b> ganzer Tag Bern, SEV-Zentralsekretariat</p>	<p>■ <b>SEV Frauen</b> Schreibwerkstatt für unsere weiblichen Mitglieder.</p>	<p>Klar, verständlich und mit Blick auf die Lesenden konzipiert – solche Texte wirken. In diesem Kurs geht es darum, die Mittel für den Weg dazu zu optimieren mit kreativen Übungen und mit dem Ausprobieren von neuen Formen, mit Text-Feedback-Training und mit vielen Hinweisen nach Bedarf. Kursleitung: Marianne Ulmi, lic. phil., FA Ausbilderin, Schreibcoach. Anmeldungen und allfällige Fragen an Stephanie Fikatas, stephanie.fikatas@sev-online.ch oder 031 357 57 12.</p>
---	---	--

**7. Mai**  
18.30 Uhr,  
Biel,  
Restaurant  
Terminal B

■ **SBV Arc Jurassien**  
Frühlingsversammlung

Gäste: Urs Huber, Gewerkschaftssekretär SEV, und Elisabeth Jacchini, Zentralpräsidentin SBV. Nach der Versammlung offeriertes Nachtessen. Anträge schriftlich und Anmeldung bis 3. Mai an Marco Helfenfinger, Bernstr. 18, 3250 Lyss, 032 385 13 12, arcjurassien@sbv-online.ch.

## Sektionen

<p><b>16. April</b> 18.45 Uhr, Rapperswil, Rest. Jacob</p>	<p>■ <b>SBV Rapperswil-Glarus</b> Frühlingsversammlung</p>	<p>Es ist uns gelungen, den neuen Verwaltungskonzeptionen SBB, Ulrich Gygi, einzuladen. Zudem offeriert die Sektion ein Nachtessen.</p>
<p><b>22. April</b> 19 Uhr, Olten, Rest. Kolping</p>	<p>■ <b>ZPV Aargau-Solothurn</b> Frühjahrsversammlung</p>	<p>Die Traktandenliste liegt im Personalzimmer auf. Pensionierte sind herzlich eingeladen.</p>
<p><b>24. April</b> 18 Uhr, Birsfelden, Restaurant Hirschen</p>	<p>■ <b>RPV Basel</b> Mitgliederversammlung mit anschliessendem Umtrunk (offeriert von der Sektion).</p>	<p>Als Gast begrüssen wir Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär SEV. Er informiert über den Stand GAV und das neue Lohnsystem «Toco». Die Traktandenliste wird in den Personalräumen publiziert. Eingeladen sind alle dienstfreien und pensionierten Kollegen.</p>
<p><b>24. April</b> 11 Uhr, St. Gallen/ Bruggen Restaurant Bahnhof</p>	<p>■ <b>TS Ostschweiz</b> Generalversammlung</p>	<p>Als Gastreferent ist Roger Derungs eingeladen. Die Traktanden wurden mit den Einladungen versandt. Anmeldung bis 17. April für St. Gallen und Umgebung an martin.weber2@sbb.ch und für Chur bis Rapperswil an reinhard.gruenenfelder@sev-ts.ch.</p>
<p><b>26. April</b> 8.30 Uhr, Erstfeld, Hotel Frohsinn</p>	<p>■ <b>LPV Erstfeld</b> Sektionsversammlung</p>	<p>Die Traktandenliste wird in den Depots aufgelegt. Neuwahlen im Vorstand.</p>
<p><b>30. April</b> 19 Uhr, Zürich-Alt- stetten, Rest. Markthalle</p>	<p>■ <b>RPV Zürich</b> Hauptversammlung</p>	<p>Zentralpräsident Hanspeter Eggenberger informiert aus den verschiedenen Divisionen. Die Traktandenliste und Anmeldeunterlagen sind ausgehängt. Anschliessend wird ein Abendessen serviert.</p>
<p><b>3. Mai</b> 17.15 Uhr, St. Gallen, Rest. Dufour</p>	<p>■ <b>VPV St. Gallen</b> Frühjahrsversammlung</p>	<p>Unser Gast ist VPV-Zentralpräsident Roland Schwager. Alle Mitglieder sind herzlich eingeladen.</p>

## Sektionen VPT

<p><b>19. April</b> 19 Uhr, Chandolan, Depot</p>	<p>■ <b>VPT tpf réseau urbain</b> Frühlingsversammlung</p>	<p>Eingeladen sind alle dienstfreien Kollegen und Pensionierten. Die Traktandenliste ist in den Dienstlokalen ausgehängt.</p>
<p><b>21. April</b> (Verschiebedatum bei Schlechtwetter: 28. April)</p>	<p>■ <b>VPT RBS/SZB, Pensioniertengruppe</b> Wanderung Hersberg-Hinteregg-Farnsburg-Ormalingen.</p>	<p>Mittelschwere Wanderung (+250/-200 Höhenmeter). Dauer ca. 3 Stunden. Rucksackverpflegung. Solothurn ab 8.31 Uhr (Olten umsteigen), Bern ab 8.34 Uhr (direkt), Liestal an/ab 9.20/9.30 Uhr, Hersberg an 9.40 Uhr. Ormalingen ab zirka 16 Uhr. Anmeldung bis 18. April an Walter Reber, 032 685 69 88.</p>
<p><b>21. April</b> 19.30 Uhr, Zürich, Konferenzsaal Unia</p>	<p>■ <b>VPT Sihltal</b> Frühjahrsversammlung</p>	<p>Die Einladungen werden allen Mitgliedern zugestellt. Wir freuen uns, Regula Bieri begrüssen zu dürfen. Für das leibliche Wohl wird gesorgt. Der Vorstand freut sich auf rege Beteiligung.</p>
<p><b>22. April</b> 14 Uhr, Huttwil, Hotel Bahnhof</p>	<p>■ <b>VPT BLS, Pensionierte Emmental</b> Freie Zusammenkunft</p>	<p>Siegfried Egli berichtet von seinem Aufenthalt auf Gran Canaria und zeigt Dias. Anschliessend gemütliches Zusammensein bei einem Zvierterler. <b>Voranzeige:</b> Die Jahresreise nach Erlach findet am 24. Juni statt.</p>
<p><b>22. April</b> 19.30 Uhr, Lauterbrunnen, Rest. Steinbock</p>	<p>■ <b>VPT BOB/Jungfrauenbahnen</b> Frühjahrsversammlung</p>	<p>Eingeladen sind alle Sektionsmitglieder und solche, die es werden wollen. Versammlungsbeginn 20.15 Uhr, vorher Apéro.</p>
<p><b>23. April</b> 19.15 Uhr, Spiez, Hotel Bellevue</p>	<p>■ <b>VPT BLS</b> Hauptversammlung</p>	<p>Die Traktanden entnehmen ihr bitte dem Aushang. Unser Gast ist SEV-Gewerkschaftssekretär Nick Raduner. Die Getränke während der Versammlung übernimmt die Sektionskasse.</p>
<p><b>23. April</b> 19.15 Uhr, Spiez, Hotel, Bellevue</p>	<p>■ <b>VPT BLS, Pensionierte BLS und Pensionierte Emmental</b> Hauptversammlung Sektion</p>	<p>Traktanden gemäss Statuten. Gast: Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär SEV. Infos zur Pensionskasse Symova.</p>
<p><b>27. April</b> 18.15 Uhr, Weinfelden, Thurgauerhof</p>	<p>■ <b>VPT Thurbo</b> Frühjahrsversammlung</p>	<p>Hauptthema: Pensionskasse.</p>

## TOTENTAFEL

**Baumgartner Fritz**, pensionierter Betriebssekretär, Bilten; gestorben am 23. März im 84. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Bucher Martha**, Witwe des Josef, Luzern; gestorben am 20. März im 79. Altersjahr. PV Luzern.

**Grüning Christian**, pensionierter Geleisemonteur, Münsingen; gestorben am 22. März im 85. Altersjahr. PV Bern.

**Gubser Ferdinand**, pensionierter Rangiermeister, Niederurnen; gestorben am 21. März im 87. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Guntli Ernst**, pensionierter Betriebssekretär, Buchs; gestorben am 17. März im 88. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

**Handel Erika**, Witwe des Fritz, Zürich; gestorben am 21. März im 89. Altersjahr. PV Zürich.

**Hirschi Paul**, pensionierter Handwerksmeister, Winterthur; gestorben am 4. April im 86. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Holzbach Hubert**, pensionierter Betriebsbeamter, D-Laufenburg; gestorben am 24. März im 71. Altersjahr. PV Zürich.

**Hueber Trudi**, pensionierte Rottenköchin, Zwingen; gestorben am 25. März im 83. Altersjahr. PV Basel.

**Imhof Willi**, pensionierter Betriebssekretär, Wädenswil; gestorben am 18. März im 96. Altersjahr. PV Zürich.

**Jöhl Heinrich**, pensionierter Betriebssekretär, Urmein; gestorben am 20. März im 85. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

**Jutzi Hans**, pensionierter Meister, Zollikofen; gestorben am 30. März im 95. Altersjahr. PV Bern.

**Kohler Berthe**, Witwe des Max, Wallenried; gestorben am 20. März im 83. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

**Künzi Hansueli**, pensionierter Geleisemonteur, Wattenwil; gestorben am 17. März im 85. Altersjahr. VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

**Lauener Christian**, pensionierter Bahnhofvorstand, Wolfenschiessen; gestorben am 3. März im 100. Altersjahr. VPT Zentralbahn.

**Mäder Jakob**, pensionierter Rangierarbeiter, Dielsdorf; gestorben am 16. März im 89. Altersjahr. PV Zürich.

**Mühlethaler Oskar**, pensionierter Spezialmonteur, Bülach; gestorben am 25. März im 95. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**Planzer Werner**, pensionierter Oberzugführer, Olten; gestorben am 22. März im 90. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Rauch Irma**, Witwe des Mario, Wädenswil; gestorben am 19. März im 85. Altersjahr. PV Zürich.

**Weber Raymund**, pensionierter Zugchef, Naters; gestorben am 5. April im 51. Altersjahr. PV Wallis.

**Widmer Gebhard**, Wil; gestorben am 29. März im 91. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Wyssen Fritz**, pensionierter Betriebsbeamter, Engelsberg; gestorben am 19. März im 87. Altersjahr. PV Bern.

**4. Mai**  
(Verschiebedatum bei Schlechtwetter:  
11. Mai)

■ **VPT RBS, Pensionierte**  
Wanderung Düdingen–Schiffenensee–Einsiedelei–Freiburg.

Angenehme Wanderung mit kurzen Steigungen (+130/–180 m), die viele landschaftliche Schönheiten bietet; zirka 3½ Stunden. Gute Wanderschuhhe und Wanderstöcke. Rucksackverpflegung. Fahrplan Worb-Dorf ab 7.30 Uhr, Solothurn ab 7.18 Uhr, Bern ab 8.16 Uhr, Düdingen an 8.39 Uhr; Freiburg ab 17.04 Uhr. Anmelden bis 30. April bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.

**12. Mai**  
14.30 Uhr,  
Herzogenbuchsee,  
Restaurant  
Sonne

■ **PV Bern**  
Frühlingsversammlung

Bern ab 13.39 Uhr, Herzogenbuchsee an 14.04 Uhr. Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner Bern singt einige Lieder. Nationalrätin Ursula Wyss wird über aktuelle Themen sprechen, speziell aber über unsere Sozialversicherungen. Anschliessend Zvieri, gespendet aus der Sektionskasse.

## Pensionierte

**22. April**  
Bern, Rest.  
Union,  
Brunn-  
gasse 36

■ **Pensioniertes Zugpersonal Basel, Bern, Luzern, Olten, Aarau, Seetal**  
«Suure Mocke»-Essen mit Frauen bei Adolf.

Treffpunkt Bahnhof Bern um 11 Uhr. Anmeldung bis 18. April an Adolf, 031 311 28 24, oder Edi Boschung, 062 822 84 28. Herzlich willkommen sind auch Kollegen anderer Depots.

**22. April**  
Treffpunkt:  
9.45 Uhr,  
Estavayer-  
le-Lac,  
Bahnhof

■ **PV Fribourg, Animationsgruppe**  
Besuch der Firma Elsa

Ab Bahnhof 10 Minuten zu Fuss zur Firma Elsa. Besuch von 10 bis 12 Uhr (mit Kaffee, Gipfeli und Apéro. Fribourg ab 9.03 Uhr, Payerne ab 9.30 Uhr. Billette bitte selber besorgen. Parkmöglichkeit beim «Buffet de la Gare». Mittagessen (Menü 25 Franken, fakultativ, bei Anmeldung bestellen) im «Buffet de la Gare» (maximal 40 Personen). Anmeldung bis spätestens 16. April an Marguerite Michel, 026 475 17 62, maggy.michel@bluewin.ch.

**4. Mai**  
14.30 Uhr,  
Suhr, Gast-  
hof Bären

■ **PV Aargau**  
Frühlingsversammlung

Fw Rolf Mohn, Leiter der polizeilichen Beratungsstelle der KAPO Aargau, wird über die «Sicherheit im Alter» referieren. Detaillierte Einladung im Internet unter [www.sev-pv.ch](http://www.sev-pv.ch) (Sektion Aargau). Ende März 2009 haben Sie Ihren SEV-Ausweis mit dem Jahresprogramm und anderen interessanten Informationen erhalten. Unregelmässigkeiten bitte einem Vorstandsmitglied melden. Haben Sie für die Sektionsreise zur Sauschwänzlebahn vom 23. Juni schon einbezahlt?

**4. Mai**  
9.04 Uhr, ab  
Bern Haupt-  
bahnhof

■ **PV Bern**  
Frühlingswanderung  
Stechelberg–Lauterbrunnen–  
Zweilütschinen.

Leichte Wanderung der Weissen Lüttschine entlang, Start in Stechelberg-Post. Mittagessen im Hotel Silberhorn in Lauterbrunnen. Tagesmenü 22 Franken. Reine Wanderzeit gemäss Wegweisern 130 Minuten. Wem es zu weit ist, kann auch nur die halbe Strecke mitwandern. Bern ab 9.04 Uhr, Thun ab 9.22 Uhr. Rückfahrt ab Zweilütschinen um 15.43 Uhr, Bern an 16.52 Uhr. Anmeldung bis 1. Mai an Andreas Lüthi, 034 402 32 70, luethi\_4b@bluewin.ch. Nehmt auch eure Partner/innen oder Freunde mit.

**6. Mai**  
14.30 Uhr,  
Basel,  
Volkshaus

■ **PV Basel**  
Frühjahrsversammlung

Ehrung langjähriger Mitglieder. Frau Schädlich referiert über Dienstleistungen der Spitex. Mitwirkung des Männerchors.

**6. Mai**  
14 Uhr,  
Silenen,  
Restaurant  
Bahnhof

■ **PV Uri**  
Frühlingsversammlung

Die Traktandenliste wird allen Mitgliedern zugestellt, ebenso das Programm für die Sektionsreise vom 16. Juni nach Seelisberg. Die Reise wird an der Versammlung vorgestellt. Der Anmeldetalon kann da abgegeben oder bis spätestens 5. Juni per Post zugestellt werden. Der Vorstand freut sich auf rege Beteiligung.

**11. Mai**  
14.30 Uhr,  
Solothurn,  
Landhaus

■ **PV Olten und Umgebung**  
Frühlingsversammlung

Als Referent beehrt uns Ständerat Roberto Zanetti, und für eine musikalische Umrahmung sorgt der PV-Männerchor.

## Sport und Kultur

**16. April**  
19.30 Uhr,  
Romanshorn,  
Museum am  
Hafen

■ **EFFVAS, Sektion Romanshorn**  
Makrofotografie

Informationen im Internet unter [www.fotoclub-romanshorn.ch](http://www.fotoclub-romanshorn.ch).

**17. und 18. April**  
Zäziwil

■ **EFFVAS**  
Schweizerische Delegierten-  
versammlung

Infos bei [ralph.haltinner@bluewin.ch](mailto:ralph.haltinner@bluewin.ch).

**17. April**

■ **ESV Luzern**  
Frühlingswanderung

Abfahrt in Luzern um 7.57 Uhr, Rückkehr um 17.43 Uhr. Wanderung von Wasen via Ahorn nach Luthern, zirka 4½ Stunden. Wanderschuhhe und Regenschutz; Verpflegung im Restaurant. Auskunft über die Durchföhrung erteilt am Vorabend Tourenleiter Marcel Hofer, 041 280 02 41.  
@ [www.esv-luzern.ch](http://www.esv-luzern.ch)

**20. April**  
19.30 Uhr,  
Luzern, Bahn-  
hof, 3. Stock

■ **EFFVAS, Sektion Luzern**  
Digitale Bilder in Schwarz-  
weiss umwandeln.

Infos bei [amstutz.stansstad@bluewin.ch](mailto:amstutz.stansstad@bluewin.ch).

**22. April**

■ **Bergklub Flügelrad Bern**  
Flachlandwanderung  
Büren an der Aare  
«Rund ums Haftli».

Besammlung: Zollikofen beim Bus (Linie 898 Büren a. d. A.), Abfahrt 9.03 Uhr. Gleiche Rückfahrt. Büren a. d. A. ab 16.14 Uhr. Billette besorgen alle selber. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 21. April mittags (erforderlich wegen Postauto) bei Gerhard Niklaus, 031 911 39 47.

**23. April**  
18. 45 Uhr,  
Pfäffikon SZ,  
Rest. Sternen

■ **ESC Soldanella**  
105. Generalversammlung

Nach der GV lädt der Club zu einem Nachtessen ein.

**23. April**

■ **ESC Winterthur**  
Jurawanderung Mont Sujet

Wir wandern ab Prés d'Orvin über den Mont Sujet nach Prêles in zirka 3½ Stunden, +350/–560 Hm. Billette nach Prés d'Orvin via Biel und zurück ab Ligerz lösen. Eventuell mit Gruppenbillett. Bitte bei Anmeldung angeben ob GA oder Halbtax vorhanden. Rucksackverpflegung. Winterthur ab 6.55 Uhr, Zürich ab 7.30 Uhr. Rückkehr: Zürich an 16.30 Uhr, Winterthur an 17.03 Uhr oder später. Anmeldungen an Hansruedi Aebersold, Sonnenblickstrasse 23, 8404 Winterthur, 052 242 59 80 oder 079 794 38 19.

**24. April**

■ **EFFVAS, Sektion Brig**  
Fototag

Details unter [www.fototeam-brig.ch](http://www.fototeam-brig.ch).

**24. April**

■ **Touristenklub Biel**  
Holzttag

Unterstützt bitte unseren neuen Holzzerchef. Verpflegung wird organisiert. Die Hauptarbeit ist Spalten und Sägen des Herbsttrags und eine nicht allzu mühsame Arbeit, sodass die Gemütlichkeit nicht zu kurz kommen sollte. Anmeldung bitte an Roger Lehmann, 062 295 07 51 oder 079 386 80 54, [lehmann.roger@bluewin.ch](mailto:lehmann.roger@bluewin.ch).  
@ [www.touristenclubbiel.ch](http://www.touristenclubbiel.ch)

**26. April**  
19.30 Uhr,  
Buchs,  
Buchserhof

■ **EFFVAS, Sektion Sargans-Buchs**  
Nachfolgeabend Portrait-  
fotografie.

Infos bei [click@catv.rol.ch](mailto:click@catv.rol.ch).

<p><b>27. April</b></p>	<p>■ <b>ESC Basel, Ski &amp; Bergsport Krokus</b> Frühlingswanderung Kartause Ittingen–Stein am Rhein.</p>	<p>Basel SBB ab 8.33 Uhr, Bern ab 8.32 Uhr via Zürich–Frauenfeld, Ittingen an 10.31 Uhr. 1. Teil: Die Wanderung führt mit geringen Steigungen in 1¼ Stunden an den Nussbaumersee (Naturschutzgebiet). Rucksackverpflegung. 2. Teil: Etwas anspruchsvoller, in 2¼ Stunden sind zirka +/-200 Höhenmeter bis zur Schiffsstation in Stein am Rhein zu bewältigen. Abfahrt um 17 Uhr mit dem Schiff nach Schaffhausen. Ab Nussbaumen besteht die Möglichkeit, mit dem öV abzukürzen. Rückkehr nach Basel bzw. Bern 20.57 Uhr. Anmeldung bis 25. April an Heinz Spengler, 061 311 74 32.</p>	<p><b>2. Mai</b></p>	<p>■ <b>ESV Rheintal-Walensee</b> Jurawanderung Les Genevez–Bellelay–Tavannes.</p>	<p>Abfahrt Zürich HB ab 7.32 Uhr, via Basel–Glovelier nach Pré-Petitjean. Wanderzeit zirka 5 Stunden. Rucksackverpflegung. Anmeldung an Kurt Suter, 061 831 47 71, oder per SMS an 079 769 42 13.</p>
<p><b>28. April</b></p>	<p>■ <b>EFV Herisau</b> Wanderung zu den Frühlingsadonisröschen.</p>	<p>Treffpunkt in Saxon um 10.03 Uhr. St. Gallen ab 5.44 Uhr, Zürich ab 7.00 Uhr, Visp an/ab 9.02/9.12 Uhr. Dem Adonisweg folgend zum Mayens Moret, Abstieg nach Vison-Charrat zum römischen Amphitheater und weiter nach Martigny (Bernhardiner-Museum). Wanderzeit zirka 4½ Stunden (HD +640/–610 m). Rückfahrt ab Martigny-Bourg um 16.29 Uhr via Visp–Bern nach St. Gallen, an 20.53 Uhr. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 26. April an Rolf Vogt, 027 346 11 94.</p>	<p><b>6. Mai</b> Treffpunkt: 8.30 Uhr, Winterthur, Bahnhof Ostseite, Milchküche</p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> Velotour rund um Winterthur.</p>	<p>Etwas zwischen Radwanderung und Rennvelotour mit gutem Alltagsvelo. Distanz zirka 80 Kilometer mit wenig Steigung. Route: Winterthur–Dinhard–Ossingen–Husersee–Marthalen–Embrach–Effretikon–Kyburg–Winterthur. Mittagessen unterwegs in einem Restaurant. Getränke und Zwischenverpflegung mitnehmen. Anmeldung bis 4. Mai und weitere Auskünfte bei Max Wiesmann, 071 385 56 72. @ www.escw.ch</p>
<p><b>28. April</b> 19 Uhr, Basel, KV</p>	<p>■ <b>EFFVAS, Sektion Basel</b> Blitzexkursion</p>	<p>Infos unter <a href="http://www.baslerfotoclub.ch">www.baslerfotoclub.ch</a>.</p>	<p><b>9. Mai</b></p>	<p>■ <b>Touristenklub Biel</b> Muttertag mit Berti Burri</p>	<p>Für 12 Franken, inklusive Hüttentaxe, zaubert Berti euch einen fröhlichen Frühlingstag auf der Hütte. Auf zahlreiche Anmeldungen bis 7. Mai freut sich Berti Burri, 032 341 77 85. @ <a href="http://www.touristenclubbiel.ch">www.touristenclubbiel.ch</a></p>
<p><b>30. April</b></p>	<p>■ <b>EFV Herisau</b> Wanderung im Thurgau.</p>	<p>Treffpunkt Bahnhof Frauenfeld um 10.16 Uhr. St. Gallen ab 9.11 Uhr via Wil, Zürich ab 9.37 Uhr. Wir wandern in 3½ Stunden hinauf zum Stählibuck und weiter zum Schloss Sonnenberg über Stettfurt nach Matzingen (HD +/-350 m). Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 29. April an Ernst Egli, 071 277 72 36.</p>	<p><b>11. Mai</b></p>	<p>■ <b>Touristenklub Biel</b> Wanderung von Muotathal zur Talstation der Stoosbahn</p>	<p>Biel ab 7.46 Uhr. Start in Muotathal nach einem Kaffee und Muotathaler «Chräpfli». Für die Vorbereitung des Grillfeuers wird ein «Opfer» gesucht, damit wir uns unterwegs nur zu Tisch setzen können. Wanderzeit zirka 3 Stunden. Biel an 18.13 Uhr. Anmeldung an Josef Eichmüller, sepp.eichmueller@bluewin.ch, 032 323 64 79, @ <a href="http://www.touristenclubbiel.ch">www.touristenclubbiel.ch</a></p>
<p><b>1. Mai</b></p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> Säntis-Abfahrt</p>	<p>Bei der letzten Skiabfahrt dieses Frühlings suchen wir die letzten Schneereste vom Säntis via Wagenlücke-Messmer bis zum Seealpsee. Bis Wasserauen hinunter müssen wir die Ski tragen. Empfehlenswert sind Wanderschuhe und ein Rucksack zum Aufsnallen der Ski. Vor dem Ansnallen der Ski Morgenessen auf dem alten Säntis. Die Abfahrt ist auch geeignet für Alpinfahrer mit etwas Können neben der Piste. Winterthur ab 6.37 Uhr, Umäsch ab 7.50 Uhr, Säntisbahn 8.30 Uhr. Anmeldungen nur per E-Mail (wegen Abwesenheit bis Freitag, 30. April) an <a href="mailto:hrz@gmx.ch">hrz@gmx.ch</a>.</p>	<p><b>15. Mai</b> 10.15 bis 16 Uhr, Domat/Ems, Sporthalle Vial</p>	<p>■ <b>SVSE Badminton</b> Voranzeige: Badminton-Plauschturnier</p>	<p>Ein Anlass für alle, die gerne Badminton spielen, organisiert von der TK Badminton mit Unterstützung von Eisenbahnern der RhB. Kosten: 15 Franken für SVSE-Mitglieder, 20 Franken für Nichtmitglieder der SVSE; Kinder bis 12 Jahre gratis. Anmeldeschluss ist am 5. Mai. Willst du dabei sein? Dann melde dich an mit dem Talon auf der Website unter «Badminton» oder per Mail an Beat Gansner, <a href="mailto:b.gansner@rhb.ch">b.gansner@rhb.ch</a>. @ <a href="http://www.svse.ch">www.svse.ch</a></p>
<p><b>1. Mai</b> 9.20 Uhr, Bern, Bahnhof, Treffpunkt</p>	<p>■ <b>EFFVAS, Sektion Bern</b> Fotografieren im Basler Zolli.</p>	<p>Infos unter <a href="http://www.effvasbern.ch">www.effvasbern.ch</a>.</p>	<p><b>16. Mai</b></p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> Gemeinschaftswanderung mit EWF Herisau und ESV Schaffhausen.</p>	<p>Route: Degersheim–Bergli–Landscheide–Sitz–Geisshalde–Nieschberg–Wilten, zirka 4 Stunden, +550/–600 m. Rucksackverpflegung (bei Schlechtwetter in Restaurant). Winterthur ab 8.37 Uznach–Degersheim, retour ab Wilten (bei Herisau). Anmeldung und Auskunft bis 12. Mai bei Manfred Portmann, 052 232 30 00.</p>
<p><b>1. bis 3. Mai</b></p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> Saisonbeginn mit Einklettern im Klettergarten Bellinzona.</p>	<p>Zürich ab 8.31 Uhr (für Eintagesfliegen in Absprache eventuell auch früher). Tageweise Teilnahme und individuelle Anreise ohne Weiteres möglich. Klettern in allen Schwierigkeitsgraden in gut abgesicherten Routen für Anfänger und Fortgeschrittene. Bei fehlendem Material bitte beim Tourenleiter melden. Bringt auch Freunde und Nachbarn mit. Auch Kinder und Einsteiger sind willkommen. Übernachtung wird nach Eingang der Anmeldungen organisiert. Anmeldung und Auskünfte bis 24. April bei Hans Jaggi, Kelmattstr. 8, 5242 Birr, 056 444 70 34 oder <a href="mailto:hmjaggi@bluewin.ch">hmjaggi@bluewin.ch</a> (mailto: <a href="mailto:ct176@bluewin.ch">ct176@bluewin.ch</a>).</p>	<p><b>1. Juni</b></p>	<p>■ <b>Touristenklub Biel</b> Wanderung Witzweg Heiden–Walzenhausen.</p>	<p>Witzig wirds allemal! Biel ab 7.46 Uhr. Wir erwandern die mit witzigen Sprüchen flankierte Route in zirka 3½ Stunden. Rucksackverpflegung, bei zweifelhaftem Wetter Verpflegung in einem Restaurant. Rückreise: Standseilbahn ab Walzenhausen nach Rheineck und weiter via St. Gallen nach Biel, an 18.13 Uhr. Anmeldung an Josef Eichmüller, 032 323 64 79, oder sepp.eichmueller@bluewin.ch. @ <a href="http://www.touristenclubbiel.ch">www.touristenclubbiel.ch</a></p>

Michel Pousaz arbeitet bei MOB Goldenpass und ist begeisterter Modelleisenbahner

# «Jeder Zug war einzigartig»

Michel Pousaz hat zu Hause die Schweizer Bahn der Vergangenheit bewahrt. Auf seiner Anlage verkehren vor allem Züge aus der Zeit um 1960.

Die Eisenbahn ist die grosse Leidenschaft von Michel Pousaz: sowohl im Beruf als auch in der Freizeit. Er arbeitet bei Goldenpass, wo er demnächst sein 43. Dienstjahr beginnen wird. Zu Hause hat er sich eine Modellbahn gebaut, die die Schweizer Bahnlandschaft der Zeit von 1950 bis 1970 zeigt, seine Jugendjahre.

In den 50er-Jahren, nach dem Krieg, kam die Schweizer Wirtschaft wieder in Schwung, und der öffentliche Verkehr mit ihr. Um mitzuhalten, setzten die Bahnen sämtliches verfügbares Rollmaterial ein. «Man holte die Dampflokomotiven wieder hervor, und es fuhren Wagen mit Baujahren von 1900 bis 1960. Keine Komposition war gleich wie die andere», erzählt Michel Pousaz begeistert.

## Krokodil und Roter Pfeil

Die Vielfalt der Züge aus jener Zeit fasziniert ihn. Auf Güterzügen waren beispielsweise gleichzeitig Kohle, Wein und Baumstämme zu sehen. Oder auch zusammengewürfelte Kompositionen mit Personenwagen und einem oder zwei Güterwagen, und die luxuriösen Wagen der internationalen Linien... Damals waren auch gleichzeitig drei der berühmtesten Schweizer Lokomotiven im Einsatz: das Krokodil aus den 20er-Jahren, der Rote Pfeil aus den 30ern und die Ae 6/6, die das Krokodil ablösen sollte.

Michel Pousaz wollte selbstverständlich Lokführer werden, aber er ist von Geburt her auf einem Ohr taub, was den Traum zerstörte. Aber die Liebe hielt! Nach einem kurzen Abstecher zu einem Spirituosenhersteller folgte er seinem Jugendwunsch und trat als Verwaltungsangestellter in die MOB ein, die inzwischen zu Goldenpass geworden ist.



Die Landschaften sind von der Gotthardstrecke inspiriert.

Er schätzt die Sekretariatsarbeit sehr. Unter anderem ist er für den Postein- und -ausgang verantwortlich. Zudem verteilt er das Büromaterial (Papier, Schreibzeug etc.) in den Bahnhöfen, weshalb er viel unterwegs ist. «Das ist sehr vielseitig und ich habe viel Kontakt zu allen Abteilungen», erläutert Michel Pousaz.

## Das goldene Zeitalter

Für ihn waren die 50er- und 60er-Jahre das goldene Zeitalter der europäischen Bahnen. Die Fahrzeuge aus jener Zeit sind für ihn lebendig geblieben; besonders die Lokomotiven, die man am Geräusch erkennen konnte, ganz anders als das einheitliche Sä-

seln der heutigen Züge, die er «viel zu leise» findet, genau wie die neuen Modelle. Diese sind aus Plastik, selbst wenn es sich um historische Loks handelt. Das ist ganz und gar nicht die Welt von Michel Pousaz. Ihm ist es ein Anliegen, die Töne der früheren Linien aufleben zu lassen. Er folgt deshalb den Sammelbörsen, immer auf der Suche nach Fahrzeugmodellen aus Metall und Schienen, die auf Blech montiert sind.

## Landschaften und Internet

Zwei Familienmitglieder sind an dieser Rekonstruktion der Vergangenheit beteiligt. Vorab seine Frau Suzanne: «Sie hat alle Dekoraktionen gemacht.



Michel Pousaz hat zu Hause die Bahnwelt seiner Jugend nachgebaut.

Ohne sie wären die Landschaften nie so schön geworden!» Es sind Ansichten einer vergangenen, bäuerlichen Schweiz, inspiriert besonders von der Gotthardlinie, selbstverständlich samt Kirche von Wassen. Michel Pousaz selbst war fürs Technische zuständig: Weichen, Flügelsignale und vieles mehr aus jener Zeit.

Kürzlich ist nun unter [vieille-europe.skyrock.com](http://vieille-europe.skyrock.com) ein

Blog entstanden: «Mein 12-jähriger Enkel ist gleichermaßen ein Fan der Informatik wie ich ein Fan der Bahn. Er macht mir diesen Blog», erklärt Michel Pousaz. So kann er nun einen Teil seiner Anlage fürs Publikum öffnen, was zu Hause nicht möglich ist, weil der Platz fehlt, um Besucher zu empfangen.

Hélène Koch/pmo



Die Schweizer Bahnen im Massstab 1:87, also H0.



Vorne ein internationaler Zug mit Wagen aus verschiedenen Ländern.

## BIO

**Michel Pousaz** ist 1947 geboren und in Villy sur Ollon aufgewachsen, einem kleinen Dorf, wo er immer noch wohnt. Der Bauernhof seiner Eltern lag direkt an den Bahngleisen und zwei Kilometer vom SBB-Bahnhof St-Triphon entfernt. In seiner Jugend hat er dauernd die Züge beobachtet, von den Bummelzügen mit 3.-Klassen-Wagen über die prunkvollen internationalen Züge bis zum Güterverkehr. Am 1. Mai 1968 trat der bahnbegeisterte Michel Pousaz bei der MOB die Stelle als

Verwaltungsangestellter an. Noch heute arbeitet er dort, aber die Bahn heisst inzwischen Goldenpass. Seit 37 Jahren ist er mit Suzanne verheiratet; sie haben zwei Töchter und drei Enkel. Der älteste, Niels, hat den Blog über das Bahnmodell geschaffen. Michel Pousaz interessiert sich sehr für die klassische europäische Kultur, von der Oper über die Architektur bis hin zu den grossen Malern und Bildhauern.

hk/pmo