

Max Friedli zieht Bilanz

Ende Mai ist der langjährige Direktor des Bundesamtes für Verkehr in die Pension gegangen. Interview.

Seiten 6 und 7



Welche Erfahrungen macht die Geko?

Die SBB will mit Toco ein neues Lohnsystem einführen und beruft sich dabei auf die Post, die «praktisch das gleiche» Lohnsystem eingeführt habe. Wir fragten bei Heinz Suter nach.

Seite 9



Bei zwei Bergbahnen

Im Sommer arbeitet Lokführerin Alexandra Bühler im Tessin und im Winter im Berner Oberland.

Seite 24

SBB Cargo: Personal stellt Forderungen zur Auslagerung des internationalen Geschäfts

Petition «GAV für alle!»

Foto: SBB, Montage: Jörg Matter



Um die Forderungen des Personals an die SBB zu untermauern, hat der SEV eine Petition lanciert – siehe Seite 2.

2. STRASSENRÖHRE NEIN!



Unterschreibt unter www.sud-nord.ch die Petition für die Verschiebung der Sanierung des Gotthardstrassentunnels bis zur Eröffnung des Neat-Basistunnels und gegen eine 2. Strassenröhre.

Seite 11

Im «kanadischen» Doppelstöcker stecken Innovationen

«Wankkompensation» bringt

In den neuen Fernverkehrsdoppelstockzügen steckt viel moderne Technik. Sie bringt mehr Plätze, höhere Geschwindigkeiten und geringeren Stromverbrauch bei größerem Komfort. Ermöglicht werden diese Vorteile teils durch einfache Änderungen und Optimierungen, teils sind es aber auch technische Innovationen.

Besonderes Aufsehen erregen die neuen Drehgestelle mit «Active Radial Steering». Diese erstmals eingesetzten Drehgestelle allein

bringen durch die «Wankkompensation» höhere Geschwindigkeit, geringere Kosten für den Gleisunterhalt und Energieeinsparungen, wie eine Studie aufzeigt.

In einem Gespräch legt Dr. Panos Tzieropoulos, unter dessen Leitung die Studie entstanden ist, dar, wie wissenschaftliche Forschung heute technische Fortschritte ermöglicht und wirtschaftliche Entscheidung beeinflusst.

pan.

Dossier auf den Seiten 12 bis 14

ZUR SACHE

«Wenn Frau will, steht alles still!» Dies war der Slogan des ersten Frauenstreiks am 14. Juni 1991. Wir trugen damals alle ein weisses T-Shirt mit dem Symbolbild einer Frau mit verschränkten Armen. Der Weltmarsch der Frauen fordert uns alle auf, weiterzumarschieren, bis unsere Ziele erreicht sind. Also werden wir unsere Arme wieder verschränken müssen (siehe Seite 5)!

»Wenn Frau will, steht alles still!«

Françoise Gehring, Gewerkschaftssekretärin SEV

Denn die Liste der Diskriminierungen gegenüber Frauen ist nicht kürzer geworden. Höchstens sind die Unterdrückungsinstrumente heimtückischer geworden. Zwar ist die Gleichstellung zwischen den Geschlechtern gesetzlich garantiert, doch sie ist noch nicht Realität. Es gibt noch immer gravierende Lohndiskriminierungen. Die Frauen haben weniger Karrieremöglichkeiten, eine unsichtbare Schranke hält die meisten vom Aufstieg ab, für viele ist die Vereinbarkeit von Beruf und Familie eine richtiggehende Knacknuss. So sind die Frauen nicht nur Arbeiterinnen, Partnerinnen und Mütter, sondern auch Akrobatinnen, die verschiedenste Rollen unter einen Hut bringen müssen. Bei der Anschlagfinanzierung für neue Krippenplätzen zu sparen heisst, die Frauen um eine unverzichtbare Hilfe zu bringen, die es ihnen ermöglicht, neben der Familie berufstätig zu bleiben. Wir werden nicht zulassen, dass die Gleichberechtigung in der Staubkammer verkommt.

NEWS

PROJEKT «GIRASOLE»

Der SBB-Verwaltungsrat hat beschlossen, neun über die Stadt Bern verteilte Verwaltungsstandorte bis 2014 in zwei Neubauten bei der S-Bahn-Haltestelle Wankdorf zusammenzuführen. Die SBB will damit die Struktur-, Betriebs- und Unterhaltskosten senken und die Arbeits- und Kommunikationsprozesse optimieren. «Der Neubau erhöht zudem die Arbeitsplatzqualität für die rund 1700 Mitarbeitenden», schreibt die SBB. An diesem Versprechen wird der SEV das Projekt «Girasole» messen und hofft, dass es danach weniger Büroumzüge geben wird als bisher.

SBB STELLTE DOPPELSTÖCKER VOR

Am 3. Juni konnte im HB Zürich der erste von 29 «Dosto RV» bestaunt werden, die ab 2011 auf der S-Bahn Zürich rollen sollen. Sie ergänzen die 20-jährigen Doppelstock-Pendelzüge DPZ und die 5-jährigen Doppelstock-Triebzüge DTZ. Die von Stadler Rail gebauten neuen Züge sind besonders energieeffizient und verfügen über mehr Platz und Komfort sowie ein modernes Design. SBB und Zürcher Verkehrsverbund investieren knapp eine Milliarde in die 29 «Dosto RV». 21 weitere sollen in anderen Regionen der Schweiz zum Einsatz kommen.

SECO FÄRBT SCHÖN

Zu den Konjunkturprognosen 2011 des Seco sind grosse Fragezeichen angebracht. Der prognostizierte Anstieg des Privatkonsums von 1,5% ist sehr optimistisch. Verschiedene Massnahmen wie die Leistungskürzungen bei der Arbeitslosenversicherung (ALV) und höhere Krankenkassenprämien werden rund 5 Mrd. Franken an Kaufkraft kosten. Damit die Binnenwirtschaft im kommenden Jahr nicht einbricht, sind Gegenmassnahmen erforderlich: Die Leistungskürzungen bei der ALV kann das Volk bei der Referendumsabstimmung stoppen. Gegen den Anstieg der Krankenkassenprämien braucht es höhere Prämienverbilligungen. Im Mai stieg die Langzeitarbeitslosigkeit auf Rekordniveau. Davon sind ältere Arbeitnehmende überproportional betroffen. An ihnen geht die konjunkturelle Erholung weitgehend vorbei. SGB

SBB Cargo

Petition «GAV für alle!»

Der SEV hat zusammen mit den betroffenen Unterverbänden eine Petition lanciert, um die zentralen Forderungen bei der Auslagerung von Cargo International zu unterstützen.

Zentrale Forderung des SEV ist die Unterstellung des Personals unter einen GAV, am einfachsten den bestehenden SBB-GAV. Weitere Punkte betreffen die Stellenangebote für die Betroffenen, die Leistungsbezüge der neuen Firma bei der SBB und deren Hauptsitz, der in der Schweiz liegen muss.

Nachdem der SBB-Verwaltungsrat seinen Entscheid in dieser Sache vertagt hat, führt der SEV die Unterschriftensammlung für die Petition weiter und ruft alle Mitglieder auf, die Unterschriftenbogen von der Webseite herunterzuladen und am Arbeitsplatz unterschreiben zu lassen. Neuer Rücksendetermin ist der 14. Juni.

pmo

www.sev-online.ch (Rubrik «Hier unterschreiben»)

Teilzeitverträge für Lokpersonal im künftigen SBB-Depot Solothurn

SEV und LPV stellen Forderungen

Auf den Fahrplanwechsel 2010/11 eröffnet die SBB in Solothurn ein Lokführerdepot für den Regionalverkehr. Wer daneben im Fernverkehr arbeiten will, soll dies dank Teilzeitverträgen tun können. Dazu stellen SEV und LPV klare Forderungen.

Die SBB eröffnet in Solothurn wieder ein Lokführerdepot, da sie von der BLS die Linie Solothurn-Moutier-Sonceboz-Biel übernimmt, im Tausch gegen Linien im Raum Luzern. Das in Solothurn stationierte Lokpersonal soll Regionalzüge auf dieser neuen SBB-Linie sowie auf den Strecken Solothurn-

Grundhaltung des SEV zur Weiterentwicklung des GAV SBB

Wert der Arbeit unantastbar

Gegen die Umverteilung von unten nach oben, für die SBB als Einheit und für die Erhaltung des Werts der Arbeit: Das sind die Stossrichtungen des SEV bei der Weiterentwicklung des GAV der SBB.

«Toco» ist ein neues Lohnsystem, aber es ist damit auch eine Bewertung der Arbeit jedes Einzelnen. Darauf legt der SEV in den laufenden Verhandlungen grosses Gewicht: «Wir stellen uns mit Nachdruck gegen die Abwertung oder gar gegen die Entwertung gewisser Tätigkeiten», betont Vizepräsident Manuel Avallone, der die

Verhandlungsdelegation der Personalverbände leitet.

Sowohl die Absicht der SBB, Aufgaben im Tieflohnbereich schlechter und andere im Hochlohnbereich höher zu bewerten, geht in diese Richtung. Aber auch

die Idee, einzelne Branchen anders zu bewerten als andere, führt zwangsläufig zur Entwertung von Arbeit – und damit der Leute, die sie ausüben.

Für den SEV ist wichtig, dass das SBB-Personal als Ein-



Wertvolle Arbeit (zu tiefem Lohn): Reiniger im Einsatz.

INFO-ANLÄSSE ZUM GAV SBB

Bern: Montag, 14. 6., Hotel Bern, 18 bis 20 Uhr

Zürich: Dienstag, 15. 6., Volkshaus, Gelber Saal, 18.15 bis 20 Uhr

St. Gallen: Montag, 21. 6., Restaurant Dufour, 18 bis 20 Uhr

Vizepräsident Manuel Avallone und weitere Exponenten des SEV nehmen Stellung zur Weiterentwicklung des GAV SBB. Alle SEV-Mitglieder sind dazu eingeladen.

Anmeldungen sind erwünscht an gav@sev-online.ch.

heit angesehen wird, das als Einheit eine gemeinsame Leistung erbringt. Es geht weder ohne die sogenannten einfachen Berufe noch ohne die Leute in den Teppichetagen. Die einen als wertvoller zu bezeichnen als die anderen: Das wird sich der SEV nicht gefallen lassen.

pmo

Wechsels des Einsatzortes ist auch eine der Forderungen, die der SEV und sein Unterverband des Lokpersonals (LPV) der SBB am 6. Mai schriftlich mitgeteilt haben.

Die SBB hat geantwortet, dass sie alle Forderungen er-

füllen könne, aber jene nach einer Rückkehrgarantie nur, «wenn Bedarf vorhanden» sei. Der zuständige SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni warnt daher: «Solche Verträge sind genau zu prüfen, bevor man sie annimmt!» Fi

INFO

SEV-Forderungen zu Teilzeitverträgen Lokpersonal

- Das Angebot muss freiwillig sein.
- Die vereinbarten Stellenprozente sind pro Standort einzuhalten.
- Kein tägliches Switchen des Einsatzes zwischen den Standorten.
- Es muss über längere Zeit am jeweiligen Standort gearbeitet werden.
- Unbefristete Garantie für 100%-Rückkehr an ursprünglichen Standort.
- Eine allfällige Ortszulagen-Garantie muss weiterhin gewährt werden.
- Betreuungszulage muss geregelt werden (kantonale Unterschiede).
- Auch wenn die einzelnen Arbeitsverhältnisse unter 50% liegen, bleibt der Anspruch auf Fahrvergünstigung (FVP) gewährleistet.
- Der Ferienbezug muss geregelt werden.
- Bestehende Funktionsstufe gilt auch am neuen Standort Solothurn.

Vorstand SEV startet Erarbeitung und legt erste Eckwerte fest

Neues Leitbild für den SEV

Bis zum Kongress 2011 soll sich der SEV ein neues Leitbild erarbeiten, das den Weg in die Zukunft weist. Der Vorstand hat die Arbeit aufgenommen.

An der Zeit des «Schweizerischen Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verbands» sind Leitbilder spurlos vorübergegangen – das letzte Leitbild wurde nämlich noch zu Zeiten des «Eisenbahnerver-

bands» produziert. Nun soll es ein neues Leitbild geben, das den SEV als zeitgemässe, zukunftsorientierte Gewerkschaft des Verkehrspersonals zeigt und auch als Arbeitsinstrument dient. «Wir wollen kein Leitbild für die Schublade», betonte Präsident Giorgio Tuti vor dem Vorstand.

Der Vorstand nahm unter der Leitung des externen Beraters Walter Schöni die Arbeit auf; als Resultat einer Gruppenarbeit war klar zu erkennen, dass für den SEV

nicht ein vielseitiges, theoretisches Leitbild gewünscht wird, sondern ein kurzes, gut verständliches, das die wichtigsten Stossrichtungen der gewerkschaftlichen Haltung und Arbeit aufzeigt.

Bis im Herbst soll eine erste Fassung vorliegen, die danach in die Vernehmlassung geschickt wird, sodass am Kongress vom 24. Mai 2011 das Leitbild verabschiedet und in Kraft gesetzt werden kann.

Peter Moor

VORSTAND IN KÜRZE

- Der SEV geht unter die Aktionäre... Die Geschäftsleitung hat dem Vorstand mitgeteilt, dass der SEV von den wichtigsten Partnerunternehmen jeweils eine Aktie kaufen wird. Damit verschafft sich die Gewerkschaft die Möglichkeit, an der Generalversammlung nicht nur anwesend zu sein, sondern auch reden zu können.
- Mit der italienischen Schwestergewerkschaft CGIL wurde vereinbart, dass für Grenzgänger besondere Regeln für eine Doppelmitgliedschaft in beiden Gewerkschaften gelten.
- Der SEV reduziert sein Engagement bei der Klimainitiative. Er wird diese zwar weiterhin

aktiv unterstützen, aber nicht mehr im Führungsgremium mitwirken, da zurzeit sehr viele andere Initiativen und Referenden die Kräfte der Betroffenen erfordern.

- Die Vorarbeiten für die Wahl der Arbeitnehmer/innen-Vertretung im Stiftungsrat der Pensionskasse SBB sind angelaufen. Zurzeit werden die Mitgliederzahlen der verschiedenen Personalverbände erhoben, um den Verteilschlüssel der sechs Sitze festlegen zu können. Der SEV wird weiterhin vier Sitze zu gut haben, aber unter den andern Verbänden könnte es zu Verschiebungen kommen.

pmo

BILD DER WOCHE



Seit zehn Jahren können SBB-Kund/innen mit einer Mobilitätseinschränkung eine Ein- und/oder Ausstieghilfe in einem von 170 Bahnhöfen bestellen, und zwar bis eine Stunde vor Abfahrt des Zuges über die Gratisnummer 0800 007 102 des Call Centers Handicap in Brig. Allein 2009 erbrachten die 60 Mobilitätshelfer/innen sowie Zugpersonal und Bahnhofhilfen 121 000 Hilfeleistungen.

MEINE MEINUNG

Pulverfass Erde

Es könnte jeden Moment «Bumm» machen auf der Welt! 3. Weltkrieg, alles zerstörende Monsterwelle, gigantischer Wirbelsturm etc. Alter Hut, ich weiss. Ich frage mich oft, woher die Gedanken an so schlimme Sachen kommen. Sind diese Gedanken sogar berechtigt in der heutigen Zeit? Können diese real werden? Oder sind es doch nur Theorien von Pessimisten oder Ideen für Hollywoodfilme? Fakt ist, dass die Erde untergeht. Doch wie und wann, das weiss kein Wissenschaftler und kein Sektenführer.

Doch gibt es Katastrophen, die momentan sehr aktuell sind, wie das Ölbohrloch im Golf von Mexiko, die hin und her fliegende Aschewolke oder die Koreakrise. Letzteres sieht aber eher nach politischem Kräfteressen aus als nach ausbrechendem Konflikt. Hinzu kommen noch Tausende weitere politische und klimabedingte Probleme und all die persönlichen Probleme, die der Mensch halt so hat (Stress, Familienprobleme, Todesfälle, schlechtes Wetter etc.).

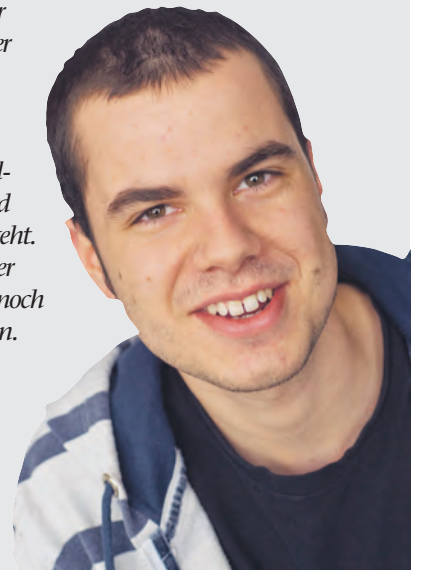
Wir lesen es jeden Tag in der Zeitung, hören es im Radio oder sehen es im Fernsehen oder im Internet. Eine nicht mehr aufgehende Welle von schlechten Ereignissen, und das schon seit Menschengedenken. Die Forschung macht's möglich, dass wir noch jedes hinterletzte Verbrechen vor Tausenden Jahren erfahren können.

Ich persönlich lasse mich nicht drausbringen von irgendwelchen Hiobsbotschaften. Klar, ich wohne ja in der sicheren Schweiz. Keine Kriege, keine Hungersnöte, nur regionale Naturkatastrophen. Hierzulande sind Finanzprobleme sehr aktuell. Geht die Erde aber unter, gehe auch ich unter. Und schon kommen mir Zweifel, ob so Sprüche wie «sichere Schweiz» wirklich sinnvoll sind. Es ist ja schliesslich auch meine Erde. Darum denke ich schon lange nicht mehr in Grenzen, sondern ich denke global. Leider ist es noch nicht bei jedem Menschen angekommen. Eventuell würde das Ganze dann anders aussehen.

Oft denke ich mir auch, dass durch die relativ hohe Präsenz der Katastrophen in den Medien die Menschheit doch schon lange in Panik hätte ausbrechen müssen. Riesige Schlagzeilen, die das alles vernichtende Urteil abgeben.

Man hat das Gefühl, dass die Welt in der Zeitung schon untergeht. Nach zwei Wochen ist er meistens vorbei, der ganze Rummel. Trotzdem ist es doch erstaunlich, wie immer noch alles funktioniert und jeder seinen Weg geht. Also dann kann der grosse Knall doch noch ein bisschen warten.

Lukas Kissling



SBB Cargo bestätigt Probleme bei der Überweisung der Zulagen

Verspätung bei Lohn und Zulagen

Schon zum zweiten Mal in diesem Jahr hat SBB Cargo die Zulagen nicht fristgerecht auszahlen können. Ein Betroffener ärgert sich.

«Schämt euch da oben!»: So endet das Mail, das der Langenthaler Rangierer und Wagenkontrollleur Heinz Burkhard gleich an den SBB-Chef Andreas Meyer geschickt hat.

Doch sein Ärger ist gerechtfertigt: Bereits zum zweiten Mal in diesem Jahr hat er keine Zulagen erhalten – und auch der Lohn selbst kam mit Verspätung. Für Heinz Burkhard, früherer Zentralpräsident des Rangierpersonalverbands, ist dies ein Zeichen

mangelnder Professionalität. «Wir Rangierer, Visiteure und Lokpersonal müssen periodische Prüfungen ablegen, sonst verlieren wir unsere Jobberechtigung, aber die Sesselkleber können schalten und walten, wie es ihnen passt.»

GAV garantiert Lohnzahlung bis zum 25. des Monats

Burkhard betont, das Arbeiterpersonal sei darauf angewiesen, dass der Lohn zur Zeit komme, da Rechnungen bezahlt werden müssen. Immerhin ist die Lohnzahlung im Gesamtarbeitsvertrag geregelt: Sie muss jeweils bis zum 25. des Monats erfolgt sein.

Das hat SBB Cargo im Mai nicht geschafft, wie die Cargo-Leitung im Antwortbrief an Heinz Burkhard bestätigt.

«Ein Teil der Saläre wurde erst am 26. Mai ausbezahlt.» Und bei den Zulagen ist es noch schlimmer: «Leider – ein Unglück kommt selten allein – ist das Problem im Mai erneut aufgetreten.» Das Problem ist ein Fehler im Zahlensystem von SBB Cargo, erstmals Anfang Jahr aufgetreten und im Mai wiederholt. SBB Cargo betont, dass Vorschüsse problemlos ausbezahlt würden; die Mai-Zulagen würden mit dem Juni-Lohn nachbezahlt.

Auch die Cargo-Leitung erklärt, es sei «letztlich nicht tolerierbar», dass Löhne und Zulagen verspätet ausbezahlt werden. «Das ist zwar nett, aber damit kann ich meine Rechnungen nicht bezahlen», meint Burkhard lakonisch zu *kontakt.sev*. *pmo*

SBB-Industriewerk Bellinzona

Steinegger: «Der Streik war nützlich»

Ende Mai fand unter der Leitung von Mediator Franz Steinegger der achte Runde Tisch zum Industriewerk Bellinzona statt.

«Vergangenes Jahr hat das Industriewerk Bellinzona (IWB) ein positives Ergebnis erzielt, und im laufenden Jahr wird es trotz schwierigem wirtschaftlichem Umfeld erneut ein gutes Resultat vorweisen können. In der Zukunft wird das IWB innerhalb der SBB eine wichtige Rolle spielen. Seine Lage auf der Nord-Süd-Achse bietet

Möglichkeiten zur Weiterentwicklung.» Dies waren die Hauptaussagen von Franz Steinegger am Ende der achten Sitzung des Runden Tisches zum IWB. Das Gremium war vor zwei Jahren vom Bundesrat eingesetzt worden, um den Streik gegen die Schliessung des Werkes zu beenden. Streikführer Gianni Frizzo nahm an der jüngsten Sitzung ebenfalls teil. Er wünscht, dass die SBB weitere Investitionen vornimmt, damit das IWB konkurrenzfähig bleiben kann.

Nach übereinstimmender Ansicht aller Sitzungsteilneh-

menden zeigen alle Indikatoren nach oben. Es gibt genügend Arbeit für alle Mitarbeitenden. Grund zur Sorge gibt einzig die unsichere Zukunft von SBB Cargo. Das Unternehmen steht vor einer neuen Restrukturierung, von der man inhaltlich noch wenig weiss. Franz Steinegger erklärte gegenüber dem Tessiner Radio, dass das IWB konkrete Perspektiven habe. Der positive Geschäftsgang beweise, dass «der Streik nützlich gewesen ist». Wenn dies ein ehemaliger Uerner FDP-Nationalrat sagt, werden wir nicht das Gegenteil sagen. *Gi/FI*



Das Industriewerk Bellinzona läuft auf vollen Touren.

Abbau der Arbeitszeitkonten beim Lokpersonal

Einigungsgespräche abgebrochen

Viele Lokführer der Division Personenverkehr (P) haben auf ihren Arbeitszeitkonten seit längerer Zeit Plussaldi, die den Grenzwert von +75 Stunden am Ende der Abrechnungsperiode (gemäss GAV-Artikel 66) bzw. +150 Stunden unter dem Jahr (gemäss den Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen BAR) überschreiten. Gegen die SBB läuft daher ein Schiedsverfahren nach GAV.

Auf Wunsch der SBB fanden zwei Einigungsgespräche mit den Gewerkschaften SEV und VSLF statt, um Spielregeln für den Abbau der rückständigen Ruhetage in die Grenzwerte zu vereinbaren. Den SBB-Wunsch nach einer weitergehenden Flexibilisierung einseitig zulasten des Lokpersonals akzeptierten die Ge-

werkschaften nicht. Darauf brach die SBB die Einigungsgespräche ab. Somit läuft das Schiedsverfahren weiter.

Die SBB will nun mit Lokführern, die über 150 Stunden rückständige Ruhetage haben, individuelle Vereinbarungen abschliessen. Für die Gewerkschaften ist klar, dass der Abbau der Zeitguthaben «im Einvernehmen» mit den Mitarbeitenden zu erfolgen hat (GAV-Art. 63), dass also deren Wünsche zu berücksichtigen sind. Eine Möglichkeit wäre für die Gewerkschaften auch die freiwillige Vergütung der Arbeitszeit als Überzeit zu 125%.

«Nur zusätzliches Lokpersonal kann aber längerfristig eine Lösung bringen», betonte SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni nach dem Einigungsgespräch vom 1. Juni. *Fi*

Erneuter Absprung eines SBB-Chefs wirft Fragen auf

Jürg Schmid nach 9 Tagen weg

Der neue Leiter Personenverkehr SBB hat noch in der Probezeit gekündigt und kehrt als Direktor zu Schweiz Tourismus zurück – nach nur neun Tagen in der Verantwortung. «Die gestalterische Entfaltungsmöglichkeit im Tourismus kommt meinen Neigungen und Stärken eher entgegen als das prozessorientierte und industrielle Umfeld, das bei der SBB eine grosse Rolle spielt», wird Schmid im SBB-Communiqué zitiert.

Gegenüber dem «Bund» bestätigte Hansjörg Hess, der Ende 2008 als Infrastrukturchef zurücktrat und noch bis Anfang 2010 bei der SBB unter Vertrag war, Schmid Analyse und ortete das Problem im Führungsstil von SBB-Chef Andreas Meyer: «Meyer ist machtbesessen, hat einen Kontrollwahn und lässt einem kaum Gestaltungsspielraum.» Meyer habe zentrale Stäbe aufgebaut, die ihm unterstellt seien und über die Köpfe der Chefs in die Divisionen ausschwärmten, um ihm alles zuzutragen. «Das macht das Führen schwierig.» Andererseits geht Hess mit Meyer zum Teil darin einig, dass die Divisionen unter Benedikt Weibel zu eigenständig gewesen seien. Doch mit seinen Stäben gehe Meyer «deutlich

zu weit», und er übe auf die Kader enorm hohen Druck aus, wird Hess vom «Bund» weiter zitiert. Zudem warnt Hess, dass der auf Meyers Führungsstil zurückgehende Aderlass auch Chargen im mittleren Kader treffe, was bei der SBB zu Wissenslücken führe.

Interimistischer Leiter des Personenverkehrs wird der bisherige Immobilien-Leiter Urs Schlegel bis zu seiner Pensionierung Ende Jahr. Bis dann wird die Division Immobilien von Schlegels Stellvertreter Laurent Staffelbach geführt, ab 2011 von Jörg Stöckli.

Sorge um Zustand der Führung

Der SEV ist erstaunt über Schmid's Absprung und macht sich grosse Sorgen um die Führungssituation an der SBB-Spitze. «Dies stellt der SBB kein gutes Zeugnis aus und trägt nicht dazu bei, das Vertrauen in die oberste SBB-Führung zu stärken», sagt SEV-Vizepräsident Manuel Avallone. «Wir erwarten, dass die SBB ihre Führungsprobleme auf der obersten Etage in den Griff bekommt! Angesichts der zahlreichen grossen Aufgaben, die der Lösung harren, kann es sich die SBB nicht leisten, durch interne Probleme Energie zu vergeuden.» *Fi*

14. Juni

Braucht es einen weiteren Frauenstreik?

Am diesjährigen 19. Jahrestag des landesweiten Frauenstreiks stellen Gewerkschaftsfrauen die Frage: «Müssen wir Frauen wieder streiken?»

In Zürich verteilen Gewerkschaftsfrauen am 14. Juni Stimmkarten mit der Frage, ob die Frauen in einem Jahr, wenn sich ihr landesweiter Streik zum 20. Mal jährt, erneut Haushalt und Arbeit niederlegen sollen, um gegen die Missachtung des Gleichstellungsartikels in der Bundesverfassung zu protestieren. Denn immer noch fehlt es am Willen und an griffigen Massnahmen, die tatsächliche Gleichstellung von Frau und Mann zu verwirklichen – von der nach wie vor weitverbreiteten Gewalt gegen Frauen ganz zu schweigen:

- Immer noch erhalten Frauen bei der bezahlten Arbeit 19% weniger Lohn als Männer und leisten den grössten Teil der unbezahlten Haus- und Familienarbeit.



Gewerkschaftsfrauen am 1. Mai 2009 in Zürich. Am kommenden 14. Juni lädt die Frauenkommission des Zürcher Gewerkschaftsbundes alle Frauen zu folgenden Aktivitäten ein: 7.30–8.15 Uhr: Empfang der Kantonsrät/innen, Rathaus Zürich, Limmatquai 55; 11–16 Uhr: Verteilen von Stimmkarten; ab 18 Uhr: Frauenbar im Restaurant Zeughaushof, Kanonengasse 20, Zürich. Anmeldung bei Brigitte Gügler, 044 295 30 00, brigitte.guegler@vpod-zh.ch.

- Immer noch sind die Frauen in Kaderpositionen unterrepräsentiert, auch bei Verkehrsunternehmen; z. B. im 9-köpfigen SBB-Verwaltungsrat war bis Juni 2009 nur eine Frau, seither sind es zwei.

- Immer noch sind Teilzeitan-gestellte vielerorts schlechter gestellt bezüglich Lohn, Versicherungen, Weiterbildung und Planbarkeit der Arbeitszeit. Davon sind vor allem Frauen betroffen.

Am 14. Juni 2011, 20 Jahre nach dem landesweiten Frauenstreik, müssen die Frauen wieder ein deutliches Zeichen setzen! Einen entsprechenden Antrag hat im November 2009 die Frauen-

konferenz des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes deutlich gutgeheissen. Die Gewerkschaftsfrauen der ganzen Schweiz sind sich einig. Was sagen Sie?

Brigitte Gügler/FI

«WENN FRAU WILL, STEHT ALLES STILL»

Am 14. Juni 1991 war die Schweiz fest in Frauenhand. Mit dem Slogan «Wenn Frau will, steht alles still» nahmen 500 000 Frauen an einem landesweiten Streik teil. Sie legten Haushalt und Arbeit nieder und überliessen den Männern die Kinder. Es war ein beeindruckender Protest gegen die Missachtung des damals 10-jährigen Gleichstellungsartikels in der Bundesverfassung. Mit Lust wurde auf die Barrikaden gestiegen für gerechte Löhne und bessere Arbeitsbedingungen, für qualifizierte Teilzeittellen, gegen diskriminierende Krankenkassenprämien und für einen umfassenden Mutterschutz, für Tagesschulen und Krippen. Die Schweiz erlebte die grösste politische Demonstration ihrer Geschichte, obwohl Streiken als unschweizerisch und vor allem als unweiblich gilt.

In Tat und Wahrheit haben Frauen eine lange Streiktradition: In Zürich folgte ab 1891 ein Arbeiterinnenstreik dem anderen,

der Generalstreik von 1912 in Zürich und der landesweite Generalstreik von 1918 wären ohne die hohe Frauenbeteiligung unmöglich gewesen. Im 1. Weltkrieg führten Hausfrauen und Konsumentinnen eine Hungerdemonstration durch, Arbeiterinnen streikten gegen den Reallohnverlust während des 2. Weltkriegs. Bis 1947 gab es eine ganze Streikserie für Gesamtarbeitsverträge, hauptsächlich von Frauen getragen. 1959 reagierten die Lehrerinnen der städtischen Mädchengymnasien in Basel mit einem eintägigen Streik auf die Ablehnung des Frauenstimmrechts. Erstmals in der Schweiz wehrten sich damit weibliche Angestellte im öffentlichen Dienst mit einer politischen Arbeitsniederlegung. 2001 streikten im Kanton Bern 20 000 Angestellte im Gesundheitswesen.

In den vergangenen Jahren hat sich dank der Hartnäckigkeit der Frauen ihre Position verbessert. Die Schweiz hat endlich eine obligatorische

Mutterschaftsversicherung, es gibt heute mehr Krippen und Tagesschulen. Aber in vielen Bereichen ist die Diskriminierung noch immer gross. Die Lohndifferenz zwischen Frau und Mann ist sogar wieder grösser geworden, Frauen fehlen nach wie vor in Kaderpositionen und technischen Berufen, dafür sind es immer noch sie, die sich hauptsächlich um Familie, Kinder und pflegebedürftige Angehörige kümmern.

2011 werden es 40 Jahre her sein, dass auch Frauen in der sogenannten ältesten Demokratie stimmberechtigt sind; 30 Jahre seit Gleichstellung in der Verfassung verankert ist, 20 Jahre seit dem Frauenstreik und 20 Jahre, seit das Gleichstellungsgesetz in Kraft ist. Genug Grund zum Feiern zwar, eine Schande aber, dass die Diskriminierung immer noch existiert. Wir sind überzeugt: Wenn Frauen wollen kommt alles ins Rollen.

Barbara Anslar, Bettina Dauwalder

DER BUND MUSS KRIPPEN WEITER FÖRDERN! AKTION AM 14. JUNI AUF DEM BUNDESPLATZ

Ausgerechnet am Jahrestag des Frauenstreiks wird der Nationalrat darüber entscheiden, ob das Impulsprogramm zur Schaffung von Kinderbetreuungsplätzen verlängert werden soll. Das Bundesgesetz über Finanzhilfen für familienergänzende Kinderbetreuung ist seit 1. Februar 2003 in Kraft und läuft per 31. Januar 2011 aus. Mit seiner Hilfe konnten bisher 25 000 neue Plätze geschaffen werden. Der Bundesrat schlug vor, das Programm um vier Jahre zu verlängern. Zuerst stellte er dafür 140 Mio. Franken bereit, in einem zweiten Schritt aus Spargründen nur noch 80 Mio. Franken.

Taktische Spielchen

Die Nationalratskommission hat sich für eine Verlängerung des Impulsprogramms um vier Jahre ausgesprochen. Einsetzen will sie dafür 200 Mio. Franken – mehr als doppelt so viel wie der Bundesrat. Hinter der auf den ersten Blick erfreulichen Korrektur steht aber auch Taktik, denn auch die deklarierten Gegner des Programms haben der Krediterhöhung zugestimmt. Sie möchten damit bewirken, dass das Programm wegen angeblich zu hoher Kosten abgelehnt wird. Im Rat gibt es daher Minderheitsanträge für tiefere Kredite. Für den Schweizerischen Gewerkschaftsbund SGB ist klar: Trotz der Schaffung von zahlreichen Betreuungsplätzen in den letzten Jahren vermag das Angebot die steigende Nachfrage nicht zu decken. Ein ausreichendes und bedarfsgerechtes Angebot an qualitativ hochstehenden Kinderbetreuungsplätzen stellt eine Grundvoraussetzung für die Vereinbarkeit von Erwerbsarbeit und Familie dar und trägt wesentlich zur Gleichstellung von Frauen und Männern bei. Ein Scheitern der Vorlage muss auf jeden Fall verhindert werden.

Gewerkschaftsfrauen führen am 14. Juni auf dem Bundesplatz in Bern von 14 bis 16 Uhr eine Aktion durch.

Christina Werder, SGB-Zentralsekretärin



„Aufgrund des Kostendrucks und der Automatisierung haben sich viele Arbeitsplätze stark gewandelt. Die Schweiz ist bisher gut damit gefahren, wenn sie sich solchen Entwicklungen nicht entzogen hat.“

Max Friedli, abtretender Direktor des Bundesamts für Verkehr

Ende Mai hat Max Friedli das Bundesamt für Verkehr verlassen

«Auch das Personal hat profitiert»

Max Friedli stand während 16 Jahren an der Spitze des Bundesamts für Verkehr. In diese Zeit fiel die Umstellung von der Defizitwirtschaft zum Unternehmertum. Für Max Friedli eine klare Win-win-Situation.

kontakt.sev: Herr Friedli, welches ist der grösste Erfolg Ihrer Zeit als Direktor des BAV?

Max Friedli: Kurz kann man sagen, dass es uns gelungen ist, das System des öffentlichen Verkehrs der Schweiz an die politischen Rahmenbedingungen nach dem Ende des Kalten Krieges anzupassen, ohne dass die Qualität gelitten hätte. Im Gegenteil: Die Leistungen der Bahnen und weiterer öV-Träger haben sich stark verbessert, gleichzeitig konnte ein riesiges Infrastruktur-Ausbauprogramm in Gang gesetzt werden. Und wir haben mit dem Landverkehrsabkommen mit der EU die Verkehrspolitik international abgesichert.

Und welches das grösste Scheitern?

Wirklich gescheitert ist keines meiner Geschäfte. Natürlich gab es Schwierigkeiten bei gewissen Vorlagen im Parlament, bis hin zur Rückweisung der Bahnreform 2 im ersten Anlauf. Aber das ist der normale Gang der Dinge. Die grösste Baustelle ist aber weiterhin die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Hier haben wir das Beste erreicht, was unter den gegenwärtigen Rahmenbedingungen möglich ist. Regierung und Verwaltung müssen weiterhin alles daran setzen, den Verfassungsauftrag von 1994 zum Schutz der Alpen vor dem Schwerverkehr zu verwirklichen. Dafür braucht es aber nebst den bisherigen noch weitere Instrumente.

Woran denken Sie?

Das Verlagerungsziel, die Lastwagenfahrten durch die Alpen auf jährlich 650 000 zu halbieren, ist nur mit einem Lenkungssystem auf der Strasse möglich. Drei denkbare Varianten werden gegenwärtig auf internationaler Ebene geprüft, nämlich im Rahmen der Verkehrsministerkonferenz der Alpenländer. Für die Schweiz steht die Alpentransitbörse im Vordergrund. Bis Ende 2011 werden wir mehr darüber wissen.

Sie verlassen das BAV mit vielen Baustellen – auch im wörtlichen Sinn; gehen Sie mit einem guten Gefühl?

Die vielen Baustellen im wörtlichen Sinn sind ein gutes Zeichen. Mit dem Finöv-Fonds haben wir ein Instrument, um das uns ganz Europa beneidet. Dank ihm haben wir eine

„Die grösste Baustelle ist die Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene.“

grosse Realisierungssicherheit und können darum gleichzeitig mehrere Grossprojekte wie die Neat, die Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur (ZEB), den Hochgeschwindigkeitsanschluss und die Lärmsanierung durchziehen.

Auch im übertragenen Sinn gibt es tatsächlich noch einige Grossbaustellen in der Verkehrspolitik, ich nenne da nur die Weiterentwicklung des Bahnnetzes unter dem Namen Bahn 2030, die Lösung offener Finanzierungsfragen oder die Fortsetzung der Bahnreform. Aber ich kann mit Überzeugung sagen: Ich verlasse ein Amt, das wohlgeordnet und leistungsfähig ist. Ich bin überzeugt, diese Arbeiten werden von meinem Nachfolger erfolgreich abgeschlossen werden.

In Ihre Amtszeit fällt der Wechsel von den Bundesbetrieben zu den Bundesunternehmen, von der Defizitwirtschaft zu den Leistungsvereinbarungen. Wer hat davon profitiert, wer hat dafür bezahlt?

Hier liegt eine echte Win-win-Situation vor. Denn ganz sicher hat der Staat

und haben damit die Steuerzahler davon profitiert, dass die frühere Defizitwirtschaft abgeschafft wurde. Auch die Kundinnen und Kunden des öffentlichen Verkehrs können sich über

einen starken Ausbau des Verkehrsangebots und der Qualität der öffentlichen Verkehrsmittel freuen. Für die Unternehmen wurde der unternehmerische Spielraum vergrössert, mit allen Chancen und auch Risiken – wie das Beispiel der Mittelthurgaubahn zeigte. Und auch das Personal hat in vieler Hinsicht profitiert, auch wenn es manchmal schwierige Situationen gab und auch wenn die Zahl der Arbeitsplätze gerade bei der SBB gesunken ist. Aber der Blick über die Grenzen zeigt, dass dort, wo diese Schritte nicht getan wurden, die Anpassungen später nur umso schmerzhafter sind und dass dort gleichzeitig der öffentliche Verkehr an Bedeutung verloren hat.

Fürs Personal stehen diese Jahre aber vor allem unter dem Motto der Produktivitätssteigerung; mehr Druck, zunehmende Automatisierung, durch die Divisionalisierung auch ein Verlust an Vielfalt bei der Arbeit. Ist das einfach der Lauf der Zeit?

Dies scheint die allgemeine Tendenz der Wirtschaft zu sein, weltweit. Wie in der Industrie haben sich auch

im öffentlichen Verkehr aufgrund des Kostendrucks und der Automatisierung viele Arbeitsplätze stark gewandelt. Die Schweiz ist bisher gut damit gefahren, wenn sie sich solchen Entwicklungen nicht entzogen hat. Denn diesen Megatrends kann sich niemand entgegenstemmen. Aber ich verstehe natürlich die Sorge der Gewerkschaften um die Qualität der Arbeitsplätze ihrer Mitglieder. Die Experten sagen einhellig, dass die Lösung in einer möglichst guten Ausbildung und einer permanenten Weiterbildung liegt. So kann sich jeder Einzelne für eine möglichst gute Arbeit qualifizieren. Als Amtsdirektor ist es mir immer ein Anliegen gewesen, dies für meinen Bereich zu ermöglichen.

Das BAV ist nun auch zu einem grossen Teil eine Kontrollinstanz mit eigenständigen Rechten. Gelingt es Ihnen, das Personal vor Missbrauch durch die Arbeitgeber zu schützen?

Unsere Kompetenzen beschränken sich da im Wesentlichen auf die Überwachung der Arbeitszeit. Dazu haben wir eine eigene Einheit im BAV aufgebaut, die überwacht, ob das Arbeitszeitgesetz und seine Verordnung eingehalten werden. Die Ressourcen sind aber nicht so gross, dass wir flächendeckende Kontrollen vornehmen können. Doch wir werden einerseits im Rahmen von Audits und Betriebskontrollen tätig, andererseits auf Anzeige hin. Wenn wir gravierende Ver-

INFO

Max Friedli, 65 Jahre, geschieden, 3 Kinder. Doktorat in neuer allgemeiner Geschichte, Schweizer Geschichte und Staatsrecht

Ab 1970 im Sekretariat der Bundesversammlung als Sekretär der ständigen Kommissionen für Aussenpolitik und Aussenwirtschaft und der Delegation beim Europarat; **1977** Stellvertretender Generalsekretär der Schweizerischen Bankgesellschaft in Zürich; **1979** Generalsekretär der Schweizerischen Volkspartei SVP, **Februar 1994 bis Ende Mai 2010** Direktor des Bundesamtes für Verkehr BAV

Freizeit: Sport, Geschichte, Oper.

INTERVIEW

AW



Gruppenbild zum Abschied: Max Friedli mit Giorgio Tuti und Barbara Spalinger anlässlich des letzten Treffens im BAV.

stöße feststellen, reichen wir Strafanzeige ein – wie im Gesetz vorgesehen. Die Höhe der Busse wird dann

Das BAV ist da nur am Rande betroffen. Wir schauen dafür, dass die Bedingungen bei den Bahnen und

„Ich habe bei Beginn der Krise die Behörden darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, dass die Kontrollen des Güterverkehrs auf der Strasse konsequent durchgesetzt werden.“

allerdings von der kantonalen Strafjustiz bestimmt. Ich äussere mich bewusst nicht zu gewissen Urteilen in der jüngeren Vergangenheit.

Der recht gut geregelten Bahnlandschaft steht eine nahezu unkontrollierte und kaum kontrollierbare Strassenlandschaft gegenüber, in der die (Selbst-)Ausbeutung der Fahrerinnen und Fahrer in den Krisenjahren nochmals zugenommen hat. Was kann das BAV für gleich lange Spiesse tun?

bei den übrigen öffentlichen Verkehrsunternehmen stimmen. Gleichzeitig habe ich bei Beginn der Krise die zuständigen politischen Behörden darauf hingewiesen, wie wichtig es ist, dass die Kontrollen des Güterverkehrs auf der Strasse konsequent durchgesetzt werden. Dies gilt sowohl für das Personal, insbesondere auch die Arbeitszeit, wie auch für den Zustand der Lastwagen. Was die Kantonspolizeikörper, die

für diese Kontrollen zuständig sind, finden, ist teilweise haarsträubend. In aller Regel betreffen solch krasse Fälle ausländische Lastwagenhalter. Sind es aber Schweizer Unternehmen, dann können wir im Wiederholungsfall die Lizenz als Strassenverkehrsunternehmen entziehen.

Exemplarisch für den Wandel ist der Schritt bei den Seilbahnen: Statt vorsorglich zu kontrollieren müssen Sie nun praktisch warten, bis etwas geschieht. Eine gute Entwicklung?

Das Seilbahngesetz und die Seilbahnverordnung hat letztlich das Parlament zu verantworten. Dass dort die Branche grossen Einfluss genommen hat, war in den Debatten mitzuerfolgen. Nun ist es eben so, dass die

Selbstverantwortung der Seilbahnunternehmen gestärkt wurde, diese müssen sie nun auch wahrnehmen. Wir als ausführende Behörde müssen mit diesen Rahmenbedingungen umgehen. Wir können aber weiterhin tätig werden, wenn uns etwas Auffälliges gemeldet wird. Und letztlich bleibt auch festzuhalten, dass die Seilbahnen zu den sichersten Verkehrsmitteln überhaupt gehören.

Trifft man Sie demnächst im Verwaltungsrat einer kleineren oder grösseren Bahn, vielleicht gar im Ausland?

Ich habe keine konkreten Pläne in diese Richtung.

Ich kann mir Sie schlecht im Ruhestand vorstellen. Was für Pläne haben Sie sonst noch als Rentner?

Zunächst werde ich vor allem durchatmen. Ich werde auch endlich genügend Zeit haben für meine Familie, meine kulturellen Interessen und für den Sport. Schon nur die Vorstellung, dass ich nach dem Laufen auch Zeit habe fürs Strecken, ist verlockend.

Werden Sie sich in die politische Diskussion einmischen oder ausschliesslich Beobachter sein?

Nach einer intensiven Zeit in der Politik, in der ich mich auch persönlich stark exponiert habe, habe ich mich aus der aktiven Politik vor 16 Jahren verabschiedet. Ich habe nicht vor, dies zu ändern. Aber als Beobachter werde ich weiterhin hart am Ball bleiben.

Begegnung mit dem SBB-Cargo-Team in Reuchenette-Péry

Die Arbeit der Beton-Eisenbahner



Roland Beuchat beim Steuern des Schienentraktors Tm IV.

10 Minuten von Biel entfernt, im untern Sankt-Immer-Tal nahe der Taubenlochschlucht, lösen sich vier Eisenbahner beim Rangieren der Wagen für das Vigier-Zementwerk ab.

Auf der Strecke Reuchenette-Péry-Le Locle-Col des Roches rangiert das Team Wagen für den Holzverlad auf dem Col des Roches und in St. Immer, solche mit Rohstoffen für die Schokoladefabrik Camille Bloch in Courtelary und jene der Warenanlieferung für das Coop-Center in La Chaux-de-Fonds. Die vier Männer kümmern sich auch um die Wagen mit Altpapier und mit Abfallbehältern der Gemeinden des Sankt-Immer-Tals. Jeden Tag werden zwei Züge abgefertigt, die in Biel zusammengestellt werden.

Tausende Tonnen Zement

Der wichtigste Kunde aber, jener, der von Montag bis Freitag am meisten zu tun gibt, ist das Vigier-Zementwerk, das seit 1891 in Betrieb ist und seinerzeit den Zement für den Bau der

Grande-Dixence-Staumauer geliefert hat. Bis vor wenigen Monaten waren es Angestellte des Zementwerks, die die Zementtransportwagen bereitgestellt haben. Heute ist es das Cargo-Team von Péry-Reuchenette, das sich um die 1000 bis 3000 Tonnen Zement bemüht, die täglich per Bahn das Tal verlassen. Jeden Tag führt die Eisenbahn auch Industrieabfälle und Brennstoffe heran, um den riesigen Ofen des Zementwerks zu füttern. Unter anderem kommen jedes Jahr 62 komplette Kohlezüge aus Basel an.

Vielseitiges Team für den Güterverkehr

Roland Beuchat, Patrick Ducommun, Gilles Fridez und Alain Wüthrich sind ein vielseitiges Team. Sie fahren den Schienentraktor, rangieren die Wagen für all ihre Kunden im oberen Kanton Neuenburg und im Sankt-Immer-Tal, machen die Wagenkontrolle und disponieren ihre Arbeit via Bildschirm vom Personenbahnhof von Reuchenette-Péry aus.

Die Beziehungen zwischen den Eisenbahnern und dem Personal des Zement-

werkes sind sehr gut. Im Büro der Ciment Vigier trifft man sich auch mal zu einem Kaffee.

60 Prozent der Produktion des Zementwerkes werden per Bahn zu den Kunden gebracht, der Rest auf der Strasse. Die beiden Eisenbahner Roland Beuchat und Patrick Ducommun sind froh, dass SBB Cargo ihre Aktivitäten in einem Randgebiet wie hier ausgebaut hat. Die Arbeitsbedingungen sind nicht immer einfach: Beim Fahrplan braucht es Flexibilität, um den Bedürfnissen der Kunden zu entsprechen, eine ständige Sorge gilt der Arbeitssicherheit und man ist jedem Wetter ausgesetzt. «Wir arbeiten manchmal bei Glatteis und minus 15 Grad», meint Roland Beuchat, «hier in Reuchenette-Péry hat die Sonne im Winter nicht viel zu bestellen», ergänzt Patrick Ducommun mit einem Lächeln.

Ohne Fabrik keine Güter

Wegen des Debakels der Swissmetal in Reconviiler – dabei handelte es sich einmal um einen guten Kunden der Bahn – hat das SBB-Cargo-Team die Bedienung des Tales von Tavannes eingebüsst, wo ebenfalls Holztransporte durchgeführt wurden. Ein herber «Kollateralschaden» der Restrukturierungen des unheilvollen Boillat-Managers Martin Hellweg. Da kamen die Aufträge von Ciment Vigier gerade recht. «Der Bund hat SBB Cargo den Auftrag gegeben, den Wagenladungsverkehr sicherzustellen», sagt SBB-Sprecher Jean-Louis Scherz, «es macht Freude zu sehen, wie das Team von Reuchenette-Péry die Bedienung des Vigier-Zementwerks zur vollen Zufriedenheit des Kunden ausführt.» Jean-Louis Scherz verhehlt nicht, dass die Konkurrenz der Strasse sehr hart ist: «Unsere Fixkosten sind höher als jene der Strasse.»

Ein guter GAV für engagierte Berufsleute

SEV-Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique wohnt in Courtelary. Als ehemaliger Verantwortlicher für das Car-

go-Team von Reuchenette-Péry kennt er die Situation gut: «Wie bei allen Kollegen in der Cargo-Produktion handelt es sich um ein sehr motiviertes Team. Mit seinem Einsatz und seiner Anpassungsfähigkeit trägt es nicht nur zur Aufrechterhaltung des Güterverkehrs auf der Linie Biel-La Chaux-de-

Fonds bei, sondern ermöglicht es der SBB, mit einem wichtigen Kunden wie Ciment Vigier weiter zusammenarbeiten zu können. Es sind engagierte Eisenbahner wie jene von Reuchenette-Péry, für die der SEV GAVS aushandelt und deren Einhaltung überwacht.»

Text und Bilder: AC / pan.



Patrick Ducommun bei der Arbeit an den Wagen auf dem Industriegeleise des Vigier-Zementwerkes in der Klus von Reuchenette.



Neues Lohnsystem der Post brachte nicht nur Vorteile

«Einmalzahlungen sind nicht nachhaltig»

Die SBB nimmt gerne das Lohnsystem als Beispiel, das die Post 2002 eingeführt hat. Die Gewerkschaft Kommunikation beurteilt gewisse Aspekte kritischer, wie das Interview mit deren Zentralsekretär Heinz Suter zeigt.

kontakt.sev: Die Post hat 2002 ein neues Lohnsystem eingeführt. Was hat damit vor allem geändert?

Heinz Suter: Es gibt keine Laufbahnen mehr. Anstelle der 31 Besoldungsklassen gibt es noch 14 Funktionsstufen. Der individuelle Lohn bemisst sich nach der ausgeübten Funktion, der individuell anrechenbaren nutzbaren Erfahrung und der individuellen Leistung. Die 13-stufige Ortszulage wurde durch die Arbeitsmarktzulage ersetzt (fixe Zulage mit 3 Stufen sowie Möglichkeit einer variablen Arbeitsmarktzulage). Alle anderen Zulagen wurden ebenfalls überprüft und angepasst.

Seit 2002 handeln Post und Gewerkschaften bei den jährlichen Lohnverhandlungen eine Summe für individuelle Lohnerhöhungen aus, die auf die Teams heruntergebrochen und von den Vorgesetzten auf die Mitarbeitenden verteilt wird. Diese erhalten dann je nach Leistung eine Einmalzahlung. Bewährt sich dieses System?



Heinz Suter ist Zentralsekretär bei der Gewerkschaft Kommunikation.

Gewerkschaftspolitisch ist es wichtig, in den Lohnverhandlungen immer möglichst viele Mittel für generelle Lohnmassnahmen zu verlagern. Bis dato wurden deshalb in der Regel noch nie über 0,8% der gesamten Lohnsumme für den individuellen Teil ausgeschieden. Die Ausrichtung des individuellen Teils als Einmalzahlung ist an sich eine schlechte Lösung, weil dieser Betrag nicht in den Jahreslohn eingebaut wird. Oder anders ausgedrückt: Es ist nicht nachhaltig, weil der Jahreslohn nicht um diesen Betrag erhöht wird. Zudem verändert sich die Position im Lohnband nicht, das heisst, die Mitarbeitenden können nicht aus eigener Kraft innerhalb des definierten Lohnbandes steigen.

Trotz ihrer Nachteile scheint die Einmalprämie aber bei vielen Postmitarbeitenden gut anzukommen, wie die Post gestützt auf Umfragen sagt...

Auf den ersten Blick ist eine Einmalzahlung erfreulich. Frau/Mann verfügt sofort über den gesamten Betrag, ein lang gehegter Wunsch kann vielleicht erfüllt werden. Auf den zweiten Blick folgt die Ernüchterung: Geld weg, mein Jahreslohn hat sich aber nicht verändert... Wenn die Einmalzahlung zum Standard wird, kann sich Frau/Mann selber ausrechnen, was diese Form der Ausrichtung in der Langfristbetrachtung auslöst.

Wie sind sonst die Erfahrungen mit dem neuen Lohnsystem?

Auf den ersten Blick gut. Die Mitarbeitenden haben die Möglichkeit, sich innerhalb des definierten Lohnbandes (zwischen 90 und 110%) mittels der individuellen Leistung zu entwickeln. Die nutzbare Erfahrung wird in den ersten 12 Anstellungsjahren automatisch gewährt. Ein Nachteil kann sein, wenn die Frage der Überführung vom

alten zum neuen Lohnsystem nicht gut gelöst wird. Voraussetzung für ein neues Lohnsystem ist die Einsicht des Arbeitgebers, dass damit kein einziger Franken eingespart werden kann. Das Gegenteil ist der Fall. Die Überführung muss gut bedacht werden.

Wollte oder will die Post ihr Lohnsystem nach Branchen ausrichten, wie es nun die SBB mit Toco tun will?

Nein, mit dem GAV Post wurde ein einheitliches Lohnsystem für das Stammhaus Post vereinbart. Ob dies auch in Zukunft so bleiben wird, ist eine andere Frage. Es gibt mit Sicherheit innerhalb der Post gewisse Bereiche, zum Beispiel PostFinance oder den Bereich Logistik, die sich aus unterschiedlichen Gründen Branchenlösungen vorstellen könnten. Wenn die Ausrichtung nach Branchen aber darauf abzielt oder zur Tendenz führt, die Löhne zu senken, gibt es aus meiner Sicht keine Notwendigkeit, dies zu tun.

Fragen: Markus Fischer

KOMMENTAR

Die Idee der Branchenlöhne kommt nicht von der Post

Das neue Lohnsystem Toco stütze sich auf die Erfahrungen anderer ehemaliger Bundesbetriebe, schrieb die «SBB-Zeitung» am 19. Mai, man habe «von überall das Beste herausgepickt». Fragt sich nur, was für wen das Beste ist bei einem Lohnsystem. «Marktübliche» Branchenlöhne zum Beispiel findet die SBB wohl vor allem gut, weil sie damit in gewissen «Billigbranchen», wo vor allem Frauen und Migranten arbeiten, die Löhne zu drücken hofft. Toco sieht für SBB-Mitarbeiter/innen einzelner Branchen eine schlechtere Lohnskala vor als für SBB-Mitarbeitende anderer «Branchen», auch wenn sie aufgrund des Anforderungsniveaus gleich entlohnt werden müssten. Das ist für die Betroffenen sicher nicht das Beste und für den SEV inakzeptabel. Denn die SBB ist als Ganzes immer noch ein Bahnbetrieb, der nur gut funktionieren kann, wenn die Mitarbeiter/innen aller Berufe ihr Bestes geben und sich voll mit der SBB identifizieren können. Auch gehört die Post zu 100% der öffentlichen Hand und sollte deshalb nicht die prekären Arbeitsbedingungen gewisser Branchen für Lohndrückerei ausnutzen mit der Ausrede, dass der «Markt» nun mal so sei. Jedenfalls könnte sie sich dabei nicht auf die Post berufen, denn diese hat sich davor bisher gehütet.

Manuel Avallone, Vizepräsident SEV

LOHNSYSTEM DER POST: KEINE BRANCHENLÖHNE UND AUTOMATISCHER LOHNSANSTIEG

Das 2002 von der Post eingeführte Lohnsystem sei «praktisch das gleiche», wie es die SBB einführen möchte, stand in der «SBB-Zeitung» vom 19. Mai. Es unterscheidet sich von Toco aber unter anderem in zwei wesentlichen Punkten:

- Das Post-Lohnsystem ist einheitlich für alle Branchen innerhalb des Konzerns, die SBB aber will mit Toco unterschiedliche, auf die Branchen ausgerichtete Lohnskalen einführen.
- Bei der Post wird der Erfahrungszuwachs mit einem automatischen Lohnanstieg um 15% in 12 Jahren honoriert, unabhängig von der Leistung des einzelnen Mitarbeiters. Bei Toco steigt der Lohn nicht automatisch an, sondern je verschieden nach der individuellen Leistung.

NEWS

RBS AUF KURS

■ Der «Regionalverkehr Bern-Solothurn» RBS, der im Raum Bern und bis Solothurn verschiedene Vorortsbahnen und Buslinien betreibt, hat nach eigenen Angaben seine Jahresziele 2009 erreicht: mehr Fahrgäste, ein gutes Rechnungsergebnis und weiterhin eine erfreuliche Pünktlichkeit. Der Deckungsgrad der Pensionskasse konnte von 73 auf 87 Prozent gesteigert werden.

«ATTRAKTIVSTE FLOTTE»

■ Auch die Schifffahrtsgesellschaft Vierwaldstättersee (SGV) meldet ein gutes Ergebnis 2009 mit mehr Passagieren und höherem Umsatz. Die SGV ist stolz, mit fünf Dampfschiffen die «attraktivste Flotte» der ganzen Schweiz zu haben. Gegenwärtig wird das DS Unterwalden generalüberholt, danach sollen zwei Motorschiffe von Nachfolgemodellen ersetzt werden.

KANTONS RAT SZ HILFT DER AUTO AG

■ Die Auto AG Schwyz, die den öffentlichen (Strassen)Verkehr im Kanton Schwyz sicherstellt, hat erhebliche Probleme mit der Sanierung der Pensionskasse – die Lücke soll 4 Mio Franken betragen. Der Kantonsrat verzichtet nun auf die Rückzahlung zweier Darlehen aus den siebziger Jahren im Gesamtbetrag von 1,49 Mio Franken. Mit dieser Bilanzentlastung kann die Auto AG Bankdarlehen zum Ausgleich der Unterdeckung aufnehmen. Die Ratsrechte sprach von einem «finanzpolitischen Sündenfall», während die Regierung auf die Wichtigkeit des öffentlichen Verkehrs und bereits erfolgte Sanierungsbemühungen hinwies.

AKTIENMEHRHEIT BEIM KANTON

■ Der Kanton Zug, schon heute der grösste Aktionär der Zugerland Verkehrsbetriebe, kauft vom Bund ein Aktienpaket für 787 000 Franken (5.2% aller Aktien) und wird damit Mehrheitsaktionär. Bei künftigen Aktioneverkäufen von Gemeinden hat der Kanton ein gesetzliches Vorkaufsrecht.



Die Organisationseinheit Zugförderung erbringt mit rund 700 Lokomotivführern und Lokomotivführerinnen an 16 Standorten Leistungen für den Personen- und Güterverkehr sowie die Infrastruktur der BLS. Für die Ergänzung des Leitungsteams Lokpersonal suchen wir eine/n

Leiter/in Lokpersonal

Ihre Aufgaben:

In dieser anspruchsvollen Funktion übernehmen Sie wichtige Führungsaufgaben und sind verantwortlich für einen sicheren und kundenorientierten Betrieb durch das Lokpersonal. Sie führen rund 50 – 60 Mitarbeitende in personeller und fachtechnischer Hinsicht. Zu Ihren Aufgaben gehören die Mitarbeit in Projekten und die Mithilfe bei deren Umsetzung bis hin zur Kommunikation für die Mitarbeitenden. Sie behandeln die fahrdienstlichen Fragen des Lokpersonals und leisten zudem in einzelnen Wochen Piketteinsätze bei betrieblichen Ereignissen.

Ihr Profil:

Wir suchen eine kommunikative und zielorientierte Persönlichkeit mit ausgeprägter Führungs- und Sozialkompetenz. Sie haben eine rasche Auffassungsgabe und treten dank ihrem Verhandlungs- und Kommunikationsgeschick kompetent auf. Sie verfügen über versierte Kenntnisse im öffentlichen Verkehr und können Idealerweise eine abgeschlossene Weiterbildung zum Führen von Triebfahrzeugen der Kategorie B vorweisen. Von Vorteil bringen Sie Erfahrung im Deutschlandverkehr mit. Im Weiteren besitzen Sie gute Sprachkenntnisse in Französisch.

Arbeitsort ist Basel (Haltingen).

Fühlen Sie sich von dieser interessanten Führungsaufgabe angesprochen? Dann senden Sie Ihre Bewerbungsunterlagen bis 24. Juni 2010 an:

BLS AG

Personal Dienstleistungszentrum, Bewerbungen,
Ref. Nr. 4013, Genfergasse 11, 3001 Bern,
bewerbungen@bbs.ch

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne der Stv Leiter Zugförderung, Martin Leu, Tel. +41 (0) 79 252 20 77

www.bbs.ch



KUONI | Destination Management

Mitarbeiter/in Bahnreservierung (60-100%)

Kuoni Destination Management sucht für das Bahn-Team in Zürich, das jährlich über 100'000 Plätze in Schweizer und europäischen Zügen reserviert, per 01.08.10 oder früher eine versierte und kompetente Verstärkung. Aufgaben: Reservierung und Verwaltung von Kontingenten, Ausstellen von Tickets sowie Beratung unserer Verkaufsbüros in Übersee (insbes. Japan und Hong Kong). Starke saisonale Spitzen sorgen für eine abwechslungsreiche, aber auch sehr anspruchsvolle Tätigkeit.

Voraussetzungen: Ausbildung Bahnbetriebsdisponent/KV öV oder KV Reisebüro; erste Berufserfahrung in einem Schweizer Bahn-/Touristikunternehmen; sorgfältige und strukturierte Arbeitsweise sowie kulturelles Einfühlungsvermögen, hohe Stabilität und Belastbarkeit. Prisma2 und/oder Railticketing sind ein Muss, gern auch Galileo/Railmaster. Die gängigen Office-Programme. Deutsch sowie sehr gutes Englisch in Wort und Schrift setzen wir voraus.

BITTE BEWERBEN SIE SICH ONLINE: WWW.KUONI-DMC.CH/JOBS

Kuoni Travel Ltd., Destination Management, Klaus Henkel, Ueberlandstrasse 360, CH-8051 Zürich, Tel. +41 44 325 22 43



Die BLS Netz AG baut, betreibt und unterhält eine wichtige europäische Alpentransversale sowie ein regionales Netz. Im Bereich Betrieb sind rund 360 Mitarbeitende beschäftigt.

Fahrdienstleiter/in

Ihre Aufgaben:

Sie leiten und überwachen operativ den Zugverkehr. Zudem bedienen Sie den Rangierdienst im Orts- und Fernsteuerbereich und die Kundeninformationssysteme.

Ihr Profil:

Sie sind Bahnbetriebsdisponent/in oder verfügen über eine gleichwertige Ausbildung (KVöV, ZVL). Ihre guten Informatik-Kenntnisse, die Bereitschaft, sich weiterzubilden sowie Belastbarkeit und Durchsetzungsvermögen zeichnen Sie aus. Französisch- und Italienischkenntnisse sind erwünscht. Idealalter 20 bis 35 Jahre.

Arbeitsort (nach Bedarf und auf Vereinbarung):

Kandersteg, Goppenstein, Bern Weissenbühl, Bern Bümpliz Nord, Hasle-Rüegsau oder Huttwil.

Fühlen Sie sich von dieser vielseitigen Tätigkeit angesprochen? Dann senden Sie Ihre Bewerbungsunterlagen an:

BLS AG

Personal Dienstleistungszentrum, Bewerbungen, Ref. Nr. 1014, Genfergasse 11, 3001 Bern, bewerbungen@bbs.ch

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Ulrich Häusler, Leiter Bahnhöfe, Tel. +41 (0)58 327 35 51

Weitere Stellen finden Sie unter www.bbs.ch

Sommersession des eidgenössischen Parlaments

SEV-Kongressantrag als Motion eingereicht

Die SEV-Gewerchaftssekretärin Edith Graf-Litscher bringt als Nationalrätin (SP/TG) im Parlament die Anliegen des SEV ein. Wir haben sie zur aktuellen Session befragt.

kontakt.sev: Du hast am 3. Juni eine Motion eingereicht. Worum geht es dabei?

Edith Graf-Litscher: Es geht darum, im Strassenverkehrsgesetz eine Altersgrenze für das berufliche Führen von Autobussen oder Cars festzuschreiben – und damit den Kongressantrag der SEV-VPT-Sektion TL (Lausanner Verkehrsbetriebe) umzusetzen, den der letzte SEV-Kongress verabschiedet hat.

Bis zu welchem Alter sollen Buschauffeure ihren Beruf



Nationalrätin Edith Graf-Litscher.

ausüben dürfen, und warum nicht länger?

Bis zum maximalen AHV-Alter, also bis 65. Eine Beschränkung ist nötig, weil gewisse Betreiber von öV-Linien – vor allem Subunternehmer – zunehmend pensionierte Chauffeure zu tieferen Löhnen anstellen. Das ist eine Form von Lohndumping und mit Si-

cherheitsrisiken verbunden. Zum Vergleich: Linienpiloten dürfen ihren Beruf nur bis 60 ausüben, und bei der Swiss werden sie in der Regel mit 58 pensioniert. Die Motion kommt nun in die Verkehrskommission, und wir müssen uns noch etwas gedulden, bis sie im Plenum behandelt wird.

Die Vorlage zur Sanierung der Pensionskasse SBB ist soeben den Finanzkommissionen zugeleitet worden. Was tut nun der SEV?

Wir haben sofort begonnen, den Kommissionsmitgliedern unseren Standpunkt nahezubringen. Giorgio Tuti und ich hatten zum Beispiel ein Treffen mit der Präsidentin der nationalen Finanzkommission, Margret Kiener Nellen (SP/BE), und mit SP-Präsident Christian Levrat.

Und wir koordinieren unser Lobbying mit der SBB, die ebenfalls mithilft, die Parlamentarier/innen über den ganzen Sachverhalt zu informieren.

Was tut sich sonst im Nationalrat in Sachen Verkehrspolitik?

Im Nationalrat soll in dieser Session der Bahnanschluss an den EuroAirport Basel-Mülhausen-Freiburg zur Sprache kommen: Dafür ist im Rahmen des Kredits für

die Bahnanschlüsse an den Hochgeschwindigkeitsverkehr eine Bundeshilfe vorgesehen, die aber dahinzufallen droht, weil noch nicht dieses Jahr mit dem Bau begonnen werden kann. Eine Motion von Claude Janiak (SP/BL) verlangt daher eine Verlängerung der Fristen für Baubeginn und Abschluss des Projekts.

Interview: Markus Fischer

FINANZKOMMISSIONEN BEFASSEN SICH MIT SANIERUNG DER PENSIONSKASSE SBB

Das Büro der Eidgenössischen Räte hat am 31. Mai beschlossen, dass sich nach der Sommersession die Finanzkommission des Ständerates mit der Sanierung der Pensionskasse SBB befassen wird. Ob die Fiko die Vorlage trotz der grossen Geschäftslast bereits für die Herbstsession vorbereiten wird, ist offen. Der SEV sucht auf jeden Fall schon in der laufenden Session das Gespräch mit den Fiko-Mitgliedern. *Fi*

Unterschriftensammlung für lebenswertes Tessin

Petition gegen 2. Gotthardröhre

Neun Tessiner Organisationen haben zuhänden der kantonalen und nationalen Behörden eine Petition lanciert. Darin fordern sie, dass der Strassentunnel durch den Gotthard erst saniert werden soll, wenn der Eisenbahn-Basistunnel in Betrieb ist, also nicht vor dem Jahr 2017.

Die Verschiebung der Sanierung ermöglicht einen Auto- und Lastwagenverlad auf Shuttle-Züge. Eine Studie der Alpen-Initiative vom Februar 2010 zeigt, dass ein solcher Verlad machbar ist.

Die Tessiner Organisationen Leventina vivibile und SOS Ambiente sowie die Tessiner Sektionen von Alpen-Initiative, Pro Natura, WWF, Greenpeace, VCS, Ärztinnen und Ärzte für Umweltschutz und SEV sind gegen eine zweite Strassenröhre durch den Gotthard, weil diese teuer ist und mehr Verkehr anzieht, womit das Tessin mit

Luftschadstoffen und Lärm zusätzlich belastet würde. Zudem widerspricht eine zweite Röhre dem in der Bundesverfassung verankerten Alpenschutzartikel, der die Verlagerung der Gütertransporte von der Strasse auf die Schiene vorsieht. Nur diese Lösung diene einer nachhaltigen Entwicklung des Tessins, betonen die neun Organisationen.

Das Tessiner Stimmvolk hat sich bereits zweimal gegen eine Erhöhung der Kapazitäten im Gotthardtunnel ausgesprochen: 1994 mit dem Ja zur Alpen-Initiative, 2004 mit dem Nein zur Avanti-Vorlage.

Die Petition wird der Tessiner Regierung, dem Bundesrat und dem eidgenössischen Parlament überreicht werden. Sie ist auch eine Antwort auf die Tessiner Ständesinitiative, die eine zweite Röhre fordert und vom Kantonsparlament überwiesen worden ist. *Fi*

Petition und weitere Informationen unter www.sud-nord.ch

WECHSEL BEIM SGB



Der Vorstand des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB) hat die SGB-Zentralsekretärin Doris Bianchi zur Verantwortlichen für den Sozialversicherungsbereich gewählt. Die 35-jährige promovierte Juristin übernimmt das politisch exponierte Dossier von Colette Nova, die Vizedirektorin im Bundesamt für Sozialversicherungen wird. Bianchi betreut beim SGB seit 2005 das Dossier Arbeitsrecht und Arbeitssicherheit. Sie wohnt in Bern, ist verheiratet und wird bald zum zweiten Mal Mutter. Wegen des bevorstehenden Mutterschaftsurlaubs übernimmt sie die neue Funktion erst Anfang 2011. Bis dann ist SGB-Sekretariatsleiter Rolf Zimmermann für die Sozialversicherungen verantwortlich. *Fi*

Vorstoss für bessere Einhaltung des Arbeitsgesetzes

Mehr Arbeitsinspektion – weniger Gesundheitskosten

Verletzung der Pausenregelung, unregelmässige oder zu lange Arbeitszeiten, schwere Traglasten, schlechte Raumluft, belastende Schichtpläne: Dies alles schlägt negativ auf die Gesundheit der Betroffenen durch. Unia-Gewerkschafter und Nationalrat Chopard-Acklin (SP/AG) greift das Thema nun mit einem Vorstoss im Parlament auf.

Die aus mangelhaftem Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz entstandenen Gesundheitskosten sind enorm. Schätzungsweise geht man von rund 10 Milliarden Franken pro Jahr aus. So leiden beispielsweise 18% der erwerbstätigen Bevölkerung an teilweise arbeitsbedingten Rückenschmerzen. Die Kontrolle über die Einhaltung der Vorschriften über den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (Arbeitszeiten, Ergonomie, Arbeitsorganisation) ist also gesundheitspolitisch bedeutend.

Kaum Kontrollen

Dem steht eine äusserst bescheidene Kontrolltätigkeit der

kantonalen Arbeitsinspektorate gegenüber: Pro Jahr werden mit 801 Betriebsbesuchen nur 0,17% der schweizerischen Betriebe schwergewichtig auf die Einhaltung des Arbeitsgesetzes kontrolliert! Faktisch haben sich die Kantone damit aus dem Vollzug des Arbeitsgesetzes verabschiedet. Ob in einem Betrieb die Höchst-arbeitszeiten eingehalten werden oder Gesundheitsbelastungen durch schlechte Raumluft, mangelnde Beleuchtung, Lärm oder ungesunde Arbeitsbewegungen vorherrschen, scheint zur Privatsache zu werden.

Der Vorstoss Chopard fordert den Bundesrat auf zu prüfen und berichten, wie die jetzige Situation verbessert werden kann. So soll ein gewichtiger Präventionsbeitrag der kantonalen Arbeitsinspektorate zur Senkung der Gesundheitskosten garantiert werden. Es ist zu hoffen, dass Bund, Kantone und Arbeitgeber das Signal verstehen und entsprechend handeln.

Peter Lauener, SGB



»Wir haben die finanziellen Vorteile abgeschätzt, die sich für SBB Infrastruktur aus der Verwendung dieser neuen Drehgestelle ergeben könnten.«

Dr. Panos Tzieropoulos

Panos Tzieropoulos, Professor an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (EPFL)

«Wissenschaftliche Forschung dient direkt der Berufswelt»

Die 59 Doppelstockzüge, die die SBB kürzlich bei Bombardier bestellt hat, könnten mit flexiblen Drehgestellen ausgestattet werden. Durch diese erzeugen die Züge in den Kurven weniger Verschleiss auf den Schienen als mit herkömmlichen Drehgestellen. Eine Studie der EPFL unter der Leitung von Panos Tzieropoulos belegt die Wirtschaftlichkeit dieser genialen Erfindung.

Die SBB kann Millionen sparen. Die neuen Drehgestelle von Bombardier erlauben es, beim Gleisunterhalt 10 bis 20 Prozent zu sparen und dabei trotzdem in den Kurven schneller zu fahren. Diese Neuentwicklung wurde von einem Team der Gruppe LITEP («Laboratoire d'intermodalité des transports et de planification», zu Deutsch «La-

bor für Intermodalität und Verkehrsplanung») der ETH Lausanne evaluiert. Wir trafen Panos Tzieropoulos, den Direktor des LITEP.

kontakt.sev: Wer hat Sie für diese Studie angefragt?

Panos Tzieropoulos: Die Firma Bombardier hat uns mit dieser techno-ökonomischen Analyse beauf-

tragt. Wir haben zuerst gerechnet, um wie viel der Gleisverschleiss durch dieses neue Drehgestellsystem vermindert wird. Danach haben wir abgeschätzt, welche Einsparung diese Verschleissverminderung beim Gleisunterhalt ermöglicht.

Haben Sie die neuen Achsen testen können?

Die einzige Möglichkeit, sie

zu testen, wäre, sie genug lange fahren zu lassen. Eine solche Untersuchung hätte -zig Millionen Franken gekostet. Unsere Studie stützt sich auf sehr genaue Be-

»Wir verfügen an der EPFL über sehr gute Kenntnisse des Eisenbahnsystems.«

rechnungen, die wir auf der Grundlage von Angaben

von Bombardier gemacht haben. Solche Berechnungen können wir machen, weil wir hier an der EPFL über sehr gute Kenntnisse des schweizerischen Eisen-

bahnsystems verfügen. Wir wissen, was es auf die Erhö-

«DAS TRANSPORTWESEN IST EIN GEBIET, WO TECHNISCHE ANTWORTEN ALLEIN NICHT GENÜGEN»

Die von der EPFL für Bombardier verfasste Studie zum Thema der neuen Doppelstockzüge der SBB ist eine Gelegenheit, die These von Dr. Tzieropoulos zu überprüfen, dass Forschung, Industrie und Bahnbetrieb eng vernetzt sind.

Auf der einen Seite die Eisenbahnforschung, eingeschlossen im Campus der Universitäten, auf der andern Seite die Eisenbahner, die täglich mit konkreten Anforderungen konfrontiert sind und zwischen diesen beiden die Hersteller. Gibt es einen gemeinsamen Nenner zwischen diesen offensichtlich so weit voneinander entfernten Welten?

Ich würde auf diese Frage auf eine etwas philosophische Weise antworten. Alle sind gegenseitig voneinander abhängig. Wir erarbeiten hier keine Studien im leeren Raum. Die wissenschaftliche Forschung dient direkt der Berufswelt.

In der Schweiz sind die EPFL und die ETHZ die beiden Kompetenzpole in Sachen Eisenbahnforschung. Wie läuft das ab zwischen Ihnen?

Die Zusammenarbeit mit der ETHZ ist hervorragend. Ich kenne Professor Ulrich Weidmann, eine unbestreitbare Instanz, persönlich. Unsere Arbeit hier an der EPFL – ich denke, in Zürich ist das ähnlich – besteht aus einem guten Drittel Lehrtätigkeit, einem Drittel reiner Forschung und einem Drittel angewandter Forschung für öf-

fentliche Körperschaften oder Privatunternehmen wie die Studie über die neuen Achsen von Bombardier. Ausserdem haben wir noch ein viertes Drittel: administrative Arbeit (lacht).

Was ist die Besonderheit der Gruppe LITEP, die Sie an der EPFL leiten?

Die LITEP wurde 1963 gegründet. Der Gründer, David-Louis Genton, war der Erste, der begriff, dass das Transportwesen eine Gesamtheit darstellt. Man kann sich nicht mit der Eisenbahn oder mit der Strasse befassen, ohne sich darüber Rechenschaft zu geben, dass es sich dabei um eine Art kommunizierender Röhren handelt. Wir gehen auf dem Weg weiter, den Professor Genton vorgezeichnet hat, das heisst: wir befassen uns mit dem Transport als Gesamtheit. Und obschon wir uns hier an einer polytechnischen Schule befinden, bin ich der Meinung, dass das Transportwesen ein Gebiet ist, wo technische Antworten allein nicht genügen.

Zum Beispiel?

Um auf ein aktuelles Thema zurückzukommen wie jenes der grossen Geschwindigkeit: Ich gehöre zu jenen, die denken, dass Geschwindigkeit nicht nur Zeitgewinn bedeutet, sie verlängert auch die Distanzen, die man zurücklegt. Dies bewirkt das Ausdehnen der urbanen Räume, Umweltbeeinträchtigungen, Infrastrukturkosten in sehr grosser Höhe.

BIO

Panos Tzieropoulos, 59, ist aus Saloniki in Griechenland gebürtig. Nach seinem Ingenieurstudium promovierte er zu Fragen der Mobilität. Seit 35 Jahren unterrichtet er an der EPFL. Als Leiter des LITEP hat er an zahlreichen Studien im In- und Ausland teilgenommen, eine davon im Auftrag der SNCF zur Kapazitätsverteilung. Er ist Mitglied des Vorstandes der Weltkonferenz der Transportforschung (WCTR). Seine Frau stammt aus Schweden. Das Ehepaar lebt in Lausanne und hat zwei Töchter und einen Sohn. «Zuhause haben wir ein Dutzend Pässe. Wir sind alle Doppelbürger und die beiden Töchter haben sogar drei Nationalitäten.» Bei Dr. Tzieropoulos ist die Mobilität nicht nur eine berufliche Angelegenheit.

DOSSIER



Panos Tzieropoulos in seinem Büro an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Lausanne (EPFL).

hung des Gleisverschleisses ausmacht, wenn man die Geschwindigkeit oder das Gewicht erhöht oder wenn das Gewicht im Zug schlecht verteilt ist usw. Die Testphase dieser Drehgestelle kommt erst im Laufe

schmiegen können. Dies ist der erste Vorteil. Der zweite Vorteil ist, dass es diese neuen Drehgestelle den Zügen erlauben, dem durch die Fliehkraft erzeugten Drang des Wagenkastens nach aussen durch die so-

„Geschwindigkeit bedeutet nicht nur Zeitgewinn, sie verlängert auch die Distanzen, die man zurücklegt. Dies bewirkt das Ausdehnen der urbanen Räume, Umweltbeeinträchtigungen, Infrastrukturkosten in sehr grosser Höhe.“

des Zulassungsverfahrens, das das Bundesamt für Verkehr (BAV) durchführt.

Was ist denn das Spezielle an diesen neuen Drehgestellen?

Sie haben einen doppelten Vorteil. In den Kurven erlauben sie es den Achsen, sich so zu drehen, dass sie immer senkrecht auf den Schienen stehen. Dies führt zu einer empfindlichen Verminderung des Gleisverschleisses, weil sich die Räder besser ans Gleis an-

genannte Wankkompensation zu begegnen. Das erhöht den Komfort für die Fahrgäste und gleichzeitig die Geschwindigkeit. Diese beiden Vorteile haben wir in unserer Studie genauer angeschaut und wir haben die finanziellen Vorteile abgeschätzt, die sich für SBB Infrastruktur aus der Verwendung dieser neuen Drehgestelle ergeben könnten.

Fortsetzung auf Seite 14

DIE VORTEILE, DIE DIE BOMBARDIER-DREHGESTELLE BRINGEN

Der 41-seitige Bericht, den Bombardier bei der EPFL bestellt hat, trägt den Titel «Wichtigkeit bezüglich der Faktoren Gleisverschleiss und Gleisabnutzung und der Einfluss und Beitrag der Innovation bei der Konstruktion des Rollmaterials». Dieser Bericht hat das Einsparungspotenzial berechnet, das die neuen Doppelstock-Züge bergen, die

mit dem bisher noch nicht verwendeten Rollgestellsystem ARS (Active Radial Steering) ausgerüstet sind. Die Studie kommt zum Schluss, dass auf der Strecke Genf–St. Gallen die Gleisunterhaltskosten in der Grössenordnung von 10 bis 20 Prozent tiefer wären gegenüber jenen bei der Verwendung von konventionellen Drehgestellen,

was einem Beitrag von 6 bis 14 Millionen Franken entspricht bei jährlichen Unterhaltskosten von 55 Millionen allein durch den Verkehr von Intercity-Zügen auf dieser Linie. Am 12. Mai stellte Vincent Ducrot, Leiter ad interim der Division Personenverkehr, an der Pressekonferenz zum Vergabeentscheid der Doppelstockzüge, fest, dass das in der Ausschreibung geforderte Wankkompensationssystem netto weniger als 100 Millionen Franken für die 59 bestellten Züge kostet und Infrastrukturentwicklungen mit einem Investitionsvolumen von mehr als einer Milliarde Franken ersetzt. Andererseits erlaubt es dieses revolutionäre Drehgestell, Einsparungen beim Energieverbrauch zu erzielen, der dem Verbrauch von 150 Haushalten entspricht (berechnet unter der Annahme, dass alle Intercity zwischen Genf und St. Gallen mit ARS-Drehgestellen ausgerüstet sind).

AC/pan.



Weniger Energie, weniger Gleisabnutzung und mehr Geschwindigkeit beim Befahren der Kurven dank der in den Drehgestellen integrierten Wankkompensation. Mit der Bestellung bei Bombardier setzt die SBB auf eine neue Technologie. Im Jahr 2014, wenn es um die Homologierung geht, wird es am Bundesamt für Verkehr sein zu erklären, ob die Rechnung aufgeht.

Fortsetzung von Seite 14

Haben Sie nicht auch den Eindruck, dass Sie mit dieser Studie Bombardier einen massgeblichen Anstoss gegeben haben?

Es gehört zu unseren Kompetenzen, im Mandatsverhältnis für Privatunternehmen oder für die öffentliche Verwaltung arbeiten zu können. Wenn Siemens oder Stadler uns für eine Studie angefragt hätten, hätten wir mit ihnen zusammengearbeitet. Unsere Zusammenarbeit mit Bombardier endete, als wir ihnen unsere Studie ausgehändigt haben. Wir haben es abgelehnt, das Dossier bei der Kommerzialisierung weiter zu begleiten. Nachdem dies klargestellt ist, sä-

„Unsere Zusammenarbeit mit Bombardier endete, als wir ihnen unsere Studie ausgehändigt haben.“

he ich es nicht ungern, wenn die SBB oder sogar das Bundesamt für Verkehr bei uns eine entsprechende Studie bestellen würden, denn die neuen Drehgestelle müssen ja zugelassen werden.

Hatten Sie auch schon Gelegenheit, Lösungen gegen die Überlastung des Eisenbahnverkehrs zu suchen?

Wir haben mehrere Studien ausgearbeitet, um eine Lösung für die Kapazitätsengpässe beim Verkehr zwischen Lausanne und Genf zu finden. Wir sind zum Schluss gekommen, dass ein drittes Gleis auf der gesamten Streckenlänge nicht das Wundermittel ist. Der koordinierte Taktfahrplan – also der Fahrplan der Bahn 2000 – führt zu Symmetrien, sodass es nur gewisse, genau definierte Abschnitte sind, wo es ein drittes oder sogar viertes Gleis braucht, damit sich die Züge kreuzen können. Das ist ein Schluss, zu dem auch die SBB gekommen ist.

Alberto Cherubini/pan.

Ein kleine Geschichte der Schweizer Rollmaterialindustrie

Mit Bombardier zurück zu den Schweizer Bahnindustriewurzeln

Mit der Vergabe für die 59 Fernverkehrsdoppelstockzüge der SBB an Bombardier ist wieder einmal jener Teil der schweizerischen Rollmaterialindustrie zum Zug kommt, der in der Tradition von Schindler Waggon, SLM, SIG und ABB wurzelt.

Wer sich schon länger für die Schweizer Bahnen interessiert, erinnert sich leicht an frühere Medienkonferenzen, an denen verkündet wurde, wer den Zuschlag für die Neubeschaffung von Rollmaterial bekommt – so etwa EW- und EC-Wagen, die Loks der 450er-Reihe, IC 2000 oder ICN: Das war ausnahmslos das Konsortium der vier erwähnten Firmen oder Teile davon.

Bis Mitte der Neunzigerjahre wehte noch ein lauerer Wind in Sachen Ausschreibung, der auch Heimatschutz zulässig. Die ausländische Konkurrenz war noch



Die Technologie der neuen Doppelstockzüge der SBB hat ihre Wurzeln in der Geschichte der Schweizer Bahnindustrie.

nicht so massiv. Trotzdem dürfte die Schweiz punkto Vergabe-Fairness durchaus als Vorbild in Europa gelten, ganz im Gegensatz etwa zu den grossen Nachbarländern.

Hoher Preis für Schweizer Qualität

Dass sich diese Entscheidungsprozesse unter dem Strich bewährt haben, dürfte auch an der Qualität des Rollmaterials abzulesen sein.

Von den üblichen Kinderkrankheiten und einzelnen Ausreissern abgesehen, ist sie mit heutigen Fahrzeugen durchaus vergleichbar. Selbst gravierende, nachhaltige Probleme mit der Lok 2000 können nicht als Gegenbeispiel gelten, denn viele davon gehen auf Fehler der Besteller zurück. Die Schattenseite dieser Prozesse lag eher bei den ziemlich hohen Preisen für Schweizer Qualität.

Trends verpasst

Genau dieses über Jahrzehnte bewährte Zusammenspiel zwischen Bahnunternehmen und Rollmaterialindustrie wurde schliesslich zum Fallstrick für das Konsortium der grossen Vier. Trends wie der Wechsel vom lokbespannten Zug zum Triebzug wurden zu spät erkannt, ebenso wie das Geschäftsmodell der Weltkonzerne wie Alstom, Bombardier und Siemens, die Fahrzeuge aus einer Hand anboten. In atemberaubendem Tempo wurde aus Schindler und ABB für kurze Zeit Adtranz, bis Bombardier sie aufkaufte. Pratteln und Schlieren, einst grosse Produktionsstätten von Schindler, verschwanden.

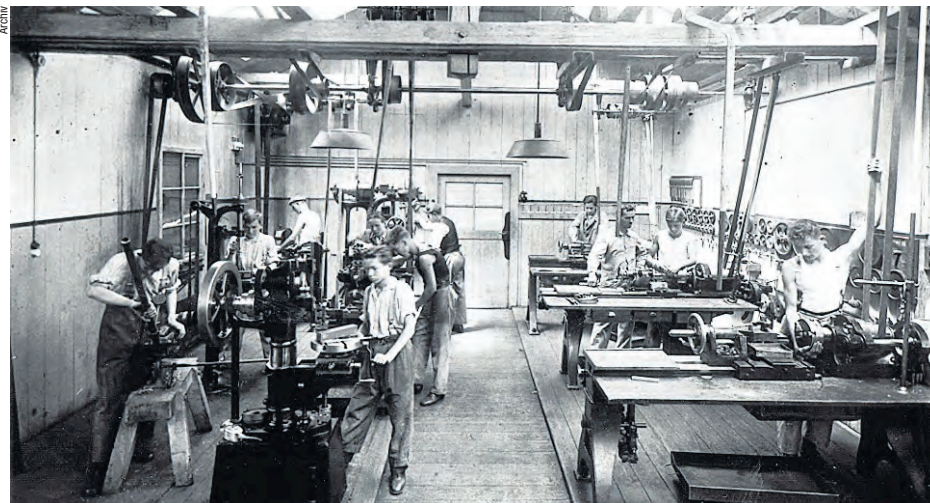
In Zürich Oerlikon, wo die traditionsreiche «Tramont» (Traktions-Montage) der ABB stand, betreibt heute der Bombardierkonzern ein Kompetenzzentrum für Engineering. Und als Nachfolgerin der SIG in Neuhausen zog zunächst Fiat und dann Alstom ein.

Stadler als Aufsteiger

Ab 1995 stieg die heutige Stadler Rail in Bussnang vom Nischenanbieter zum innovativen internationalen Unternehmen auf, was auch durch eine geschickte Anwerbung von Ingenieuren der erwähnten Firmen möglich wurde. Der Teil Zahnradbahn von SLM in Winterthur sowie Schindler Altenrhein wurden von Stadler übernommen.

Aber mit Bombardier erhält jetzt wieder eine topmoderne Industrie eine Chance, welche mindestens zum Teil in der Tradition früherer einheimischer Bahnindustrien wurzelt.

Johannes von Arx



Während langer Dezzennien hat das Schweizer Wissen um den Bau und den Unterhalt des Rollmaterials Schule gemacht.

■ RPV Zentralausschuss

Dauerbrenner Jahreseinteilung

Der Zentralausschuss traf sich am 25. Mai zur ordentlichen Sitzung in Buchs. Behandelt wurden Mitteilungen von SBB, SEV und Peko. Bei P-OP-ZV ist und bleibt die Jahreseinteilung ein Dauerbrenner. Ein für Zürich gefällter Peko-Entscheid (keine Jahreseinteilung) wurde in Chur einfach übernommen. So wurde es aber nicht vereinbart. Nun wird weiter verhandelt. Als Einzige hat SBB Cargo den Empfang der Peti-

tion bestätigt, welche die Delegierten an der Delegiertenversammlung unterzeichnet haben und die allen Divisionsleitern zugestellt wurde.

Der SEV organisiert an verschiedenen Daten Info-Anlässe über die Weiterentwicklung des GAV SBB (siehe Agenda und im Aushang). «Liebe Kolleginnen und Kollegen, nutzt diese Gelegenheit, um euch ein Bild zu machen vom neuen Lohnsystem Toco.» *Danilo Tonina*

■ ZPV Romanshorn

Der Weg ist das Ziel

Präsident Thomas Walther eröffnete die Generalversammlung vom 17. April in Romanshorn. Zur bestandenen K-Prüfung gratulierte er Lilian Meier. Neu in der Sektion sind Detlef Kesselring, Rolf Brunner und Charles Kutter. Mehrere Mitglieder konnten für langjährige SEV-Treue geehrt werden: Markus Schawalter, Christoph Kieser, Detlef Kesselring und Thomas Walther für je 25 Jahre, Alex Popp für 30 Jahre und Werner Ackermann für 35 Jahre SEV-Mitgliedschaft. Als neues GPK-Mitglied wählte die Versammlung Jürg Aeberhard. Die Sektion zählt aktuell 35 Mitglieder.

Gastreferent André Tribolet von den SEV-Versicherungen informierte über die Pensionskasse und gab den Teilnehmenden manchen Tipp mit nach Hause. Anhand von Folien wurden die neuesten Infos von SEV und Peko anschaulich dargestellt. Themen

waren beispielsweise das neue Lohnsystem Toco, das die Anwesenden skeptisch beurteilten. Auch die Weiterentwicklung Zuggesellschaft und die GAV-Verhandlungen wurden besprochen. Neu muss das ZP Romanshorn an den Wochenenden den Nachtzug statt das Taxi nach Konstanz nehmen. Diese Neuerung wurde heftig diskutiert. Der Weg dem Hafen Kreuzlingen entlang nach Konstanz wird nicht als ganz ungefährlich angesehen. Viele – auch alkoholisierte – Partygänger/innen kommen vom Ausgang nach Hause. Pöbeleien sind vorprogrammiert. Wie sind Veranstaltungen am Hafen (z. B. das Seenachtsfest) oder in der Bodenseearena in den Entscheid eingeflossen?

Auch dieses Jahr gibt es wieder verschiedene Anlässe für unsere Mitglieder. Details sind im Aushang. Nach der Versammlung folgte der gemütliche Teil. *Urs Lieberherr*

■ VPT GoldenPass

Ab 1. Juli: Pensionskasse Profelia

Am 25. Februar fand in Château-d'Oex die Generalversammlung statt, an der 40 Mitglieder teilnahmen. Der Jahresbericht des Präsidenten und die Jahresrechnung des Kassiers wurden einstimmig genehmigt. Anschliessend diskutierte die Versammlung über die Schliessung des Bahnhofs Caux und die Zielsetzungen der Lokführer. Danach orientierte die Direktion über den Wechsel der Pensionskasse. Durch die Fi-

nanzkrise geht den Arbeitnehmenden viel Geld verloren, erwähnte der Referent. Den Mitgliedern wurden drei Vorschläge unterbreitet, über die am 19. März abgestimmt wurde. Im April wurde das Resultat bekannt gegeben: 93,4 Prozent haben sich an der Abstimmung beteiligt und 293 Personen stimmten einem Übertritt zur Pensionskasse Profelia zu. Der Wechsel findet am 1. Juli statt. *Katharina Rösti*

■ VPV Zürich

Jede Bahnverwaltung fährt den eigenen Kurswagen



Präsident Andre Mathez eröffnete die 102. Generalversammlung und konnte dazu 48 Mitglieder begrüßen.

Leider sind zwei jüngere Mitglieder verstorben. Zu Ehren von Silvia Krebs und Elsbeth Vetsch erhoben sich die Versammelten zu einer Gedenkminute.

Nach der Vorstellung des Regionalsekretariats Zürich durch SEV-Gewerkschaftssekretär Arne Hegland erläuterte der Präsident u. a. seine Eindrücke vom aktuellen Jahr. Kommen doch mit dem neuen Lohnsystem Toco und dem GAV grosse Herausforderungen auf die Mitgliedschaft zu. Auch das grenzüberschreitende Bahnfahren wird immer schwieriger. So ist die letzte Verbindung von Österreich mit einmaligem Umsteigen ins Wasser gefallen und die Zug-

benützung am Brenner (Österreich/Italien) mit der richtigen Fahrkarte ein Pokerspiel. Die Italienzüge, die weiter als bis nach Mailand verkehren, sind praktisch alle aufgehoben, der Nachtzug Roma kehrt nicht mehr und auf der Strecke Zürich-Stuttgart fahren bis 2012 keine ICE-T mehr. «Dieser Abbau gibt mehr als zu denken, jede Bahnverwaltung fährt lieber ihren eigenen Kurswagen!»

In seinem Referat über die SBB-Pensionskasse (PK) erläuterte Werner Amrein, dass bei der Sanierung der PK die Versicherten und die SBB den Hauptanteil der Kosten tragen sollen. An diese Bedingung sei der Bundesbeitrag von 1,148 Milliarden geknüpft, den der Bundesrat im März beschlossen hat. Der Beitrag bedarf noch der Zustimmung des

Parlaments. Er wird nur geleistet, wenn die SBB auf alle weiteren Forderungen gegenüber dem Bund verzichtet. Von den Versicherten werden Sanierungsbeiträge von 2 und 2,5% und die Erhöhung des Rücktrittsalters von 63,5 auf 65 Jahre verlangt bzw. wurde bereits umgesetzt. Somit werden in den nächsten Jahren die Rentner/innen weiter auf den Teuerungsausgleich verzichten müssen. Damit ist eines klar, nicht die Steuerpflichtigen tragen den Hauptteil der Sanierung, sondern das aktive und ehemalige Personal der SBB. Der SEV verlangt deshalb vom Bund die volle Ausfinanzierung im Umfang von 3,4 Milliarden Franken. Nach einer regen Diskussion zwischen dem Referenten und den Mitgliedern schloss der Präsident die GV. *Mz*

■ VPT Südostbahn

Neuer Vizepräsident ist Christoph Locher

Präsident Christian Iten konnte an der Hauptversammlung vom 22. April 33 Mitglieder und Sektionsbetreuer Peter Hartmann willkommen heissen. Er stellte fest, dass dank harten, aber fairen Verhandlungen mit der SOB ein Abschluss erzielt werden konnte. Er habe sich fürs laufende Jahr keinen Personalabbau und die Gewährung des Besitzstands für alle Mitarbeitenden zum Ziel gesetzt. Kassier Hans Stark präsentierte den vorbildlich geführten Kassen- und Mutationsbericht. Die Jahresrechnung 2009 schloss mit einem Gewinn von CHF 908.63 ab. Die Sektion zählt 412 Mitglieder. Christoph Locher, Lokführer in Herisau, wurde als neuer Vizepräsident gewählt. Nach sechsjähriger Tätigkeit hat Aktuar Heinrich Ardüser demissioniert. Als Nachfolger wählte die Versammlung Bruno Gamper, Zugchef St. Gallen.

In seinem Referat erwähnte SEV-Gewerkschaftssekretär Pe-

ter Hartmann, dass er in seiner zweijährigen Tätigkeit für die Sektion bis auf zwei alle Begehren erfolgreich abschliessen konnte. Er hob den Mutterschaftsurlaub, das zweite Jahr Lohnfortzahlung bei Krankheit sowie die Gewährung einer zusätzlichen Ferienwoche hervor, die der SEV erkämpft hatte. Der Gutschein über 100 Franken für die Pensionierten sollte in den GAV aufgenommen werden. Das neue Lohnsystem und die Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen werden umgesetzt. Am Lohnsystem der Bauabteilung und des Stationspersonals muss noch weitergearbeitet werden. Der Mitgliederrückgang beim SEV konnte gestoppt werden. Peter Hartmann wies auf die Volksabstimmung im Kanton St. Gallen vom 26. September hin. Bei einem Ja erhält der Kanton 30 Prozent mehr Zugleistungen, die hauptsächlich durch die SOB erbracht werden sollen (Rheintal, Säntis). Er bittet alle, die Unterschriftenbo-

gen für die Revision der Arbeitslosenversicherung zu unterschreiben!

Für langjährige SEV-Mitgliedschaft wurden mehrere Kollegen/innen geehrt: Oskar Breitenmoser, Beat Kälin, Andreas Lutz, Leonardo Mangia, Heinz Müller, Urs Oberholzer, Albert Reichlin, Urs Rindlisbacher, Peter Schmidt und Arno Zehnder für je 25 Jahre, Georg Gossweiler, Eugen Stimemann, Armin Tschannen und Emil Wenk für je 40 Jahre, Albert Brunner, Hans Kaser, Heinz Marbot, Hansruedi Schläpfer, Werner Schmidli, Hanspeter Schmidhauser, Rolf Wacker, Josef Weishaupt, Ernst Widmer und Jakob Zumbrunn für je 50 Jahre, Ernst Enz und Dora Heimann für je 60 Jahre sowie Annemarie Schiess für 70 Jahre SEV-Treue. Die Symova tritt auf 1. Juli 2010 in Kraft. An der Vorstandssitzung vom 10. Juni nimmt Thomas Küchler, der neue CEO der SOB, teil. *Heinrich Ardüser*

■ PV Luzern

Giorgio Tuti spricht Klartext

Im Mittelpunkt der Frühjahrsversammlung vom 25. Mai stand das Referat des SEV-Präsidenten Giorgio Tuti. Er kam zuerst auf die Finanz- und Wirtschaftskrise zu sprechen, die weltweit zu vielen Betriebsschliessungen und Kurzarbeit geführt hat. Scharf verurteilte er das geldgierige Gebaren von Bankmanagern, die sich in dieser schwierigen Lage mit Boni in horrenden Höhen bereichern. Ungeachtet der hohen Arbeitslosigkeit schwafeln die Verursacher der Krise von wirtschaftlichem Aufschwung. Damit begründen ihre Interessenvertreter in Bern die Forderung nach rigorosen Sparmassnahmen im Staatshaushalt. Gespart werden soll einmal mehr auf dem Buckel der Lohn- und Rentenbezüger! Die Gewerkschaften werden jedoch alle Abbaupläne bei den Sozialversicherungen mit Referenden bekämpfen. Als die UBS ins Schlingern geraten war, eilten die Handlanger der Banken im Bundeshaus mit einer Finanzspritze von 68 Milliarden Franken zu Hilfe. Weniger grosszügig verhält sich Finanzminister Merz bei der dringend notwendigen Sanierung der PK SBB. Statt der benötigten 3,4 Milli-

arden Franken beantragt er einen Bundesbeitrag von nur 1,148 Milliarden. Ob das Parlament diesem kleintlichen Sanierungspaket zustimmt, ist völlig offen. Rechtsbürgerliche Parteien haben sich bereits für die Nullvariante ausgesprochen. Die SEV-Spitze wird deshalb die Parlamentarier mit Lobbying vom berechtigten Anspruch auf eine Bundeshilfe überzeugen. Giorgio Tuti erntete kräftigen Applaus und beantwortete anschliessend mehrere Fragen. Er verabschiedete sich mit dem feurigen Aufruf: «Haltet dem SEV die Treue!»

Die Sektion zählt aktuell noch 985 Mitglieder. In stiller Einkehr gedachten die Versammelten der verstorbenen Kollegen/innen. Glückwünsche gingen an viele Mitglieder, die von Mai bis September den 75., 80., 85., 90. oder einen höheren Geburtstag feiern. SEV-Jubilare mit 25, 40 und 50 Jahren Mitgliedschaft durfte Präsident Peter Grütter die Urkunde bzw. den Pin überreichen. Er gratulierte zum Jubiläum und dankte für die langjährige Treue zum SEV. Herzlichen Dank an Walter Stalder für die musikalische Auflockerung. *Otto Fuchs*

■ PV Zürich

Giorgio Tuti referiert über Managerlöhne und die Pensionskasse SBB

An der Frühjahrsversammlung vom 20. Mai begrüsst Präsident Hans Beeri zahlreiche Kolleginnen und Kollegen, darunter auch einige Neumitglieder. Speziell begrüsst er SEV-Präsident Giorgio Tuti. Den Kranken wünschte er baldige Genesung.

Die Versammlung beschloss widerspruchslos, dass keine Protokolle mehr verlesen werden. Einige Mitglieder können erfreulicherweise dieses Jahr hohe Geburtstage feiern. Leider musste die Sektion aber auch infolge Todesfall Abschied nehmen von lieben Kolleginnen und Kollegen. Erfreulich ist dagegen, dass zahl-

reiche Neupensionierte in die Sektion übergetreten sind. Die Sektion zählte Ende April 1677 Mitglieder.

Der SEV hat mit der Bank Coop eine intensivere Zusammenarbeit beschlossen und neue Vorzugskonditionen für die Mitglieder ausgehandelt. Genaue Angebote und Vorteile siehe Internet unter www.bankcoop.ch oder unter der Gratistelefonnummer 0800 88 99 66.

Rina Marchi orientierte über den Ausflug nach Hergiswil mit Besichtigung der Glashütte vom 19. Oktober. Walter Grimm informierte, dass anstelle einer Weihnachtsfeier am

■ TS Winterthur

Mehrere Kollegen für SEV-Treue geehrt

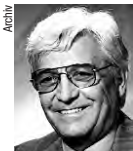
Am 29. Mai durfte Präsident Urs Hofmann zur dritten Mitgliederversammlung die zahlreich erschienenen Mitglieder und zwei Gäste begrüssen. Kassier Markus Vetterli wurde für die Jahresrechnung 2009 Décharge erteilt. Nach den statutarischen Geschäften präsentierte TS-Vizepräsident Willi Wenger das geplante neue Lohnsystem Toco (Total Compensation) der SBB. Gerade bei den Mitarbeitenden mit den tiefsten Löhnen befürchtet man einen weiteren finanziellen Abbau, dies bei stetig steigender Arbeitslast und Anforderungen. Die Personalbeurteilung wird infrage gestellt, da dieses System nicht gerecht gehandhabt wird. Es zeigte sich, dass noch einige markante Baustellen vorhanden sind, die für die Mitarbeitenden negative Auswirkungen haben. Der Zentrallausschuss hat sich intensiv mit Toco auseinandergesetzt und wird bei den weiteren Verhandlungen die nötigen Impulse einfließen lassen.

Die demografische Entwicklung bei der SBB lässt nichts Gutes ahnen. Kann sie in den nächsten 10 bis 20 Jahren der ungünstigen Altersstruktur nicht durch Rekrutierung jüngerer Mit-

arbeitender entgegenzutreten, wird das Unternehmen massive personelle Probleme erhalten. Die weitere Sanierung der Pensionskasse könnte für die aktiven Mitarbeitenden in ein Fiasko führen, erinnerte Ruedi Loosli. Deshalb ist es wichtig, sich vermehrt der Mitgliederwerbung anzunehmen. Nach einer emotionsgeladenen Diskussionsrunde durfte Urs Hofmann zu Erfreulichem überleiten und die Kollegen Rudolf Flückiger, Jürg Rudolf, Stefan Egloff, Christof Moor, André Ammann, Hans Metzger und Donato Danisi für 25 Jahre SEV-Mitgliedschaft sowie Roland Lüthi, Peter Honegger und Beni Engeler für 40 Jahre SEV ehren.

Am 15. Juni führt der SEV eine Info-Veranstaltung zu den Themen GAV und Lohnsystem Toco durch (Details, siehe Agenda, Rubrik «SEV und Unterverbände»). Die Unterlagen und Anmeldeformulare für die Fachtagung Rangier und TKI/TKC sowie den Bildungskurs des Unterverbands TS vom 17. November werden den Regionen zu gegebener Zeit zugestellt.

Urs Hofmann dankte allen für das aktive Mitmachen und wünschte gute Heimreise. *Urs Hofmann*

NACHRUF**Walter Kobi, 16.2.1922 – 29.5.2010, ehemaliger Zentralpräsident SBV und Leiter der Versicherungskasse SEV**

Der Sohn eines pensionierten Gepäckexpedienten SBB und einer Barrierewärterin ging nach dem Progymnasium in Burgdorf und einem Welschlandjahr 1939 zur Bahn, wie zwei seiner Brüder auch. Nach der Stationsdienstlehre in Wynigen arbeitete er auf Bahnhöfen im ganzen Land, u.a. anderthalb Jahre in Mendrisio und drei Jahre in Arth-Goldau. Ab 1952 stieg er in Basel bis zum Chef Ia des Stationsbüros des Personenbahnhofs auf (1957). 1949 wurde er Kassier der SBV-Sektion Gotthard-Nord, 1954 Mitglied des Zentralvorstandes des Unterverbands SBV und per 1.1.1959 vollamtlicher Zentralpräsident SBV (bis Januar 1981). Der Profigewerkschafter war auch politisch aktiv, präsierte 1968 bis 1972 die SP-Sektion Bern Nord und gehörte sechseinhalb Jahre dem Berner Stadtrat an, bevor er berufsbedingt nach Basel zog: Ab 1. April 1981 leitete er als «Verwalter» die Versicherungskasse SEV (heute «SEV Versicherungen») bis zur Pensionierung 1986. Er beschritt u.a. neue Wege bei der Ausbildung der Versicherungskassiere und der Verkaufsförderung, beispielsweise beim Vorsorgesparen für die 3. Säule. Wir werden Walter Kobi für seine grossen Verdienste für die Mitglieder in dankbarer Erinnerung behalten. *ZS SEV*

Das Leben von unserem lieben

Walter Kobi

16. Februar 1922 – 29. Mai 2010

ist nach 88 interessanten und ausgefüllten Jahren erloschen.

Walter und Flora Kobi-Mihajlovski und Familie
Ruth und Fritz Blaser-Kobi und Familie
Urs Kobi und Ursula Fellmann und Familie
Freunde und Verwandte

Die Trauerfeier hat bereits am **Donnerstag, 3. Juni 2010, stattgefunden.**

Anstelle von Blumen gedenke man des Schweizerischen Arbeiterhilfswerks, Postkonto 80-188-1, Vermerk: Walter Kobi.
Traueradresse: Ruth Blaser-Kobi, Ensingerstrasse 31, 3006 Bern

■ ZPV Bern

Historisches geschieht in Bern...

Philippe Conus begrüßte zu seiner letzten Sitzung als Sektionspräsident. Zuerst wurde Sandra Rida Chafi mit grossem Applaus zur Präsidentin gewählt. Sandra ist die erste Frau, welche die Geschicke des ZPV Bern leiten wird. Philippe führte die Sektion während vieler Jahre mit äusserst grossem Engagement und Herzblut. Merci Philippe für alles, was du erkämpft und erreicht hast. Gewählt wurden zudem Alex Zingg als Vertreter K-Touren in die Tourenkommission, Adrian Schneider als GPK-Mitglied und Peter Roth als GPK-Ersatzmitglied. Thomas Sägeser (Peko) informierte über Prio-Gesuche, die Probleme mit dem Veloverlad, Aida, das neue Ausbildungskonzept sowie über das Projekt «Weiterentwicklung Zupersonal».

Sandra Rida Chafi übernahm danach die Leitung der Hauptversammlung und durfte als erste Amtshandlung Daniel Fankhauser für 25 Jahre sowie Reinhard Messerli für 40 Jahre SEV-Mitgliedschaft ehren.

ZPV-Zentralpräsident Andreas Menet informierte über

den neusten Stand im GAV-Prozess und das neue, bei uns sehr umstrittene Lohnsystem Toco. In den zahlreichen SBB-Monopolberufen ist es schwierig, sich mit anderen «ähnlichen» Berufen zu vergleichen. Die SBB verkauft Toco als attraktiv und modern. So sollen zum Beispiel die Lohnstufen von 29 auf 15 reduziert werden. Die Löhne sollen mit anderen Branchen verglichen und angepasst werden. Es scheint, als sollten die Löhne im oberen Bereich erhöht werden. Unten soll das wieder eingespart werden. Der Beruf des Kondukteurs wird immer anspruchsvoller mit den Mehrreisenden und neuen Zusatzaufgaben, und auch der Umgang mit den Reisenden wird nicht einfacher (Aggressionen). Durch die Sanierung der Pensionskasse (PK) haben wir deutlich spürbare Lohnabzüge und die Ortszulagen werden ab nächstem Jahr deutlich reduziert.

SEV-Präsident Giorgio Tuti klärte uns über aktuelle SEV-Geschäfte auf. Sehr brennend ist immer noch die PK SBB.

Im Moment liegt der Ball eindeutig bei der Politik, die aber nicht gerade Gas gibt. Mit einem Entscheid ist erst 2011 zu rechnen. Ganz allgemein gesagt werden harte Zeiten auf das Personal zukommen, da die Bahnunternehmungen nicht nur in der Schweiz zusammenspannen und die Verbände schwächen wollen. Wir müssen sehr auf der Hut sein, um unsere Anliegen durchzubringen und um einen allgemeinen Abbau der Sozialleistungen zu verhindern.

Zum Schluss der HV wurde beschlossen, eine Umfrage betreffend die Tourenrotationen zu starten, um herauszufinden, ob man eventuell Rotationen ändern soll, zum Beispiel keine 6-Tage-Serien mehr. Dies alles ist aber teilweise hinfällig geworden durch den Beschluss, dass das Depot Bern auch am neuen Projekt Teamstrukturen teilnehmen wird.

Nach dem offiziellen Teil wurden wir wieder durch die Küchenmannschaft um Martin Oberson verwöhnt und durften danach mit der musikalischen Begleitung von Monika Schwarz den Abend ausklingen lassen. René Bertsch

■ LPV Basel

Roter Teppich für Jean-Claude

«Unser» Lokführer-Einteiler Jean-Claude Oberson hatte am 26. März seinen letzten Arbeitstag und trat in den wohlverdienten Ruhestand.

Jean-Claude war ein Einteiler, der sich immer um «seine» Lokführer kümmerte. Wollte man mal freihaben, kein Problem: «Dann suche ich halt 17 statt 16 Lokführer. Das ist ja schliesslich meine Arbeit.» Wenn keiner es fertigbrachte, die Touren abzudecken, dann wurde Jean-Claude zu Hilfe geholt und im Nu waren die Leistungen verteilt...

Herzlichen Dank und alles Gute!
Deine Basler Lokführer

■ LPV Aare

René Bernet wird neuer Präsident

Das Positive gleich vorab: An der Frühlingsversammlung vom 20. Mai konnten wir René Bernet als neuen Präsidenten wählen. Er wurde auch als Delegierter in die GAV-Konferenz gewählt. Besten Dank René, wir wünschen dir viel Glück und Erfolg im neuen Amt.

Adrian Dellenbach, LPV Emmental, stellte den Antrag für eine Tagungsinitiative, wo bspw. über GAV-Änderungen abgestimmt werden könnte. Diese Initiative betrifft das gesamte Lokpersonal BLS. Weil es in der Ausföhrung der Initiative noch einige Unklarheiten gibt, wurde diese dem Verfasser zurückgegeben. SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz informierte über die 30er-Gespräche. Statt der erwarteten zehn Mitglieder der Sektion kamen etwa deren drei.

Hauptthema waren die Konjunkturmassnahmen. Solch wichtige Themen sollen nicht nur im Vorstand oder an der Präsidentenkonferenz besprochen werden, sondern auch an Mitgliederversammlungen. Gewünscht wird, dass der Informationsfluss verbessert und die Kommunikation offensiver wird.

Der neue Dienstplankommissionsobmann, Manfred Bohren, stellte sich kurz vor und bot Einblick in seine Tätigkeit. Um unsere Meinungen vertreten zu können, sei es wichtig, dass ihm jeder seine Vorschläge und Ideen mitteile. Es sollte auch wieder mehr ein Miteinander geben, wünscht sich Manfred. Markus Heimberg informierte über das Neuste vom Fachausschuss. Im Anschluss fand ein gemütliches Grillen statt.
Christof Graf

■ SVSE Keglern

Zentralschweizerische Meisterschaft

Über 190 Kegler/innen nahmen vom 1. bis 15. Mai an der 34. Zentralschweizerischen SESKV-Meisterschaft in Luzern teil. Teilweise wurden sehr hohe Resultate erzielt. Das Wirtepaar Evelyne und Peter Haldi sowie der ESV Luzern danken für die Teilnahme und das faire Verhalten.

Ranglistenauszug:

Meisterschaft Kategorie 1: 1. Edi

Müller sen., 807 Holz; 2. Willi Kurzbein 802; 3. Anton Wicki, 801. *Kategorie 2:* 1. Ernst Stähli, 797; 2. Paul Friedli, 784; 3. Cyrill Flory, 780. *Kategorie 3:* 1. Erich Gmür, 759; 2. Anton Steiner, 754; 3. Markus Krebs, 747. *Kategorie 4:* 1. Karl Krättli, 719; 2. Philippe Petitpierre, 712; 3. Markus Brand, 710. *Gäste 1:* 1. Franz Scherer, 820; 2. Peter von Rotz, 810; 3. Ruedy Bür-

gisser, 804; *Sportkegeln Kategorie 1:* 1. Thomas Kaufmann, 633; 2. Ernst Hauswirth, 629; 3. Valentin Noth, 629. *Kategorie 2:* 1. Katharina Salvisberg, 640; 2. Albert Blättler, 617; 3. Walter Lüchinger, 616. *Kategorie 3:* 1. Markus Krebs, 605; 2. Erwin Bärtschi, 593; 3. Erich Gmür, 590. *Kategorie 4:* 1. Susanna Glauser, 581; 2. Markus Brand, 574; 3. Philippe Petitpierre, 535. *Gäste 1:* 1. Franz Scherer, 647; 2. Josef Limacher, 630; 3. Peter von Rotz, 620 Holz.

TOTENTAFEL

Ackermann Rosa, Witwe des Ernst Wolfwil; gestorben am 13. Mai im 90. Altersjahr. PV Olten und Umgebung..

Andres Hans, pensionierter Bahnhofvorstand, Ins; gestorben am 3. Mai im 84. Altersjahr. VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

Baumeler John, pensionierter Zugführer, Lyss; gestorben am 28. Mai im 87. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Bernet Robert, pensionierter Visiteur, Winterthur; gest. am 23. Mai im 73. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Blank Alfred, pens. Stellwerkbeamter, Goldau; gestorben am 16. Mai im 89. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Blaser Frieda, pensionierte Barrenwärterin, Langenthal; gestorben am 20. Mai im 102. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Blaser Hansruedi, pensionierter Bahnhofvorstand, Langnau; gestorben am 16. Mai im 74. Altersjahr. PV Bern.

Bopp Edmund, pensionierter Hallenchef, Mülligen; gestorben am 11. Mai im 90. Altersjahr. PV Aargau.

Brüllmann Helmut, pensionierter Rangierangestellter, Schaffhausen; gestorben am 25. Mai im 85. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Hertig Alfred, pensionierter Lokomotivführer, Zürich; gestorben am 16. Mai im 79. Altersjahr. VPT Sihltal.

Hirschi Herta, Witwe des Robert, Basel; gestorben am 30. Mai im 74. Altersjahr. PV Basel.

Hottiger Jakob, pensionierter Stationsvorstand, Steinhausen; gestorben am 18. Mai im 80. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Jenny Erna, Witwe des Candide, Biel; gestorben am 8. Mai im 76. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Käsermann Susanna, Witwe des Werner, Bern; gestorben am 12. Mai im 71. Altersjahr. PV Bern.

Kobi Walter, pensionierter Verwalter Versicherungskasse SEV, Basel; gestorben am 29. Mai im 89. Altersjahr. PV Basel.

Krebs Didier, Zugchef, Brunstatt (F); gestorben am 30. Mai im 50. Altersjahr. ZPV Basel.

Matti Robert, pensionierter Gruppenchef, Zollikofen; gestorben am 1. Mai im 92. Altersjahr. PV Bern.

Mooser Bernhard, pens. Rangierlokomotivführer, Muttenz; gestorben am 22. Mai im 87. Altersjahr. PV Basel.

Rennhard Franz, pens. Schienen-traktorführer, Leuggern; gestorben am 19. Mai im 77. Altersjahr. PV Aargau.

Schumacher Werner, pensionierter Wagenführer, Brüttelen; gestorben am 22. Mai im 82. Altersjahr. VPT Seeland, Gruppe Pensionierte.

Tschanz Suzanne, Bereichsleiterin OR, Biel; gestorben am 7. April im 48. Altersjahr. VPV Bern.

Von Gunten Rosmarie, Witwe des Hans, Meiringen; gestorben am 23. Mai im 82. Altersjahr. PV Luzern.

Zingg Margrit, Witwe des Fritz, Aegerten; gestorben am 24. Mai im 83. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

SEV und Unterverbände

14. Juni 18 bis 20 Uhr, Bern, Hotel Bern	<p>■ SEV Informationsanlass: Weiterentwicklung GAV – Lieber gerecht als modern</p>	<p>Der SEV will seine Mitglieder, ganz besonders Sektionsvorstände, GAV-Delegierte, Vertrauensleute und Peko-Mitglieder, über seine Position zur GAV-Weiterentwicklung informieren. Die Ausgangslage für die Verhandlungen ums neue Lohnsystem wurde seit einiger Zeit von beiden Seiten wiederholt mit zwei Schlagworten benannt: Die SBB betont, dass sie ein modernes Lohnsystem will, der SEV hält dagegen und betont, dass ein Lohnsystem zuallererst gerecht sein muss. Der SEV will, dass das neue Lohnsystem nicht die einen auf Kosten der anderen besser stellt. Er verlangt deshalb, dass aus einer fairen Funktionsüberprüfung ein gerechter Lohn resultiert – ein Lohn ohne Umverteilung von unten. Anmeldungen an gav@sev-online.ch.</p>
15. Juni 18.15 bis 20 Uhr, Zürich, Volkshaus, Gelber Saal		
21. Juni 18 bis 20 Uhr, St. Gallen, Restaurant Dufour		
22. Juni 10 Uhr, Olten, Congress Hotel Olten	<p>■ Unterverband VPT Branchenversammlung Pensionierte</p>	<p>Hauptthemen: FVP, Gesundheitsfragen und Referat von SEV-Präsident Giorgio Tuti. Anmeldungen bitte bis 15. Juni an martin.ritschard@vpt-online.ch oder 079 782 09 77.</p>
26. Juni	<p>■ Frauenkommission Wanderausflug zu den Simmenfällen (Lenk)</p>	<p>Alle aktiven und ehemaligen Kolleginnen sind herzlich willkommen. Bern ab 8.07 Uhr, Spiez ab 8.45 Uhr, Lenk an 9.56 Uhr. Bern an 17.20 Uhr. Weitere Infos und Anmeldung bis 22. Juni bei Marie-Therese Godel, Länggasse 86, 3292 Busswil bei Büren, 032 384 43 81, 079 512 13 64.</p>

Sektionen VPT

15. Juni	<p>■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Leichte Wanderung von Aarberg nach Lyss Kreuz- höhe, der alten Aare entlang zum neuen Aussichtsturm</p>	<p>Wanderzeit zirka 2½ Stunden. Rucksackverpflegung. Bern ab 8.12 Uhr, Lyss an/ab 8.29/8.32 Uhr, Aarberg an 8.36 Uhr. Rückfahrt ab Lyss im Halbstundentakt. Auskunft am Vorabend bei Hans Stettler, 032 384 37 79.</p>
16. Juni (Verschiebe- datum: 23. Juni)	<p>■ VPT RBS, Pensionierte Wanderung Meltingen- Grellingen</p>	<p>Die Wanderung führt dem Ibach entlang durchs wildromanische Kaltbrunnental zum Wappenfelsen vom Chessiloch. Wanderzeit 2½ bis 3 Stunden. Wanderstöcke empfehlenswert, Rucksackverpflegung. Bern ab 7.34 Uhr, Solothurn ab 7.33 Uhr, Basel an/ab 8.32/9.03 Uhr, Laufen an 9.21 Uhr, anschliessend Postauto nach Meltingen. Anmeldung bis 14. Juni an Hans Bütikofer, 032 677 17 75.</p>
17. Juni	<p>■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte und Pensionierte Emmental Jahresausflug an den Vierwaldstättersee mit Partnerinnen und Partnern</p>	<p>Interlaken Ost ab 8.01 Uhr, Spiez ab 8.23 Uhr, Bern ab 9.00 Uhr, Luzern an/ab 10.00/10.45 Uhr (Schiff, Lände 2), Kehrsiten Dorf an 11.34 Uhr. Mittagessen im Restaurant Baumgarten. Kosten 29 Franken inkl. Dessert (nach Abzug des Beitrages aus der Gruppenkasse). Kaffee von der BLS offeriert. Kehrsiten Dorf ab 15.07 Uhr (für Fussgänger: Kehrsiten Dorf-Kehrsiten Bürgenstock, zirka 30 Minuten), Kehrsiten Bürgenstock ab 15.16 Uhr, Luzern ab 15.57 Uhr, Bern ab 17.35 Uhr, Thun an 17.52 Uhr, Spiez an 18.02 Uhr, Interlaken Ost an 18.28 Uhr. Reservierte Plätze ab Bern. Anmeldungen bitte bis 14. Juni an Walter Holderegger, 033 654 63 26, holderegger@bluewin.ch, Hans Kopp, kopp.hans@hispeed.ch, 033 222 59 15, Christian Gertsch, christian.gertsch@gmx.ch, 033 335 21 24, Manfred Wytttenbach, 033 654 69 71, manfred.wytttenbach@bluewin.ch.</p>

17. Juni 19.30 Uhr, Bremgarten	<p>■ VPT BDWM Stammtisch SEV im Restaurant Stadtkeller</p>	<p>Offene Diskussionsrunde und gemütliches Beisammensein.</p>
19. Juni 7.45 Uhr, Kriens, Fräk- müntegg	<p>■ VPT BLT Aktivenbummel</p>	<p>Fahrt auf die Fräkmüntegg. Besuch Seilpark oder Rodelbahn oder Fahrt auf den Pilatus. Genauere Angaben und Anmeldung in den Depots. Infos bei Tobias Wackemagel, 061 261 53 12. Anmeldeschluss: 12. Juni.</p>
22. Juni 10 bis 16.30 Uhr, Olten, Congress Hotel	<p>■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte BLS und Pensionierte Emmental Branchentagung Pensionierte</p>	<p>Referate: Giorgio Tuti zu gewerkschaftlichen Aktualitäten, VöV-Direktor Peter Vollmer zu FVP, Dr. med. HP Eggenberger zu Gesundheitsfragen. Anmeldung an Walter Holderegger, 033 654 63 26, oder Siegfried Egli, 062 962 14 49 (bis 15. Juni).</p>
22. Juni 10 bis 16.30 Uhr, Olten, Congress Hotel	<p>■ VPT RhB, Pensionierte Branchentagung Pensionierte</p>	<p>Chur ab 7.09 Uhr, Landquart ab 7.19 Uhr, Olten an 9.01 Uhr. Anschliessend Kaffee und Gipfeli. Anmeldung bitte bis 14. Juni an Felix Murk, 081 413 74 65 oder 078 606 60 25.</p>
24. Juni	<p>■ VPT BLS, Pensionierte Emmental Jahresreise nach Erlach (bei jedem Wetter)</p>	<p>Bern ab 8.42 Uhr, Gleis 10, Biel an 9.08 Uhr, vom Bahnhof zur Schifflande zu Fuss 15 Minuten oder mit Bus Nr. 2 um 9.22 Uhr, Biel ab 9.45 Uhr, Erlach an 11.00 Uhr. Erlach ab 15.15 Uhr, Twann ab 16.28 Uhr (Bahn), Biel ab 16.51 Uhr, Bern an 17.18 Uhr. Mittagessen im Restaurant Du Port, 25 Franken (Inkasso vor dem Essen). Anmeldung bis 18. Juni an Siegfried Egli, 062 962 14 49, oder Peter Häni, 031 771 09 94. Fahrplan nach Bern: Burgdorf ab 8.07 Uhr; Huttwil ab 7.16 Uhr; Sumiswald-Grünen ab 7.19 Uhr, Hasle-Rüegsau ab 7.37 Uhr; Konolfingen ab 8.08 Uhr; Thun ab 7.59 Uhr; Solothurn ab 8.59 Uhr (direkt nach Biel).</p>
29. Juni (Verschiebe- datum bei Schlecht- wetter: 6. Juli)	<p>■ VPT RBS, Pensionierte Wanderung ins Gasterntal: Eggeschwand- Chluse- Waldhaus-Selden</p>	<p>Das abgeschiedene Hochtal ist mit der wunderbaren Blumenpracht und der Lage inmitten der rauen Bergwelt ein einzigartiges Naturparadies. Dauer der Wanderung 2½ bis 3 Stunden, Höhenmeter: +430/-90m. Wanderstöcke mitnehmen. Rucksackverpflegung. Der Aufstieg durch die Chluse ist etwas steil. Kürzungsmöglichkeit: Fahrt mit Bus ins Gasterntal. Kosten (GA und Halbtaxabo nicht gültig): Kandersteg-Neubrücke/Waldhaus, sieben Franken, Selden-Kandersteg/Bahnhof, zwölf Franken. Worb-Dorf ab 7.00 Uhr; Solothurn ab 6.48 Uhr; Bern ab 7.40 Uhr, Kandersteg an 8.41 Uhr; Selden ab 15.15 Uhr. Reservation Bus ins Gasterntal obligatorisch, bitte um rechtzeitige Anmeldung bis spätestens 24. Juni an Hansjörg Bieri, 031 839 17 09.</p>
30. Juni	<p>■ VPT RBS/SZB, Pensioniertengruppe Sommerreise nach Yvoire (Frankreich)</p>	<p>Die Mitglieder der Gruppe Worb sind herzlich eingeladen. Reiseprogramm und Anmeldung bis 22. Juni bei Walter Reber, Dahlienweg, Zuchwil, 032 685 69 88.</p>
30. Juni 19 Uhr, Chandolan, Depot	<p>■ VPT tpf réseau urbain Traditionelles Abendessen</p>	<p>Die Anmeldeliste wird im Depot aufgelegt.</p>

Pensionierte

10. Juni	<p>■ Pensioniertes Zugpersonal Brugg Wanderung mit Fridolin Merkhofer</p>	<p>Brugg ab 13.35 Uhr (Postauto) nach Etzgen. Wanderung nach Sulz und dem Rhein entlang nach Laufenburg. Treffpunkt Restaurant Warteck. Wanderzeit zirka 2 Stunden. Im Juli und August fallen die Treffs aus.</p>
-----------------	---	---

<p>15. Juni</p>	<p>■ PV Fribourg Jahresausflug nach Stein am Rhein (Schaffhausen)</p>	<p>Fribourg ab 8.04 Uhr, Winterthur ab 10.12 Uhr, Stein am Rhein an 10.52 Uhr. Zu Fuss in zirka 10 Minuten) zum Hotel Adler auf dem Rathausplatz. Mittagessen inkl. Vorspeise und Dessert (nach Abzug des Beitrags der Kasse): 28 Franken. Stein am Rhein (Schiff) ab 13.30 Uhr, Schaffhausen an 14.45 Uhr, zu Fuss zum Bahnhof (zirka 15 Minuten). Zeit zur Besichtigung des Munot. Schaffhausen ab 16.14 Uhr, Winterthur ab 16.58 Uhr, Fribourg an 18.54 Uhr. Fahrausweis (GA oder Tageskarte) selber besorgen. Anmeldung bis 11. Juni an Franz Rohner, franzrohner@bluewin.ch, 026 493 20 15, oder Francis Lambert, francis.lambert@bluewin.ch, 026 322 21 61.</p>	<p>24. Juni 14 Uhr, Giswil, Hotel Bahnhof</p>	<p>■ PV Luzern Brünigtreff</p>	<p>Emil Knöpfel entführt uns mit einer Diaschau auf eine Reise zwischen Polarkreis und Nordkap. Die Sektionskasse offeriert den obligaten Kaffee mit Kuchen. Fahrplan ab Luzern: ab 12.55 Uhr, Giswil an 13.29 Uhr; Giswil ab 16.29 Uhr, Luzern an 17.04 Uhr. Fahrplan ab Meiringen: ab 12.46 Uhr, Giswil an 13.25 Uhr; Giswil ab 16.30 Uhr, Meiringen an 17.12 Uhr. Alle Mitglieder mit Partner/in sind willkommen. Anmeldung aus organisatorischen Gründen nötig bis 22. Juni an Peter Grütter, 041 420 21 17 oder Walter Lerch, 041 320 43 73.</p>
Sport und Kultur					
<p>16. Juni</p>	<p>■ PV Uri Sektionsreise nach Seelisberg</p>	<p>Hin- und Rückreise mit dem Schiff bzw. mit der TSB. Abfahrt ab Erstfeld 9.01 Uhr bzw. 9.33 Uhr, Göschenen (Bahn) ab 9.08 Uhr bzw. Bus ab 8.46 Uhr mit Umsteigen auf Bahn in Erstfeld. Rückfahrt: Flüelen an 16.55 Uhr. Das detaillierte Programm wurde allen Mitgliedern zugestellt. GA und TK auch auf der TSB gültig. Bitte Fahrausweise am Vortag lösen. Der Unkostenbeitrag von 45 Franken pro Person (inkl. Kaffee und Gipfeli auf dem Schiff) wird auf der Hinfahrt eingezogen.</p>	<p>11. Juni, 19 Uhr, Aarbron, Seeparksaal</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Romanshorn Gegenlichtaufnahmen</p>	<p>Informationen im Internet unter www.fotoclub-romanshorn.ch.</p>
<p>23. Juni Aarau ab 7.30 Uhr, Brugg ab 8.00 Uhr</p>	<p>■ PV Aargau Sektionsreise</p>	<p>Carfahrt über St. Blasien (Kaffeehalt) nach Blumberg. Mittagessen im Hotel Kranz, Blumberg (siehe Detailprogramm oder www.sev-pv.ch). Höhepunkt der Reise ist die Fahrt mit der «Sauschwänzlebahn» von Weizen nach Blumberg. Partner/innen sind herzlich eingeladen. Anmeldung mit Einzahlungsschein auf PC-Konto 50-5579-5, PV Aargau. Kosten: 80 Franken pro Person. Auskunft erteilen Hansruedi Scheurer, Karl Schilter und Cyrill Schifferle. Wir freuen uns auf eine grosse Teilnehmerzahl!</p>	<p>11. Juni 9.30 Uhr, Starkenbach</p>	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Wanderung Alp Selun</p>	<p>Wir wandern von Starkenbach via Alp Selun-Breitenalp-Sellamatt bis zum Sessellift und fahren mit diesem nach Alt St. Johann. Rucksackverpflegung. Busfahrten nach Buchs um 16.13 Uhr, Richtung Nesslau um 16.17 Uhr. Anmeldung bis am Vorabend an Willy Scherrer, Basadingerstrasse 57, 8253 Diessenhofen, 052 657 21 38.</p>
<p>23. Juni 8.30 Uhr, Romanshorn, Fährrschiff</p>	<p>■ PV Thurgau Jahresausflug in den Schwarzwald</p>	<p>Carfahrt über St. Blasien (Kaffeehalt) nach Blumberg. Mittagessen im Hotel Kranz, Blumberg (siehe Detailprogramm oder www.sev-pv.ch). Höhepunkt der Reise ist die Fahrt mit der «Sauschwänzlebahn» von Weizen nach Blumberg. Partner/innen sind herzlich eingeladen. Anmeldung mit Einzahlungsschein auf PC-Konto 50-5579-5, PV Aargau. Kosten: 80 Franken pro Person. Auskunft erteilen Hansruedi Scheurer, Karl Schilter und Cyrill Schifferle. Wir freuen uns auf eine grosse Teilnehmerzahl!</p> <p>Achtung! Wahlempfehlung für die kantonale Abstimmung vom 13. Juni: «Strafprozessordnung» und «Zivilprozessordnung» 2x JA!, «EG Arbeitsrecht» (Ausweitung Sonntagsverkäufe) NEIN!</p>	<p>12. Juni Nidau, Baugeno</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Biel Fotoausstellung anlässlich 100 Jahre Baugeno Nidau</p>	<p>Auskunft bei Peter Tschanz, 032 331 73 14.</p>
<p>23. Juni 8.30 Uhr, Romanshorn, Fährrschiff</p>	<p>■ PV Thurgau Jahresausflug in den Schwarzwald</p>	<p>Anmeldung bis 20. Juni mit gelber Karte an Albert Mazenauer Weitenzelgstrasse 23, 8590 Romanshorn, 071 463 41 85. Anmeldung erforderlich, weil die Teilnehmerzahl auf 80 Personen beschränkt ist. Das Programm wurde allen zugestellt. Euros mitnehmen. Einzug des Unkostenbeitrags (CHF 50.–) auf der Fährrüberfahrt.</p>	<p>12. Juni,</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Luzern Fotografieren im Zoo Zürich</p>	<p>Luzern ab 9.10 Uhr. Infos bei Karl Amstutz, 041 610 20 84.</p>
<p>23. Juni</p>	<p>■ PV Wallis Jahresausflug nach Zomasco, Italien (Valle Vigezzo)</p>	<p>Zugfahrt nach Domodossola und weiter mit dem Bus nach Zomasco. Typisch italienisches Mittagessen im Restaurant Peschiera. Unkostenbeitrag pro Person: 25 Euro (inklusive Apéro, Mittagessen, Dessert, Getränke und Busfahrt). Inkasso im Restaurant (Betrag in Euro bereithalten). Anmeldung bis 15. Juni mit Anmeldeatlon an Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig, 027 923 21 39 oder 024 481 42 00, luggen.rudolf@sunrise.ch. Pass oder ID nicht vergessen. Fahrausweise: GA, Tageskarte FVP oder Billette Domo retour lösen. St-Maurice ab 9.28 Uhr, Sitten ab 9.54 Uhr, Siere ab 10.04 Uhr, Leuk ab 9.12 Uhr, Visp ab 9.24 Uhr, Brig (umsteigen) ab 10.44 Uhr, Domo (Bus) ab 11.30 Uhr, Zomasco an 12.00 Uhr. Rückfahrt wird vor Ort bekanntgegeben. Domo ab 18.10 Uhr, Brig an/ab 18.39/18.57 Uhr.</p>	<p>12. Juni</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Romanshorn Fotografieren im Zoo.</p>	<p>Treffpunkt: 9 Uhr, Walter Zoo, Gossau. Infos: www.fotoclub-romanshorn.ch.</p>
<p>23. Juni</p>	<p>■ PV Wallis Jahresausflug nach Zomasco, Italien (Valle Vigezzo)</p>	<p>Zugfahrt nach Domodossola und weiter mit dem Bus nach Zomasco. Typisch italienisches Mittagessen im Restaurant Peschiera. Unkostenbeitrag pro Person: 25 Euro (inklusive Apéro, Mittagessen, Dessert, Getränke und Busfahrt). Inkasso im Restaurant (Betrag in Euro bereithalten). Anmeldung bis 15. Juni mit Anmeldeatlon an Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig, 027 923 21 39 oder 024 481 42 00, luggen.rudolf@sunrise.ch. Pass oder ID nicht vergessen. Fahrausweise: GA, Tageskarte FVP oder Billette Domo retour lösen. St-Maurice ab 9.28 Uhr, Sitten ab 9.54 Uhr, Siere ab 10.04 Uhr, Leuk ab 9.12 Uhr, Visp ab 9.24 Uhr, Brig (umsteigen) ab 10.44 Uhr, Domo (Bus) ab 11.30 Uhr, Zomasco an 12.00 Uhr. Rückfahrt wird vor Ort bekanntgegeben. Domo ab 18.10 Uhr, Brig an/ab 18.39/18.57 Uhr.</p> <p>www.sev-pv.ch/wallis-valais</p>	<p>13. Juni</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Romanshorn</p>	<p>Fotografieren im Zoo oder Tierpark. Infos: www.fotoclub-romanshorn.ch.</p>
<p>23. Juni</p>	<p>■ PV Wallis Jahresausflug nach Zomasco, Italien (Valle Vigezzo)</p>	<p>Zugfahrt nach Domodossola und weiter mit dem Bus nach Zomasco. Typisch italienisches Mittagessen im Restaurant Peschiera. Unkostenbeitrag pro Person: 25 Euro (inklusive Apéro, Mittagessen, Dessert, Getränke und Busfahrt). Inkasso im Restaurant (Betrag in Euro bereithalten). Anmeldung bis 15. Juni mit Anmeldeatlon an Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig, 027 923 21 39 oder 024 481 42 00, luggen.rudolf@sunrise.ch. Pass oder ID nicht vergessen. Fahrausweise: GA, Tageskarte FVP oder Billette Domo retour lösen. St-Maurice ab 9.28 Uhr, Sitten ab 9.54 Uhr, Siere ab 10.04 Uhr, Leuk ab 9.12 Uhr, Visp ab 9.24 Uhr, Brig (umsteigen) ab 10.44 Uhr, Domo (Bus) ab 11.30 Uhr, Zomasco an 12.00 Uhr. Rückfahrt wird vor Ort bekanntgegeben. Domo ab 18.10 Uhr, Brig an/ab 18.39/18.57 Uhr.</p> <p>www.sev-pv.ch/wallis-valais</p>	<p>13. Juni</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Romanshorn Fotografieren im Zoo.</p>	<p>Treffpunkt: 9 Uhr, Walter Zoo, Gossau. Infos: www.fotoclub-romanshorn.ch.</p>
<p>23. Juni</p>	<p>■ PV Wallis Jahresausflug nach Zomasco, Italien (Valle Vigezzo)</p>	<p>Zugfahrt nach Domodossola und weiter mit dem Bus nach Zomasco. Typisch italienisches Mittagessen im Restaurant Peschiera. Unkostenbeitrag pro Person: 25 Euro (inklusive Apéro, Mittagessen, Dessert, Getränke und Busfahrt). Inkasso im Restaurant (Betrag in Euro bereithalten). Anmeldung bis 15. Juni mit Anmeldeatlon an Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig, 027 923 21 39 oder 024 481 42 00, luggen.rudolf@sunrise.ch. Pass oder ID nicht vergessen. Fahrausweise: GA, Tageskarte FVP oder Billette Domo retour lösen. St-Maurice ab 9.28 Uhr, Sitten ab 9.54 Uhr, Siere ab 10.04 Uhr, Leuk ab 9.12 Uhr, Visp ab 9.24 Uhr, Brig (umsteigen) ab 10.44 Uhr, Domo (Bus) ab 11.30 Uhr, Zomasco an 12.00 Uhr. Rückfahrt wird vor Ort bekanntgegeben. Domo ab 18.10 Uhr, Brig an/ab 18.39/18.57 Uhr.</p> <p>www.sev-pv.ch/wallis-valais</p>	<p>13. Juni</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Romanshorn Fotografieren im Zoo.</p>	<p>Treffpunkt: 9 Uhr, Walter Zoo, Gossau. Infos: www.fotoclub-romanshorn.ch.</p>
<p>23. Juni</p>	<p>■ PV Wallis Jahresausflug nach Zomasco, Italien (Valle Vigezzo)</p>	<p>Zugfahrt nach Domodossola und weiter mit dem Bus nach Zomasco. Typisch italienisches Mittagessen im Restaurant Peschiera. Unkostenbeitrag pro Person: 25 Euro (inklusive Apéro, Mittagessen, Dessert, Getränke und Busfahrt). Inkasso im Restaurant (Betrag in Euro bereithalten). Anmeldung bis 15. Juni mit Anmeldeatlon an Rudolf Luggen, Postfach 493, 3900 Brig, 027 923 21 39 oder 024 481 42 00, luggen.rudolf@sunrise.ch. Pass oder ID nicht vergessen. Fahrausweise: GA, Tageskarte FVP oder Billette Domo retour lösen. St-Maurice ab 9.28 Uhr, Sitten ab 9.54 Uhr, Siere ab 10.04 Uhr, Leuk ab 9.12 Uhr, Visp ab 9.24 Uhr, Brig (umsteigen) ab 10.44 Uhr, Domo (Bus) ab 11.30 Uhr, Zomasco an 12.00 Uhr. Rückfahrt wird vor Ort bekanntgegeben. Domo ab 18.10 Uhr, Brig an/ab 18.39/18.57 Uhr.</p> <p>www.sev-pv.ch/wallis-valais</p>	<p>17. Juni</p>	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Klettersteig Rigidalstock (leichte Klettersteige, geeignet für Anfänger)</p>	<p>Wir erklimmen den Anfängersteig am Brunnistöckli (zirka 45 Minuten), folgen dem Bergweg zum Einstieg des Klettersteiges auf den Rigidalstock und ersteigen den Gipfel (zirka 2 Stunden). Der zweite Klettersteig ist etwas anspruchsvoller, für Bergwanderer aber machbar. Da der Abstieg ebenfalls über den Steig erfolgt, kann bei Nichtgefallen gewartet werden. Zurück bei der Brunnihütte haben Ambitionierte die Möglichkeit, den Klettersteig am Zittergrat zu besteigen. Dieser hats aber in sich! Ausrüstung (zwingend): Helm, Gschältli, Klettersteigset (zu mieten in Bergsportläden). Anmeldung bis am Vorabend: Dänu Kaiser, 055 410 59 69, daniel.kaiser@bluemail.ch.</p>

■ Sängerbund Romanshorn

Internationales Chorfestival in Köln



Vom 10. bis 13. Juni vertritt der Sängerbund Romanshorn unter der musikalischen Leitung von Rolf Schädler den Schweizerischen Verband Eisenbahner Gesangsvereine am Internationalen Chorfestival in Köln.

Paul Stark

19. Juni	■ Bergklub Flügelrad Bern Wanderung im Oberaargau	Wanderung von Thörigen über die Linde nach Madiswil. Marschzeit zirka 3 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack. Billett Bern-Thörigen und zurück ab Madiswil via Langenthal lösen. Bern ab 8.39 Uhr. Rückfahrt nach Absprache. Treffpunkt beim Zug. Auskunft über die Durchführung am Vorabend unter Telefon 079 480 00 73. Tourenleiter ist Ulrich Zinder.
19. Juni, 19 Uhr, Basel, KV	■ EFFVAS, Sektion Basel Negative/Dias scannen	Infos unter www.baslerfotoclub.ch .
21. Juni	■ ESV Luzern Wanderung auf den Niesen	Abfahrt in Luzern: 7.00 Uhr, Rückkehr: 20.00 Uhr. Wir wandern von Frutigen (780m) auf den Niesen (2362m) in zirka 6 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack. Auskunft über die Durchführung erteilt am Vorabend zwischen 18 und 20 Uhr Tourenleiter Thomas Vonäsch, 079 329 27 63. www.esv-luzern.ch
23. Juni 19 Uhr, Basel, KV	■ EFFVAS, Sektion Basel Interner Wettbewerb zum Thema «Zoo»	Infos: www.baslerfotoclub.ch .
24. Juni 19 Uhr, Bern, Falkenplatz	■ EFFVAS, Sektion Bern Bildbesprechung zum Thema «Im Zoo»	Alle bringen Bilder mit. Infos: www.effvasbern.ch .
24. Juni	■ ESC Winterthur Wanderung Bözingenberg	Lengnau–Romont–Bözingenberg–Biel. Wanderzeit 4 Stunden (+/-500m HD). Mittagessen im Restaurant Bözingenberg. Winterthur ab 7.25 Uhr, Zürich ab 8.04 Uhr, Lengnau an 9.30 Uhr. Rückfahrt ab Biel 15.46 Uhr, Zürich an 16.56 Uhr, Winterthur an 17.35 Uhr oder später. Anmeldung bis 22. Juni an Toni Wiedmer, 052 383 29 97 (Handy für unterwegs: 079 733 50 92).
27. Juni Kandersteg, Klubhaus	■ Bergklub Flügelrad Bern Traditioneller Brunch	Wir hoffen auf schönes Wetter, gute Laune und zahlreiches Erscheinen. Anmeldung bis 24. Juni an Bruno und Charlotte Kurz, 031 781 29 75.
28. Juni	■ EWF Herisau Klettersteig Pinut	Treffpunkt im Postauto ab Chur nach Flims Dorf um 7.58 Uhr. Rundtour ab Flims Fidaz–Klettersteig–Bargis–Ruine Belmont–Flims Fidaz. Ausrüstung: Helm, Gstältli, Klettersteigset, Zwischenverpflegung. Anmeldung bis 24. Juni an Hermann Haas, 071 223 48 27, haas.hermann@gmx.ch .
1. Juli	■ EWF Herisau Rennvelotour Schwarzwald	Treffpunkt: 8 Uhr bei der Milchküche in Winterthur. Mittagessen im Restaurant. ID, Euro, Zwischenverpflegung und Regenjacke mitnehmen. Distanz max. 170 Kilometer. Wir haben den ganzen Tag Zeit. Es besteht die Möglichkeit, vorzeitig mit dem Zug heimzureisen. Anmeldung bis 30. Juni an Robert Schnurrenberger, 052 385 42 17. www.ewf-herisau.ch
2. Juli 10 Uhr, Kandersteg, Klubhaus	■ Bergklub Flügelrad Bern Jass-Tag	Einsatz: 25 Franken pro Person, inklusive Imbiss. Anmeldungen bitte bis 28. Juni abends an Therese Egger, 031 991 48 60 oder 079 207 93 02.
3. und 4. Juli	■ ESV Luzern Gemeinsame Wanderung SVSE Engelberg/ESV Luzern aufs Mettelhorn	Zermatt–Wisshorn (2936m)–Berghaus Trift (2337m)–Mettelhorn (3406m)–Zermatt. Wanderzeit: 1. Tag ca. 4 Stunden, 2. Tag ca. 6 Stunden. Übernachtung/HP im Berggasthaus Trift. Ausrüstung: Bergschuhe, Regenschutz, Hüttenschlafsack; Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 1. Juni an Tourenleiter Guido Kälin, 079 383 46 52.
3. und 4. Juli	■ EWF Herisau Bergtour Alpstein	Treffpunkt Berghotel Schwägälp 8.12 bzw. 8.28 Uhr. Nesslau ab 8.06 Uhr, Herisau ab 7.24 Uhr. Route Nasenlöcher–Oehrli–Wildkirchli mit HP im Aescher. Am zweiten Tag Abstieg ab Aescher evtl. mit Abstecher via Seealpsee. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 25. Juni an Hans Diem, 071 351 66 37 oder 079 484 21 54. www.ewf-herisau.ch
5. bis 7. Juli	■ ESV Rheintal-Walensee Klettern am Sanetschpass und Bergtour Oldenhorn (3123 m)	1. Tag: Anreise mit dem öV via Bern–Zweismimen–Gstaad–Gsteig und mit der Kraftwerkbahn zum Sanetschpass. Klettern in den Klettergärten oder auch Mehrseillängenrouten am Sanetschpass (alle Schwierigkeiten möglich). Übernachtung im Berggasthaus Sanetsch. 2. Tag: Klettern und Dislozierung zur Cabane Prarochet. 3. Tag: über den Rest des Gletschers des Tsanfleuron zum Oldensattel und aufs Oldenhorn, 3 bis 4 Stunden, Abstieg zur Oldenegg, Seilbahn talwärts und Heimreise. HP in Berggasthaus und Hütte Lager. Komplette Kletterausrüstung mit Helm. Seile organisiert der TL. Robuste Wander- oder Bergschuhe für Besteigung Oldenhorn. Anmeldung bis 28. Juni an TL Hanspeter Berliat, 052 747 22 18, oder berliat@leunet.ch .
9. bis 11. Juli	■ ESC Winterthur Klettern Krönten	Wir logieren in der Kröntenhütte, im wildromantischen Erstfeldertal. Das Plaisirklettergebiet in einem Naturparadies bietet unzählige mittelschwierige Mehrseillängenrouten im Gneis. Winterthur ab 7.00 Uhr. Treffpunkt Erstfeld 9.00 Uhr. Bis Bodenberg mit Taxi oder PW. Aufstieg zur Hütte in 2½ Stunden. Übernachtung mit HP. Weitere Infos und Anmeldung bis 2. Juli bei Peter Rothenbühler, 052 213 47 07, rothenbuehler@swissonline.ch .
21. August ab 9 Uhr, Luzern, Sport- anlagen Allmend Süd	■ ESV Luzern Plausch-Fussballturnier für Eisenbahner-, Firmen- und Plausch-Mannschaften	Mindestens 6 Spieler (inkl. Torhüter), maximal 3 Reservespieler. Nur Nocken- oder Noppenschuhe erlaubt. Schienbeinschoner obligatorisch. Tolle Naturalpreise und Fairplay-Preis im Wert von 400 Franken zu gewinnen. Anmeldung bis spätestens 15. Juli an Orlando Scheuber, Ennetbürgenstrasse 40a, 8374 Buochs, only@sunrise.ch , 079 460 54 93. Zuschauer/innen und Fans sind herzlich willkommen.

Link zum Recht

Zufallsbegegnung mit Folgen

Das Beispiel aus dem Rechtsschutzalltag zeigt, dass Genugtuung und Schadenersatz nicht automatisch an Gewaltopfer fliessen.

Im Frühling 2007 trifft der Lokführer L. (Name geändert) nach Arbeitsschluss um etwa 00.40 auf dem Weg zu seinem Auto in einem Bahnhofsdurchgang auf eine Gruppe junger Männer und wird vom 23-jährigen X. angerempelt. Dies führt zu einer kurzen verbalen Auseinandersetzung.

In der Folge reisst der 19-jährige Y. dem Lokführer das Mobiltelefon aus der Hand. Dieser will sein Handy wieder packen, doch X. stösst ihn mit beiden Händen so stark gegen die Brust, dass er rücklings gegen einen Selecta-

Automaten fällt. Fast gleichzeitig schlägt ihm Y. mit der Faust ins Gesicht. Seine Brille fliegt auf den Boden und geht in die Brüche.

Darauf fliehen die Täter, wobei Y. dem Opfer noch «Hurensohn» nachruft. Das Handy nehmen sie mit, damit L. nicht die Polizei alarmieren kann, zerstampfen es und werfen es in einen Abwasser-schacht.

Trotzdem findet sie die Polizei schon bald und nimmt sie mehrere Tage in Untersuchungshaft. Beide hatten vor der Tat Drogen und Alkohol kon-

sumiert und zuvor schon verschiedene Delikte begangen.

L. muss sich das gebrochene Nasenbein und die Nasenscheidewand operieren lassen. Auf dem rechten Auge sieht er eine Woche lang nichts mehr und muss um seine berufliche Zukunft bangen. Etwa gleich lang ist auch die Nasenatmung vollständig blockiert, was starke Schlafstörungen und Kopfschmerzen verursacht. Hinzu kommen Prellungen und ein psychisches Trauma.

Während 26 Tagen ist L. arbeitsunfähig. Zum

Glück heilen Auge und Nase allmählich wieder.

Im Sommer 2009 müssen sich die Täter vor Gericht verantworten. L. wird durch seinen SEV-Anwalt vertreten und braucht nicht selbst zu erscheinen. Wegen vorsätzlicher einfacher Körperverletzung wird X. zu einer Geldstrafe und Y. zu einer bedingten Freiheitsstrafe verurteilt. Zudem müssen sie L. zusammen 3000 Franken Genugtuung bezahlen, wie vom SEV-Anwalt gefordert. Denn der von ihm vorgelegte Arztbericht hält fest, dass die Verletzungen an

Augenhornhaut und Nasenbein mit starken Schmerzen verbunden waren. Der Staatsanwalt dagegen hatte nur 1000 Franken beantragt.

Das Gericht anerkennt auch Schadenersatzforderungen des Anwalts im Umfang von 2630 Franken für Brille, Handy, Fahrten zu Doktor und Anwalt, Begleitdienste der Ehefrau und 14-tägige Unfähigkeit zur Mithilfe im Haushalt. Von den Anwaltskosten übernimmt der Kanton 2000 Franken, der (grössere) Rest wird vom SEV getragen.

Rechtsschutzteam SEV

REFERENDUM JETZT UNTERSCHREIBEN



Abzocker belohnen,
Volk bestrafen?

NEIN zum Abbau der
Arbeitslosenversicherung

Bitte sendet Unterschriftenbogen und -karten (auch teilweise ausgefüllt) möglichst bald ein, damit das Referendum eingereicht werden kann.

NACHWAHLEN PERSONALKOMMISSIONEN PERSONENVERKEHR SBB

Auf die Ausschreibung haben sich folgende Personen beworben:

Peko Fläche P-VM Zugpersonal: Daniel Gerber, Arbeitsort Genf, SEV;
Peko Fläche P-OP IW Yverdon: Milan Dusanic, Arbeitsort Yverdon, SEV.

Da sich in diesen Wahlkreisen nicht mehr Kandidaten gemeldet haben, als Sitze zu vergeben sind, gelten die Kandidaten als in stiller Wahl gewählt.

Peko Fläche P-OP Zugvorbereitung: Daniel Purtschert, Arbeitsort Zürich, SEV;
Peko Fläche P-OP Präventivunterhalt: Michael Roth, Arbeitsort Lausanne, SEV.

In diesen Wahlkreisen waren je zwei Sitze zu vergeben, doch es hat sich je nur ein Kandidat gemeldet. Somit gelten die Kandidaten als in stiller Wahl gewählt, und die nicht besetzten Sitze bleiben vakant bis zur nächsten Ausschreibung.

Wir gratulieren den Gewählten und wünschen ihnen viel Befriedigung in ihrer Arbeit.

Im Wahlkreis «P-OP Zugvorbereitung» haben sich für den zu vergebenden Sitz zwei Kandidaten gemeldet, somit gibt es schriftliche Wahlen. Jede wahlberechtigte Person erhält im Juni das Wahlmaterial und wird über das Vorgehen schriftlich informiert. Nachfolgend stellen sich die beiden Kandidaten vor:

Bruno Baruffato, 47-jährig, Arbeitsort Bellinzona, SEV:



Berufstätigkeit: Seit dem 1.10.1987 arbeite ich für die SBB. Begonnen habe ich im Bereich der Wagenreinigung in Delémont. Während 23 Jahren konnte ich an den Bahnhöfen Zürich, Zug, Bellinzona, Chiasso und Genf Berufserfahrung in diesem Bereich sammeln. Ich gehe meiner Berufstätigkeit gerne nach und habe 2002 meine Lehre als Gebäudereiniger erfolgreich abgeschlossen. Zudem habe ich gute schriftliche und mündliche Italienisch- und Französischkenntnisse. Meine Grundkenntnisse in Deutsch sind ebenfalls gut. Meine Nebentätigkeit als Spengler verbessern.

Persönliche Motivation für die Mitarbeit in der Peko: Der Dialog zwischen den Personalvertreter/innen der Peko und der SBB trägt meiner Meinung nach wesentlich zur Erfüllung unserer Aufgaben und zu einem guten Arbeitsklima im Unternehmen bei. Ich bringe mich sozial ein und wurde gerade in den

Gemeinderat meiner Gemeinde gewählt. Denn auch in einem kleinen Umfeld gibt es immer mehr Probleme, die schnell gelöst werden sollten. Ich konnte zudem bereits Erfahrungen bei der Peko Fläche meines Bereichs sammeln.

Juri De Biasi, 44-jährig, Arbeitsort Chiasso, SEV:



Berufstätigkeit:

- Bei der SBB arbeite ich seit 1982.
- Ich bin Lokführer Kategorie A in Chiasso VG.
- Ich vertrete meine Kollegen bereits in der Peko Fläche P-OP Zugvorbereitung.
- Ich bin Präsident der RPV-Sektion Tessin.

Persönliche Motivation für die Mitarbeit in der Peko:

- Ich möchte meine Erfahrung für meine Kollegen in die Peko einbringen, um Lösungen für die Probleme im Arbeitsalltag zu finden.
- Ich diskutiere auch gerne mit Deutschschweizer Kollegen.

Zentralsekretariat SEV & SBB

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich. ISSN 1662-8454.

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

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

Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; 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, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58.

Inserate: Kretz AG (heisst ab 1. Juli neu Zürichsee Werbe AG), Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestrasse 86, 8712 Stäfa
Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, kontakt@kretzag.ch, www.kretzag.ch (ab 1. Juli www.zs-werbeag.ch)

Produktion: AZ Medien, Aarau; www.azmedien.ch

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 24. Juni 2010.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 17. Juni, 10 Uhr

Inserateschluss: 14. Juni, 10 Uhr

Engelhalbinsel in Bern

Rund um Brenodurum

Unser heutiger Ausflug führt uns rund um das «erste Bern». Vorgeschlagen wird er uns von Elsbeth Rubin, Betriebsbeamtin auf dem RBS-Bahnhof Bern, wohnhaft in Bärswil und Kassierin der Sektion VPT RBS.



Die Aare bietet mit ihren vielen Schlaufen rund um Bern viele Möglichkeiten für Spaziergänge und Wanderungen. Als besonders attraktive Variante bietet sich ein Spaziergang rund um die Engelhalbinsel an, auf der einst die keltisch-römische Siedlung «Brenodurum», die erste Vorläuferin von Bern, lag. Er dauert rund drei Stunden. An Archäologie Interessierten bietet sich die Möglichkeit, bei einem Abstecher auf den frisch renovierten Archäologielehrpfad einiges über die keltisch-römischen Ursprünge unserer Hauptstadt zu erfahren. Start- und Zielpunkt der Wanderung liegen am

selben Ort in der Felsenau. Man erreicht ihn mit der Buslinie 21 (Haltestelle «Rossfeld») oder mit der S9 ab Bern RBS (Haltestelle «Felsenau»).

Von der Bushaltestelle führt ein Fussweg hinunter auf die Felsenaustrasse und bald danach links über eine Treppe hinunter zum Seftausteg. Diesen überqueren wir und folgen gleich danach dem rechten Aareufer flussaufwärts. Das Ufer wurde auf dieser Seite vor Kurzem naturnah neu gestaltet – wahrscheinlich als Kompensation für die scheussliche Hochwasserschutzwand auf dem gegenüberliegenden Ufer... Nach rund 800 Metern führt

der Weg durch einen in den Sandstein gehauenen Fussgängertunnel, der eine Aareschleife abkürzt. Besondere Freude haben daran im Sommer die Badenden: 300 Metern Fussweg stehen fast zwei Kilometer Aare zum Schwimmen gegenüber. Bald nach dem Tunnel bietet sich mit der Zehndermätteli-Fähre eine erste Möglichkeit, die Aare zu überqueren. Wir gehen aber weiter bis zum Schloss Reichenbach. Unterwegs bieten sich reizvolle Auenabschnitte und manche Gelegenheit zur Rast, inkl. Feuerstellen.

Das Barockschloss Reichenbach, dessen Ursprünge vermutlich auf ein römisches Flusskastell zurückgehen, zeigt uns schon von Weitem seine prächtige Fassade. Es wurde 1688 anstelle einer mittelalterlichen Burg erbaut. Der Gerichtssaal aus dieser Zeit ist mitsamt der ursprünglichen Bemalung noch erhalten. Heute gehört das Schloss der Rugenbräu AG, die in der ehemaligen Orangerie des Schlosses ein



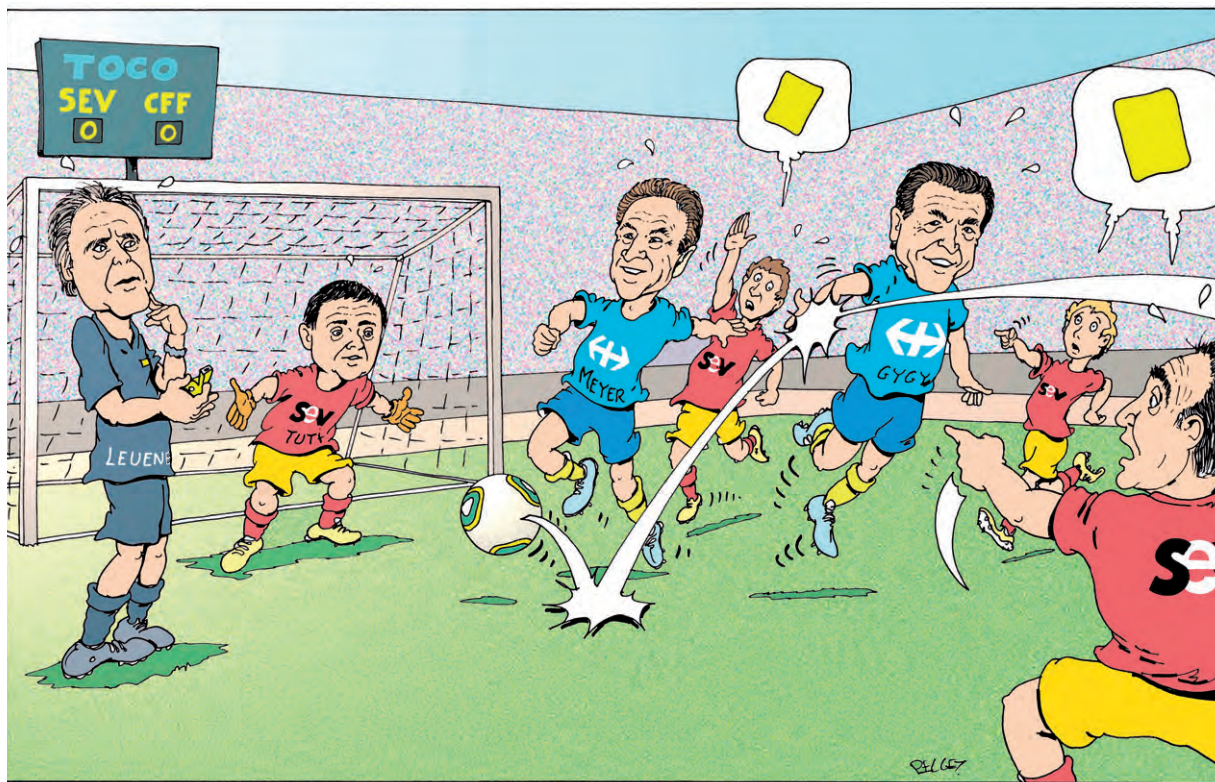
Restaurant betreibt. Wer einer Rast bedarf, kann sich in dessen Garten stärken und sich dabei überlegen, ob sich ein Abstecher zum Römerbad lohnen würde, das mitten auf der Engelhalbinsel zu besichtigen ist. Die Reichenbach-Fähre gleich nebenan bringt einen ans andre Ufer.

Ein Abstecher lohnt sich durchaus, ist doch das Bad aus der Römerzeit sehr gut restauriert worden und bietet interessante Einsichten. Mehr über die keltisch-römische Siedlung lässt sich auf dem im Mai 2010 neu angelegten

archäologischen Lehrpfad erfahren, der hier vorbei führt.

Am rechten Ufer der Aare geht es nach Worblaufen weiter und unter der Tiefenaubrücke hindurch. Vorbei an einem alten Gewerbegebiet und Schrebergärten spazieren wir durch bewaldetes Ufer- und Auengebiet weiter bis zum Stauwehr, das wir überqueren. Zwischen den Häusern hoch erreichen wir unseren Ausgangspunkt. Wer sich noch fit genug fühlt, kann statt dessen eine Dreiviertelstunde weiter bis zum neuen Bärenpark wandern. *ma*

GELBE KARTEN FÜR DAS GEPLANTE NEUE LOHNSYSTEM «TOCO» DER SBB IN DER JETZIGEN, UNGENIESSBAREN FORM (SIEHE AUCH SEITE 2)



VOR 50 JAHREN

Apartheid-Politik stur fortgesetzt

Die südafrikanische Regierung häuft weiterhin Unrecht bis zum Tage der Abrechnung. Sie hat jetzt Afrikanern formell untersagt, afrikanische oder gemischte Gewerkschaften zu gründen, in die Afrikaner aufgenommen werden können. Es besteht kein Zweifel, dass die Regierung die Stärke der organisierten Arbeitnehmer fürchtet. Sie erwägt in Betrieben mit mehr als 20 afrikanischen Beschäftigten Betriebsausschüsse zu gründen, die dann mit den Betriebsleitungen über die Beziehungen zwischen Arbeitnehmern und -gebern beraten sollen. Auf das in den kommunistisch regierten Ländern praktizierte System gestützt, wären diese Betriebsausschüsse in Wirklichkeit von den Geschäftsleitungen beherrscht und die Arbeitgeber, die diese Regelung annehmen, würden des Streikrechts verlustiggehen.

«Der Eisenbahner» vom 10. Juni 1960 (gekürzt)

AN ALLE MITGLIEDER DES SEV!

Wir übergeben unser Geschäft in jüngere Hände!
Vorher muss das ganze Warenlager weg!

Daher

Riesen-Liquidation! **50%**
... und nochmals **10%** auf unsere
halbierten Superpreise!

BETTWARENFABRIK HALLWYL
gültig bis Ende Juni 2010

HERRLICHE LUXUSDUVETS . . .

DAUNENDUVETS, GEFASST IN CAMBRIC 1A. KASSETTENVERARBEITUNG.
GEFÜLLT MIT OSTEUROPAISCHEN UND PYRENÄISCHEN DAUNEN

. . . UND GESUNDHEITSMATRATZEN
GESUNDHEITSMATRATZEN 90/200 UND 160/200 CM -
AUCH ANDERE GRÖSSEN

50% RABATT AUF DUVETS/KISSEN
BIS 50% RABATT AUF MATRATZEN

FLEXEINLAGEN - GANZE BETTEN!
BETTWÄSCHE - HIRSEKISSEN - GESUNDHEITSKISSEN U.V.A.M.

EINMALIGE GELEGENHEIT - WER JETZT NICHT KAUF
HATS VERSCHLAFEN!

Tel. 044 242 48 88

Fax 044 241 99 63

E-mail: hallwyl@sunrise.ch

BESTELLTALON →

SENSATIONELL!

Duvet Gansdaune, 90% 160/210 cm **Fabrikpreis 390.- JETZT 195.-!**
4-Saison Gansdaune, 90% 160/210 cm **Fabrikpreis 520.- JETZT 260.-!**

DAUNEN-/FEDERKISSEN 1A, KUSCHLIG WEICH			
Grösse	Füllgewicht	Fabrikpreis	Anzahl
60x60 / 65x65 cm	750 g	90.-	45.-
50x70 cm	750 g	90.-	45.-
60x90 / 65x100 cm	1300 g	120.-	60.-

HIT - SOLANGE VORRAT!
Gesundheitsmatratzen mit Garantie

Matratze Hallwyla-Rigi		Anzahl
Comfortkern		
90/190 oder 90/200	580.- jetzt 290.-	
160/200	1160.- jetzt 580.-	

und in allen anderen Massen bis 200/200 erhältlich

Matratze Hallwyla-Saniflex - Comfort

7-Zonen-Kern elastisch-fest
Hochelastische Schulter-Komfortzone
integrierte Rückenstütze / abnehmbarer Bezug

	Anzahl
90/190 oder 90/200	980.- jetzt 490.-
160/200	1560.- jetzt 780.-

und in allen anderen Massen erhältlich

Matratze Hallwyla-Visco

Perf. Druckentlastung und Körperanpassung!

	Anzahl
90/190 oder 90/200	1160.- jetzt 550.-
160/200	1900.- jetzt 950.-

und in allen anderen Massen erhältlich

Lattenrost freischwebend

Kopf- und Fusshochlagerung
Mittelzonenverstärkung, Schulterkomfortzone

	Anzahl
90/190 oder 90/200	520.- jetzt 260.-
160/200	1040.- jetzt 520.-

und allen anderen Massen
Lieferkonditionen nach Absprache

Auch im Versand erhältlich!

EXKLUSIVES TRAUMDUVET, TYP

PILSENER FLAUM, NEUE, REINE WEISSE GÄNSEDAUNEN 1A. 95%

Fassung: 1a-Baumwoll-Batist, dauendicht
exklusive Kassettenverarbeitung

Masse: Füllgewicht Fabrikpreis Anzahl

135/170 cm	630 g	540.-	270.-
160/210 cm	800 g	580.-	290.-
160/210 cm, 4-Sais.	400/500 g	780.-	390.-
160/240 cm	900 g	650.-	325.-
160/240 cm, 4-Sais.	450/550 g	860.-	430.-
200/210 cm	1050 g	780.-	390.-
200/210 cm, 4-Sais.	550/650 g	980.-	490.-
240/240 cm	1450 g	1100.-	550.-
240/240 cm, 4-Sais.	750/800 g	1400.-	700.-

Hirsekissen 1a, 59.-
in Hülle, mit Reissverschluss
Das BESTE für Kopf und Nacken

Allgemeine Lieferkonditionen:

Auslieferung erfolgt ca. 2 Wochen nach Eingang der Bestellung.
Andere Terminwünsche bitte vermerken:
Rückgaberecht für nichtgebrauchte Ware innert 5 Tagen.
Zahlung: per Einzahlungsschein (ab Fr. 500.- portofrei).

Besteller:

Name Vorname

Strasse PLZ/Ort

Tel. Datum

Unterschrift

Einsenden an: Bettwarenfabrik Hallwyl GmbH
Hallwylstrasse 61, 8004 Zürich
Telefon 044 242 48 88, Fax 044 241 99 63
E-mail: hallwyl@sunrise.ch



**Chill-out fürs
Freizeitbudget.**

Smart gespart - mit
Reka-Checks und Reka-Card.



**Zahnprothesen
& Reparaturen**
seit 25 Jahren

R. Halbheer, Zahntechniker, Zahntechnisches Speziallaboratorium
Neumarktplatz 9, 1. Stock, 8400 Winterthur, Telefon 052 212 04 00
Öffnungszeiten: täglich von 7 bis 21 Uhr, inkl. Samstag und Sonntag
sowie an Feiertagen.

Ideal für Bahnreisende. Nur 3 Gehminuten zu Fuss vom Hauptbahnhof
Winterthur, im Herzen der schönen und sehenswerten Altstadt, im Hause
Coiffure Gidor. Für Autofahrer Parkhaus im Bahnhof.

Wir reparieren alle Zahnprothesen - egal wo gekauft!

Sehr zufriedene und treue Zahnprothesenträger aus der ganzen Schweiz.
Beste Referenzen. Zahnprothesen sind Vertrauenssache.
Höchste Qualitätsarbeit, schnell und erst noch günstig.
AHV-Rabatt, 2 Jahre schriftliche Garantie auf Zahnprothesen-
Reparaturen.

Halbheer's Notfalldienst für Zahnprothesen-Reparaturen

Täglich nach telefonischer Voranmeldung. Kein Zuschlag. Die Zahn-
prothesen werden sofort fachmännisch und innert kürzester Zeit sorg-
fältig repariert. Sie können gleich darauf warten.

*** Unverbindliche und neutrale Gratisberatung ***

Lassen Sie Ihre Sorgen mit Ihren Zahnprothesen unsere Sorge sein. Problem-
lösungen auch in schwierigen und in sogenannten «hoffnungslosen»
Fällen. Kostenlose, fachkompetente Beratung und unentgeltliche Zahn-
prothesen-Kontrolle. Telefonische Voranmeldung erwünscht.

(Dieses Inserat bitte ausschneiden und gut aufbewahren! Für den Notfall)

Mit bester Empfehlung: Ihr CH-Vertrauenszahntechniker

FÜR MEHR LEBENSQUALITÄT



1240518

Alexandra Bühler, ehemalige Hostess und Bergbahn-Lokführerin

Von der Kleinen Scheidegg zum Monte Generoso

Die Geschichte könnte von Schweiz Tourismus erfunden worden sein, um die Vielfalt an Tourismus- und Verkehrsangeboten in unserem Land bekannt zu machen. Doch sie ist wahr.

Punkt 14 Uhr dreht Alexandra Bühler nach einem kurzen Pfeifsignal am Fahrtregler, und das orangeblaue Züglein verlässt Bellavista Richtung Gipfel des Monte Generoso. «Links hier gibt es einen Fuchsbau. Manchmal kommen die kleinen Füchse ins Freie», sagt sie und lächelt. Diesen Sonntagmorgen scheinen sie aber lieber zu Hause verbringen zu wollen. Kurz darauf muss der Zug auf Kuh-Schritttempo abbremsen, denn ein junges Rind hat beschlossen, dem Gleis entlang zu spazieren. «Die Herde ist erst vor Kurzem auf die Alp gekommen und noch nicht an die Bahn gewöhnt», erklärt die Lokführerin. Nach einigem Zögern entfernt sie das Rindchen vom Gleis, und der Zug kann wieder mit normaler Geschwindigkeit weiterfahren. Fast pünktlich erreicht er schon bald die Gipfelstation.

Modell Sommer/Winter

Alexandra Bühler hilft den Leuten beim Aussteigen, sichert den Zug und findet dann ein paar Minuten Zeit, um ihre Geschichte zu erzählen: «Ich hatte in meinem Leben schon verschiedene Berufe. Ich war Skilehrerin in Grindelwald, arbeitete für ein Bergführer-

büro und war Hostess bei der Swiss, Balair, Crossair und zuletzt bei Darwin. Diese Jobs brachten mich ins Tessin. Dort fand ich dank Bekannten meines Partners, der bei der SBB auf dem Rangierbahnhof Chiasso arbeitet, eine Stelle am Billettschalter der Monte-Generoso-Bahn. Nach zwei Sommern fragte ich den Betriebsleiter, ob ich draussen arbeiten könnte, warum nicht auf der Strecke. Er schlug mir vor, das Führen von Zügen zu lernen – eine Arbeit, die ich sofort sehr mochte.

Da es bei der Monte-Generoso-Bahn im Winter nur wenig Arbeit gibt, bewarb ich mich bei mehreren Schweizer Bergbahnen um eine Stelle und wurde bei den Jungfraubahnen fündig: Ich konnte auf der Strecke Grindelwald–Kleine Scheidegg für einen Freund einspringen, der sich am Knie verletzt hatte. Inzwischen habe ich schon drei Winter dort verbracht und bei der Generoso-Bahn bereits meine fünfte Saison begonnen. Es ist eine dankbare Aufgabe, die dadurch erleichtert wird, dass wir heute einen Lokführerausweis haben, den alle Bahnen anerkennen.»



Alexandra Bühler ist mit ihrer etwas speziellen Lebensart sehr zufrieden.

Eine Schwäche für Mechanik
Die in Thun aufgewachsene und – halb – ins Tessin verpflanzte Bernerin ist mit dem Leben, das sie führt, offensichtlich zufrieden. Das Winterhalbjahr in Grindelwald gefällt ihr besonders, denn es bleibt ihr genügend Freizeit, um zusammen mit ihrem

Partner, der aus dem Tessin zu ihr kommt, Ski zu fahren und auch sonst die Bergwelt zu geniessen, auch auf Bergtouren. Im Betrieb hat sie zudem Gelegenheit, in der Werkstatt Revisionsarbeiten zu machen, was sie sehr schätzt, da sie so besser zu verstehen beginnt, wie ein Zug funktioniert.

Die Arbeit bei der Monte-Generoso-Bahn ist weniger geregelt, denn dort geben die touristischen Bedürfnisse und die Sonderfahrten den Ton an. Doch dank dieser Stelle kann Alexandra Bühler an den Wohnort Muggio zurückzukehren und den Sommer an der Wärme verbringen.

«Manchmal ist es sogar fast zu warm», sagt sie, ohne ihr Lächeln zu verlieren. «Wenn man vom angenehm kühlen Gipfel in die Ebene zurückkehrt, kann die Hitze dort sehr drückend sein, vor allem wenn man aus der Galerie von San Nicolao an die pralle Sonne kommt und oberhalb von Capolago an der Felswand entlangfährt. Beim Anblick des Sees überkommt einen da die Lust, den Zug fahren zu lassen und kopfvoran ins Wasser zu springen...» Sie lacht. Auch bei der Monte-Generoso-Bahn ist sie mit dem Arbeitsumfeld zufrieden. Insgesamt sind dort vier Zugführerinnen angestellt.

Bis bald

Nun ist die verfügbare Zeit aber schon vorbei. Alexandra Bühler stellt ein Treppchen vor den Zug, um das Einsteigen zu erleichtern, erteilt Touristen Auskünfte, kontrolliert Billette und macht auf dem Gepäckanhänger eine Behinderten-Gehhilfe fest. Nun ist alles bereit für die Fahrt in die Ebene. Ein Pfiff und los gehts.

Pietro Gianolli / Fi



«Nach zwei Sommern am Billettschalter fragte ich, ob ich draussen arbeiten könnte, und man schlug mir vor, Züge zu führen.»

BIO

Alexandra Bühler (41) wuchs in Thun auf und lebt seit einigen Jahren mit ihrem Partner in Muggio TI, aber jeweils von November bis April in Grindelwald. Ihr Vollzeitberuf als Lokführerin liess sie letztes Jahr dem SEV beitreten. Im Sommer gehört sie dem VPT Lugano an, im Winter dem VPT Jungfraubahnen.