

CGN-Spaltung nein!

Mit einer Schwimmwestenaktion haben die Genfersee-Schiffsleute auf ihre Petition aufmerksam gemacht. **Seite 2**



«Skill-Mapping» bei Finanzdiensten SBB

Die Analyse der Fähigkeiten des Finanzdienstpersonals darf nicht zur Entfernung ungeliebter Mitarbeiter/innen und zu Jobabbau zusätzlich zu laufenden Reorganisationen missbraucht werden. **Seite 4**



Alessandro Mutti

Der Stationsvorstand, Musiker, Velo- und Weinfan ist ein sehr aktiver SEV-Sektionspräsident. **Seite 24**

Das Zentralsekretariat und fünf Regionalsekretariate sind für die SEV-Mitglieder da

Nähe für alle Mitglieder

Mehr und mehr kommt der SEV seinen Mitgliedern entgegen: Bald könnten zwei weitere Regionalsekretariate öffnen.

Früher war der SEV fast ausschliesslich in Bern daheim, aber das ist längst Geschichte. In den letzten Jahren wurden Regionalsekretariate auf- und ausgebaut. Denn nichts ist für

eine Gewerkschaft so wichtig wie die Nähe zu den Mitgliedern. Wo sind die Regionalsekretariate, und wer arbeitet dort? Die Antworten gibts im Dossier ab Seite 12! *pmo*



Zurzeit an sechs, bald wohl an acht Orten in der Schweiz finden sich die Anlaufstellen des SEV.

Hitze setzt Personal und Maschinen des öffentlichen Verkehrs zu

Jahrhundert-Juli mit Rekordhitze und Ozon

■ Nirgends ist die Arbeit anstrengender als auf Baustellen, wo die Temperaturen durch die Hitze der Materialien noch zusätzlich in die Höhe getrieben werden. Doch auch für das übrige Personal des öffentlichen Ver-

kehrs sind die Bedingungen an der Grenze des Zumutbaren. Der SEV hat die Unternehmen daran erinnert, die Arbeitsbedingungen den Umständen anzupassen.

Auch gewisse Maschinen schaffen

es nicht: Klimaanlage in Zügen und Bussen erreichen ihre Belastungsgrenzen, was für Personal und Reisende sehr unangenehm wird. *pmo*

Seite 9

ZUR SACHE

Tunnels zu bauen, ist aufwändig. Auch wenn die technischen Möglichkeiten heute ganz anders sind als noch vor 100 Jahren (Seite 6) und die Arbeiter besser geschützt und versichert sind als damals. Nach wie vor arbeiten Tunnelbauer unter extremen Bedingungen: Hitze, schlechte Luft, eine ganze Schicht lang kein Tageslicht, nicht zu schweigen von Wasser- oder Gesteinseinbrüchen.

»Die «Unsichtbaren», die hinter den Kulissen arbeiten«

Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

Anders als früher erhalten solche Arbeitsplätze heute durchaus zuweilen Medienaufmerksamkeit. Der Gottharddurchstich wird mit Sicherheit vom Fernsehen live übertragen werden, und der eine oder andere Arbeiter konnte seinen Alltag auch schon einer Zeitung oder dem Radio erzählen. Aber die Mehrheit derjenigen, die unter so extremen Bedingungen arbeiten, werden nie bekannt sein. Zumindest nicht im Zusammenhang mit den glamourösen Feiern solcher Jahrhundertbauwerke.

Und doch: Ohne sie wären diese Bauten nicht zustande gekommen. Damals wie heute geht dieser Umstand gerne unter, und es ist eine der wichtigen Aufgaben des SEV, immer wieder darauf hinzuweisen: dass auch die Arbeitskräfte unverzichtbar sind, die unter Tage arbeiten. Oder im Grossraumbüro, in der Rotte, einfach überall hinter den Kulissen.

NEWS

**KORRIGENDUM:
BERGBAHNKARTE FVP
NUR MIT GA FVP**

■ Im *kontakt.sev* Nr. 13 vom 8. Juli 2010 auf Seite 5 haben wir die Aussage von VöV-Direktor Peter Vollmer wiedergegeben, dass die Touristik-Zusatzkarte FVP («Bergbahnkarte») ein valabler Ersatz sei für die abgeschaffte Jahresfahrkarte Tram-Bus. Letztere konnte bis Ende 2007 auch von Leuten ohne GA-FVP erworben werden. Die neue Touristik-Zusatzkarte dagegen gibt es nur als Erweiterung des GA FVP, nicht aber «für Leute ohne GA», wie wir fälschlicherweise geschrieben haben. Wir bitten um Entschuldigung.

Die Redaktion

**SBB UND DB BAUEN
PARTNERSCHAFT AUS**

■ Am 9. Juli haben SBB-Chef Andreas Meyer und Rüdiger Grube, Vorstandsvorsitzender der Deutschen Bahn, in Basel eine Absichtserklärung über den Ausbau des Bahnverkehrs zwischen der Schweiz und Deutschland unterzeichnet. Dank Infrastrukturausbauten (u. a. Elektrifizierung der Strecke nach München bis 2016 und Ausbau der Oberrheinstrecke bis 2022) sollen die Fahrzeiten verkürzt werden, und die SBB will eine Milliarde Franken in neue Fernverkehrszüge investieren. Damit soll ab Dezember 2014 das Angebot ausgebaut werden. Geplant ist auch eine gemeinsame Tochtergesellschaft mit Sitz in der Schweiz.

**WELTMEISTER
IM BAHNFAHREN**

■ In keinem anderen europäischen Land wird so häufig Eisenbahn gefahren wie in der Schweiz. 2009 war jede Einwohnerin und jeder Einwohner im Durchschnitt 49-mal mit der Bahn unterwegs. Bezogen auf die zurückgelegte Distanz pro Einwohner und Jahr belegt die Schweiz mit 2291 Kilometern auch weltweit den Spitzenplatz vor Japan mit 1995 Kilometern.

SBB-SCHNÄPPCHEN

■ Die SBB offeriert auf ihren Sparbilletten noch an den Donnerstagen 22.7., 29.7. und 5.8. sowie am 1.8. Zusatzrabatte – siehe www.sbb.ch/sparbillette.

Genfersee-Schifffahrt

Erfolgreiche Petition gegen

Die SEV-VPT-Sektion Lac Léman hat bereits 5000 Unterschriften gesammelt für ihre Petition, die sie am 30. Juni mit einer publikumswirksamen Aktion lanciert hat (siehe Foto). Die Petition fordert den Verzicht auf die Aufspaltung der Schifffahrtsgesellschaft CGN und die Rettung der «Vevey».

Das sieht und hört man in Vevey nicht jeden Tag, wenn der historische Schaufelrad-dampfer «Vevey» am Steg beim bekannten Marktplatz anlegt: Die Passagiere auf dem Schiff tragen Schwimmwesten und übertönen mit den an den Westen festgemachten Trillerpfeifen beinahe die Schiffspfeife.

Den aussteigenden Leuten nehmen Kapitän Patrick Schaffner und seine Matrosen die Westen dankend ab und fragen die einsteigenden



Patrick Schaffner, CGN-Kapitän und Präsident der SEV-VPT-Sektion Lac Léman, verteilt am 30. Juni Schwimmwesten.

Leute, ob sie bereit wären, die Westen einen Moment lang zu tragen, um den anwesenden Medien zu zeigen, dass sie die Aktion des SEV gegen die Spaltung der CGN und für die Rettung der «Vevey» unterstützen. Fast alle Leute

sind nicht nur dazu gern bereit, sondern unterschreiben auch spontan die *SEV-Petition «Sichern wir die Zukunft der CGN»* mit folgenden drei Bitten an die Regierungen der Kantone Genf, Waadt und Wallis:

- Die Regierungen sollen den Kantonsparlamenten unverzüglich die seit langer Zeit vorbereitete Kreditvorlage «CGN» vorlegen, die vorwiegend die Finanzierung der Renovierung der Schiffe «Vevey» und «Ville

Spitzentreffen zwischen Swiss und SEV

Kontakt pflegen

SEV-Präsident Giorgio Tuti konnte Anfang Juli Swiss-Chef Harry Hohmeister zu einem informellen Treffen im Zentralsekretariat in Bern begrüßen. Hohmeister (rechts aussen) war begleitet von Christian Ammann, Ansprechpartner der Gewerkschaften (2. von links); seitens SEV waren zudem die Koordinatorin Verkehrspolitik Daniela Lehmann sowie Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär für die Luftfahrt und Gata-Präsident, dabei.



die Spaltung der CGN

- de Genève» sowie der Werft in Ouchy betrifft;
- auf den Antrag einer Aufspaltung der CGN ist zu verzichten;
 - die Renovierung der historischen Schiffe aus der «Belle Epoque» (um 1900) und deren Betrieb sollen falls nötig langfristig finanziell unterstützt werden.

Breite politische Unterstützung

«...und bis Mitte August hoffen wir 10000 Unterschriften zu sammeln!»: Mit diesen Worten hat kurz zuvor SEV-Gewerkschaftssekretär Olivier Barraud die SEV-Medienkonferenz beim Schiffssteg beendet. Anwesend ist auch der Stadtpräsident von Vevey, Laurent Baillif, und er stellt sich ebenfalls hinter die Petition: «Die Gemeinden am See sind gleicher Meinung wie der SEV. Die CGN muss eine Einheit bleiben. Der Kanton muss den Unterhalt der Belle-Epoque-Schiffe sichern, so wie er auch das Schloss Chillon unterhält. Diese Schiffe gehören zum historischen Er-

be unseres Landes.» Gleicher Meinung ist der Kantonsparlamentsabgeordnete Stéphane Montanero: «Die CGN muss eine einzige Gesellschaft mit drei Aufträgen bleiben: öffentlicher Verkehr, touristischer Verkehr und Erhalt der historischen Schiffe.»

Spaltung schafft unnötige Schnittstellen und Probleme

Die Spaltung der CGN in eine Gesellschaft für den Unterhalt der historischen Schiffe mit privater Unterstützung und eine Betriebsgesellschaft war im Juni 2009 von der Genfer Treuhandgesellschaft Edmond Favre SA vorgeschlagen worden, dies in einer Studie im Auftrag der Kantone Genf, Waadt und Wallis.

Der SEV wehrte sich dagegen im September mit einer Aktion und einer eigenen Studie. Darin verwies er auf eine Studie im Auftrag der CGN vom Dezember 2005, in welcher der Unternehmensberater Dominique Freymond zum Schluss kam, dass eine Spaltung der CGN

wesentliche Nachteile hätte: Die Herauslösung der Schiffe aus der CGN wäre mit komplexen rechtlichen und finanziellen Fragen verbunden, die neue Gesellschaft wäre für den Unterhalt und Betrieb der Schiffe mangels Infrastruktur, Personals und Know-hows auf die CGN-Betriebsgesellschaft angewiesen, die Abläufe würden unnötig verkompliziert und es drohten Interessengegensätze zwischen den Gesellschaften.

Freymond empfahl daher, die Schiffe nicht auszulagern, sondern auf eine Stiftung für Renovierungsprojekte zu setzen, getragen von der öffentlichen Hand, Wirtschaftskreisen und Schiffsliebhabern.

Diesen April riet in einer weiteren Studie das Lausanner Anwaltsbüro CBWM & Associés auch eher von einer Spaltung ab, und am 25. Juni sprachen sich die CGN-Aktionäre haushoch dagegen aus. Nun sollten allmählich auch die Kantonsregierungen diese schlechte Idee begraben! *Fi*
Petition unter www.sev-online.ch

MEINE MEINUNG

Zwischen Euphorie und Abneigung

Wieder einmal ist die Fussballweltmeisterschaft zu Ende. Das normale Leben ohne Fussball jeden Abend hat sich wieder eingebürgert und die Gemüter haben sich wieder beruhigt – ausser in Spanien vielleicht. Doch was bleibt von der WM 2010? Für mich bleiben haufenweise langweilige Spiele und eine komische Politik der Fifa in Erinnerung – und wie ein Massenevent den Leuten den Kopf verdrehen kann. Plötzlich ist jeder Fussballexperte, jeder outet sich als langjähriger Fan einer Mannschaft, die er an der letzten WM noch verflucht hat, jeder trägt die Farben seiner oder einer anderen Nation, überall werden Public-Viewing-Areale errichtet, privat oder öffentlich.

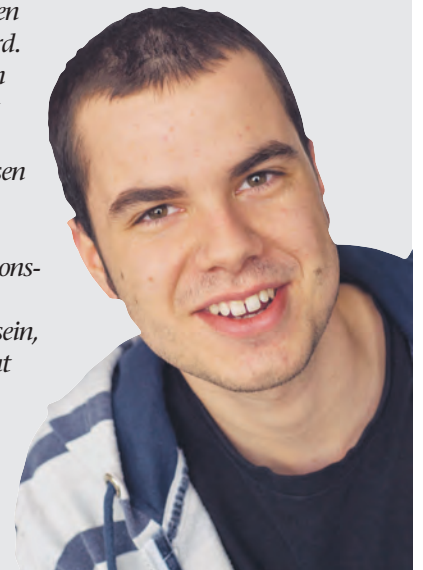
All diese Dinge gehören zur WM. Zum Teil wird stark übertrieben, ist aber heute nicht vermeidbar. Man will ja dazugehören! Ich habe mit diesen Dingen überhaupt kein Problem. Mit was ich aber Mühe habe, ist die fehlende Objektivität. Mit der Freude kommt auch die Abneigung gegen andere Länder und Völker. Ich finde es einen Graus, mit Menschen über Fussball zu diskutieren, die eine hundertprozentige Subjektivität an den Tag legen und voreingenommen sind.

Ich als halber Deutscher unterstütze die deutsche Nationalmannschaft. Während der WM musste ich mir Sprüche anhören, die zum Teil schon fast als Hassparolen anzusehen sind. Ich als neunzigprozentiger, objektiver Fussballfan habe das alles verkraftet, wenn es auch nicht immer einfach war. Zum Beispiel hat sich die Freundin eines Kollegen immer über Deutschland lustig gemacht und mit Anti-Deutschland-Parolen um sich geworfen. Sie als hundertprozentiger Italien-Fan weinte, als Italien die Gruppenphase nicht erreichte. Ich entschied mich, zurückzuschlagen, liess es dann aber bleiben, um nicht das von mir kritisierte Niveau anzunehmen.

Die meisten Leute lassen sich nicht nur von der Euphorie, die auch die Medien verbreiten, anstecken, sondern ebenso von der Abneigung gegen Andersgesinnte, die zum Beispiel durch Boulevardzeitungen stark gefördert wird. Jedoch bleibt auch das Internet nicht verschont. Facebook und Co. lassen grüssen!

Objektiv sein heisst nicht emotionslos sein. Für mich heisst es tolerant sein, und genau das hat mir an der WM gefehlt.

Lukas Kissling



BILDER DER WOCHE: DIE FELDBAHN AM ZÜRIFÄSCHT AM 3./4. JULI

Urs Fankhauser



Zwischen dem Schanzengraben (beim Bürkliplatz) und dem Hafen Enge pendelten zwei Zugkompositionen hin und her. An den Endstationen umfuhr die Lok den Zug und wurde vorne wieder angekuppelt. Am Sonntagnachmittag machte ein Gewitter die Feldbahn teilweise zur Wasserbahn.



Finanzen SBB

«Skill-Mapping» o. k., aber...

Die SBB hat 18 Kader von total rund 700 Finanzdienstmitarbeitenden aller Divisionen auf ihre Fähigkeiten (Skills) untersucht. Bis im Frühling 2011 sind 95 weitere Kader dran, danach der grosse Rest. Der SEV fordert, dass dieses «Skill-Mapping» mit andern Projekten wie «Infra 2014» abgestimmt wird.

Die SBB hat am 7. Juli die Sozialpartner und die Personalkommission über die Ergebnisse der ersten Etappe des Projekts «Skill-Mapping» sowie die nächsten Projektschritte informiert. 18 Kader sind seit März im Rahmen von «Assessments» in drei Bereichen auf ihre Fähigkeiten getestet worden:

- «Hard Skills», das heisst «harte», fachliche Fähigkeiten inklusive Berufserfahrung, Informatik- oder Sprachkenntnissen;

- «Kernkompetenzen» wie Ausdauer, Verlässlichkeit, Kommunikationsfähigkeit, Selbststeuerung oder Konfliktfähigkeit;
- «Leadership-Kompetenzen» wie Mitarbeiterführung, Initiative & Verantwortung, Networking, Mitarbeiter-Entwicklung oder Einfluss.

Lücken vor allem bei «Leadership» und «Kernkompetenzen»

In der Gesamtwertung erreichten 2 Kader den Wert A (4 Punkte von möglichen 4), 9 den Wert B (3 Punkte), 5 den Wert C (2 Punkte) und 2 den Wert D (1 Punkt).

SEV-Gewerkschaftssekretär Daniel Trolliet fiel auf, dass die 18 Kader bei der «Mitarbeiterentwicklung» einen Durchschnitt von weniger als 2 Punkten erreichten. Und bei den Skills «Einfluss», «Networking» und «Konfliktfähigkeit» lagen die Durchschnittswerte nur knapp über 2 Punkten.

Mit allen Teilnehmenden besprachen der/die Vorgesetzte und jemand vom Personaldienst ihre Ergebnisse

und vereinbarten mit ihnen Massnahmen:

- individuelle Massnahmen zur Entwicklung von Kompetenzen mit C und D;
- spezielle Möglichkeiten zur Weiterentwicklung für die 2 Kader mit Gesamtnote A;
- Funktionswechsel mit je 1 Mitarbeiter mit C und D;
- Vertragsauflösung gemäss OR-Trennungsprozess mit 1 Teilnehmer mit Note D.

Bis im Frühling 2011 sollen nun Assessments mit 95 weiteren Kadern erfolgen und anschliessend mit den übrigen 600 Mitarbeitenden in Finanzdiensten der verschiedenen SBB-Divisionen.

Alle müssen eine Chance haben

Dienen soll das Projekt dem «Management Development», d. h. der Mitarbeiterförderung (etwa durch Ausbildungsmassnahmen) und der Heranbildung von Führungskräften. Dass die SBB ihr Personal gezielt fördern wolle, sei richtig, sagt Daniel Trolliet, und auch, dass sie dabei oben bei den Kadern beginnt. «Doch es müssen alle vorhandenen

Mitarbeitenden eine Chance zur Weiterentwicklung innerhalb der Finanzdienste erhalten», fordert Trolliet. Nur im Notfall sollten sie in Neuorientierung und Arbeit (NOA) wechseln müssen. Die SBB hat an der Informationssitzung vom 7. Juli angekündigt, dass Mitarbeitende, die ihre Stelle verlieren, durch NOA Prävention begleitet würden und möglichst schon während der Präventionsphase eine neue Stelle finden sollten.

Ebenfalls bekräftigt hat die SBB, dass es keine Kündigungen aus wirtschaftlichen Gründen geben werde – wie im GAV vorgeschrieben. Dieser Grundsatz muss nach Meinung des SEV aber auch für Mitarbeitende gelten, die nach dem Obligationenrecht (OR) angestellt sind. Die «Trennungspolicy», die die SBB für diese Mitarbeitenden erarbeitet, wolle der SEV mitbestimmen, so Trolliet weiter.

SEV fordert Abstimmung mit andern Reorganisationen

Bisher hat die SBB keine konkreten Zahlen über vorgese-

hene Stellenaufhebungen in den Finanzdiensten genannt, doch hat Finanzchef Georg Radon im Oktober 2009 Folien gezeigt, auf denen der Personalkörper im Jahr 2014 kleiner dargestellt war als der aktuelle. Diese Tendenz wird der SEV sehr genau im Auge behalten und hinterfragen. Wichtig ist ihm vor allem auch, dass dieses «Skill-Mapping» mit Reorganisationen in den verschiedenen Divisionen wie «Best Overhead» bei der Infrastruktur oder der Auslagerung der neuen internationalen Gesellschaft bei Cargo abgestimmt wird.

SEV-Ansprechpartner für Fragen und Feedbacks zum Projekt «Skill-Mapping» in den SBB-Finanzdiensten sind

- SEV-Gewerkschaftssekretär Daniel Trolliet: daniel.trolliet@sev-online.ch
- Roland Schwager, Zentralpräsident des SEV-Unterverbands des Verwaltungspersonals VPV: roland.schwager@bluewin.ch

Markus Fischer

Gender Management

SBB Infrastruktur begeistert Frauen für technische Berufe

Um den Frauenanteil zu erhöhen, wirkt SBB Infrastruktur beim Schulprojekt «Avanti» mit, das Schülerinnen Schnupperpraktika in «frauenuntypischen» Berufen ermöglicht.

Im Mai 2009 genehmigte die Konzernleitung der SBB eine Strategie für Gender Management (das heisst zur Förderung der Gleichstellung und Chancengleichheit von Frau und Mann mit modernen Management-Methoden unter Berücksichtigung der Bedürfnisse beider Geschlechter – die Red.). Die Strategie gibt das Ziel vor, den Frauenanteil von zurzeit 14% bis 2014 auf 18% zu erhöhen. Gerade für SBB Infrastruktur ist dieses Ziel eine grosse Herausforderung, denn die Berufe in den Bereichen Technik, Handwerk und

Bau sind nach wie vor in den Händen der Männer. Es gibt nur wenige Frauen, die sich für eine Ausbildung in diesen Bereichen entscheiden. Daher möchte Human Resources der Infrastruktur (I-HR) bereits bei der Berufswahl ansetzen und Mädchen für solche Berufe begeistern.

Auch das Schulprojekt «Avanti» des Kantons Bern setzt bei der Berufswahl an, die nach wie vor stark nach Rollenklischees erfolgt. «Avanti» bietet Lehrpersonen und ihren Klassen einen Einstieg in die Berufswahlvorbereitung. Kern des Projekts ist ein dreitägiges Schnupperpraktikum bei Personen, die eine für ihr Geschlecht untypische Ausbildung absolvier(t)en, oder bei einem Teilzeit arbeitenden Vater, der so Beruf und Familie verbindet.

Auf Anfrage der Oberstufe Bremgarten ermöglichte der

Geschäftsbereich Energie, Telecom und Elektroanlagen der Schülerin Nicole Schöni einen Schnupperplatz. Bei der Lernenden Ramona von Känel erhielt sie während dreier Tage Einblick in den Beruf als Elektroplanerin und war von ihrem Praktikum begeistert: «Mir gefällt an diesem Job vor allem das Arbeiten mit dem Zeichnungsprogramm CAD. Damit kann man selber Pläne zeichnen und ausbessern.» Schade findet sie, dass die meiste Arbeit am Computer ist. Trotzdem weiss sie nun: «Ich könnte mir vorstellen, einen technischen Beruf zu wählen.»

HR von SBB Infrastruktur engagiert sich auch weiterhin im Projekt «Avanti» und bietet in Absprache mit den Bereichen Schnupperplätze an.

Gina Ludi, Delegierte für Gender Management bei Human Resources
SBB Infrastruktur, gina.ludi@sbb.ch
(Beitrag aus «InfraInside» 5/2010)



Nicole Schöni im Schnupperpraktikum als Elektroplanerin bei Infra SBB: «Ich kann mir nun gut vorstellen, einen technischen Beruf auszuwählen.»

Am 26. September stimmt der Kanton St. Gallen über seine S-Bahn ab

50 Millionen für Regionalverkehr

Halbstundentakt praktisch auf dem ganzen Netz, Ausbauten von Strecken und Bahnhöfen: Der Kanton St. Gallen will eine eigene S-Bahn.

Der Kanton St. Gallen liegt ringförmig um die beiden Appenzell herum, und so wird seine S-Bahn ab 2013 auch eine Ringbahn. Parallel zu Ausbauten der SBB und SOB auf dem Fernverkehrsnetz will der Kanton die Infrastrukturanpassungen (unter anderem ein zusätzliches Perron im Bahnhof St. Gallen) und ein Streckenprojekt. Damit wird eine Ausweitung des Bahnangebots um 30 Prozent ermöglicht; die künftigen Knotenbahnhöfe werden zusätzlich mit verbesserten Buslinien erschlossen.

Eigener Anteil und Vorschuss

Am 26. September kommt es zur kantonalen Volksabstimmung, wobei die Vorlage zweiteilig ist: Knapp 50 Millionen Franken machen die Investitionen des Kantons aus, die er an die S-Bahn beitragen muss. Der zweite Teil sind 30 Millionen Franken, die die St. Gallen dem Bund als zinsloses Darlehen vorschiesst, damit die Ausbauten rechtzeitig erfolgen und nicht wegen fehlender Bundesgelder verzögert werden. Der Kantonsrat hat die Vorla-



Vollwertiges S-Bahn-Netz mit Ringbahn rund um den Kanton: Das Projekt S-Bahn 2013.

ge praktisch einstimmig angenommen.

Der Lokomotivführer und SP-Kantonsrat Ludwig Altenburger meint: «Mit der S-Bahn-Vorlage werden die Signale zu einem ersten Ausbauschritt auf Fahrt gestellt.» Er betont aber: «Weitere Infrastrukturausbauten sind dringend erforderlich, weist doch das Schienenetz im Kanton

St. Gallen einschneidende Kapazitätsengpässe auf. So etwa der Knotenbahnhof St. Gallen, die Strecke Wil-St. Gallen-Rorschach und die eingleisigen Streckenabschnitte zwischen St. Gallen und Sargans sowie St. Gallen und Rapperswil.»

Nächster Schritt muss folgen

Altenburger kritisiert, dass die-

se Engpässe zu Schliessungen von Bahnstationen führen. Dies stehe im Widerspruch zu Agglomerationsprojekten, die ein Zusammenwirken von Siedlung und Verkehr zum Ziel haben. Er fordert deshalb von der Kantonsregierung, rasch weitere Schritte einzuleiten, um die S-Bahn über das Projekt 2013 hinaus weiterzuentwickeln.

Peter Moor

Verkehrsminister Moritz Leuenberger tritt zurück

Grosse Verdienste für den öv

Bundesrat Moritz Leuenberger hat am 9. Juli seinen Rücktritt auf Ende Jahr angekündigt. Er begründete die Wahl dieses Zeitpunktes damit, dass er im zweiten Halbjahr 2010 seine 15-jährige Arbeit als Vorsteher des Uvek mit zwei Ereignissen «abrunden» könne: dem Durchstich des längsten Bahntunnels der Welt, des Gotthardbasetunnels, im Oktober und dem Klimagipfel in Cancun

im Dezember als Nachfolgekonzferenz von Kopenhagen. «Die beiden Ereignisse entsprechen zwei Brennpunkten meiner 15-jährigen Tätigkeit, nämlich Verkehr und Umwelt», erklärte Leuenberger an seiner Medienkonferenz.

Europäischer Verkehrspionier

Tatsächlich verhalf Leuenberger zu Beginn seiner Amtszeit dem Konzept der Güterverlagerung von der

Strasse auf die Schiene zur Umsetzbarkeit, indem er mit der EU die Zulassung der 40-Tonner aushandelte, dies als Gegengeschäft zur Einführung der Schwerverkehrsabgabe LSVa. Diese brachte er 1998 als erste neue Steuer seit Jahrzehnten durch die Volksabstimmung.

Schritt für Schritt gelang es dem Sozialdemokraten, Bundesrat und Parlament von einer nachhaltigen und

ökologischen Verkehrspolitik zu überzeugen, die in ganz Europa als modellhaft gilt. Viele europäische Politiker beneiden die Schweiz um die stabile Finanzierung der grossen Infrastrukturprojekte des öffentlichen Verkehrs (öV) durch die Schwerverkehrsabgabe und den Finöv-Fonds.

Leuenberger hat sich auch erfolgreich für die Weiterentwicklung des dichten öV-Netzes in der Schweiz und den Ausbau beim Personenverkehr eingesetzt und wesentlich dazu beigetragen, dass mehrheitsfähige Finanzierungslösungen gefunden werden konnten.

KOMMENTAR

Vorteil für die SOB



Der öffentliche Regionalverkehr im Kanton St. Gallen wird erheblich ausgebaut. Neben betrieblichen Optimierungen wird es Mehrleistungen brauchen. Diese werden vor allem die Mitarbeitenden der SOB erbringen. Mit der S-Bahn St. Gallen kann die SOB im Regionalverkehr ein Netz aufbauen. Damit wird das wichtigste Standbein gestärkt und die Basis als vollwertige Bahn verbreitert. Mit der laufenden Neuorganisation will die SOB die Strukturen für die Herausforderungen der Zukunft schaffen. Bis zum Start der S-Bahn im Kanton St. Gallen sollen diese etabliert sein. Dies muss im Interesse der SOB gelingen.

Dank einer Klärung bei der Linienzuscheidung zwischen den Bahnen profitiert auch Thurbo vom Ausbau des öV-Angebotes im Kanton St. Gallen. Ein gewisse Konkurrenz zwischen SOB und Thurbo wird spürbar. Dies ist hoffentlich zuerst im Interesse der Kundinnen und Kunden. Mit dem Vergleich der guten Arbeits- und Anstellungsbedingungen können aber auch die Mitarbeitenden von der Konkurrenzsituation profitieren!

Peter Hartmann,
Regionalsekretär, St. Gallen

Verteidiger des Service public Leuenberger hat aber auch die Skepsis der Bevölkerung zu den neoliberalen Privatisierungsprojekten beim Service public ernst genommen und Reformen in diesem Bereich umsichtig angepackt. Er hat verstanden, dass das Volk gute Qualität und flächendeckende Leistungen will, die von Mitarbeitenden erbracht werden, die anständigen Arbeitsbedingungen haben. Beispielsweise hat er bei der Postliberalisierung auf die Bremse gedrückt und zurückhaltende Lösungen vorgeschlagen. Der SEV erwartet von seiner Nachfolge die gleiche Sensibilität.

SEV



„Arbeiter/innen und Bedienstete müssen oft quasi unsichtbar bleiben, um die Ruhe der Urlauber/innen nicht zu stören. Im Grunde ist das Buch ein Versuch, ein verlorenes Gedächtnis wiederherzustellen.“

Andrea Tognina, freier Journalist und Historiker

Beim Bau der Berninabahn starben sechs Arbeiter und viele weitere wurden verletzt

Arbeiter erhalten ein Gesicht

Zwischen 1906 und 1910 verwandelte sich die Region des Berninapasses in eine Freiluftbaustelle mit Tausenden von Arbeitern, fast alle aus Italien. Auf dem Höhepunkt der Bautätigkeit waren auf den Baustellen bis zu 2500 Personen beschäftigt. Dank sorgfältigen historischen Recherchen hat Andrea Tognina diesen Arbeitern, über die man bisher praktisch nichts wusste, ein Gesicht gegeben.

kontakt.sev: Unter welchen Bedingungen haben damals am Berninapass über 2000 Personen gearbeitet?

Andrea Tognina: Die Arbeitsbedingungen waren sehr hart. Zwischen 1906 und 1910, als die Bahn gebaut wurde, hatten die Bauarbeiter in verschiedenen Schweizer Städten bereits den 10-stündigen Arbeitstag erkämpft. An der Bernina aber wurde bis 12 Stunden pro Tag gearbeitet, zumindest in den ersten Jahren. Der Lohn genügte kaum, um ein bisschen Geld nach Hause zu schicken, auch wenn die Bauunternehmen manchmal Prämien bezahlten, um die Arbeiter dazubringen, auf den Hochgebirgsbaustellen auch in Schlechtwetterperioden weiterzuschufteln. Die klimatischen Bedingungen der Berninaregion stellten die Arbeiter auf eine harte Probe. Schnee konnte auch mitten im Sommer fal-

len, im Frühling war die Lawinengefahr sehr hoch, und die tiefen Temperaturen machten den Gebrauch von Dynamit besonders gefährlich. Es gab zahlreiche Unfälle mit gefrorenen Dynamitstangen, die versehentlich mit Schaufeln oder Pickeln getroffen wurden. Zudem wurde praktisch ungeschützt gearbeitet.

Damals konnte ein schwerer Unfall eine Familie rasch in die Armut bringen. Das Schweizer Recht garantierte einen teilweisen Versicherungsschutz dank dem Gesetz über die Haftpflicht der Unternehmungen. Doch die Entschädigungen, die den Opfern oder ihren Angehörigen bezahlt wurden, genügten nicht, um den Verlust auszugleichen. Hart war auch das Leben in den Holzbaracken in den langen, kalten Wintern, oft weit weg von den Dörfern. Es erstaunt nicht, dass bei den Baracken

viele Gasthäuser entstanden. Sie waren für die Arbeiter in den Bergen der einzige Ort, wo sie in der Freizeit ein Sozialesleben führen konnten.

Gab es auch Arbeitskonflikte?

Die Arbeitskonflikte beim Bau der Bahn haben nur ganz wenige schriftliche Spuren hinterlassen. Dokumentiert sind nur drei Streikepisoden. Die beiden ersten Bewegungen wurden im Keim erstickt. Der dritte Streik im Jahr 1908 endete mit einem kleinen Sieg der Arbeiter: Die Bauleitung kam ihren Forderungen teilweise nach und gewährte eine Entschädigung für Tage, an denen wegen Schlechtwetter nicht gearbeitet werden konnte. Der Sieg wurde «mit einem einzigen Tag verschränkter Arme» erreicht, wie damals eine sozialistische Zeitung schrieb.

Am grossen Bauarbeiterstreik im Oberengadin im Mai 1907 nahmen die Berninabahn-Bauarbeiter nicht oder nur marginal teil. Dieser Streik endete mit einem Armeeeinsatz, aber nicht mit einer kompletten Niederlage für die Arbeiter, denn die Bauunternehmen gewährten ihnen den 10-Stunden-Tag. Dieser wurde teilweise auch auf den Baustellen der Berninabahn eingeführt. Zudem gab es Lohnerhöhungen, weil die Presse der Arbeiterbewegung dazu aufrief, nicht mehr ins Oberengadin arbeiten zu gehen. 1907 konnten die in der Gegend aktiven Unternehmungen nur mit Mühe genügend Arbeiter rekrutieren.

Wie war das Verhältnis zwischen den italienischen Arbeitern und der Bevölkerung?

Viele Arbeiter kamen aus Norditalien und sprachen oft Dialekte, die jenen des Puschlavs ähnlich waren. Auch hatten Kontakte zu Italien in der Region eine lange Tradition. Dennoch schimmerte in der lokalen Presse oft ein gewisses Misstrauen gegenüber den italienischen Arbeitern durch. Man darf nicht vergessen, dass damals in der Schweiz das Bild der Italiener sehr negativ war. Es hatte auch fremdenfeindliche Vorfälle gegeben, beispielsweise den Italienerkrawall in Zürich im Jahr 1896. Viel zu reden gaben in Poschiavo einige Schlägereien, vor allem aber die nächtlichen Gesänge und Bälle der Arbeiter, die an Feiertagen ins Dorf kamen. Das Wochenblatt «Il Grigione Italiano» brachte mehrfach Berichte, in denen das Betragen der Arbeiter kritisiert wurde. Doch es gab auch Leute, die sich öffentlich mit den Arbeitern solidarisierten, wie der Puschlaver Schriftsteller Valentino Lardi. Er rief seine Mitbürger auf, die Baustellen der Bahn zu besuchen, um das negative Bild der Arbeiter zu korrigieren. Und es gab Freundschaften und Heiraten.

Welche sozialgeschichtliche Rolle spielten die Bauarbeiter der Berninabahn?

Die Bahn kam wegen des Tourismus ins Bündnerland. Die Berninabahn war mit dem Tourismus besonders eng verbunden. Sie sollte nicht nur Touristen ins Engadin bringen, son-

dern war selbst eine touristische Attraktion. Der Beitrag der italienischen Arbeiter zur Entwicklung des touristischen Sektors war enorm, doch ihre Geschichte ist wenig bekannt. Ein grosser Teil der Autoren, die über die Berninabahn schrieben, beleuchteten nur deren technischen und landschaftlichen Aspekte. Die sozialen Aspekte blieben im Dunkeln. Im Grunde ist dieses Phänomen typisch für den Tourismus: Arbeiter/innen und Bedienstete müssen oft quasi unsichtbar bleiben, um die Ruhe der Urlauber/innen nicht zu stören.

Welche Lehren können wir heute daraus ziehen?

Von «Lehren» zu sprechen, ist schwierig. Ich wollte vor allem die Geschichte der Bauarbeiter der Berninabahn und ihres täglichen Lebens erzählen. Es waren Migranten, und von daher kann man natürlich Vergleiche mit heute anstellen. Als Roberto Castelli, der italienische Vizeminister für Infrastrukturen, an der 100-Jahr-Feier der Berninabahn teilnahm, dachte ich an die vielen Nachkommen der Bauarbeiter, die heute wahrscheinlich für seine Partei stimmen, die Lega Nord, und deren harte Haltung gegenüber den Migrant/innen vielleicht teilen. Wer weiss, ob sie die Geschichte ihrer Grossväter und Urgrossväter noch kennen? Im Grunde ist das Buch ein Versuch, ein verlorenes Gedächtnis wiederherzustellen.

Françoise Gehring/FI

DAS BUCH

Das Buch «Arbeiter am Bernina: Sozialgeschichte eines Bahnbaus, 1906–1910» wurde von der Società Storica Val Poschiavo dieses Jahr zum 100. Geburtstag der Bahn herausgebracht. Es erzählt die Geschichte der Arbeiter, die die Bahnlinie gebaut haben. Die Recherchen ergaben ein Buch mit 150 Seiten und 60 Fotos, von denen viele noch nie veröffentlicht wurden. Zum Buch gibt es eine DVD über die Arbeit der Eisenbahner im Winter, produziert von der Television Rumantscha. Der Churer Verlag Desertina

gibt das Buch gleichzeitig auf Deutsch und Italienisch heraus. Preis inklusive DVD: 35 Franken; ISBN 978-3-85637-392-4.



Das Bild zeigt die Hilfsbrücke über den Bach Cavagliasco im Jahr 1909. (Foto von Giulio Lanfranchini, Fotoarchiv Luigi Gisep/Società Storica Val Poschiavo)

INTERVIEW



Arbeiter beim Bau der Berninabahn um 1909. Foto von Riccardo Fancioni (Fotoarchiv Luigi Gisepp/Società Storica Val Poschiavo).

Vorfälle, sanitäre Bedingungen und Arbeiterschutz beim Bau der Berninalinie – Auszüge aus dem Buch von Andrea Tognina

Der Preis der Risiken

Der Bau der Berninabahn war für die Arbeiter mit erheblichen Risiken verbunden. Die Sicherheitsmassnahmen waren begrenzt. Von 1906 bis 1910 fanden sechs Arbeiter den Tod, andere verunfallten schwer.

«Es war kalt, am 11. Juli 1907, ungewöhnlich kalt für die Jahreszeit. Seit einigen Wochen hatte eine ausgedehnte Störung die Temperaturen in ganz Mitteleuropa sinken lassen. Die im Mai begonnenen Arbeiten am Charnadüra-Tunnel kamen nur langsam vorwärts, da während der Tourismussaison Sprengungen in der Nacht verboten waren. Dennoch hatte der Richtungs-

stollen etwa 50 Meter Länge erreicht; die Kalotte war auf einigen Dutzend Metern aufgehoben, und streckenweise war der ganze Tunnelquerschnitt grob ausgebrochen. Der Ausbruch erfolgte von Hand, mit Hilfe von Sprengmitteln. Etwa um ein Uhr nachmittags räumte der 19-jährige Hilfsarbeiter Sigifrido Marchetti aus Cagli (Provinz Pesaro e Urbino) in der Nähe des Tunnelleingangs bei Celerina mit dem Pickel Sprengschutt weg. Er war erst vor zwei Tagen auf die Charnadüra-Baustelle gekommen. Versehentlich traf er mit dem Pickel eine Dynamitpatrone, die in der Gesteinsmasse zurückgeblieben war. Die Patrone explodierte; Marchetti, «schrecklich zerschmettert», starb auf der Stelle. Die Explosion verletzte zwei weitere Arbeiter, die sofort ins Spital von Sa-

medan transportiert wurden. Weitere drei Arbeiter erlitten leichtere Verletzungen.

Sigifrido Marchetti war der erste Arbeiter, der beim Bau der Berninabahn starb. Es hatte zuvor schon Unfälle gegeben, doch keiner von der gleichen Schwere, und soviel wir wissen, war auch keiner durch Dynamit verursacht worden. Das Unglück vom 11. Juli 1907 rief grosse Betroffenheit hervor: Nach einem Bericht über Marchettis Beerdigung, erschienen in der «Engadiner Post» und der «Patria», umfasste der Trauerzug «rund tausend Personen, zumeist italienische Bauarbeiter in Celerina, die von Samedan, Pontresina und St. Moritz gekommen waren». Alfred von Planta persönlich, der Präsident des Verwaltungsrats der Berninabahn, nahm sich zehn Tage nach dem Unfall Zeit, um die beiden Verletzten im Spital von Samedan zu besuchen. (...) Nach dem Unfall

intervenierte die Bauleitung bei den Unternehmungen auf den Baustellen, um sicherzugehen, dass zweckmässige Vorkehrungen für das Leisten von Nothilfe getroffen wurden. Doch dies konnte weitere Unfälle nicht verhindern. Insgesamt starben beim Bau der Linie bei Arbeitsunfällen fünf Arbeiter der Firma Buss und einer der Firma Alioth; viele weitere wurden mehr oder weniger schwer verletzt.

Unfälle gab es vor allem mit Sprengstoffen. In den Tunneln der Berninabahn wurden Dynamit und Nitrogelatine verwendet, solange der Durchschlag noch nicht erfolgt war. Denn bei ungenügender Belüftung setzten sicherere Sprengstoffe wie Cheddite oder Westfalit übel riechende Gase frei, die den Mineuren nach der Sprengung die Rückkehr in den Tunnel verunmöglichten. (...) Ein Schlag mit der Schaufel oder dem Pickel genügte, um eine Explosion auszulösen. (...)

Dynamit hatte bereits beim Bau des Gotthardtunnels zu unzähligen Unfällen geführt. Dies war eine der ersten Grossbaustellen, auf denen der kurz zuvor patentierte Sprengstoff in grossem Stil verwendet wurde. Trotz verbesserter Sicherheitsmassnahmen machten die tiefen Temperaturen auf den Baustellen der Berninabahn den Gebrauch von Dynamit besonders gefährlich.»

© Andrea Tognina, Società Storica Val Poschiavo, 2010/FI

BIO

Andrea Tognina (1969), aufgewachsen in Brusio im Puschlav (GR), studierte Geschichte der Gegenwart an der Universität von Florenz und arbeitete mehrere Jahre für die italienischsprachige Redaktion von Swissinfo. Heute ist er Historiker, freier Journalist und Teilzeit-Hausmann.

SBB will Rollmaterial-Servicestandort in Lausanne schon Ende 2011 schliessen

40 Eisenbahner sollen Museen Platz machen

Bisher liess die SBB verlauten, dass sie die Rollmaterial-Unterhaltsanlage beim Lausser Bahnhof etwa 2013 an einen Ersatzstandort im Kanton Waadt verlegen wolle. Nun will sie sie wegen eines Museumsprojekts plötzlich schon Ende 2011 schliessen, obwohl die Suche nach einem neuen Standort noch immer läuft.

Am 3. Juni führte die SBB in der Unterhaltsanlage für Lokomotiven und Wagen beim Bahnhof Lausanne eine Infoveranstaltung durch. Zum Personal sprach Manfred Haller, seit 2009 interimistischer Leiter des Bereichs Operating des Personenverkehrs SBB (P-OP) und zuvor verantwortlich für das Rollmaterialmanagement und den leichten Rollmaterialunterhalt von P-OP. Er gab bekannt, der Standort werde Ende 2011 geschlossen, damit SBB-Immobilien die Chance nutzen könne, die Liegenschaft an den Kanton Waadt zu verkaufen oder gegen andere Parzellen im Westen von Lausanne zu tauschen – dies wegen eines Museumsprojekts.

Vorläufig kein Ersatzstandort im Raum Lausanne

Haller sagte weiter, dass P-OP drei neue Standorte für die



Die Lausser Unterhaltsanlage mit 40 Mitarbeitenden liegt hinter diesem alten Lokdepot. An dieser zentralen Lage will der Kanton Waadt drei Museen bauen.

Lausser Unterhaltsanlage geprüft habe: Sébeillon im Westen von Lausanne, Renens oder Yverdon. Sébeillon sei der Wunschstandort, doch sei das Grundstück noch vermietet und werde für P-OP erst 2016 oder 2017 frei. Wahrscheinlich werde die neue Anlage in Sébeillon gebaut. Auf jeden Fall aber müssten die 40 Betroffenen den heutigen Standort Ende 2011 verlassen und mal anderswo arbeiten. Allen werde eine Stelle in Biel, Brig, Genf oder Yverdon angeboten. Entlassen werde niemand.

Auf die Fragen, ob man Umschulungskurse besuchen könne, um sich für diese Stellen fit zu machen, und ob es eine Wegzeitenschädigung gebe, antwortete Haller, es werde alles gemäss GAV geregelt. Und man müsse in einem solchen Prozess «kreativ» sein.

SEV nicht korrekt informiert

Nach diesen überraschenden Verlautbarungen führten die SEV-Gewerkschaftssekretäre Jürg Hurni und Jean-Pierre Etique am 17. Juni vor Ort je eine Versammlung für die Früh- und die Spät- bzw. Nachtschicht durch. «Was die Schliessung eures Standorts betrifft, hat uns die SBB immer gesagt, dass sie eine Ersatzlösung im Kanton Waadt für Ende 2013 finden wolle, und nicht hauptsächlich in Biel bereits 2011», stellte Jürg Hurni klar. «Die SBB hat uns nicht korrekt informiert.» Sie habe sich auch nicht an den «Leitfaden über die Information und Konsultation der Personalverbände bei wesentlichen Reorganisations» gehalten, die SEV und SBB nach dem Streik von Bellinzona unterschrieben haben. Der SEV habe daher am 11. Juni der SBB geschrieben,

dass sie den Schliessungsprozess einfrieren müsse.

Personal »vergessen«

Die Betroffenen nahmen kein Blatt vor den Mund: «Es ist nicht unser Fehler, dass nicht rechtzeitig ein neuer Standort geplant wurde!» – «Wenn wir nach Biel zügeln, wer garantiert uns dann, dass wir ab 2017 wieder im Raum Lausanne arbeiten werden?» – «Seit Monaten berichten die Medien über dieses Museum, aber nicht über uns, die dort arbeiten.» – «Man verschiebt Leute nicht wie Spielfiguren!» – «Wir sind ein gutes Team und verstehen uns ohne Worte; jeder weiss, was er zu tun hat. Ich werde alles dafür tun, in dieser Equipe bleiben zu können.» – «Rollmaterialunterhalt ist eine sehr verantwortungsvolle Aufgabe. Es gibt hier ein Know-how, das die SBB zu verlieren droht.»

Beide Versammlungen erteilten dem SEV einstimmig den Auftrag, bei der SBB zu intervenieren, damit sie mit ihm nach einer Ersatzlösung im Raum Lausanne sucht. Platz gäbe es in Sébeillon, Renens, Lonay usw. genug, doch die verschiedenen Divisionen der SBB müssten miteinander sprechen. Auch könnte der jetzige Standort noch über 2011 hinaus genutzt werden, ohne dass allzu viel Geld in die Anlage investiert werden müsste, bis der Bau der voraussichtlich drei Museen fertig geplant und vom Volk abegesenet ist und wirklich beginnen kann.

«Bis dann sollte die SBB doch noch eine neue Unterhaltsanlage bauen können!», fanden die Kollegen. Die SBB wäre gut beraten, auf den gesunden Menschenverstand ihrer Mitarbeitenden zu hören. *Alberto Cherubini/FI*

Tessiner Cargo-Lokführer fordern Abgeltung für Zusatzaufgaben in Italien

Schöne Worte genügen nicht!

Zwölf Lokführer von SBB Cargo in Chiasso arbeiten in Italien auch als Wagenkontrollure und Rangierer. Für diese Zusatzaufgaben erwarten sie vom Unternehmen künftig mehr als nur Lob: Am 23. Juni haben sie bei SBB Cargo zuhause der Unternehmensleitung eine Petition eingereicht, in der sie eine Pauschalabgeltung von 3000 Franken pro Jahr fordern, sowie eine Prämie von 1000 Franken für das Be-

stehen der erforderlichen Prüfungen als Wagenkontrollur und Rangierer in Italien. Diese Prüfungen sind periodisch zu wiederholen, so wie jene für die Zulassung als Lokführer in der Schweiz und Italien.

Die Petition fordert vom Unternehmen weiter, dass es geeignete Arbeitskleider und einen Trockenraum zur Verfügung stellt, und zudem eine Garantie für 125 freie Tage.

Die Petition wird von der LPV-Sektion Ticino und vom

SEV voll unterstützt. SEV-Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini erinnert daran, dass die meisten der zwölf Lokführer unter dem Basiswert der Funktionsstufe 14 angestellt wurden. Letztes Jahr stiegen sie zwar in die FS 15 auf, aber ohne dass der Lohn ausgehandelt worden wäre wie in Art. 93.1 GAV Cargo vorgesehen. Für bestandene Zulassungsprüfungen als Lokführer in Italien zahlt Cargo schon jetzt 1000 Franken Prämie. *FG/FI*



SEV und TN verteilten Wasserflaschen an das gesamte Personal des Neuenburger Verkehrsunternehmens

Mineralwasser für alle Mitarbeiter/innen

Hohe Temperaturen wie in den letzten Tagen machen nicht nur für ältere Leute und Kleinkinder Schutzmassnahmen nötig, sondern auch für Arbeiter/innen – siehe Empfehlungen des Seco unten auf dieser Seite. Um daran zu erinnern, dass bei Hitze genug getrunken werden muss, gab der SEV-VPT TN zusammen mit dem Arbeitgeber Wasserflaschen ab.



Von links: Sébastien Burgy, Präsident der SEV-VPT-Sektion TN, Jean-Michel Pantet, Chauffeur und SEV-Mitglied, mit Jimmy Erard, Betriebsleiter TN.

Bereits vor zwei Jahren hatte die VPT-Sektion bei den Neuenburger Verkehrsbetrieben TN in der Sommerhitze Mi-

neralwasser an das TN-Personal verteilt. Dieses Jahr schloss sich das Unternehmen der Aktion an und stell-

te für das gesamte Personal Wasserflaschen zur Verfügung. Denn die Hitze machen den Mitarbeitenden das

Leben schwer, sei es am Steuer eines Busses, am Schalter oder vor dem PC. Vor allem Schwerarbeiter müssen natürlich besonders aufpassen und sich die Empfehlungen des Seco besonders zu Herzen nehmen.

Die VPT-Sektion und die TN führten ihre Aktion vom Mittwoch, 7. Juli, bis zum Sonntag, 11. Juli, in den Depots sowie in den Büros an der Place Pury durch. Für das Wochenende mussten sogar Flaschen nachbestellt werden! An weiteren Hitzetagen könnte die Aktion fortgesetzt werden.

Übrigens sprachen die TN ihren Mitarbeitenden für die bei der Hitze geleistete tipp-toppe Arbeit einen besonderen Dank aus. *Hes/FI*

INFO

Sich anders fortbewegen

Zur Hitze gesellen sich oft hohe Ozonwerte. Ozon kann die Schleimhäute, Augen, Atemwege und Lungen reizen und Atembeschwerden verursachen. Asthmaprobleme können durch Ozon ebenfalls verstärkt werden.

Um die Ozonbildung möglichst gering zu halten, sollte man das Auto möglichst zu Hause lassen oder Fahrgemeinschaften organisieren. Wenn möglich sollte man sich mit dem öffentlichen Verkehr, mit dem Velo oder zu Fuss fortbewegen. Wer fliegt, produziert besonders viel Ozon.

Schon Anfang Juli mussten in vielen Regionen der Schweiz Ozonalarme ausgelöst werden, weil der Grenzwert von 120 Mikrogramm / m³ überschritten wurde. Die Werte bleiben jeweils im ganzen Sommer hoch.

Beurteilung

Korrekturfaktoren		Rel. Luftfeuchtigkeit	Luftfeuchtigkeit	
Strahlung	Kleidung			
0	0 = Basis		30%	0 = Basis
-3°	+5°		40%	+2
-5°	Spezialist		50%	+4
			60%	+5
			70%	+6
			80%	+8
			90%	+9

Allgemeine Vorbereitungen auf eine Hitzeperiode

Vorsorgliche Massnahmen und Massnahmenplanung
Vorsorgliche Massnahmen sind zu treffen, wenn während der Hitzeperioden im Freien gearbeitet werden muss
Ist ein Handlungsplan vorbereitet?
Auflistung der zu treffenden Massnahmen bezogen auf die Tätigkeiten oder der zu tragenden Arbeitsschutzkleider usw.
Ist die Erste Hilfe organisiert?
(siehe z.B. Broschüre „Erste Hilfe“ vom Schweiz. Samariterbund)
Sind Mitarbeiter und Vorgesetzte über die Auswirkung von Hitzebelastung instruiert?
Sie sind über die Gefahren informiert und kennen die wichtigsten Vorsorgemassnahmen. z.B. Zeichen von Hitzebelastung, gegenseitig Überwachung, Notfallmassnahmen vor Ort und Notfallorganisation
Kennen sie die wichtigsten Vorsorgemassnahmen?
z.B. Kleider, Kopfbedeckung, Beschattung, Beregnung
Sind technische Schutzvorrichtungen vor Sonne und anderen Wärmequellen verfügbar wenn nötig?
z.B. Abschirmung von Strahlungswärme von Motoren von Maschinen; Beschattung der Fenster von Führerstände (z.B. Vordach, Storen); Baumaschinen, Fahrzeugen, Lokomotiven usw. können ventiliert oder gekühlt werden etc.

Lufttemperatur °C <small>Im Schatten gemessen oder Angaben eines Wetterdienstes</small>	Arbeitsintensität			
	Leicht	Mittel	Schwer	Sehr schwer
20°C				
21°C				
22°C				
23°C				
24°C				
25°C				
26°C				
27°C				
28°C				
29°C				
30°C				
31°C				
32°C				
33°C				
34°C				
35°C				
36°C				
37°C				
38°C				
39°C				
40°C				

Arbeitgeber	Zuständigkeit / Verantwortung							Arbeitnehmer	
	Überwachung sicherstellen	für Sonnenschutz sorgen	Trinken bereitstellen	Arbeitszeiten anpassen	Pausen anpassen	Arbeitsrhythmus senken	Physische Belastung reduzieren	Nahrung anpassen	individ. Sonnenschutz

Flyer «Arbeit bei Hitze im Freien... Vorsicht!» des Seco. Die Reaktion des menschlichen Körpers auf Hitze hängt nicht nur von der Lufttemperatur ab. Das Risiko erhöht sich in dem Masse, wie die Lufttemperatur, die Luftfeuchtigkeit und die Sonneneinstrahlung zunehmen. Das Risiko ist grösser für Personen, die eine Schutzbekleidung tragen müssen oder länger eine anstrengende Arbeit verrichten. Nicht-Akklimatisierte, ältere Personen, Schwangere oder Kranke reagieren besonders empfindlich. Die Reaktionen einer Person können von Tag zu Tag variieren. Nicht berücksichtigt sind bei der vorgeschlagenen Beurteilungsmethode die Höhe (stärkere Sonneneinstrahlung) und Luftbewegungen. Quelle: www.seco.admin.ch (->Arbeit->Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz->Arbeitsräume u. Umgebungsfaktoren).

Erste Seilbahn-Mechatroniker diplomiert

Erstmals diplomierte Seilbahnspezialisten

Vier Jahre nach der Eröffnung des Ausbildungszentrums in Meiringen erhielten die ersten Lehrlinge ihre Diplome als Seilbahn-Mechatroniker.

Seilbahn-Mechatroniker sind dafür ausgebildet, die komplexen und vielfältigen Aufgaben des gesamten Seilbahnbetriebs zu bewerkstelligen. Dazu braucht es Kenntnisse sowohl in technischen Bereichen wie Unterhalt und Instandhaltung als auch in organisatorischer Kompetenz. Weiter geht es bei der Ausbildung um den korrekten Umgang mit den Gästen.

Die Seilbahnunternehmen der Schweiz setzen in jüngerer Zeit vermehrt auf eine gute Ausbildung ihrer Mitarbeitenden. Dies war mit ein Grund, dass der Verband Seilbahnen Schweiz (SBS) im

Jahr 2006 in Meiringen ein eigenes Ausbildungszentrum in Betrieb nahm.

Am 7. Juli konnten nun die ersten 16 Seilbahn-Mechatroniker ihr Abschlusszeugnis in Empfang nehmen. Aus praktisch allen Landesteilen der Schweiz absolvierten Berufsleute der Seilbahnbranche ihre fachspezifische vierjährige Ausbildung.

Hans Höhener, Präsident von Seilbahnen Schweiz (SBS), wies bei der Diplomübergabe auf die Bedeutung der Ausbildung hin: «Wir dürfen stolz sein auf unsere Branche, die Berufsleute nach den Massstäben unserer Ansprüche ausbildet, auf dass sie dann als Spezialfachkräfte bei den Seilbahnunternehmen einen sicheren Arbeitsplatz finden können.»

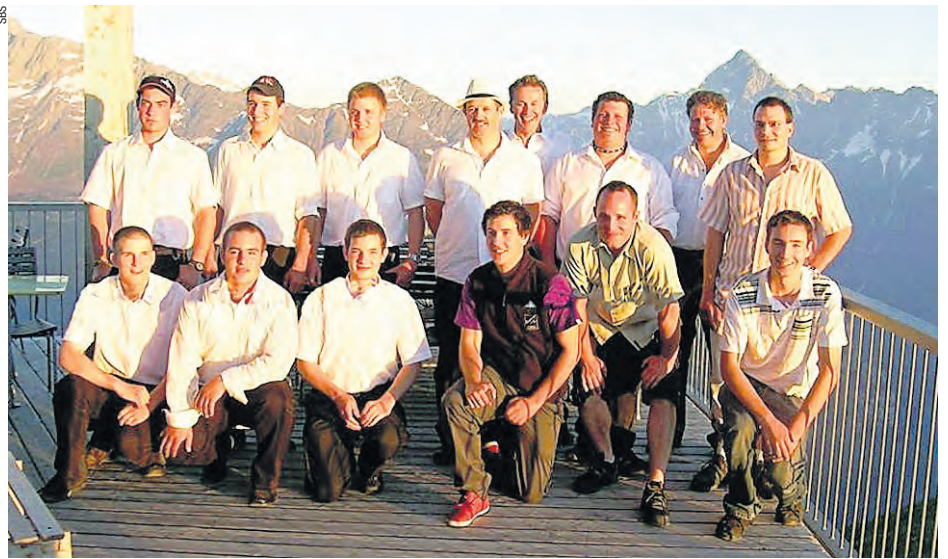
Direktor Peter Vollmer betonte, die Erfolge der Seilbahnen als eines der sichersten Verkehrsmittel seien auch

darauf zurückzuführen, dass heute in der Branche auf allen Stufen gut ausgebildete Mitarbeitende zum Einsatz kommen: «Nur mit bestens ausgebildeten Berufsleuten können wir das hohe Sicher-

heitslabel halten.» Peter Habegger, kantonbernischer Chefexperte, hob in seinen Ausführungen einerseits die Qualität des fachspezifischen Lehrgangs hervor und unterstrich andererseits die Bedeu-

tung des Ausbildungszentrums der Seilbahnbranche für den Kanton Bern, wo der Tourismus einen wichtigen Wirtschaftszweig darstellt.

SBS



Diplomfeier in luftiger Höhe: Oberhalb Hasliberg erhielten die ersten Absolventen ihre Zeugnisse.

Sanierung der Sondermülldeponie Bonfol

Herkulesaufgabe für CJ

Die Chemins de fer du Jura (CJ) führen rund 114 000 bis 150 000 Tonnen Müll aus Bonfol ab, den dort von 1961 bis 1976 vor allem Basler Chemiefirmen entsorgt haben.

CJ MÜSSEN SPAREN

2009 haben die Chemins de fer du Jura (CJ) 1,629 Mio. Personen transportiert, 7% weniger als 2008. Dennoch und trotz einem substanziellen Beitrag an die Pensionskasse, deren Deckungsgrad von 69% auf 79% stieg, erzielten die CJ einen Gewinn von 0,598 Mio. Franken bei einem Betriebsaufwand von 28 Mio. Die Zahl der Mitarbeitenden stieg um 2 auf 151, darunter 8 Auszubildende. Sorgen bereitet den CJ, dass der Bundesrat Mitte Juni dem Parlament für 2012/13 einen Infrastrukturkredit für die Privatbahnen vorschlug, der mit 1,22 Mrd. um 160 Mio. tiefer liegt als von den Kantonen beantragt. Die CJ haben daher den Bestellern (CH, JU, BE, NE) Sparideen vorgelegt. JFM / FI

Seit März werden alle Phasen des Abtransports vorerst mal mit 5000 Tonnen Aushubmaterial getestet. In einer 150 x 122 Meter grossen, hermetisch abgedichteten Halle verladen Laufkräne mit Greifern das giftige Material in Spezialbehälter. Diese werden von den CJ nach Pruntrut gebracht und dort von von der BLS übernommen. Via Delsberg und Basel wird der Müll nach Deutschland



In Pruntrut übernimmt die BLS die jeweils zwei bis sechs Niederbordwagen.



Zwischen Bonfol und Pruntrut besorgen die CJ den Abtransport des Sondermülls aus der zu sanierenden Deponie.

(München, Hamburg, Biebesheim) oder Belgien (Antwerpen) weitertransportiert und danach verbrannt.

Die luft- und wasserdichten Stahlbehälter sind spezi-

ell für diese Transporte konstruiert und zertifiziert worden. Bis zu fünf volle Behälter werden auf je einen Flachwagen geladen. Dank GPS und einer speziellen Software können die Niederbordwagen während der ganzen Reise zur Verbrennungsanlage jederzeit lokalisiert werden.

Mülltransport schafft Stellen

Von ihrer Normalspurstrecke Bonfol-Porrentruy aus haben die CJ ein rund ein Kilometer langes Anschlussgleis zur Deponie gebaut und dort zwei Verladegleise erstellt. In den nächsten vier Jahren sichert

der Sondermüllabtransport bei den CJ mehrere Stellen für Lok- und Betriebspersonal. An jedem Werktag sind Diensttouren für diese Müllzüge eingeteilt. Die Mitarbeitenden werden dafür speziell ausgebildet, zumal drakonische Sicherheitsregeln einzuhalten sind. Nebenbei bietet die CJ auf der kleinen Schmalspurstrecke auch einen beschränkten Personenverkehr an, und es wird darüber nachgedacht, ob dieser über die vier Jahre des Mülltransportes hinaus fortgeführt werden kann.

Jean-François Milani / FI

SGB-Vorstand vom 30. Juni

Demokratie statt Abzockerfilz!

Wie soll gegen den Abzockerfilz eine bessere Kontrolle der Banken und Manager erreicht werden? Dies war neben dem starken Franken und Kongresspapieren das Hauptthema des SGB-Vorstandes.

Gegen die bürgerliche Verweigerung, die Ursachen des Bankenskandals durch eine PUK kritisch zu prüfen und Massnahmen zur Regulie-

rung der Banken und zu einer Besteuerung von Boni zu beschliessen, hat sich ein breiter linksgrüner Protest formiert. Teil davon sind auch die Gewerkschaften.

Wie die Demokratie wieder herstellen?

Einige Organisationen haben bereits mehr oder weniger ausgereifte Vorschläge formuliert, wie dieser Misere gekaufter Politik begegnet werden kann. Unia etwa schlägt eine Abzockerinitiative (Mehrbesteuerung von Spitzenein-

kommen) vor. Wie weit eine Volksinitiative aber die richtige Antwort ist und ob die Kapazitäten dafür ausreichen, blieb im Vorstand umstritten. Er entschied, dass das Sekretariat dem Präsidialausschuss vom 17. August eine Auslegeordnung der möglichen Initiativen und der dazu jeweils möglichen Bündnisse präsentieren soll. Zum Thema «Gekaufte Schweiz» soll es eine Veranstaltungsreihe geben. «Filz und Lobbying» sollen auch einzelfallgenau recherchiert werden.

Starker Franken bedroht Arbeitsplätze

Der dauernd an Stärke zulegende Franken setzt der Exportwirtschaft und dem Tourismus zu. Er führt zu Lohndruck und zu Auslagerungen. Deshalb verabschiedete der Vorstand eine Resolution, welche die Nationalbank zu einer wirksamen Intervention auffordert. In der Diskussion wurde kritisiert, dass sich die Arbeitgeber neuerdings nicht mehr gegen die Aufwertung wehren.

Ewald Ackermann, SGB

Kongress des Internationalen Gewerkschaftsbundes (IGB)

Finanzwirtschaft bändigen mit Transaktionssteuer



Die Teilnehmer/innen des zweiten Kongresses des IGB (englisch ITUC), die vom 21. bis 25. Juni in Vancouver (CA) debattierten und Aktionen durchführten.

«Raus aus der Krise – und hin zu weltweiter Gerechtigkeit»: Unter diesem Motto fand Ende Juni der zweite IGB-Kongress statt.

Es waren fünf arbeitsreiche Tage in Vancouver, Kanada. Denn die IGB-Delegierten (darunter auch zwei Delegierte des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes SGB) hatten sich die Aufgabe ge-

stellt, eine gewerkschaftliche Antwort auf die Weltwirtschaftskrise zu geben. Die erste und wichtigste Forderung des IGB ist jene nach einer Regulierung der Finanzmärkte und nach einer Bändigung des Kasino-kapitalismus, dies insbesondere durch Einführung einer Steuer auf Finanztransaktionen.

Der Kongress behandelte aber auch andere Themen, wie sie den Gewerkschaften in allen Ländern unter den Nägeln brennen: Respekt der Rechte der Arbeitnehmenden und Gewerkschaften, Anspruch auf Kollektivverhandlungen, Kampf für würdige Arbeit und gegen Dumping, gegen Diskriminierung und für Gleichstellung, Verteidigung des Service public, des Friedens und der Demokratie. Gefordert wurden auch ein entschiedenes Vorgehen gegen den

Klimawandel und eine grüne Technologierevolution.

Nicht nur im Kongresssaal

Daneben nahmen die Kongressdelegierten auch an der Kundgebung zum Welttag für den Service public teil. Zudem unterstützten sie an Ort und Stelle die Hotelangestellten in Vancouver, die sich in schwierigen Kollektivverhandlungen befinden. Viele Abgeordnete begaben sich auch zum Flughafen, um da die Angestellten des Autovermieters Hertz zu unterstützen. Diese befinden sich seit vier Monaten im Streik und wehren sich so gegen eine Verschlechterung ihrer Arbeitsbedingungen.

Weiter beteiligten sich manche Delegierten an einer Unterschriftensammlung gegen Kinderarbeit, die in gewissen Provinzen Kanadas ab Alter 12 noch zugelassen ist.

Jean-Christophe Schwaab, SGB

WER IST DER IGB?

Der Internationale Gewerkschaftsbund wurde 2006 gegründet. Er entstand durch die Fusion von IBFG (freie Gewerkschaften), CMT (christliche Gewerkschaften) und acht weiteren nationalen Gewerkschaftsbünden. Der IGB zählt aktuell 312 Mitgliedorganisationen aus 156 Staaten und vertritt 176 Mio. zahlende Mitglieder. Vonseiten der Schweiz ist nur der SGB Mitglied des IGB. Dessen zentraler Sitz ist in Brüssel, regionale Sekretariate befinden sich in Lomé (Togo), Amman (Jordanien), New York, Washington, Genf und Kowloon (Hongkong).

Die IGB-Gründung war die Antwort der Gewerkschaften auf die Globalisierung. Ob es uns gefällt oder nicht: Diese entwickelt sich immer mehr und zumeist gegen die Interessen der Arbeitnehmenden. Deshalb ist es wichtig, dass die Gewerkschaften gegenüber wichtigen internationalen Organisationen wie dem Internationalen Währungsfonds IWF, der Welthandelsorganisation WTO oder der Internationalen Arbeitsorganisation IAO geeint auftreten. Dasselbe gilt für «Clubs» wie den G8 oder G20, deren Legitimität bezweifelt werden darf.

NEWS

ROCHADE IM SGB-SEKRETARIAT

Der Vorstand des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes (SGB) hat Jean Christophe Schwaab zum Verantwortlichen für den Bereich Arbeitsrecht und Arbeitssicherheit gewählt. Er übernimmt das Dossier von Doris Bianchi, die neu für die Sozialversicherungen zuständig sein wird. Schwaab ist SGB-Zentralsekretär seit 2007. Bisher war er für berufliche Grundbildung, Jugendpolitik und Internationales zuständig. 2009 hat er zum dr. iur. promoviert. Seit 2007 politisiert er im Waadtländer Kantonsparlament. Er hat Jahrgang 1979, ist verheiratet und wohnt in Riex.



ANSCHLUSSGLEISE IM SPARVISIER

Der Verband der verladenden Wirtschaft (VAP) protestiert dagegen, dass die Bundesbeiträge für den Bau von Anschlussgleisen in den nächsten drei Jahren um 25% reduziert werden, wie dies der Bundesrat in seinem «Konsolidierungsprogramm» vorschlägt. Dies laufe der vom Bund angestrebten Güterverlagerung von der Strasse auf die Schiene entgegen, warnt der VAP. Streichen will der Bundesrat auch 4,5 Mio. pro Jahr für die Erprobung der neuen LL-Bremssohlen.

CARGO-TOCHTER MIT STAHLHUT

Der 44-jährige Michail Stahlhut wird Leiter von SBB Cargo International, der von SBB Cargo und dem Kombi-Operateur Hupac Anfang Juli angekündeten Gesellschaft für den alpenquerenden Transitverkehr zwischen Deutschland und der Schweiz. Stahlhut ist seit 2006 Vorstand der Osthannoverschen Eisenbahnen AG und wurde 2008 Geschäftsführer Technik der Arriva Deutschland GmbH. Zuvor hatte er bei Railion den Cargobahnhof Mannheim geleitet und ein privates Bahnunternehmen aufgebaut.





„Unsere Mitglieder sind sehr zufrieden damit und hätten gerne mehr Verfügbarkeit der Profis vor Ort.“

Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

In Lausanne, Zürich, Bellinzona, St. Gallen und Chur führt der SEV Aussenstellen

Der SEV ist schweizweit nahe bei den Mitgliedern

Der SEV, das ist zunehmend nicht nur das Zentralsekretariat in Bern, sondern das sind auch Aussenstellen im ganzen Land. Zurzeit bestehen Regionalsekretariate in Lausanne, Zürich, Bellinzona, St. Gallen und Chur, und bereits gibt es Gedanken über weitere Standorte.

Wer die drei Lausanner Gewerkschaftssekretäre provozieren will, muss ihnen vorwerfen, sie

PRÄSENZ VOR ORT AUSBAUEN

kontakt.sev: Der SEV hat die Pensen der bestehenden Regionalsekretariate erhöht. Was ist das Ziel?

Barbara Spalinger: Der SEV will näher bei seinen Mitgliedern sein. Da ist es logisch, die Präsenz in den Regionen auszubauen.

Was hat der Ausbau gebracht?

Offensichtlich sind unsere Mitglieder sehr zufrieden damit und hätten gerne mehr Verfügbarkeit der Profis vor Ort.

Es wird diskutiert, in Genf und voraussichtlich Olten ebenfalls Aussenstellen aufzubauen. Weshalb?

In Genf haben wir viele Mitglieder und viele Gewerkschaften. Zudem tickt Genf deutlich anders als der Rest der Romandie. Wir hätten daher gerne jemanden vor Ort, auch um die Sekretäre in Lausanne entlasten zu können.

Auch zwischen Luzern und Basel haben wir sehr viele Mitglieder des SEV. Olten bietet sich hier sowohl geschichtlich wie auch geografisch als Standort für ein Regionalsekretariat an.

betrieben Bürokratie – die Reaktion wird heftig ausfallen! Olivier Barraud, Jean-Pierre Etique und Christian Fankhauser sind Anhänger der Präsenz und der gewerkschaftlichen Aktion direkt in den Unternehmen.

Olivier Barraud betreut die Mitglieder, die bei der Schifffahrt des Genfer- und des Neuenburgersees arbeiten, zudem jene der KTU im Unterwallis und im östlichen Waadtland. Jean-

Pierre Etique kümmert sich um die 15 Sektionen, in denen das SBB-Personal organisiert ist, und um die KTU im Jurabogen. Christian Fankhauser ist zuständig für die Sektionen der städtischen Betriebe am Genfersee und in Freiburg. Administrativ unterstützt Conny Chenaux diese Troika, die von Olivier Barraud koordiniert wird.

Das Sekretariat befindet sich in Lausanne nur 200

Meter von der Station «Besières» der Metro M2 entfernt. Im Parterre des Gebäudes ist die Westschweizer Filiale der SEV-Versicherungen untergebracht, die von Patrick Rouvinez geführt wird. Im ersten Stock haben die drei Gewerkschaftssekretäre ihre Büros, und neben einem Sitzungszimmer ist dort auch die Sekretärin des kantonalen Gewerkschaftsbundes, Camille Kroug, angesiedelt.

Olivier Barraud ist Präsident des Waadtländer Gewerkschaftsbundes und schätzt es, die Sekretärin Tür an Tür zu haben. Auf diese Weise nutzt das Lausanner SEV-Sekretariat nicht nur Synergien mit den Versicherungen, sondern auch mit den Partnern der Gewerkschaftsbewegung.

Präsenz vor Ort

Insgesamt betreut das Sekretariat 35 Westschweizer Sektionen, davon 20 KTU-Sektionen. Da gilt es Gesamtarbeitsverträge auszuhandeln und deren Anwendung zu überwachen. Ebenso ist die Teilnahme an den Vorstandssitzungen der Sektionen Teil der Aufgabe. Hinzu kommen die Behandlungen von individuellen Arbeitskonflikten sowie die Mitgliederwerbung sowohl bei den KTU als auch in den Werkstätten und Büros der SBB.

Barraud, Etique und Fankhauser hätten gerne mehr Zeit, um die Mitglieder an den Arbeitsplätzen zu besuchen; so stellen sie sich ihre Arbeit vor, und das erwarten auch die Mitglieder von der Gewerkschaft.

AC/pmo



Christian Fankhauser und Conny Chenaux hinten, vorne Camille Kroug (Sekretärin des Waadtländer Gewerkschaftsbundes) und Olivier Barraud, eingefügt: Jean-Pierre Etique.

SEV Regionalsekretariat
Lausanne, rue St-Martin 36
Telefon 021 321 42 52
E-Mail
sev-lausanne@sev-online.ch

DOSSIER

REGIONALSEKRETARIAT OSTSCHWEIZ: VON APPENZEL BIS SCHAFFHAUSEN

Von St. Gallen aus betreut Gewerkschaftssekretär Peter Hartmann mit administrativer Unterstützung von Anita Mattes die Region zwischen Appenzell und Schaffhausen. Das Tätigkeitsgebiet umfasst neben den SBB-Sektionen der Ostschweiz Transportunternehmen aller drei Branchen: Bahn, Bus und Schiff. Betreut werden die Südostbahn (SOB), Thurbo, die Appenzeller Bahnen (AB) sowie die Frauenfeld-Wil-Bahn, die RTB-Gruppe mit den Betrieben Rheintalbus (RTB), Busbetrieb Werdenberg-Sargans (BSW) und WilMobil, schliesslich die Schifffahrtsgesellschaft Untersee und Rhein (URh) sowie die Schweizerische Bodensee-Schifffahrt (SBS). Als Hauptaufgaben nennt Peter



Peter Hartmann und Anita Mattes vertreten den SEV in St. Gallen.

Hartmann die Betreuung der Sektionen sowie die Verhand-

lungsführung bei den konzessionierten Transportunternehmen:

GAV-Verhandlungen, Weiterentwicklung der GAV, Lohnverhandlungen. Hinzu kommen die Betreuung, die Beratung und die Vertretung von Mitgliedern und Gruppen sowie die Interessenvertretung gegenüber den Regierungen und der Öffentlichkeit.

Das Regionalsekretariat wird als Bürogemeinschaft mit dem VPOD geführt. Es ist auch Anlaufstelle für Mitarbeitende der SBB, welche Betreuung, Beratung oder Vertretung benötigen, und bei Bedarf erhalten auch die SBB-Sektionen die nötige Unterstützung. Das Team in St. Gallen macht Öffentlichkeitsarbeit für den öffentlichen Verkehr und dessen Mitarbeitende und führt Aktivi-

täten mit den Gewerkschaften des SGB durch. Die häufigsten Anliegen der Mitglieder drehen sich um Verbesserungen der Anstellungsbedingungen und um die Durchsetzung von vertraglich geregelten Anstellungsbedingungen. Weitere Aufgaben sind die Unterstützung in Konflikten mit Vorgesetzten, die Beratung in schwierigen Situationen auch ausserhalb der Berufstätigkeit sowie Auskünfte aller Art.

SEV Regionalsekretariat
Ostschweiz
Zwinglistrasse 3, St. Gallen
Telefon 071 223 80 30
E-Mail
sev-ostschweiz@sev-online.ch

Regionalsekretariat Zürich

Für Leute zu Land, Wasser und Luft

Arne Hegland, Regula Bieri und Edith Graf-Litscher sind das Team in Zürich. Die administrative Stelle ist zurzeit zur Neubesetzung ausgeschrieben.

Gute Besserung, Edith!

Mitten in der Arbeit an diesem Artikel hat uns die Nachricht erreicht, dass Edith Graf-Litscher an Brustkrebs erkrankt ist. Sie wird in den kommenden Wochen nur sehr reduziert arbeiten und politisieren können. Wir wünschen ihr von Herzen alles Gute!



Direkt beim Bahnhof Wiedikon arbeitet das Zürcher Team des SEV. Es betreut rund 30 Sektionen und deren Mitglieder aus allen Branchen.

Das grösste der drei Deutschschweizer Regionalsekretariate ist in allen Branchen zu Hause: Sowohl Personal des Flughafens Zürich wird von hier aus betreut als auch Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von Elvetino. Dann aber

wie in allen Regionalsekretariaten die regionalen Transportunternehmen, wozu auch die Zürichseeschifffahrt gehört, und die SBB-Sektionen des Einzugsgebiets.

Die SBB-Sektionen sind die Domäne von Arne Heg-

land, der zudem auch die Migrationskommission des SEV betreut.

Die beiden Frauen im Team teilen sich die VPT-Sektionen auf, wobei sich Regula Bieri vor allem um die «Spezialitäten» kümmert

und Edith Graf-Litscher für die regionalen Sektionen zuständig ist.

Regelmässig treffen

Seit einigen Jahren hat das

Fortsetzung auf Seite 14

Regionalsekretariat Bellinzona

Die Anlaufstelle fürs Tessin

Das Tessin ist eine Schweiz im Kleinen. Deshalb trägt das Regionalsekretariat Bellinzona auch sämtliche Aufgaben, die der SEV zu bieten hat.

«Wir sind das Bindeglied des SEV zu allen seinen italienischsprachigen Mitgliedern», fasst Pietro Gianolli die Aufgabe des Regionalsekretariats in einem Satz zusammen. Daraus lässt sich

kaum ableiten, was es bedeutet, eine ganze Sprachregion zu betreuen.

Zusätzliche Aufgaben

Das Sekretariat, welches in Bellinzona im Volkshaus-Komplex untergebracht ist, hat mehr als die üblichen gewerkschaftlichen Aufgaben. Es stellt auch den italienischsprachigen Übersetzungsdienst und die Redaktion des *contatto.sev*, der italienischen Ausgabe von *kontakt.sev*.

Im Vordergrund steht jedoch immer die Betreuung der Sektionen und ihrer Mitglieder. Sämtliche SBB-Unterverbände haben eine Tessiner Sektion mit Ausnahme des VPV, zudem gibt es vier VPT-Sektionen: Lugano TPL, Locarno Fart, Locarno 3 funi und Autolinee bleniesi.

Mit diesen Unternehmen gilt es die Arbeitsverträge und die Löhne auszuhandeln, bei den SBB-Sektionen geht es um die GAV-Anwendung.

Sämtliche Aspekte des Rechtsschutzes beschäftigen das Regionalsekretariat in Bellinzona stark, insbesondere Fragen der Sozialversicherungen, Disziplinarmaßnahmen, Personalbeurteilungen sowie Fragen der beruflichen Reintegration. Eine Zweigstelle in Chiasso wird in den nächsten Wochen geschlossen, da sie zu wenig beansprucht wurde.

Intensive Sektionsbetreuung

Besonders intensiv ist die Sektionsbetreuung, da das Tessin insgesamt doch kleinräumig und eine abgegrenzte Region ist. So gehört die Teilnahme eines Sekretärs oder einer Sekretärin an der Sektionsversammlung ganz selbstverständlich dazu. *pmo*

SEV Regionalsekretariat Tessin
viale Stazione 31, Bellinzona
Telefon 091 825 01 15
E-Mail sev-ticino@sev-online.ch

Regionalsekretariat Chur

Nicht nur die RhB

Chur ist das kleinste der SEV-Regionalsekretariate. Gewerkschaftssekretär Peter Peyer kümmert sich dort ums Bündnerland und angrenzende Gebiete.

Direkt hinter dem Bahnhof Chur, mit Blick auf das imposante Glasdach über dem Postautohof, ist das Regionalsekretariat des SEV in Bürogemeinschaft mit weiteren politischen Organisationen des Kantons untergebracht.

Bus, Bahn, Tourismus

Peter Peyer betreut von dort aus neben den Sektionen der Rhätischen Bahn auch die Stadtbahn Chur AG und ihre Tochter Engadin Bus sowie die Arosa Bergbahnen. Hinzu kommen von den SBB-Sektionen der RPV Südostschweiz, TS Ostschweiz, ZPV Rheintal-Chur und der LPV Buchs-Sargans-Chur. Zusammen mit Regula Bieri kümmert er sich um Railgourmino Swissalps, und mit Hans Bieri und Christina Jäggi zusammen führt er das Projekt «Touristik».

Als Allein-Sekretär in Chur erledigt Peter Peyer ziemlich alles, was es im SEV zu tun gibt, von Vertragsverhandlungen über Rechtsschutz bis zum Weiterleiten von Adressänderungen und



Peter Peyer, der SEV-Mann in Chur.

administrativem Kleinkram. Die Mitglieder wenden sich mit den unterschiedlichsten Bedürfnissen ans Regionalsekretariat in Chur: fristlose Kündigungen, Unzufriedenheit mit der Mitarbeiterbeurteilung, Ärger mit den Sozialversicherungen, fehlende Jahreseinteilung, zu wenig Lohn – und oft auch mit privaten Problemen. «Viele Arbeitgeber wissen kaum, dass wir neben den gewerkschaftlichen Kernanliegen einen grossen Teil eigentliche Sozialarbeit erledigen», stellt Peter Peyer fest.

SEV Regionalsekretariat Chur
Gürtelstrasse 24
Telefon 081 284 49 07
E-Mail
peter.peyer@sev-online.ch



Sie vertreten den SEV im Tessin: Patrizia Pellandini und Françoise Gehring, Pietro Gianolli und Angelo Stroppini.

Fortsetzung von Seite 13

Regionalsekretariat Zürich begonnen, die Sektionsvorstände an einem Apéro zusammenzuführen, und zwar unabhängig von ihrer Zugehörigkeit zu einem Unterverband. «Wir versuchen, die Sektionen auf diesem Weg zu vernetzen. Zudem entsteht damit eine Solidarität, die über die Grenzen der SBB und der KTU hinaus-

geht», betont Regula Bieri, die in Zürich für die Koordination zuständig ist.

Eben erst hat der jüngste Sektionsapéro stattgefunden; neben der Vorbereitung des Abstimmungskampfs für das AVIG-Referendum stand der Informationsaustausch im Mittelpunkt, dies angesichts der verschiedenen Konflikte um Gesamtarbeitsverträge bei der SBB.

Besonderes Gewicht hat wie überall die Mitgliederwerbung; während eines Jahres war in Zürich auch ein Werber für den Bereich Luftverkehr angesiedelt.

Teil der Zürcher Politik

Das Regionalsekretariat vertritt den SEV zudem gegen aussen, so etwa im Gewerkschaftsbund Zürich, und es führt die verschiedenen politischen und gewerkschaft-

lichen Aktionen durch, die vom SEV oder vom SGB lanciert werden. So kommt es regelmässig zu Standaktionen an der Bahnhofstrasse, wo sich der SEV gut sichtbar machen kann. *pmo*

SEV Regionalsekretariat Zürich
Birmensdorferstrasse 65
Telefon 044 242 84 66
E-Mail
sev-zuerich@sev-online.ch

INFO

Wo, wann, wie?

Sämtliche Adressen und Telefonnummern der Regionalsekretariate finden sich im Internet unter <http://www.sev-online.ch/de/der-sev/regionalstellen/regionalstellen.php>. Dort sind auch Lagepläne aller Regionalstellen aufgeschaltet.

■ LPV Nordostschweiz

Der Gärprozess geht weiter

Eine grosse Schar interessierter Mitglieder fanden am 30. Juni bei heissem Sommerwetter den Weg in die kühle Gaststube des Restaurants Schützenhof in Winterthur. «Subdivisionalisierung! Wie weiter?» war das Hauptthema.

Grosses Interesse bei den Anwesenden erweckten die Erläuterungen über den neuen Stellenbeschrieb. Darin hat sich ZF (Zugförderung) und damit deren Leiter klar für eine weitere Demontage unseres Berufsbildes ausgesprochen. Entgegen den be-

schwichtigenden Aussagen unseres CEOs in St. Gallen, wird der Universallokkführer nur noch in einer ganz kleinen Stückzahl, dafür divisionübergreifend für P und G, schweizweit eingesetzt. Enorm flexibel sollte er sein und kurzfristig einsetzbar in allen Depots der Schweiz mit einem persönlichen Arbeitsvertrag und ohne die GAV und BAR. Alles entgegen dem, was Andreas Meyer versprochen hat. Er bekräftigte in St. Gallen, dass er am heutigen Berufsbild des «Universallokkführers» festhalten wol-

le. Die meisten P- und G-Lokführer, die in ihrem Heimatdepot bleiben wollen und sich nicht als «Super-Lokführer» bewerben, werden zu «Fachidioten mit Einschränkungen» degradiert.

Eine Information zu diesen absurden Ideen seitens ZF (Zugführung) wurde kurzfristig abgesagt. Offenbar wird dieses brisante Geschäft unter Ausschluss der Verhandlungspartner, hinter verschlossenen Türen weiterentwickelt.

Bis jetzt waren wir vom LPV noch immer nett und

suchten den Dialog. Vielleicht waren wir auch zu nett. Wie wäre es mit einem «RE-Stopp»? Dieser würde so lange dauern, bis ZF die rücksichtslose Überrollstrategie gegenüber den Sozialpartnern aufgibt und wieder gemeinsam mit uns nach tragbaren Lösungen für die anstehenden ZF-Probleme sucht.

Unsere Befürchtungen, dass das System Toco, das die SBB seit zwei Jahren verfolgt, eine gigantische Umverteilungsmaschinerie von unten nach oben unter dem ewigen Deckmäntelchen der Branchengleichheit und Marktfähigkeit ist, bestätigt sich immer mehr.

Toco gleich Lohnabbau: Sicher ist, dass Toco darauf zielt, die jüngeren und zukünftigen Lokführer/innen sowie viele andere Berufsgruppen nicht mehr in die gleiche Lohnhöhe aufsteigen zu lassen. Dies bedeutet aber gleichzeitig, dass die Bestehenden in einen Besitzstand versetzt und somit auf Jahre hinaus um einen Teuerungsausgleich betrogen würden. Es stellt sich die Frage, ob die SBB vorsätzlich den Konflikt mit dem Personal sucht.

Mit verschiedenen Ideen und gestärktem Kampfegeist für gezielte Aktionen, konnte Präsident Urs Seiler die Versammlung schliessen.

Jürg Meyer

■ SVSE Fussball

USIC-Qualifikationsturnier in Rødby/Dänemark

Die Schweizer-Eisenbahner-Fussballnationalmannschaft reiste mit 16 Teilnehmern ans USIC-Qualifikationsturnier in den hohen Norden, genauer gesagt nach Rødby, um sich für die USIC-Finalrunde 2011 in Frankreich zu qualifizieren.

Nach der Absage der griechischen Mannschaft mussten wir uns gegen die Teams aus Polen, Weissrussland, Dänemark und Luxemburg durchsetzen. Mit drei Siegen gegen Polen, Luxemburg und den Gastgeber Dänemark sowie einer Niederlage gegen die Favoriten aus Weissrussland beendeten wir das Turnier punktgleich mit den Weissrussen auf dem sensationellen zweiten Rang!

Somit qualifizierte sich die Schweiz für die USIC-Endrunde in Frankreich und wird als eines der acht besten Teams Europas (Bulgarien, Deutschland, Frankreich, Österreich, Russland, Schweiz, Tschechien und Weissruss-

land) im 2011 um den Titel spielen.

Rangliste: 1. Weissrussland, 2. Schweiz (USIC-Endrunde), 3. Polen, 4. Luxemburg, 5. Dänemark. Detaillierter Bericht unter www.svse.ch.

Günter Wening



Gruppenbild der erfolgreichen Schweizer Fussballmannschaft.

■ PV Aargau

Unvergessliche Fahrt mit der Sauschwänzlebahn

Bei schönem Wetter starteten am 23. Juni zwei Cars der Carmaeleon Reisen mit einer grossen Teilnehmerschar Richtung Koblenz-Waldshut-Höschenschwand nach St. Blasien. Nach dem Kaffee besuchten einige den bekannten Dom, andere machten einen gemütlichen Spaziergang durch die Stadt. Anschliessend ging die Fahrt weiter zum Bahnhof Weizen, wo wir in die Sauschwänzlebahn umstiegen.

Die Bahn wurde im vorletzten Jahrhundert gebaut, am 1. Mai 1976 von der Deutschen Bundesbahn still-

gelegt und als Museumsbahn für Dampzüge 1977 in Zusammenarbeit mit der Eurovapor wieder in Betrieb genommen. Die Stadt Blumberg hat die Strecke zwischen Zollhaus-Blumberg und Weizen übernommen. Im Bimmelbahntempo erlebten wir das Kommtal, das romantische Wutachtal, das Mühlbachtal, grossartige Viadukte, die idyllische Dörfer und Wildwasser überspannen, Brücken und viele Kehrschleifen sowie Deutschlands einzigen Kreiskehrntunnel. Die Stadt Blumberg bietet Interessierten eine Bibliothek

zum Thema Dampfeisenbahn – für jeden Eisenbahnfreund eine Fundgrube.

Ab Blumberg fuhren wir mit dem Car weiter zum «singenden Wirt» ins Hotel Kranz in Riedböhringen. Hier begrüsst Präsident Willi Fischer alle Teilnehmenden und dankte den Organisatoren für die tolle Reise. Bei einem feinen Essen, begleitet vom Wirt mit lüpfiger Musik, verging die Zeit wie im Fluge. Schon bald mussten wir aufbrechen. Die Rückfahrt ging über Schleithelm-Jestetten-Kaiserstuhl wieder zurück nach Aarau. *Karl Schiller*

■ SVSE Kegeln

45. Walliser SESKV-Meisterschaft

Vom 29. Mai bis 12. Juni wurde die 45. SESKV-Meisterschaft im Restaurant Alesch in Naters ausgetragen. 235 Keglerinnen und Kegler aus der ganzen Schweiz besuchten uns im Wallis und absolvierten das Programm.

Der KK Simplon dankt allen Teilnehmenden für die tolle Unterstützung. Wir hoffen, euch auch im nächsten Jahr wieder begrüssen zu dürfen. **Auszug aus der Rangliste:** SESKV 1: 1. Bruno Wüthrich, Burgdorf, 824 Holz; 2. Heinz Müller, Spiez, 819 H; 3. René Ackermann, Elgg, 806 H. Limite: 770 Holz. SESKV 2: 1. Heinz Emmenegger,

Werthenstein, 790 H; 2. Eveline Götschmann, Bern, 782 H; 3. Yves Geneand, Biel-Mett, 782 H. Limite: 730 Holz. SESKV 3: 1. Erich Gmür, Zürich, 757 H; 2. Emil Ochsenbein, Kriens, 755 H; 3. René Wyss, Märwil, 751 H. Limite: 694 Holz. SESKV 4: 1. Karl Krätli, Chur, 707 H; 2. Arnold Imhasly, Brig, 699 H; 3. Rolf Steiner, Interlaken, 679 H; Limite: 573 Holz. Gäste 1: 1. Urs Imwinkelried, Naters, 820 H. Limite: 776 Holz. Gäste 2: 1. Anita Küng, Werthenstein, 550 H. Limite: 550 Holz. Gäste 3: 1. René Schmid, Brig-Glis, 609 H. Limite: 595 Holz.

Gerhard Werlen

■ SVSE Kegeln

33. Seeländer SESKV-Meisterschaft

Die 33. Seeländer SESKV-Meisterschaft fand vom 21. Juni bis 3. Juli im Gottstatterhaus in Biel statt. 156 Kegler/innen fanden den Weg auf die schöne Kegelbahnanlage am Bielersee. Der KK Funk und die Wirtin Marianne Römer mit ihrer Crew danken allen für ihre Teilnahme und wünschen weiterhin «guet Holz». **Auszug aus der Rangliste:** SESKV 1: 1. Arthur Ogi, Bern, 796 Holz; 2. Ernst Lüchinger, Zürich, 796 H; 3. Anton Wikci, Zürich, 794 H. Limite: 748 Holz. SESKV 2: 1. Werner Küry, Zollikofen, 782 H;

2. Kurt Ducret, Trimbach, 773 H; 3. Heinz Emmenegger, Werthenstein, 747 H. Limite: 712 Holz. SESKV 3: 1. Ernst Neuhaus, Bern, 723 H; 2. Edgar Fischer, Olten, 722 H; 3. Franz Locher, Gampel, 714 H. Limite: 680 Holz. SESKV 4: 1. Emil Geiger, Zürich, 701 H; 2. Susanna Glauser, Zollikofen, 690 H; 3. Rolf Steiner, Interlaken, 681 H. Limite: 633 Holz. Gast: Michel Wuillemin, Bévillard, 769 H. Ich wünsche allen schöne Sommerferien und weiterhin viel Glück.

Felix Haymoz

■ ZPV Aarau-Solothurn

Zusätzliches Personal fürs Depot Olten und schweizweit mehr Reisezugbegleitende

Der Vorsitzende René Schaller begrüßte die Versammelten zur Frühjahrsversammlung, die Teilnehmerzahl war mässig, vom Regionalverkehr war leider niemand anwesend. Speziell begrüßte er Daniel Rizzo, Chef Zugpersonal Fernverkehr in Olten.

Daniel Rizzo erläuterte die neue Weisung betreffend «zur Verfügung Ereignis-Management Personenverkehr» während der Disporeserve. So sei beschlossen worden, die Disporeserve, wenn sie nicht in den Einsatz müsse, zusätzlich für Kundenlenkung im Bahnhof Olten einzusetzen. Weiter berichtete er die gute Nachricht, dass im Depot Olten weitere fünf bis acht neue Mitarbeitende vorgesehen seien. Ob und wann jedoch eine Teambildung eingeführt werde, sei im Moment noch nicht sicher.

Danach wurden die Anträge an die Delegiertenversammlung behandelt und darüber abgestimmt.

René Furrer von der Peko gab bekannt, das neue Briefingtool laufe so weit gut und es werde noch weiter ausgebaut. Das Kontingent für die Neueinstellung von Reisezugbegleitern gesamtschweizerisch betrage zirka 350 Mitarbeitende, inklusive TGV Lyria.

Zum Schluss erinnerte Ralph Kessler daran, dass bei der Sonntagsregelung (jeder vierte Sonntag frei) auch der/die Mitarbeiter/in mitverantwortlich sei. Ein Verstoß gegen das Arbeitszeitgesetz könne gerade bei Unfällen unangenehme Folgen haben für die Mitarbeiterin oder den Mitarbeiter.

Thomas Schweizer

■ VPT RBS, Pensioniertengruppe Solothurn

Yvoire – schönstes Dorf Frankreichs

Bei hochsommerlichen Temperaturen liessen sich 64 Kolleginnen und Kollegen vom Reisevorschlag zum Blumendorf Yvoire inspirieren.

Erfreulicherweise konnte der Reiseleiter auch eine kleine Gruppe aus der Sektion Worb sowie den Präsidenten der Aktivsektion begrüßen. Nach der fahrplanbedingten getrennten Anreise trafen sich die Teilnehmenden am Schiffssteg in Ouchy zu einer schönen Kreuzfahrt über den Genfersee nach Yvoire. Auf dem See, vor den stattlichen Weinbergen und prächtigen Dörfern mit imposanten Schlössern wurde ein gutes Essen serviert. Nach dem Anlegen stand die Besichtigung des Dorfes an. Yvoire liegt am französischen Südufer des Genfersees zwischen Thonon-les-Bains und Genève.

Charakteristisch sind die gut erhaltenen Steinhäuser aus dem Mittelalter mit ihrem prächtigen Blumenschmuck. Im 13. Jahrhundert hatte Yvoire eine grosse militärische Bedeutung. Zahlreiche gut erhaltene Festungsanlagen sind noch heute Zeugen dieser kriegerischen Vergangenheit. Während dieser Zeit wurde auch das Schloss niedergebrannt und blieb 350 Jahre ohne Dach. Erst um 1950 setzte, durch den aufkommenden Tourismus, eine neue Entwicklung ein. Unmittelbar beim Ha-

fen trotz das gut erhaltene Schloss und gibt einen Vorgeschmack auf die Bauweise des schönen Dorfkerns. Auf der Anhöhe präsentiert sich die Kirche Saint-Pancrace mit ihrem Zwiebelturm. Dieser Turm wurde im Jahr 1989 renoviert und mit rostfreien Stahl- und Goldblechen gedeckt. Auffällig sind auch die zahlreichen einladenden Gasthäuser, welche dem grossen Ansturm von Touristen ein reichhaltiges kulinarisches Angebot offerieren. Überstrahlt wird aber alles durch den unerhört reichhaltigen Blumenschmuck. Unzählige Blumentöpfe, Kübelpflanzen und wunderschöne Anlagen vor jedem Haus prägen das Ortsbild. So ist es nicht verwunderlich, dass Yvoire mit zahlreichen Auszeichnungen aus der Tourismusbranche bedacht wurde. Die Bezeichnung «schönstes Dorf Frankreichs» und das 4-Sterne-Label für den Blumenschmuck sind nur zwei davon.

Kaum war der Durst gelöscht, wartete auch schon das Motorschiff, um die Reiselustigen nach Nyon zu bringen. Nach einem kurzen, steilen Aufstieg brachte sie die SBB zurück in die Heimat. Wir danken Reiseleiter Walter Reber herzlich für die tadellose Organisation dieses Ausflugs und blicken voll Zuversicht in Richtung Herbstreise. Ruedi Rufer



12. FSG-Jasswoche 2010

16. bis 23. Oktober in Saas Grund

Ferienhaus Moonlight oder Hotel Etoile


Preis: CHF 700.– pro Person (Nichtjasser CHF 650.–)

Im Preis inbegriffen:

- Teilnahme am Jassturnier mit schönen Preisen (jede/r Jasser/in erhält einen Preis)
- 7 Übernachtungen im Doppelzimmer mit WC/Dusche/TV/Balkon (EZ ohne Zuschlag, jedoch ohne Balkon)
- Vollpension (Sonntag ohne Mittagessen)
- Bett- und Frotteewäsche, Endreinigung, Kurtaxe
- Kostenlose Benutzung des Hallenbades im Hotel Etoile (50 m)

Nebst dem Jassen werden wir einige Stunden Freizeit geniessen, denn das Saastal mit seiner Gletscher- und Bergwelt oder der Staudamm von Mattmark sind einen Besuch wert. Die Jasswoche wird nur mit einer Mindestteilnehmerzahl von 20 Personen durchgeführt (max. 28 Jasser/innen). Freunde und Bekannte sind herzlich willkommen!

Auskunft und Anmeldung bis spätestens **15. August 2010** an: Jürg Hurni, Wabersackerstrasse 74, 3097 Liebefeld, Telefon 031 371 04 02, E-Mail: hurni.juerg@gmx.ch

 **12. FSG-Jasswoche, 16. bis 23. Oktober 2010, Saas Grund**

Anmeldetalon

Ich/Wir nehme/n am 12. Jassturnier teil. Anzahl Personen: _____

Name: _____ Vorname: _____

Adresse: _____

PLZ/Ort: _____

■ PV Winterthur-Schaffhausen

Referat über den SEV-Multi-Rechtsschutz

Präsident Ernst Schefer begrüßte am 5. Juli zahlreiche Mitglieder, Franco Faccioli von der Coop-Rechtsschutz sowie den PV-Chor unter der Leitung von Anita Nydegger. Den Kranken und Verunfallten wünschte er baldige Genesung. Der PV-Chor umrahmte die Versammlung mit vier Liedern aus dem grossen Repertoire.

In seinem Referat erklärte Franco Faccioli den SEV-Multi-Rechtsschutz näher. Dieser helfe in den Bereichen Verkehrs- und Privatrechtsschutz. Beratungen werden angeboten im Mietrecht, im Zusammenhang mit Liegenschaften und Verträgen sowie Straf- und Versicherungsrecht. Die Coop-Rechtsschutz AG ist unabhängig, das heisst, sie ist nicht mit grossen Konzernen verbandelt. Bei der Anmeldung gilt für bestimmte Fälle eine Wartefrist von drei Monaten.

Anschliessend meldete Ernst Schefer, dass drei Vorstandsmitglieder auf die HV 2012 ihren Rücktritt gegeben haben. Neu sind die Parkplätze beim Hotel Römertor nicht mehr gratis. An den Versammlungen im November 2010 in Winterthur und im März 2011 in Schaffhausen wird je ein Vertreter des betreffenden Kantons über die Bedingungen für den Erhalt von Zusatzleistungen zur AHV/IV orientieren. Nach zähen Verhandlungen konnte der FVP-Gutschein von 66 auf 100 Franken erhöht werden. Leider hatte die Sektion sieben Todesfälle zu beklagen. Zwei Neumitglieder konnten begrüßt werden. Die nächste Versammlung findet am 4. Oktober im «Römertor» in Winterthur statt mit dem Konzert der «Alten Garde» und einem Referat von Herrn Bühlig, Krankenkasse Atupri. Werner Meier

■ PV Zürich

Zu Besuch auf der Insel Reichenau

Am 23. Juni fuhr eine grosse Teilnehmerschar bei strahlendem Wetter mit zwei Cars der Firma Twerenbold nach Stein am Rhein. Im Restaurant Badstube wurden Kaffee und Gipfeli serviert. Frisch gestärkt begaben wir uns auf einen geführten Spaziergang durch die prachtvolle historische Stadt. Vom Reiseleiter aus dem Tourismus Büro erfuhren wir Inte-

ressantes und Lustiges über Stein am Rhein. Anschliessend bestiegen wir ein Schiff und liessen uns zur Insel Reichenau bringen. Im Restaurant Löcherhaus wurde ein feines Mittagessen serviert. Anschliessend begleitete eine kundige «Reichenauerin» die Fahrt mit dem Car über die Insel. Kurz nach 17 Uhr brachte uns ein Schiff der URh zurück nach Kreuzlin-

gen. Bei der niedrigen Brücke in Konstanz konnten wir miterleben, wie das hintere Sonnendach und die Fahrerkabine abgesenkt werden mussten, weil der Rhein einen hohen Wasserstand aufwies. So was kann nicht bei jeder Schifffahrt begutachtet werden. Die beiden Carchauffeure nahmen uns in Kreuzlingen Hafen wieder in Empfang und brachten alle sicher nach Zürich zurück. Ein interessanter, unterhaltsamer und wundervoller Ausflug ging viel zu schnell vorbei. Präsident Hans Beeri dankte im Namen aller Teilnehmenden dem Organisator Walter Saxer für die schöne Sektionsreise. Alle Fotos sind aufgeschaltet auf der Website www.sev-pv.ch/zuerich.

Fritz Abt



■ Männerchor PV Olten

Männerchorreise ins Toggenburg

Unter der bewährten Reiseleitung von Hans Schweizer und bei angenehmem Reisewetter stiegen die erwartungsvollen «Männerchörer» mit ihren Frauen und Freunden in einen modernen Reisecar der Firma Bom AG.

Nach kurzweiliger Fahrt über den Hirzel, Pfäffikon und Ricken erreichten die Reiselustigen Wattwil. Nach einem Kaffeehalt besuchten sie das Eisenbahn- und Motorradmuseum. Es war eine Erlebniswelt der besonderen Art. Mit vielen neuen Eindrücken erfolgte die Weiterfahrt über Bütschwil, Mosnang auf die Hulftegg. Beim Panoramarestaurant am Hulfteggpass wurde bei einem ausgezeichneten Mittagessen

die Kameradschaft gepflegt. Mit einem Liedervortrag dankte der Männerchor dem Wirtepaar, bevor zum zweiten Teil der Reise gestartet wurde. Die gemütliche Fahrt führte durch das Tösstal, Steg, Gibswil, Wald, Rütli, Rapperswil nach Rüslikon. Im wunderschön gelegenen Migros-Park im Grünen mit Panoramaausicht auf den Zürichsee gab es

einen letzten Trinkhalt. Die Rückfahrt führte über Cham, Sins, Sempach nach Olten/Trimbach zurück. Eine Reise, die Freude machte und ganz bestimmt in der Erinnerung haften bleibt.

Probebeginn nach den Sommerferien ist am 10. August im Brüelmattschulhaus in Trimbach.

Josef Elsener



■ PV Männerchor Winterthur-Schaffhausen

Reisen ist das beste Tun...

Am 23. Juni reiste der PV-Männerchor Winterthur-Schaffhausen nach Flims. Petrus bescherte der fröhlichen Schar den ersten sonnigen Tag seit Langem. Die SBB brachte uns nach Chur, wo ein Extrabus wartete, der uns durch blühende Wiesen und lichtgrüne Wälder zum Waldhaus Flims auf 1059 m über Meer führte. Im Gastrobetrieb der Aktienbrauerei Surselva, wo Bier aus reinem Bergwasser gebraut wird, durften wir ein originelles Menü geniessen. Der frische Blattsalat mit Käse aus dem Safiental wurde mit Bierdressing zubereitet. Auch den köstlichen Schweinebraten gabs nach Brauereiart, und sogar die feine Nachspeise trug den Namen «Brauerei-

coupe»! Eine hervorragende Zusammenstellung. Und weil der PV-Chor zuvor einige Lieder zum Besten gab, schmeckte der Schmaus doppelt so gut. Anschliessend blieb genügend Zeit, um den türkisfarbenen Caumasee zu besuchen, der wie ein kostbares Kleinod in dunkle Wälder eingebettet ist. Auch die Jassfans kamen zum Zuge, und einige Abenteuerlustige vertrauten sich einer Kutscherin an, die fröhlich über unwegsame Routen fuhr.

Wie alles Schöne fand auch dieser Tag ein allzu frühes Ende. Doch die nächste Reise kommt bestimmt. Herzlichen Dank den Organisatoren für diesen unvergesslichen Tag.

LK

■ VPT RBS, Pensioniertengruppe Worb

Die Reise der Pensionierten auf die Königin der Berge – die Rigi

An der Hauptversammlung hatte der neu gewählte Reiseleiter Hans-Ruedi Affolter als Reiseziel die Rigi vorgeschlagen. Am 23. Juni folgten 48 Personen dieser Einladung. Nach der langen Schlechtwetterperiode war es der erste schöne Tag. Mit dem Zug ging es Richtung Luzern-Arth-Goldau. Unterwegs verteilte Rosmarie Rolli wiederum die feinen «Tübeli». Eine Reise ohne deine mit viel Liebe hergestellten «Tübeli» wäre undenkbar. Herzlichen Dank.

In Arth-Goldau bestiegen wir den reservierten hellblauen Wagen. Die Arth-Rigi-Bahn, Betriebseröffnung 4. Juni 1875, weist eine Streckenlänge von 8,6 Kilometern auf und überwindet eine Höhe von 1240 Metern. In gemächlicher Fahrt ging es vorbei an Hängen mit blühenden Wiesenblumen zum Rigi-Kulm. Von der Bergstation spazierten wir zum Kulm. Dank seiner frei stehenden Lage geniesst man bei klarem Wetter eine unvergessliche Aussicht über die Gipfel des Gotthardmassivs bis zu den Berner Alpen sowie über den Vierwaldstätter- und den Zugersee. Zum Mittagessen wurden wir im Hotel Berggenuss auf Rigi-Staffel erwartet. Ein schmackhaftes Essen wurde von freundlichem Personal serviert. Der Kaffee war in verdankenswerter

Weise von der Direktion RBS offeriert. Obmann Hans Gerber begrüsste die Gäste René Schnegg, Präsident VPT RBS, und Walter Reber, Obmann der Pensioniertengruppe RBS Solothurn.

Hans Gerber orientierte kurz über verschiedene Neuerungen bei der RBS und das gute Geschäftsergebnis. René Schnegg informierte über Gewerkschaftliches. Nach dem Essen wanderten einige Wanderfreudige nach Rigi-Känzli oder Rigi-Kaltbad. Dann gings im Aussichtswagen der Vitznau-Rigi-Bahn talwärts. Die VRB weist eine Streckenlänge von 6,9 Kilometern auf und überwindet 1315 Höhenmeter bei maximaler Neigung von 25 Prozent. Die VRB wurde am 21. Mai 1871 eröffnet und war die erste Zahnradbahn Europas. In Vitznau bestiegen wir den Raddampfer Stadt Luzern, das Flaggschiff auf dem Vierwaldstättersee. Dies war der letzte Raddampfer, der 1928 für einen Schweizer See gebaut wurde. In Luzern wechselten wir auf den Zug, der uns nach Hause brachte. Die Teilnehmenden bedankten sich bei Organisator Hans-Ruedi Affolter für diese unvergessliche Reise. Wir freuen uns schon jetzt auf die nächste Reise im Jahr 2011. Hans-Ruedi, wohin führst du uns? Paul Gilgen

TOTENTAFEL

Abächerli Hans, pensionierter Gruppenchef, Zug; gestorben am 2. Juli im 84. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Baumann Max, pensionierter Magazinchef, Windisch; gestorben am 2. Juli im 85. Altersjahr. PV Aargau.

Camenisch Benedikt, pensionierter Bahnmeister, Bonaduz; gestorben am 10. Juni im 87. Altersjahr. VPT RhB, Pensionierte.

Loosli Rosa, Witwe des Ernst, Seftigen/Trimbach; gestorben am 4. Juli im 94. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Massmünster Ruth, Witwe des Hans, Basel; gestorben am 4. Juli im 88. Altersjahr. PV Basel.

Mathys Bernhard, pensionierter Rangiermeister, Muttetz; gestorben am 29. Juni im 73. Altersjahr. PV Basel.

Peter Anna Ella, Witwe des Erhard, Winterthur; gestorben im 85. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Pfaffhauser Hanny, Witwe des Albert, Oberwil ZG; gestorben am 28. Juni im 90. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Quennoz Martha, Witwe des Henri, Basel; gestorben am 29. Juni im 91. Altersjahr. PV Basel.

Wohlwend Hans, pensionierter Bahnhofsvorstand, Marthalen; gestorben am 30. Juni im 79. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Wyss Ursula, Witwe des Hanspeter, Boniswil; gestorben am 2. Juni im 63. Altersjahr. PV Aargau.

Zuberbühler Anna Emilia, Witwe des Walter, Winterthur; gestorben im 98. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

SEV und Unterverbände

14. Sept. 10.15 bis 16.30 Uhr, Bern, Konfe- renzzentrum Unia	■ SEV GAV-Konferenz SBB/SBB Cargo	Die Delegierten wurden voravisiert und erhalten Ende Juli die Einladung mit Anmeldetalon.
24. bis 26. Oktober ab 18 Uhr, Brissago, «Brenscino»	■ Unterverband RPV Präsidentenkonferenz	Anmeldeformulare werden zu gegebener Zeit versandt.

Sektionen VPT

27. Juli (Verschiebe- datum bei Schlecht- wetter: 3. August)	■ VPT RBS, Pensionierte Höhenwanderung Combatseline-La Combire-Thyon	Wunderschöne Höhenwanderung auf 2300 m ü. M. ohne grössere Auf- und Abstiege (+150/-260 m). Grandiose Aussicht ins Rhonetal und bis zu den Berner Alpen. Wanderzeit 2½ bis 3 Stunden. Gutes Schuhwerk, Wanderstöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Kosten: Zuschlag Postauto, Sessellift und Gondelbahn zirka 24 Franken pro Person. Worb-Dorf ab 6.15 Uhr, Solothurn via Biel ab 6.59 Uhr, Bern ab 7.04 Uhr, Lausanne an/ab 8.15/8.20 Uhr, Sion an 9.12 Uhr, ab 9.40 Uhr (Postauto), Siviez an 10.38 Uhr. Veysonnaz Poste ab 16.56 Uhr. Anmeldung bis 22. Juli an Kurt Bühler, 031 839 11 15.
27. Juli	■ VPT SGV, Pensionierte Ausflug zu Seppi Müller (85 Jahre)	Luzern ab 7.54 Uhr, Olten an/ab 8.27/8.41 Uhr, Biel an/ab 9.13/9.22 Uhr (Bus), Schifflände ab 9.45 Uhr, Erlach an 11.00 Uhr. Anschliessend Apéro bei Seppi Müller. Mittagessen im Cabane du Pêcheur in Erlach (Nähe Schifflände). Transfer mit Kleintaxi möglich (wird nach Absprache durch Manfred organisiert). Fleisch und Fisch, à la carte, Selbstbedienung. Es ist für 20 Personen reserviert! Erlach ab 15.15 Uhr (Schiff reserviert), Biel Schifflände an/ab 16.30/16.49 Uhr (Bus), Biel ab 17.15 Uhr, Olten an/ab 17.57/18.30 Uhr, Luzern an 19.05 Uhr. Reiseleitung: Manfred und Hans.
18. August	■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Wanderung Magglingen-Twannberg-Twann	Die Bergfahrt nach Magglingen eröffnet den Blick auf den Bielersee und das Seeland. Schattige Waldwege führen zum Twannberg und weiter durch die romantische Twannbachschlucht nach Twann. Wanderzeit zirka 3½ Stunden, kein nennenswertes Gefälle. Bern ab 8.30 Uhr, Biel an 9.06 Uhr (Kaffeepause), mit Bus Nr. 11 zur Standseilbahn, ab 10.20 Uhr, Magglingen an 10.30 Uhr. Twann Schiffstation ab 16.00 Uhr, Biel Schiffstation an 16.30 Uhr, Biel Bahnhof ab 17.21 Uhr, Bern an 17.48 Uhr. Verpflegung im Hotel/Restaurant Twannberg. Fahrausweise bitte selber besorgen. Durchführung nur bei guter Witterung. Anmeldung bis 16. August an Ueli Hobi, 032 313 14 86.
18. August	■ VPT RhB, Pensionierte Sommerausflug auf die Rigi	Chur ab 8.16 Uhr, Landquart ab 8.26 Uhr. Landquart an 18.32 Uhr, Chur an 18.43 Uhr, mit Anschlüssen in alle Richtungen. Menü 1: Schweinebraten mit Beilagen, 30 Franken; Menü 2: Grilliertes Pouletbrüstchen mit Beilagen, 28 Franken (bei Anmeldung Menüwahl melden).

Fahrausweise: FVP-Tageskarte 2. Klasse oder GA-FVP. Anmeldung bis 14. August an Felix Murk, 081 413 74 65, 078 606 60 25.

Pensionierte

3. August Basel, Rest. Bundesbahn	■ Pensioniertes Zugpersonal Basel Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
5. August 14.30 Uhr, Basel, Rest. Bundesbahn	■ Pensioniertes Rangierpersonal Basel Zusammenkunft	Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat. Kollegen anderer Berufskategorien sind herzlich willkommen.
5. August Olten, Rest. Hammer- mätteli	■ Pensioniertes Zugpersonal Olten Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind herzlich willkommen.
5. August 8.45 Uhr, Basel SBB, Schalterhalle	■ PV Basel Fahrt ins Blaue mit Partnerinnen und Partnern	Nach kurzweiliger Fahrt Mittagessen und gemütliches Beisammensein. Der Männerchor wird uns den Tag verschönern. Basel an zirka 19 Uhr. Kosten für Apéro, Mittagessen und Getränke: 60 Franken. Einzahlung auf PC 40-6925-4 bis 30. Juli. Fahrausweise: GA oder Halbtax-Abo mit Tageskarte 2. Klasse. Schriftlich eingeladen wurden unsere Neumitglieder sowie die Teilnehmenden von 2008 und 2009. Auskunft erteilen Alfred Lüthi, 061 361 28 81, und Aldo Pavan, 061 821 46 60.
18. August	■ PV Luzern Sektionsausflug nach Schwarzsee	Zu unserem Ausflug ins Sensegebiet sind alle Mitglieder mit Partner/in herzlich eingeladen. Das Programm mit Einzahlungsschein wurde persönlich zugestellt. Anmeldung durch Überweisung von 40 Franken pro Person bis spätestens 10. August. Bitte Betrag direkt ab Postcheck- oder Bankkonto überweisen. Bareinzahlungen am Postschalter verursachen hohe Gebühren für die Sektionskasse. Auskunft erteilen Peter Grütter, 041 420 21 17, und Hans-Ulrich Richner, 041 440 75 92.
19. August	■ PV Olten und Umgebung Sektionsreise nach Gruyère	Sektionsreise mit Bahn und Bus nach Gruyère. Kosten: Menü inklusive Dessert zirka 30 Franken. Olten ab 8.06 Uhr nach Zofingen, umsteigen auf den direkten Zug nach Freiburg und weiter mit Bus nach Gruyère. TK und GA für die ganze Reise gültig. Für Billette ist jede/r selber besorgt. Anmeldung mit grüner Karte bis 9. August.
25. August	■ PV Bern Sektionsausflug nach Engelberg	Bern ab 9.00 Uhr via Zofingen. Frühzeitige Anmeldung mit Überweisung von 25 Franken auf PC-Konto 30-2569-9, SEV Sektion Bern PV, 3000 Bern. Einzahlungsscheine erhältlich bei Klaus Gasser, 033 437 35 10, oder Erwin Gugger, 031 791 18 83. Die Angemeldeten erhalten rechtzeitig ein detailliertes Programm.
1. Dezember	■ PV Zürich Jubiläumfest 100 Jahre PV Zürich: Kontingenz erreicht!	Wir sind sehr erfreut über die grosse Anzahl Anmeldungen. Das Kontingenz ist erreicht. Anmeldungen werden nur noch bedingt angenommen und auf eine Warteliste gesetzt. Interessierte melden sich bei Bruno Balzerini, Seestrasse 345, 8038 Zürich (bis 30. September). Alle, die am Fest teilnehmen, erhalten Anfang Oktober als Bestätigung das vollständige Programm zugesandt.

Sport und Kultur

25. und 26. Juli	■ ESV Luzern Hochtour Alphubel	Luzern ab 8.00 Uhr; Rückkehr um 20.00 Uhr. Route: Täsch–Täschhütte–Alphubeljoch–Alphubel–Feeletscher–Längflue. Wanderzeiten: 1. Tag, zirka 4 Stunden; 2. Tag, zirka 10 Stunden. Übernachtung mit Halbpension in der Täschhütte SAC. Ausrüstung: normale Hochtourenausrüstung inklusive Anseilgurt, Steigeisen, Pickel, Stirnlampe. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 23. Juli an Tourenleiter Martin Schmid, 051 281 34 28. @ www.esv-luzern.ch	9. bis 12. August	■ EWF Herisau Hochtour	Das Tourenziel wird erst nach Anmeldeschluss bestimmt, abhängig von der Teilnehmerzahl und dem technischen Können der Teilnehmenden. Definitive Anmeldung bis 2. August an Beat Frei, 071 352 61 67. @ www.ewf-herisau.ch
28. Juli	■ EFFVAS, Sektion Basel	Fotoexkursion in der Stadt. Infos unter www.baslerfotoclub.ch .	10. August 9.30 Uhr, Seuzach, Bahnhof	■ ESC Winterthur Radtour	Velotour durchs Zürcher Weinland über Seuzach–Bänk–Niederwil–Andelfingen–Husemersee–Oerlingen–Hummenberg–Thurauen–Flaach–Desibach–Hünikon–Winterthur. Coupiertes Gelände, Nebenstrassen, 50 Kilometer. Picknick (Grill) bei der Waldhütte Räubrichseen. Badehose mitnehmen. Anmeldung bis 9. August an Joachim Eberle, 052 233 20 24, jh.eberle@bluewin.ch .
29. und 30. Juli	■ ESV Rheintal-Walensee Bergtour/Klettersteig Piz Mittel	Etwas ausgesetzte Bergtour oder Klettersteig im Oberhalbstein. 1. Tag: von Surava über Motta Palousa nach Cunter in 5½ Stunden. Übernachtung in Savognin (Restaurant). 2. Tag: mit Taxi nach Plang la Curvanera (1844m), Aufstieg (blau-weiss markiert) zum Piz Mittel, 4 Stunden. Eine Gruppe wird die unteren 400m des Berges auf dem mittelschwierigen Klettersteig in Angriff nehmen und dann mit den anderen zum Gipfel gelangen. Abstieg gemeinsam auf der Normalroute. Treffpunkt: Chur RhB ab 9.58 Uhr. Anmeldung bis 26. Juli an Christoph Naef, 081 302 59 44, naef-wickli@sunrise.ch .	10. August	■ ESV Rheintal-Walensee Velotour Rheintal	Wir fahren ab Buchs mit dem Velo über Altstätten nach Rorschach und treffen dort um zirka 15.30 Uhr ein. Mittagessen aus dem Rucksack. Anschlüsse ab Rorschach Richtung Romanshorn–Winterthur um 16.07 Uhr, Richtung Buchs um 16.21 Uhr. Anmeldung bis am Vorabend an Willy Scherrer, Basadingerstrasse 57, 8253 Diessenhofen, 052 657 21 38.
31. Juli	■ ESV Luzern Bergwanderung Nepali-Highway	Abfahrt in Luzern um 6.18 Uhr; Rückkehr um 18.41 Uhr. Wanderung: Furkapass–Sidelenhütte–Albert-Heimhütte–Realp, zirka 5 Stunden. Ausrüstung: Bergschuhe. Verpflegung in den Hütten. Anmeldung bis 15. Juli an TL Marcel Hofer, 041 280 02 41. @ www.esv-luzern.ch	12. August	■ EWF Herisau Bergtour Ofenloch	Schwägalp–Chräzerenpass–Horn–Neckerquellgebiet–Ellbogen–Seebensäge. Leichte Bergtour in 3½ Stunden (+430/–790m), Trittsicherheit erforderlich, T2. Stöcke empfohlen. Treffpunkt Schwägalp Passhöhe. Urnäsch ab 9.10 Uhr, Nesslau ab 9.06 Uhr. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 10. August an Ernst Egli, 071 277 72 36.
2. August	■ EWF Herisau Wanderung Moosalp	Route Moosalp–Bürchner Alp–Gärlich–Zenhäusern. Leichte Wanderung T1 in 3½ Stunden (+330/–930m). Treffpunkt in Visp um 10.07 Uhr, PTT bis Moosalp. St. Gallen ab 6.42 Uhr, Zürich ab 8.00 Uhr. Rucksackverpflegung. Rückfahrt: Zenhäusern ab 16.13 Uhr via Visp. Zürich an 18.58 Uhr, St. Gallen an 20.15 Uhr. Anmeldung bis spätestens 30. Juli an Rolf Vogt, 027 346 11 94. @ www.ewf-herisau.ch	14. und 15. August	■ EWF Herisau Mittlere Bergtour Obermatten–Savognin	Bergtour Zillis–Obermatten–Ziteil–Piz Curvér–Tignas (Savognin). HP im Berggasthaus Post, Obermatten. 1. Tag: Wanderzeit zirka 3½ Stunden, +920m; 2. Tag: zirka 7 bis 8 Stunden, +1200/–1400m, Rucksackverpflegung. Treffpunkt im Zug ab Chur 10.58 Uhr via Thusis nach Zillis (RhB). Zürich ab 9.37 Uhr, St. Gallen ab via SOB 9.02 Uhr, via Rheintal 9.03 Uhr. Anmeldung bis 9. August an Oskar Frigg, Ferienhalber nur erreichbar unter 078 768 63 75, oskar.frigg@bluewin.ch . @ www.ewf-herisau.ch
3. August 19 Uhr, Rest. Cavallostar	■ EFFVAS, Sektion Bern-Lok Höck	Infos unter www.fotobernlok.ch.vu .	16. bis 18. August	■ ESV Rheintal-Walensee Einfache Hochtour (Gletschertour) Tête Blanche und Tour mit Kletterei auf die Aiguille de la Tsa	Hochgebirgstour in den Walliser Alpen. Schon eine Bergtour zur Bertolhütte ist ein lohnendes Ziel. So sind Teilnehmende, die nicht auf die Aiguille de la Tsa klettern wollen, ebenfalls willkommen. 1. Tag: via Bern–Visp–Sion–Arolla. Mittagessen in einem Restaurant. Aufstieg in 4½ Stunden zur ausgesetzt platzierten Bertolhütte. 2. Tag: einfacher Gletscheraufstieg zur Tête Blanche und zurück zur Hütte, Marschzeit 6 Stunden. 3. Tag: Gletschertour zum Einstieg an der Aiguille de la Tsa, Kletterei (3b) zum Gipfel des Matterhorns von Arolla, abseilen und Rückkehr zur Hütte. Marsch- und Kletterzeit bis zur Bertolhütte insgesamt zirka 6 Stunden. Abstieg nach Arolla und Heimreise. Zürich voraussichtlich an 21.28 Uhr. Komplette Ausrüstung für Hochtouren mit Gstädtli, Pickel, Steigeisen, Helm. Seile organisiert der Tourenleiter. Zwischenverpflegung aus dem Rucksack, in der Hütte Halbpension. Anmeldung bis 12. August an Hanspeter Berliat, 052 747 22 18, berliat@leunet.ch .
5. August	■ Bergklub Flügelrad Bern 3-Seen-Velotour von Spiez nach Belp	Treffpunkt: 8.25 Uhr beim Zug, Bern ab 8.40 Uhr nach Spiez. Fahrausweise nach Spiez und ab Belp sowie Velo-Tageskarte lösen. Zirka 35 Kilometer, mehrheitlich flach mit einigen kurzen Aufstiegen. Zwischenverpflegung und Getränke mitnehmen. Mittagessen im Restaurant. Menü 16 Franken. Anmeldung bis 31. Juli an Fritz Aegler, 033 681 16 47. Bei unsicherer Witterung: 079 487 06 42, ab 6.30 Uhr.	7. August Gossau, Schiesstand Espel	■ EWF Herisau Kleinkaliber-Plauschschiesen	Schiessbetrieb von 13.30 bis 15.30 Uhr. Keine Anmeldung nötig. Anschliessend kleine Festwirtschaft mit Rangverlesen. @ www.ewf-herisau.ch
8. August Biel, Altstadt	■ EFFVAS, Sektion Biel 11. Foto-Flohmarkt	Auskünfte erteilt Peter Tschanz, 032 331 73 14.			

19. August	<p>■ ESC Winterthur Rundwanderung Ruedertal</p>	<p>Winterthur ab 7.33 Uhr, Zürich ab 8.08 Uhr. Billette nach Schöffland retour lösen. Rückfahrt: Schöffland ab 17.59 Uhr, Winterthur an 19.35 Uhr. Wanderzeit: zirka 6 Stunden, +/-200m Auf- und Abstieg. Mittagessen im Restaurant Sternen, Schmiedrued. Anmeldung bis 16. August an Manfred Portmann, 052 232 30 00.</p>		<p>Führung. Vorstellung um 20.15 Uhr. Kosten: 22 Franken (für Plätze in der 1. Kategorie). Anmeldung bis spätestens 22. Juli an Hubi Leuppi, 062 295 32 30, hubleu@gmx.ch.</p>
20. bis 22. August	<p>■ ESC Winterthur Klettern Salbit</p>	<p>Wir besuchen eines der schönsten Granitgebiete der Westalpen. Die Klettereien mit alpinem Charakter erfordern Erfahrung in Mehreillängenrouten im Kletterniveau bis 5c. Winterthur ab 6.28 Uhr nach Göschenen. Übernachtung/HP in der Salbithütte. Anmeldung bis 8. August (wegen Ferienabwesenheit) an Peter Rothenbühler, pepiro@bluewin.ch.</p>	<p>13. und 14. September</p> <p>■ ESC Winterthur Wanderung im Hochschwarzwald</p>	<p>1. Tag: Wanderzeit 2½ Stunden, (+/-150m) und Dombesuch in St. Blasien. 2. Tag: Wanderzeit 4½ Stunden (+/-350m). Gepäck kann an beiden Tagen deponiert werden, nur Notproviant mitnehmen. Winterthur ab 8.36 Uhr, Eglisau ab 9.10 Uhr. Billette nach Waldshut und zurück lösen. Anmeldung wegen Hotelreservation bis 31. Juli an Joachim Eberle, 052 233 20 24, jh.eberle@bluewin.ch. Doppel- oder Einzelzimmer angeben. Zirka 120 Euro mitnehmen.</p>
20. bis 22. August	<p>■ ESV Luzern Bergwanderung: Flüelapass-Schwarzhorn-Grialetschhütte-Scaletta-pass-Keschhütte-Tschimas da Tisch-Darlux</p>	<p>Luzern ab 7.35 Uhr; Luzern an 21.25 Uhr. Wanderzeit: 1. Tag zirka 5½ Stunden; 2. Tag zirka 5 Stunden; 3. Tag zirka 6 Stunden. Übernachtungen/HP in der Grialetschhütte SAC und in der Keschhütte SAC. Ausrüstung: Bergschuhe, Hüttenschlafsack. Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 31. Juli an Marcel Hofer, 041 280 02 41.</p>	<p>1. und 2. Oktober ab 7.30 Uhr, Airolo</p> <p>■ SVSE Schiessen 41. Schweizerisches Eisenbahnerschiessen</p>	<p>Sektionsdoppel (30 Franken) und Gruppendoppel (20 Franken) sind im Voraus auf das Festkonto einzuzahlen. Bezug der vorbereiteten Schiessbüchlein im Rechnungsbüro. Es werden keine Schiessbüchlein zugesandt. Die Zuteilung der Rangeure erfolgt aufgrund der Vorbestellung und in der Reihenfolge des Erhalts. Die Scheibenzuteilung wird den Sektionen schriftlich bestätigt. Das OK freut sich auf grosse Beteiligung. Stiche und Rangeure können ohne vorherige Bezahlung mit besonderen Formularen bis 31. August sektionsweise vorbestellt werden bei Franz Hurschler, Via Carona 33, 6815 Melide, 091 649 84 62.</p>
25. August 19 Uhr, Aarau, Schachen	<p>■ EFFVCO Apéro im Circus Monti und Vorstellungsbesuch</p>	<p>Um den EFFVCO-lern einen Einblick in das Zirkusleben zu ermöglichen, lade ich euch zu einer Führung auf dem Zirkusgelände, einem Apéro im Buffzelt und dem Besuch der Vorstellung ein. 19 Uhr: Apéro mit</p>		

Bist du bereits Mitglied?

Ist dein Kollege oder deine Kollegin noch nicht dabei?

80 Prozent der Angestellten im öffentlichen Verkehr sind Mitglied einer Gewerkschaft – schliesst euch alle dem SEV an!

Wenn du einen Kollegen oder eine Kollegin vom SEV überzeugst, dann gibt es eine Werbepremie für dich.

Unsere Argumente?

Der SEV steht für:

- Einkommen, von denen man gut leben kann,
- Arbeitszeiten, mit denen sich leben lässt,
- Gesamtarbeitsverträge (GAV), die deine Arbeitsbedingungen regeln,
- und vieles mehr...

Eines ist unbestritten: Je mehr Mitglieder eine Gewerkschaft hat, desto stärker ist sie und umso besser sind die Arbeitsbedingungen in der jeweiligen Branche!



- Ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch das Abonnement von *kontakt.sev*.
- Ich abonniere *kontakt.sev* zum Preis von 40 Franken für ein Jahr.
- Ich will *kontakt.sev* noch genauer kennenlernen und bestelle ein Probeabonnement (6 Ausgaben).

Name/Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon (Geschäft):

Telefon (Privat):

Datum:

Unterschrift:

Willst du dein eigenes *kontakt.sev*?

Kennst du jemanden, der *kontakt.sev* lesen will?

Wenn du Mitglied wirst, bekommst du automatisch *kontakt.sev* – das Abonnement ist in deinem Beitrag enthalten.

Aber auch Kolleginnen und Kollegen aus anderen Branchen und Gewerkschaften können *kontakt.sev* abonnieren.

Das Jahresabonnement kostet 40 Franken.

Oder willst du vielleicht erst einmal ein Probeabonnement?

Es gibt sechs Ausgaben von *kontakt.sev* gratis zum Kennenlernen!

Weitere Fragen? info@sev-online.ch oder www.sev-online.ch

Hol dir die Werbepremie:
die exklusive SEV-Uhr im Wert von 250 Franken
(einmal pro Mitglied bei Werbung eines Neumitglieds)

Ja, ich wünsche die SEV-Uhr als Werbepremie.

Geworben durch:

Name/Vorname:

Adresse:

PLZ/Ort:

Telefon:

Für alle weiteren Informationen nehmen wir mit dir Kontakt auf! Danke für dein Interesse!

Talon einsenden an: Zentralsekretariat SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6 oder faxen an 031 357 57 58

Leserbrief

FVP: Vollmer beschönigt die Fakten

Pensioniertentagung VPT,
kontakt.sev 13/10

Der VöV-Direktor Peter Vollmer erklärt bei jeder Gelegenheit, die eidgenössische Steuerverwaltung sei schuld an der Verschlechterung beim FVP. So wiederholte er seine Geschichte neulich auch vor den Pensionierten des VPT in Olten wieder. Die Besteuerung ist allein Sache zwischen Steuerverwaltung und dem einzelnen Steuerpflichtigen. Gegen den Willen der Steuerverwaltung, die Nebenleistung FVP teilweise zu besteuern, war eh wenig auszurichten. In Tat und Wahrheit hat der VöV die Neuregelung bei den Steuern als Vorwand benutzt, die Preise im FVP-Bereich massiv anzuheben, um mehr Geld in die Kasse der Bahnen zu spülen. Eine Versteuerung der Nebenleistung FVP, soweit der Rabatt mehr als 50 Prozent ausmacht, wäre den Einzelnen allemal viel billiger gekommen als die Preiserhöhung beim Senioren-GA um 400 bzw. um mehr als 600 Franken. Die Aktiven hingegen lässt man den über 50 Prozent liegenden Rabatt (2000 Franken) versteuern – was bedeutend weniger kostet – und knöpft ihnen diesen Betrag nicht gleich direkt ab.

Die von Vollmer erwähnten Verbesserungen betreffen

die Pensionierten nicht. Tram, Bus und Postauto waren schon bei der früheren Lösung im GA inbegriffen. Die Abschaffung der Tram/Bus-Karte wird von den in Städten wohnenden Pensionierten – die sich kein GA leisten wollen oder können (es gibt deren immer mehr) – sehr beklagt. Von der von Vollmer erwähnten «guten und fairen Lösung» also keine Spur. Die Personalverbände hätten ja zugestimmt, bemerkt Vollmer. Die Zustimmung erfolgte dem Vernehmen nach aber erst, nachdem Vollmer mit der generellen Aufkündigung der FVP-Vereinbarung gedroht hatte. Hätte sich die Verhandlungsleitung des SEV beizeiten kundig gemacht, wäre man auf die fehlende Kündigungsklausel in der früheren Vereinbarung aufmerksam worden. Eine Kündigung wäre rechtlich zu diesem Zeitpunkt und für noch ein paar weitere Jahre einseitig gar nicht möglich gewesen.

Der PV setzt sich laufend dafür ein, die Einschnitte beim FVP zu mildern. Die erzielte wertmässige Erhöhung des Gutscheins an die Pensionierten durch die SBB ist ein erster und bescheidener Schritt in diese Richtung.

Josef Bühler,
Pensionierter, Basel

Leserbrief

Unwahrheiten helfen nicht

ZA RPV, kontakt.sev Nr. 12/10

Mit grossem Erstaunen habe ich den Zeitungsartikel aus dem Zentralausschuss RPV gelesen. Es geht um die Nachwahlen in die Peko Division P, die sich durch den Rücktritt von Andy Ruch (P-OP-ZV Tessin Wagenreinigung) aufzwingen.

Es haben sich zwei Kollegen (einer aus der Reinigung) gemeldet.

Der RPV schlägt nun in diesem Artikel den Rangierer Juri De Blasi auf den Sitz der Wagenreinigung vor, mit der Begründung «damit ein Rangierer in diesem Gremium ist». Seit der Einführung der betrieblichen Mitwirkung im Jahre 2000 sind die Rangierer

stets mit einem Sitz gemäss Kontingent in der Peko P vertreten. Der jetzige Vertreter Rangierer ist seit drei Jahren im Amt und auch gleichzeitig ein Mitglied des Zentralausschuss RPV. Glücklicherweise können auch zufällige Unwahrheiten ein Wahlergebnis nicht beeinflussen.

Ferdy Jslar,
P-OP-RZA-RC1

Leserbrief

Partner ernst nehmen

Mit grossem Erstaunen habe ich von der Kritik Herrn Jordis an den Sozialpartnern Kenntnis genommen. Als Zugbegleiter mit bald 30 SBB-Jahren und mehrjähriger Tätigkeit im Sektionsvorstand, unter anderem 6 Jahre als Sektionspräsident des ZPV Zürich, kann ich versichern, dass der SEV in der Leitung, mit seinen Sekretären und Sekretärinnen, auf Unterverbands- und Sektionsebene, sehr wohl über profunde Kenner der SBB verfügt, seien es nun ehemalige oder aktuelle SBBler.

In meiner Präsidentenzeit musste ich oft die Verhandlungsergebnisse rechtfertigen, weil von der Basis der Vorwurf kam, der SEV habe

zu schlecht verhandelt, z.B. Einmalzahlungen bei Teuerungsausgleich und Lohnerhöhungen, die weder versichert, noch wiederkehrend, also nicht nachhaltig sind, also Lohnneinbusse usw.

Unter diesem Aspekt kommt Toco beim Zugpersonal grösstenteils schlecht an. Ich hoffe doch, dass man bei den Lohnvergleichen mit anderen Firmen nicht die UBS, CS, Novartis etc. als Vorbilder genommen hat, um die Unterschiede in den tiefen und hohen Lohnklassen auszuwerten. Es sind auch heute viele Kollegen und Kolleginnen in ihrer Freizeit, als Gewerkschafter, für die gute Sache aktiv und für ein gutes Arbeitsklima besorgt, obwohl

der soziale Aspekt durch unregelmässige Arbeitszeit schon genug strapaziert wird. Im Weiteren wird die Gewerkschaftsarbeit von der SBB immer weniger honoriert.

Ich bitte, die Verhandlungen im gegenseitigen Respekt zu führen, und bitte die SBB, dass die Stimme ihrer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, vertreten durch die Sozialpartner, gehört und auch ernst genommen wird, damit die SBB auch in Zukunft ein erfolgreiches Unternehmen und ein attraktiver Arbeitgeber mit motiviertem Personal ist oder wieder wird.

Stephan Tschümperlin,
Zugchef National Zürich

Leserbrief

Eisenbahner sein?

Es ist schon erstaunlich, wenn Herr Jordi sagt, dass an der Verbandsspitze gar keine Eisenbahner die Weichen stellen. Herr Jordi kam 2007 in die SBB, ist wahrlich auch kein Eisenbahner. Dies trifft auch für Herrn Meyer zu. Meiner Meinung nach ist man nicht Eisenbahner, sondern man lebt es. Ich bin sicher nicht gegen Veränderungen, denn diese sind nötig, damit wir die täglichen Aufgaben bewältigen können. Wir bemühen uns

tagtäglich, dass unsere Kunden zufrieden und stolz auf uns sein können, und da liest man, dass wir zu viel verdienen.

Dies schmerzt umso mehr, wenn man gleichzeitig die Gehälter unserer Konzernleitung in der Zeitung liest. Darum bin gegen das neue Lohnsystem Toco. Ich danke dem SEV herzlich für seinen unermüdlichen Einsatz.

Ruedi Fehlmann,
ZPV Aargau-Solothurn

Leserbrief

Der Mythos Lokführer

Der erste Lokomotivführer auf deutschem Boden, William Wilson, wurde zusammen mit der Lokomotive «Adler» aus England importiert. In Deutschland gab es damals noch kein ausgebildetes Personal, das eine Lokomotive bedienen konnte.

Der «Dampfwagenführer» der Nürnberger-Fürther Eisenbahnen dürfte aufgrund seiner bewunderten Künste der bestbezahlte Lokomotivführer aller Zeiten gewesen sein. Sein Jahresgehalt überstieg sogar das damalige Gehalt des Direktors der Nürn-

berger-Fürther Eisenbahngesellschaft.

Entsprechend seiner herausgehobenen Position bestieg William Wilson am Eröffnungstag der Nürnberger-Fürther Eisenbahn die Lokomotive im Frack, mit Zylinder und weissen Handschuhen.

Wie sieht es heute, nach 175 Jahren, mit dem Lokführer aus? Die Zeiten haben sich geändert, den Dampfwagenführer gibt es nicht mehr. Dafür Frauen und Männer, die nach einer intensiven, komplexen Aus-

bildung rechnergesteuerte Triebfahrzeuge bedienen. Eines ist geblieben: die Verantwortung über den Zug! Anscheinend möchte dies die Leitung der SBB nicht wahrhaben und dem Lokpersonal (wie auch dem übrigen Personal) diese Verantwortung nicht honorieren. Die ersten Vorstellungen von den SBB-Verantwortlichen vom neuen Lohnsystem Toco sprechen für sich! Danke für diese Bezeugung der Wertschätzung...

Andrea-Ursula Leuzinger,
Lokomotivführerin

Link zum Recht

Dauerbrenner Zielvereinbarungen

Bereits im kontakt.sev vom 12. November 2009 thematisierten wir die Problematik der Zielvereinbarungen. Heute berichten wir von einem weiteren Fall aus der Praxis.

Kollege T., ein Rangierspezialist plus, meldete dem SEV-Rechtsschutzteam, dass er einen Monat zuvor mit seinem Vorgesetzten das Führungs- und Entwicklungsgespräch gehabt habe. Dieses sei positiv verlaufen, und der Vorgesetzte habe keine Schwächen genannt, die anzugehen seien. Nun aber habe ihm der Vorgesetzte soeben – das heisst rund einen Monat nach dem Mitarbeitergespräch – völlig überraschend eine Zielvereinbarung zur Unterschrift vorgelegt. T. erklärte sehr aufgebracht, dass er diese Zielvereinbarung nicht unterschrieben habe und auch nicht gewillt sei, sie nachträglich noch zu unterschreiben. Er könne nicht verstehen,

dass er nach der guten Rückmeldung seines Vorgesetzten nun infolge von drei Vorfällen eine Zielvereinbarung unterschreiben solle. Zudem trage er für zwei der drei Vorfälle keine Schuld. Das Vertrauen in seinen Vorgesetzten habe er auf jeden Fall verloren.

Akteneinsicht – ein wichtiges Verfahrensrecht

Um sich ein umfassendes Bild des Sachverhalts zu machen und beide Seiten zu verstehen, ersucht der SEV den Arbeitgeber üblicherweise um Akteneinsicht (Personaldossier). So auch im vorliegenden Fall.

In einer ersten Reaktion stellt der SBB-Personaldienst die Notwendigkeit der Akteneinsicht infrage. Der SEV bestand jedoch darauf – insbesondere auch deshalb, weil die Zielvereinbarung problematisch formuliert war und T. zwei im Sachverhalt erwähnte Vorfälle möglicherweise nicht zu verantworten hatte. Gleichzeitig schlug der SEV vor, nach der Akteneinsicht die Sache im Rahmen einer Besprechung zu bereinigen.

Der Blick in die Akten lohnte sich tatsächlich, führte er doch zu einigen wichtigen Erkenntnissen:

- Kollege T. war seit Jahren ein gut qualifizierter Rangierspezialist.
- Die drei Ereignisse waren spezielle Einzelfälle, die zu Recht keine negative Auswirkung auf das Mitarbeitergespräch hatten.
- Das älteste der drei Ereignisse lag über ein Jahr zurück und fiel in die vorherige Beurteilungsperiode. T. konnte kein Verschulden nachgewiesen werden.
- Das zweite Ereignis fiel wohl in die Beurteilungsperiode, ein eindeutiges Verschulden von T. konnte aber auch hier nicht festgestellt werden.
- Das dritte Ereignis geschah rund einen Monat nach dem Mitarbeitergespräch und wurde von T. verursacht, was er auch ohne Ausflüchte zugegeben hatte.
- Die Zielvereinbarung enthielt eine unrealistische Zielsetzung mit keinerlei Toleranz.

Die Zielvereinbarung enthielt eine völlig unklare Androhung für den Fall der Nichterfüllung.

Angesichts dieser Erkenntnisse verlangte der SEV eine Besprechung mit dem Vorgesetzten von T. sowie mit dem zugeteilten Personalverantwortlichen.

Warum nicht von Anfang an so?

Anlässlich des vom SEV verlangten Gesprächs wurden die Ereignisse, die zur Zielvereinbarung führten, nochmals detailliert besprochen. Schliesslich mussten der Vorgesetzte und der Personalverantwortliche bestätigen, dass T. zwei der drei Vorfälle nicht zu verantworten hatte. T. war lediglich am Rande mitbeteiligt und konnte auf den Ablauf der Ereignisse keinen Einfluss nehmen. Der SEV-Beistand machte geltend, dass aufgrund der einzigen von T. verschuldeten Unregelmässigkeit eine Zielvereinbarung unverhältnismässig wäre. Der Vorgesetzte und der Personalverantwortliche konnten dieser Argumentation nichts ent-

gegenhalten und bestätigten schriftlich, dass sie an der Zielvereinbarung nicht mehr festhielten. Zusätzlich einigten sich der Vorgesetzte und T., sich künftig regelmässig zu treffen, um allfällige Schwachstellen im Betriebsablauf zu besprechen. Damit war auch ein Grundstein gelegt, das verlorene Vertrauen zum Vorgesetzten wieder aufzubauen.

Ende gut, alles gut...

Beim SEV-Rechtsschutzteam blieb das Dossier von T. noch offen. Der mit dem Fall betraute Gewerkschaftssekretär erkundigte sich nach der darauf folgenden Personalbeurteilungsrunde bei T. nach dem aktuellen Stand. T. berichtete erfreut, dass die regelmässigen Gespräche mit dem Vorgesetzten jeweils sehr gut und konstruktiv verlaufen seien. Das Ergebnis des kürzlich erfolgten Beurteilungsgesprächs sei ebenfalls gut ausgefallen, und das gegenseitige Vertrauen sei wieder vorhanden.

Rechtsschutzteam SEV

Wandern am Wasser – in heissen Sommern ein Hit

Wandern inklusive Schifffahrt

Eine gemütliche Schifffahrt mit einer Wanderung verknüpfen: Anregungen zu diesem Vergnügen gibt ein neues Wanderbuch.

Finnland ist bekannt als das «Land der 10 000 Seen». Aber auch in der Schweiz gibt es zahlreiche schöne See- und Flussgebiete, an deren Ufer sich schöne Wanderungen machen lassen.

Wer im Büchlein «Wandern an Schweizer Seen und Flüssen» liest, lernt, dass es in der Schweiz 16 Schifffahrtsunternehmen gibt. Im Einzugsgebiet jeder dieser Gesellschaften hat das Autorenteam zwei Wanderungen ausgewählt, die leicht mit einer Schifffahrt kombiniert werden können. Wir wandern also den Genfersee entlang und durchs Seeland, lernen den Rhein und den Bodensee besser kennen, entdecken den Zü-

rich- und den Greifensee, gelangen über den Hallwiler-, den Aegeri- und den Zugersee zum Vierwaldstättersee. Das Berner Oberland mit Thuner- und Brienersee darf ebenso wenig fehlen wie der Walensee, und schliesslich machen wir noch einen Sprung in den Kanton Tessin mit Luganersee, Lago Maggiore und Verzascaslucht.

Gewiss, die Auswahl mag etwas Zufälliges haben. Manche der 32 vorgestellten Wanderungen sind Klassiker, während andere schöne Routen – mangels passender Schifffahrtsgesellschaft – weggelassen wurden. Daneben gibt es aber auch etliche eher unbekanntere Tourenvorschläge, die zu erkunden sich lohnt.

Nützlich sind die detaillierten Angaben zu Ausgangs- und Endpunkten der Wanderungen und den An- und Rückreisemöglichkeiten. Damit die Touren leichter ge-

plant werden können (Schifffahrtspläne), sind praktischerweise auch gleich die Telefonnummern der jeweiligen Schifffahrtsunternehmen abgedruckt. Auch Angaben der Streckenlänge, der Höhenmeter – in See- und Flussgebieten lassen sich erstaunliche «Bergtouren» machen – und der Dauer der Wanderung fehlen nicht. Hinzu kommen vielerorts nützliche Zusatzinformationen zu Varianten oder Besichtigungsmöglichkeiten. Damit gibt das Büchlein Anregungen für viele lohnende Ausflüge. *Ein Beispiel finden Sie auf der Freizeitseite gegenüber.* pan.

Kaja Baumann und Christian Käsermann: *Wandern an Schweizer Seen und Flüssen, F.-Reinhardt-Verlag, Basel 2010; 136 Seiten, farbig bebildert, CHF 29.80. ISBN 978-3-7245-1661-3. Bestellmöglichkeit und -adresse unter www.reinhardt.ch.*

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 Gianolli, Hélène Koch, Henriette Schaffter

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.
Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

Inserate: Zürichsee Werbe AG, Zürichsee Zeitschriftenverlag, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, kontakt@zs-werbeag.ch, www.zs-werbeag.ch

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

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 5. August 2010

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 29. Juli, 10 Uhr
Inserateschluss: 26. Juli, 10 Uhr

www.sev-online.ch

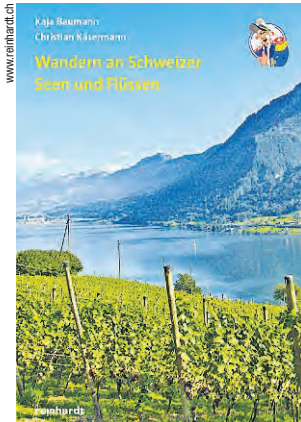
Vorschlag aus dem Buch «Wandern an Schweizer Seen und Flüssen» (siehe Seite 22)

Rund um den Ägerisee

Das Gebiet um den Ägerisee ist als «Sonnenterrasse des Zugerlands» bekannt. Diese Familienwanderung führt vom geschichtsträchtigen Morgartendenkmal aus am See entlang nach Unterägeri.

Die Wanderung beginnt mit einer Schifffahrt über den türkisgrünen Ägerisee. Von «Unterägeri Seefeld» lassen Sie sich bis zur Anlegestelle «Morgartendenkmal» fahren.

Direkt oberhalb der Anlegestelle erhebt sich das Denkmal, das an die erste Schlacht zwischen Habsburgern und Schweizern von 1315 erinnert. Damals sollen laut Geschichtsbüchern 3000 Fussoldaten und 1500 Reiter der Habsburger gegen eine Minderheit von nur 1500 Schwyzer Soldaten eine katastrophale Niederlage erlitten haben. (...) Der historisch falsche Standort des Denkmals auf Zuger Boden, der einst zu heftigem Streit zwischen Zug und Schwyz ge-



Kaja Baumann und Christian Käsermann haben ihr Buch zusammen mit den Schifffahrtsbetrieben erarbeitet.

führt hat, ist heute zweitrangig. Nach einer Besichtigung des imposanten Denkmals folgen Sie dem Wegweiser in Richtung «Naas». Zunächst geht es auf dem Trottoir der Hauptstrasse entlang, doch bald können Sie an der Südseite des Sees rechts abbiegen. Der Weg führt auch weiterhin über eine geteerte Strasse, die jedoch nicht mehr so stark befahren ist. Es geht mitten

durch Wiesen und Felder, immer mit Blick auf den fast grünen See. Das Gebiet ist ein beliebtes Feriengziel, was die Campingplätze Neselen und Naas belegen, an denen der Weg vorbeiführt.

Nach dem Campingplatz Naas tauchen Sie in den Schatten des Waldes ein und treffen kurz darauf auf die malerische Schiffsanlegestelle Naas. Sollten Sie mehr Lust auf eine Schifffahrt als auf eine Wanderung haben, können Sie hier die Fortbewegungsart wechseln. Für alle anderen geht es unterhalb der Rappentfluh dem See entlang. Ab jetzt folgen Sie immer den Wegweisern in Richtung Unterägeri. Auf Naturboden führt der Weg am Ufer entlang.

Am Ende des Waldes bietet sich die Feuerstelle Bergmatt für eine Rast mit Blick auf das Westufer an. Danach geht es weiter Richtung Unterägeri. Der Weg wechselt wieder auf Hartbelag und die Besiedelung wird dichter. Damit nimmt der Verkehr wieder etwas zu, ab und zu gilt



Route: Morgartendenkmal–Naas–Bergmatt–Unterägeri. Länge: 8 km. Höhenmeter: +90, –90. Wanderzeit: 2 Std. Anreise: mit dem Bus von Zug nach Unterägeri Seefeld und von dort mit dem Schiff nach Morgartendenkmal. Rückreise: mit dem Bus von Unterägeri. Schifffahrtsgesellschaft: Ägeri-Schifffahrt, 041 728 58 50 (Mo–Fr), 041 723 68 00 (Sa–So), www.aegerisee-schifffahrt.ch

es, Autos auszuweichen. In Wildbrunnen sind Sie wieder in der Zivilisation angelangt. Wer keine eigene Verpflegung dabei hat oder schon alles aufgebraucht hat, der kann im «Wildbrunnenstübli» wieder auftanken.

An der Wegkreuzung in Wildbrunnen gehen Sie nach rechts in Richtung Unterägeri. Nach dem Campingplatz gehen Sie rechts

dem Hürlibach entlang bis ans Seeufer. Über eine Brücke kommen Sie auf einem Naturpfad am Ufer zum Strandbad Unterägeri. Hier können Sie sich mit einem Sprung in den See von der Wanderung erholen. Wenn Sie anschließend der Lidostrasse folgen, kommen Sie in den Dorfkern von Unterägeri und können von hier mit dem Bus nach Zug zurückfahren.

DER SEV WÜNSCHT ALLEN EINEN SCHÖNEN 1. AUGUST



Andreas Meyers Feuerwerkskörper machen nur wenige wirklich glücklich...

VOR 50 JAHREN

Becher hell für Chauffeure

Die Milchaktion des VHTL, die den Chauffeuren ermöglicht, unterwegs in einigen Gaststätten pasteurisierte Milch zu trinken, ist im Begriff, ein Erfolg zu werden. Die Sache wurde nicht etwa von der Propagandazentrale für Milchwirtschaft angekurbelt, sondern von den im VHTL organisierten Chauffeuren selbst. Es wird mit Bestimmtheit erwartet, dass sich der Pastmilchumsatz in den vier bisherigen Aktionsgaststätten in den nächsten Wochen und Monaten noch mehr steigern wird. Das Ziel der Aktion ist, es dahin zu bringen, dass in jeder Chauffeur-Gaststätte Aktionsmilch zum Aktionspreis abgegeben wird. – So mag es manche Möglichkeit zur Steigerung des Pastmilchkonsums geben, aber es braucht eben Initiative, um sie zu sehen!

«Der Eisenbahner» vom 22. Juli 2010 (gekürzt)

Alessandro Mutti, Präsident der VPT-Sektion Locarno: «Mit vereinten Kräften können wir Kämpfe gewinnen»

Mann mit vielen Leidenschaften

Alessandro Mutti (49) ist seit 1990 Stationsvorstand bei der Centovallibahn und seit 1982 SEV-Mitglied. Er ist gern offen und ehrlich. Von einer Gewerkschaft erwartet er Gesprächs- und Kampfbereitschaft.

Ein Mann mit vielen Leidenschaften – so könnte man Alessandro Mutti, den Präsidenten der SEV-VPT-Sektion Locarno, kurz charakterisieren. Die Sektion hat in den letzten Jahren gute Arbeit geleistet und verschiedene Erfolge erzielt, und auch wieder in diesem Jahr: Sie erreichte eine generelle Lohnerhöhung und die Umsetzung des Orange-Urteils, nach dem bei regelmässiger Schichtarbeit die Zulagen auch während der Ferien zu bezahlen sind. Zudem wurde eine paritätische Beteiligung von Arbeitgeber und Arbeitnehmenden an der Sanierung der Pensionskasse erzielt. Wenn es um die Arbeitsbedingungen oder die Rechte der Arbeitnehmenden geht, ist die Kampfbereitschaft und Entschlossenheit der Sektion vorbildlich.

Mit dem SEV steht Alessandro Mutti in sehr engem Kontakt: «Die Zusammenarbeit mit dem Sektionsbetreuer Angelo Stroppini ist ausgezeichnet. Mit seiner Tatkraft und vielen neuen Ideen konnte er uns wieder begeis-



Alessandro Mutti am Kommandoposten der Centovallibahnstation.

tern, motivieren und Energie vermitteln. Es ist nicht immer einfach, es wird uns nichts geschenkt. Doch mit vereinten Kräften und Ressourcen sind wir für Kämpfe besser gerüstet. Zusammen können wir gewinnen!»

Bei der FART (Società per le Ferrovie Autolinee Regionali Ticinesi) ist der Organisationsgrad sehr hoch. Seit fünf Jahren ist die Zahl der SEV-Mitglieder um 50 gewachsen. Von den 160 Mitarbeitenden (darunter 30 in der Verwaltung) sind 101 im SEV. Der VPT Locarno ist im Rekrutieren eine der stärksten Sektionen im ganzen Land.

Ein Leben voller Interessen

Alessandro trat Anfang der 80er-Jahre in die FART ein. Er war Schaffner, Busfahrer, Zugführer und Rangierer, bevor er 1990 Stationsvorstand der Centovallibahn wurde. Wir besuchen ihn an seinem Kommandoposten, wo er neben Telefonen und Durchsagen ein wenig über sich erzählt. Er ist wie ein offenes Buch. Aus dem Album seines Lebens wählt er die besten Bilder aus und setzt sie mit grosser Präzision zu einem Mosaik zusammen. Er ist ein grosszügiger Mensch, das merkt man sofort, und hat wie gesagt viele Leidenschaften. Diese reichen vom Radsport, den er in jungen Jahren auf hohem Wettkampfniveau betrieb, über die Musik (er ist Bassist) bis zum Wein (er ist ein professioneller Kellermeister).

«Als Knabe gewann ich die Tessiner Youngster-Meisterschaft und durfte die Schweiz bei der Radweltmeisterschaft in Argentinien vertreten. Damals war Reisen noch teuer», erzählt Alessandro Mutti mit einer Spur Nostalgie. «Da meine Familie nicht sehr begütert war, musste ich auf etliche Rennen verzichten.» Leidenschaften kommen und gehen, und so folgte auf den Radsport die Musik. Mit Freunden gründete Alessandro die Gruppe Centrocittà und spielte die Bassgitarre. 1983 nahm die Gruppe mit Nando Morandi am Schweizer Wettbewerb für das Eurofestival teil und kam mit dem Lied «Vivo in un mondo» auf den dritten Platz.

Wegen des Berufs bei der FART nahm Alessandro von der Musik Abschied. Nicht aber von der Leidenschaft für den Landbau: An der kantonalen Landwirtschaftsschule in Mezzana absolvierte er den Lehrgang in Weinbau und Weinherstellung. Und um den Götternektar ganz zur Vollkommenheit bringen zu können, machte er 2002 das Kellermeisterdiplom.

Ein gutes Team

Alessandro Muttis Porträt gewinnt allmählich farbige, klare

Züge. Seine natürliche Neugierde treibt ihn immer wieder an, neue Horizonte zu entdecken. Und er liebt die Aufmerksamkeit: «Mit Kolleginnen und Kollegen bin ich gerne offen und ehrlich.» In seiner Rolle als Einmannleiter einer Station haucht er dieser Leben ein: «Da es eine kleine Station ist, muss ich mich vom Zugbetrieb bis zur Sicherheit um alles kümmern. Ich bin über alles im Bild, was läuft. Das ist mir auch als SEV-Sektionspräsident nützlich.»

Von sich aus fügt er bei: «Ich diskutiere gerne und habe keine Angst vor Auseinandersetzungen. Diese sind unvermeidlich, denn es können ja nicht alle immer gleicher Meinung sein. Was zählt, ist, Probleme offen und konstruktiv zu lösen. Dies ist die Grundhaltung unserer SEV-Sektion.

Als Präsident habe ich das Glück, auf unseren tatkräftigen Sekretär und Kassier Andrea Sabetti zählen zu können. Zusammen mit den anderen Vorstandsmitgliedern sind wir ein gutes Team.» Der gute Zusammenhalt hat zu den gewerkschaftlichen

Erfolgen wesentlich beigetragen, ebenso der enge Kontakt zu Gewerkschaftssekretär Angelo Stroppini, wie Alessandro Mutti betont. «Wir wissen, dass wir auf die Ge-



Alessandro Mutti und Angelo Stroppini: Perfektes Tandem.

werkschaft immer zählen können. Das hilft uns, für unsere Anliegen einzustehen.»

Als Mann des Dialogs kann sich Alessandro Mutti mit dem SEV gut identifizieren: «Ich bin kein Barrikadenbauer, sondern glaube daran, dass sich Probleme mit den Waffen des Dialogs lösen lassen. Wenn das nicht möglich ist, muss die Gewerkschaft aber ihre Muskeln, Zähne und Krallen zeigen. Nicht nur zur Verteidigung sektorieller Interessen, sondern auch der Rechte aller Arbeitenden. Die Solidarität zwischen allen Berufen ist wichtig. Nur so sind wir genug stark, um die Angriffe auf den Sozialstaat abwehren zu können.» *Françoise Gehring*

BIO

Alessandro Mutti wurde am 28. Juli 1961 in Gordevio im Maggiatal geboren. Er hat einen 17-jährigen Sohn, Daniel, und lebt heute in Minusio. Er trat im Juni 1982 in die FART ein und ist seit 1990 Stationsvorstand der Centovallibahn. Dem SEV trat er 1983 bei, und er präsidiert seit 5 Jahren den VPT Locarno. Vor seinem Eintritt in die FART war er wie sein Vater Obstverkäufer im Maggiatal. Heute hat er wenig Zeit, um alle seine Leidenschaften auszuleben, doch ist er nach wie vor Präsident der Sektion Locarno der Amici del Vino.