

Mister öV

Seit März ist Ueli Stückelberger Direktor des VÖV und von SBS. Wir fragen nach seinen Ideen.

Seite 6



SBB-Museum Châtelard

Auf den Spuren der Wasserkraftpioniere mit dem Museumsgründer Denis Lugon-Moulin, einem ehemaligen Mitarbeiter des Kraftwerks Châtelard-Barberine und begeisterten Geschichtsforscher.

Seite 13



Biagino Gioli

Nach 19 Jahren gibt er seine Aufgabe als Verwalter des Volkshauses in Bellinzona ab.

Seite 20

Die SBB hat die (nach dem Gotthard-Basistunnel) zweitgrösste Baustelle der Alpen eröffnet

Bauen an der künftigen Energieversorgung

Geschätzte Gesamtkosten von 1,8 Milliarden Franken, 15 km Tunnel und Galerien, riesige Kavernen, mehr als 500 Meter unter der Felsoberfläche: Vor zwei Jahren haben die SBB und Alpiq diese ungeheure Baustelle in den Walliser Alpen eröffnet. Dort soll das Pumpspeicherkraftwerk Nant de Drance entstehen. Dieses Kraftwerk soll dereinst vor allem so genannte Spitzenenergie ins Netz der SBB liefern.

Da der Bund die Atomkraftwerke abschalten will und der Energiebedarf der SBB steigt, erweist sich der Rückgriff auf Kraftwerke, die erneuerbare Energie liefern und zwischenspeichern können – wie eben Nant de Drance – als unabdingbar für den Ausbau des Eisenbahnnetzes der Schweiz, auch wenn Pumpspeicherkraftwerke nicht unumstritten sind.

Seiten 10 bis 12



Auf der Baustelle des Pumpspeicherkraftwerkes Nant de Drance am Fuss der Staumauer von Vieux-Emosson haben slowakische Mineure am 4. Juli in einer der zahlreichen Galerien dieser riesigen alpinen Baustelle einen Durchschlag erzielt.

TOCO: SO WIRDS GEMACHT

Das grundlegende Problem im Zusammenhang mit dem neuen Lohnsystem Toco der SBB bleibt das Fehlen wichtiger Dokumente. Deshalb gilt weiterhin: die verlängerten Fristen nutzen, um die Dokumente einzufordern, und erst dann unterschreiben, wenn alles klar und korrekt ist. So hat es der SEV seinen Mitgliedern von allem Anfang an empfohlen. Falls bei Nichtunterschreiben mit der Kündigung gedroht wird, sollte sofort der SEV kontaktiert werden.

Seite 2

Gewitterwolken über SBB Cargo

Es fehlen achtzig Millionen

■ Bis Ende Jahr will die SBB bekannt geben, wie sie den Wagenladungsverkehr bis 2013 in die schwarzen Zahlen bringen will.

SBB-Cargo-Chef Nicolas Perrin muss erneut rechnen: Um das Ansteigen des Defizits zu bremsen, sieht er vor allem Effizienzsteigerungen beim Rollmateriaaleinsatz, in der Administration und bei der Informatik vor, aber auch Massnahmen wie die Verbesserung der Prozesse sowie Tarif-

erhöhungen. Und er schliesst auch einen grösseren Stellenabbau nicht aus.

Bisher war bekannt, dass SBB Cargo bis 2012 157 Stellen streichen will, dies im Zusammenhang mit der Auslagerung des internationalen Geschäfts. Der SEV beurteilt den angekündigten Stellenabbau als voreilig und überrissen. Er wird die weitere Entwicklung aufmerksam verfolgen.

Seite 4

ZUR SACHE

« Bei SBB Cargo drohen Personal- und Leistungsabbau », verlautbarte die SBB über die Medien. Damit setzt Cargo-Chef Nicolas Perrin ein fragwürdiges Zeichen. Natürlich machen SBB Cargo der Wechselkurs Euro-CHF, die Trassenpreise, die Wirtschaftsprobleme von Grosskunden und die Konkurrenz der Strasse schwer zu schaffen. Doch die Verunsicherung der von unzähligen

„Besinnen statt drohen!“ SEV-Sekretär Philipp Hadorn, Leiter SEV-Team Cargo

gen, meist erfolglosen Reorganisationsgeprägten Mitarbeitenden von SBB Cargo ist fehl am Platz. Jetzt sind andere Schwerpunkte zu setzen: Dem Volkswillen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene ist nachzukommen. Dies betrifft nicht nur den grenzüberschreitenden Verkehr. SBB Cargo muss aufzeigen, dass sie als Leistungserbringerin die Verlagerung nicht kostendeckend vollziehen kann. Spezifische Abgeltungen sind der Preis für einen funktionierenden, sicheren und effizienten Schienengüterverkehr, aber auch für eine ökologische Mobilität der Güter, für einen funktionierenden Strassenverkehr und den Erhalt von Arbeitsplätzen. Alle Kader und Mitarbeitenden von SBB Cargo müssen motiviert und überzeugt ihr enormes Fachwissen einsetzen und den Schienengüterverkehr weiterentwickeln. Akzeptanz und realistische Rahmenbedingungen müssen her. Die Zukunft ist erneuerbar, indem der Schienengüterverkehr in Öffentlichkeit und Politik die dringend nötige Unterstützung erhält!

NEWS

DIREKTORWECHSEL
IM HOTEL BERN

■ Nach fast 26 Jahren als Direktor des Hotels Bern ist Peter Schiltknecht im Juni von einer illustren Gästeschar ehrenvoll verabschiedet worden. Als er das Hotel 1985 übernahm, «erbt» er wegen des damaligen Umbaus eine hohe Schuldenlast, konnte aber in den folgenden Jahren die Kennzahlen laufend verbessern. «Das ehemalige Volkshaus mauserte sich vom gewerkschaftsbezogenen Heimathafen zum modernen Hotel», so Stadtpäsident Alexander Tschäppät an der Abschiedsfeier, und zum stadtbekanntem Zentrum für Gäste aus Gewerkschaften, Politik, Sport, Kultur, Öffentlichkeit und Wirtschaft. SEV-Finanzverwalter Ruedi Hediger führte als Hotel-Bern-Verwaltungsrats-Vizepräsident durch die Feier und dankte Schiltknecht für seinen unermühtlichen Einsatz. Bundespräsidentin Micheline Calmy-Rey lobte das Hotel Bern als ihre zweite Wohnung, wo sie sich mehr als nur wohl fühle. Nachfolger von Peter Schiltknecht ist seit 1. Juli Philipp Näpfli, der während mehrerer Jahre das Hotel Freienhof in Thun erfolgreich geführt hat.

DIE SICHT DES KVÖV

■ Roland Schwager ruft im *kontakt.sev* 13/11 zur Kündigung der Doppelmemberschaft auf. Der KVÖV schreibt in einer Reaktion, ihm liege es fern, dasselbe zu tun: «Wir glauben, dass Kader selber wissen, wer ihre Interessen am besten vertritt und ob sie in mehreren Verbänden sein wollen. Mehr als drei Viertel der KVÖV-Mitglieder arbeiten mit GAV-Vertrag und der KVÖV vertritt – unbesehen ob GAV oder OR – konsequent die Interessen der Kader. So haben wir z.B. in den GAV4-Verhandlungen erfolgreich den Vorschlag eingebracht, dass bei Garantiefällen die generelle Lohnerhöhung nach oben unbegrenzt häufig ausgerichtet wird. In den Diskussionen um die OR-Anstellungsbedingungen haben wir uns als Einzige für typische Kadervergütungen wie Einmalzahlungen des Arbeitgebers in die PK sowie Pauschalspesen eingesetzt – beide Punkte fanden keine Unterstützung durch SEV und SBB.»

Neuer Fonds für Bahninfrastruktur

Niemand will für den Ausbau des öV

Rundum zufrieden ist fast niemand mit der Vorlage, die der Bundesrat als Gegenvorschlag zur Volksinitiative «Für den öffentlichen Verkehr» plant. (Der SEV-Standpunkt wurde im letzten *kontakt.sev* dargelegt.)

Weil Finanzierungslücken drohen, will der Bundesrat einen unbefristeten Bahninfrastrukturfonds (BIF) schaffen, aus dem Betrieb, Unterhalt und Ausbau des Schienennetzes finanziert werden sollen.

Der BIF soll erstens aus den bisherigen Quellen des FinöV-Fonds gespeist werden, also mit Geldern aus der Schwerverkehrsabgabe LSWA, der Mineral- und der Mehrwertsteuer. Damit flössen dem BIF rund 1,8 Milliarden Franken pro Jahr zu. Zweitens sollen jene Mittel in den Fonds fliessen, die bisher aus der Bundeskasse für die Bahninfrastruktur von SBB und KTU eingesetzt wurden. Dies sind rund 2 Milliarden pro Jahr. Drittens schlägt der Bundesrat neue Geldquellen vor: 300 Millionen sollen Bahnunternehmen über höhere Trassenpreise beisteuern bzw. die Kundschaft über höhere Billettpreise. 250 Millionen soll eine Pauschalisierung der Fahrkostenabzüge bei der direkten Bundessteuer einbringen. 300 Millionen sollen die Kantone zahlen.

Die Vernehmlassung dauerte bis zum 8. Juli und ergab folgendes Bild:

Weder öV- noch Strassenlobby zufrieden

Für den VCS und die rund 20 weiteren Organisationen im Komitee der Initiative «Für den öffentlichen Verkehr», die eine hälftige Verteilung der zweckgebundenen Mineralölsteuer-Einnahmen zwischen Strasse und Schiene fordern, ist die Vorlage keine brauchbare Alternative zur Initiative. Der VCS vermisst den strategischen Entscheid, die umweltfreundlichere Bahn stärker zu fördern als den Strassenverkehr. Und er kritisiert die zu erwartende drastische Billettvertierung.

Für den TCS kommt eine zusätzliche Querfinanzierung des öV durch die Strasse nicht infrage. Für *Astag* und *Strassenschweiz* verletzen sowohl die Initiative als auch der Gegenentwurf das Verursacherprinzip und entziehen dem privaten Strassenverkehr Milliarden. Dieser Ansicht ist auch der *Gewerbeverband*.

Ruf nach höherem Bundesbeitrag und LSWA auf Lieferwagen

Der *Gewerkschaftsbund* (SGB) bezeichnet das Projekt als im Grundsatz «sehr gut». Der Teufel stecke jedoch im Detail. So könnten die Finanzierungsquellen den nötigen Konsens gefährden. Die treuesten Bahnkunden und die Kantone dürften nicht be-



Ab Transal Gotthard AG: Westtunnel bei Bolino

straft werden. Zudem möchte der SGB (wie der *SEV* und die *Alpen-Initiative*) einen schuldenfreien Start des neuen Fonds: Der mit über acht Milliarden alten Schulden belastete aktuelle FinöV-Fonds müsse entschuldet werden, bevor er in den neuen Fonds übergeführt werde. Der Bund könne dies tragen.

Der *Informationsdienst für den öffentlichen Verkehr* (*Litra*) verlangt für den BIF zusätzlich Bundesgelder, damit das Pendeln weiterhin erschwinglich bleibe. Zusätzliche Mittel fordert auch die *Alpen-Initiative*. Sie will die LSWA auch auf Lieferwagen bis 3,5 Tonnen ausdehnen.

Wirtschaft ebenfalls zur Kasse bitten und Kantone schonen

Die *Interessengemeinschaft öffentlicher Verkehr* fordert eine Beteiligung der Unternehmen und der Wirtschaft. Dies verlangt auch der SEV.

Die *Konferenz der kantonalen Verkehrsdirektoren* begrüsst die Schaffung eines neuen Bahninfrastrukturfonds. Sie bezeichnet es aber als inakzeptabel, dass die Kantone jährlich 300 Millionen Franken «für diese Bundesaufgabe» beisteuern sollen.

Für *Infra*, die Organisation der Infrastrukturbauer, ist die Vorlage pragmatisch. Aber der Vorschlag, Arbeiten im Gleisbau vermehrt durch die Bahnunternehmen selber erbringen zu lassen, sei kontraproduktiv und falsch. Spezia-

Erfahrungen aus den GAV-Sprechstunden des SEV

Fehlende Dokumente sind das Hauptproblem

Noch immer gibt es ein vordringliches Problem: Viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter verfügen nicht über brauchbare Unterlagen, um ihre Einstufung nachvollziehen zu können.

Eigentlich wäre letzte Woche der Termin gewesen, um das Verständigungsschreiben an die SBB zurückzuschicken. Dank dem SEV ist diese Frist hinaufgezogen: Erst Mitte Septem-

ber müssen die Schreiben bei der SBB sein – entweder das unterschriebene Verständigungsschreiben oder eine begründete Eingabe als Zeichen, nicht einverstanden zu sein.

Zahlreiche Mitglieder haben inzwischen die Sprechstunden des SEV besucht oder sich telefonisch bei der Gewerkschaft gemeldet. Dabei steht ein Problem klar im Vordergrund: Die Vorgesetzten sind häufig hoffnungslos überfordert mit dem Bereitstellen der Unter-

lagen; nach wie vor fehlen Stellenbeschreibungen, neuerdings werden aber auch bereits vorhandene überarbeitet. Es ist für Mitarbeitende und Vorgesetzte häufig nicht möglich, die nötigen Quervergleiche zu machen, um Einstufungen beurteilen zu können. Dies führt zu grosser Verunsicherung, sowohl der Basis als auch der Vorgesetzten.

Nicht einschüchtern lassen

Auch wenn es sich um Einzelfälle handelt: Absolut un-

haltbar sind Drohungen von Vorgesetzten, falls ein Mitarbeitende das Verständigungsschreiben nicht unterschrieben zurückschicke, werde ihm gekündigt. Dies trifft auf keinen Fall zu. Bei der SBB ist eine Kündigung im Verfahren überhaupt nicht vorgesehen, und auch bei SBB Cargo ist eine Änderungskündigung erst in einem zweiten Schritt möglich. «Wer so bedroht wird, soll sich unbedingt bei uns melden; wir werden das bei der SBB sofort anspre-

zahlen

lisierte Gleisbaufirmen könnten solche Leistungen besser und günstiger erbringen.

Die Bahnen SBB und BLS unterstützen das Projekt des Bundesrats. Dieses komme einer notwendigen langfristigen Planungssicherheit entgegen.

Pendler/innen und Randregionen nicht bestrafen

Bei den Parteien ist die SP einverstanden mit der Schaffung des Fonds, nicht aber mit der vorgeschlagenen Finanzierung. Es würden die Falschen zur Kasse gebeten: die öV-Nutzer, besonders die Pendler. Bestraft würden auch die Randregionen. Zur Finanzierung des Fonds seien stattdessen die Mineralölsteuer und die Unternehmenssteuern zu erhöhen.

Auch die FDP spricht sich gegen eine Bestrafung der Pendler aus, wie sie die Vorlage vorsehe. Notwendig sei eine Gesamtsicht von Strassen- und Bahnverkehr.

Die CVP unterstützt das Projekt in dessen grossen Linien. Gespalten ist die Partei über die Reduktion der Steuerabzüge bei den Reisekosten. Diese stehe im Widerspruch zu den Mobilitätsbedürfnissen. Und die Erhöhung der Billettpreise müsse differenziert erfolgen: Für die erste Klasse müsse sie stärker ausfallen.

Die SVP ist gegen den BIF, weil er die Zweckentfremdung der Strassenmittel zugunsten der Schiene permanent zementiere. *sda / Fi*

VÖV WILL TRASSENPREISANSTIEG HALBIEREN

Wird die Bahninfrastruktur so ausgebaut, wie es der Bundesrat will, müssen öV-Benutzer/innen bis 2018 schlimmstenfalls 27 Prozent mehr bezahlen, das heisst jedes Jahr 3,5 bis 4 Prozent höhere Tarife. Dies hat der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) berechnet. Er warnt vor einer Abwanderung auf die Strasse, was dort zu Kapazitätsproblemen führen und die Umwelt stärker belasten würde. Deshalb fordert der VöV einerseits, dass der motorisierte Individualverkehr im Gleichschritt mit dem öV verteuert wird. Andererseits schlägt der VöV ein Alternativmodell vor: *Statt um 300 Millionen sollen die Trassenpreise nur um 150 Millionen erhöht werden.* Die restlichen 150 Millionen sollen durch ein zusätzliches Mehrwertsteuerprozent eingenommen werden. Damit, so die Berechnung des VöV, würden die Billettpreise bis 2018 «nur» um 20 Prozent steigen – pro Jahr zwischen 2,6 und 3,1 Prozent. Zudem will der VöV die Erhöhung der Trassenpreise in fünf statt zwei Schritten vornehmen: jeweils um 30 Mio. Franken pro Jahr von 2013 bis 2017. So könne die Erhöhung der Billettpreise «kundenfreundlicher gestaltet werden», schreibt der Verband. «Den öV zum Nulltarif gibt es nicht», wird VöV-Direktor Ueli Stückelberger in der Mitteilung zitiert. Die Akzeptanz durch die Kunden sei jedoch «enorm wichtig». Die in der FABI-Vorlage geplante Trassenpreiserhöhung würde die Billette bis 2018 lediglich um 10 Prozent verteuern, teilte das Bundesamt für Verkehr (BAV) in einer Stellungnahme mit. «Das ist nur rund ein Drittel der Preissteigerung, welche der VöV in Aussicht stellt», wird darin BAV-Direktor Peter Füglistaler zitiert. Der grösste Teil des vom VöV errechneten Preisanstiegs sei auf die Teuerung und auf die Eigenbedürfnisse der Bahnen zurückzuführen. *sda / Fi*

DAS KUPPELN DER WOCHE



Tibert Keller

Total drei bis 17 t schwere Raupenbagger mussten Anfang Juli nach Riffelberg unter dem Gornegrat verfrachtet werden. Dies geschah ab dem 4. Juli an drei Nachmittagen mit der Gornegratbahn (GGB), wobei der dafür verwendete Tiefgänger X 2921 der MGB jeweils zwischen zwei (noch von der SLM gebaute) Doppeltriebwagen eingereicht wurde. Das bedingte wiederum ein beidseitiges Auswechseln der üblichen Puffer des MGB-Wagens gegen GF-Kupplungen mit den Kontakten für die Vielfachsteuerung der Triebwagen. Bei diesem Vorgang sehen wir hier von links die GGB-Mitarbeiter Peter Zenhäusern (beim SEV seit einem Jahr), Roger Kalbermatter (neu beim SEV) und Rolf Zuber (seit zwei Jahren beim SEV).

MEINE MEINUNG

Bumerang Agrosprit

Da fossiler Brennstoff einmal zur Neige gehen wird und weil er als Hauptverursacher der Klimaerwärmung gilt, ist die grosse Jagd nach Brenn- und Treibstoff aus landwirtschaftlicher Produktion losgetreten worden: Wie Ratten stürzen sich Unternehmen der Ersten und Zweiten Welt auf die Nahrungsgrundlagen der Dritten! «Biosprit» nennt sich das Produkt aus Zuckerrohr, Sojabohnen, Mais oder Palmöl beschönigend und irreführend.

Ob auf Borneo Tausende Hektaren Regenwald geschlagen werden für Palmöl-Monokulturen oder in Sierra Leone die Genfer Firma Addax mit Zuckerrohr-Plantagen für europäische Tankstellen der einheimischen Bevölkerung die spärliche Lebensgrundlage und die Wasserreserven entreisst oder ob in Brasilien der Anbau von Sojabohnen die Rindenzüchter dazu zwingt, den Amazonas-Urwald zu roden: Die Zeitbombe tickt überall! Zu schnell, zu unreflektiert glaubt man eine Alternative zum Erdöl gefunden zu haben. Ungeachtet der Hungersnöte, des Wassermangels und der Vergiftung der Böden und Gewässer durch Pestizide wird Land gepachtet, enteignet und «kolonialisiert». Oft geschieht das in Zusammenarbeit mit der jeweiligen korrupten Regierung. Was für eine zumindest zwielichtige Rolle dabei der WWF spielt, der mit der Verteilung des Panda-Gütesiegels an Agrosprit-Konzerne diese leichtfertig «grünwäscht», wird noch zu klären sein! Die so genannt regenerative Energie erneuert sich nicht von heute auf morgen, wie der Name glauben macht: Es brauchte zirka 250 Jahre, bis das von der Regenwaldabholzung verursachte CO₂ durch die «Vorteile» der Agrosprit-Nutzung wieder ausgeglichen wäre!

Die Freiheit des Einzelnen hört dort auf, wo die Lebensgrundlage aller infrage gestellt wird! Jetzt, nicht später einmal, muss der öffentliche Verkehr kompromisslos über den Individualverkehr gestellt und gefördert werden. Treibstoff muss so lange verteuert werden, bis Energie aus wirklich «unerschöpflichen Quellen» gewonnen werden kann! Mit den kleinsten Kollateralschäden bieten sich heute Erdwärme und Sonnenenergie an. Nun ist es an uns, die weltweite Politik unter Druck zu setzen, bevor der von profitgeilen Konzernen ausgeworfene Bumerang uns alle trifft!

Monika Barth



von Toco

chen – selbstverständlich ohne den Mitarbeiter dabei blosszustellen!», betont SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger.

Fristverlängerung nutzen

Die verlängerten Fristen ermöglichen es, dass die Unterlagen eingefordert und überprüft werden können. Weiterhin gilt der Grundsatz, den der SEV seinen Mitgliedern von Anfang an empfohlen hat: Erst dann unterschreiben, wenn alles klar und korrekt ist. *pmo*

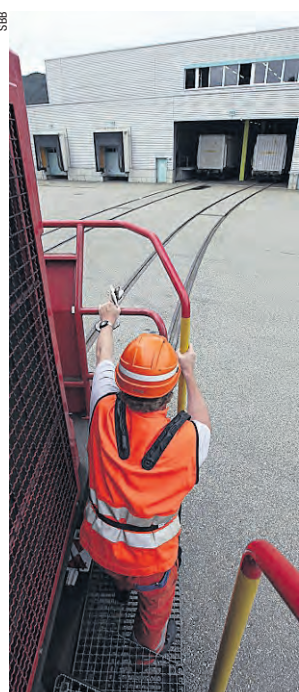
Bei SBB Cargo droht ein 80-Millionen-Defizit – und damit Abbau beim Wagenladungsverkehr

Flächendeckendes Zustellnetz in Gefahr

SBB Cargo rechnet neu mit einem Sanierungsbedarf von 80 Millionen, um 2013 ein ausgeglichenes Ergebnis zu erreichen.

Und warnt, dass das flächendeckende Wagenzustellnetz nur beibehalten werden kann, wenn es dafür Abgeltungen gibt.

Letztes Jahr steckte sich die SBB das Ziel, den defizitären Wagenladungsverkehr (WLW) bis 2013 aus den roten Zahlen zu führen, und rechnete



SBB Cargo will das Zustellnetz mit Bund und Kunden überprüfen.

mit einem Sanierungsbedarf von 20 Millionen Franken. Doch eine neue Analyse der Situation hat ergeben, dass der Sanierungsbedarf bei 80 Millionen liegt, wie dem «Tages-Anzeiger» (und «Bund») vom 6. Juli zu entnehmen ist.

Cargo-Leiter Nicolas Perrin nannte der Zeitung drei Gründe für die Verschlimmerung der Situation in den letzten 12 Monaten: Der Zerfall des Euro führt zu einer Verminderung der Erträge, da diese auch im Binnenverkehr zu rund 20 Prozent in dieser Währung anfallen, die Kosten dagegen fast nur in Franken. Zweitens stagniere das Geschäft, u.a. weil die Grosssägerei in Domat/Ems GR und die Papierfabrik Biberist SO schliessen mussten und SBB Cargo damit zwei Grosskunden verlor. Drittens sei der Trassenpreis gestiegen, und zwar um 10 Millionen Franken bei einem Umsatz von 600 Millionen im WLW, was einer Preiserhöhung um rund 2 Prozent für die Kunden entspreche. «Wir werden steigende Trassen- und auch

Energiepreise an unsere Kunden weiterreichen müssen, obwohl das unsere Wettbewerbsfähigkeit etwas schwächt», wird Perrin zitiert. «Aber alle werden etwas an die künftige Bahninfrastruktur beitragen müssen.»

Sanierungspaket in Vorbereitung

Bis Ende Jahr will SBB Cargo in einem Lösungspaket aufzeigen, wie der WLW bis 2013 schwarze Zahlen erreichen soll. Perrin denkt u.a. an Effizienzsteigerungen in den Bereichen Rollmaterial, Administration und IT. Er schliesst nicht aus, weitere Stellen abzubauen zusätzlich zu den 157, die SBB Cargo bis ins Jahr 2012 hinein streichen will, wie letztes Jahr mit der Auslagerung des internationalen Geschäfts angekündigt.

Bund in die Pflicht nehmen

Zusätzlich erwartet Perrin vom Bund als Eigner, dass er präzisiert, welche Angebote SBB Cargo für die verladende Wirtschaft bereitstellen muss, und dass er Abgeltungen bezahlt für Angebote, die nicht

GEPLANTE SANIERUNGSMASSNAHMEN

Der Chef von SBB Cargo, Nicolas Perrin, nennt in der SBB-Zeitung Nr. 13/2011 vom 6. Juli folgende Schwerpunkte:

- Prozesse vereinfachen und Angebot standardisieren wie geplant;
- Transportleistung verstärkt verursachergerecht verrechnen sowie steigende Trassen- und Energiepreise an Kunden weiterreichen;
- Netz- und Bedienraster überprüfen und klären, welchen Güterverkehr der Bund künftig haben will und wieweit er Angebote bestellt;
- Rollmaterial noch effizienter einsetzen und «die erfolgreichen Prozessverbesserungen im Unterhalt intensivieren».

Fi

DREI FRAGEN AN PHILIPP HADORN

kontakt.sev: Wie hat sich SBB Cargo gegenüber dem SEV zu den Sparplänen beim Wagenladungsverkehr geäussert?

Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV und Leiter Team Cargo: Anfang Juli 2011 hat uns die Leitung von SBB Cargo über den Gang der Geschäftstätigkeit und vorhandene Kosten- und Preisprobleme informiert. Sie legte uns dar, dass sie gegenwärtig Möglichkeiten für Kostenreduktionen auslote und uns Ende Sommer konkrete Massnahmen vorstellen werde. Danach wird der SEV entscheiden, ob er es als notwendig erachtet, ein Konsultationsverfahren durchzuführen.



Gibt es wirklich Effizienzsteigerungspotenzial bei SBB Cargo?

Grundsätzlich gibt es wohl in jeder Organisation und Unternehmung ständig ein Potenzial an Effizienz- und Produktivitätssteigerungen, da sich interne und externe Gegebenheiten laufend verändern. Bei SBB Cargo folgen sich allerdings die Reorganisationen unaufhörlich, und zumindest bezüglich Personal sind wir meines Erachtens an einem kritischen Punkt angekommen, den zu überschreiten heikel und schmerzhaft wäre.

Cargo-Chef Nicolas Perrin schliesst den Abbau weiterer Stellen nicht aus. Was sagst du dazu?

Diese Aussage ist inhaltlich übereilt, personalpolitisch befremdend und psychologisch kontraproduktiv. Was SBB Cargo wirklich braucht, sind angemessene Rahmenbedingungen, die es erlauben, einen Leistungsauftrag zu erfüllen, wie ihn auch das Volk will. In diesem Umfeld sehe ich keinen Spielraum für einen weiteren Personalabbau, höchstens in Einzelfällen, die zudem im Rahmen eines Konsultationsverfahren hinsichtlich Vorgehensweise, Zeitdauer und Fluktuation sorgfältig zu prüfen wären.

Fragen: Fi

rentabel erbracht werden können. Die öffentliche Hand müsse auch beim WLW als Bestellerin auftreten wie beim Regionalverkehr.

Falls der Bund dazu aber nicht bereit wäre, müsse SBB Cargo das Angebot wohl radikal einschränken. Das heisst, sich aus dem Geschäft mit kleinen Mengen zurückziehen und sich vermehrt auf

Grosskunden konzentrieren, sagte Perrin gegenüber dem «Tages-Anzeiger». «Dafür würde es wohl erheblich weniger Personal brauchen als heute», heisst es im Artikel weiter. Einen vollständigen Rückzug aus dem WLW könnte sich Perrin aber nicht vorstellen, denn SBB Cargo und deren Kunden hätten grosse Investitionen getätigt.

Fi

Bus- und Nahverkehr Kanton Bern

Kantonaler Bus-GAV weiterentwickelt und seit 1. Juli in Kraft

Höhere Löhne und eine Anpassung der arbeitgeberseitigen Pflicht zur Ergänzung der Pensionskassen-Freizüchtigkeitsleistungen: Das vor allem ist neu.

Die Gewerkschaften SEV, VPOD und Syndicom haben sich mit der Vereinigung konzessionierter bernischer Busunternehmungen (KBU) in

mehrmonatigen Verhandlungen auf Anpassungen des seit 2002 bestehenden GAV für den Bus- und Nahverkehr im Kanton Bern geeinigt.

Die Löhne werden per 1.1.2013 durchschnittlich um 2% erhöht. In der Lohnzone «Randgebiete» werden sie bewusst etwas stärker angehoben als in den beiden andern Lohnzonen «Kanton» und «Stadt». Mittelfristig sollen die Zonen «Randgebiete»

und «Kanton» verschmelzen, da die Unterscheidung wenig Sinn mache, erklärte SEV-Gewerkschaftssekretär Hans Bieri gegenüber *kontakt.sev*.

Eine zweite GAV-Änderung betrifft die Pensionskassen-Freizüchtigkeitsleistungen, die Mitarbeitende mitnehmen können, wenn sie ihren Arbeitsvertrag auflösen: Bisher galt im Fall einer Linienauschreibung, dass die Unternehmung, die den Zuschlag

erhielt, diese Freizüchtigkeitsleistungen auf 100% aufstocken musste, falls die Pensionskasse in Unterdeckung war. Neu muss dies in erster Linie die bisherige Linienbetreiberin tun. Nur wenn sie (oder die öffentliche Hand) dies nicht oder nur teilweise tun kann, muss die Ausschreibungsgewinnerin einspringen. Geändert wurde dies, weil es vorkam, dass die Verliererin einer Ausschrei-

bung trotz einem Loch in der Pensionskasse Geld an die Aktionär/innen ausschüttete.

«Es ist aber richtig und wichtig, dass bei Ausschreibungen alle Mitbietenden für die Pensionskasse Verantwortung übernehmen müssen», sagt Hans Bieri. «Denn nur so haben alle gleiche Chancen.» Und: «Ausschreibungen können unmöglich losgelöst von der Pensionskassenrealität erfolgen.»

Fi

SGB fordert gleiche Arbeitsbedingungen für Temporärmitarbeitende wie für Festangestellte

Dumping durch Temporäranstellungen stoppen!

«Die Temporärarbeit ist eine prekäre Arbeitsform», hielt Gewerkschaftsbund-Präsident Paul Rechsteiner am 4. Juli an einer Medienkonferenz in Bern fest. «Es ist deshalb bedenklich, dass die Temporärarbeit in der Schweiz immer mehr zunimmt.»

41 Prozent der Temporärfirmen hielten die Mindestarbeitsbedingungen in Gesamtarbeitsverträgen (GAV) nicht ein, erklärte Paul Rechsteiner. Und die Temporärarbeit habe sich in den letzten 15 Jahren vervierfacht – auch wegen der Personenfreizügigkeit mit der EU.

Allgemeinverbindlicher GAV für Temporärbranche dringend nötig

Rechsteiner erinnerte daran, dass die Behörden vor der letzten Volksabstimmung über die Erweiterung der Personenfreizügigkeit (Rumänien/Bulgarien 2009) versprochen haben, die Massnahmen zum Schutz der Arbeitsbedingungen auch im Temporärbereich zu verstärken. Doch ein allgemeinverbindlicher GAV für die Temporärbranche ist bis heute nicht realisiert. «Weil erst die Allgemeinverbindlichkeit des GAV den Mindestarbeitsbedingungen gesetzliche Wirkung verschafft, hängt der verbesserte Arbeitnehmerschutz im Temporärbereich, so wie er



«Schwer zu denken gibt, dass sogar ein Bundesbetrieb wie die SBB das Schutzniveau ihrer GAV für Temporärbeschäftigte nicht gelten lassen will.»

damals versprochen wurde, vom Schritt der Allgemeinverbindlichkeit ab», so Rechsteiner weiter.

Jedoch hätten Arbeitgeber verschiedener Branchen Einsprache gegen die Allgemeinverbindlicherklärung des GAV Temporär erhoben. Dies, um weiterhin das Niveau ihrer Gesamtarbeitsverträge mit Temporäranstellungen unterschreiten zu können. Sie weigerten sich schon seit längerem, ihre GAV auch für Temporärbeschäftigte anzuwenden.

«Schwer zu denken gibt in diesem Zusammenhang, dass sogar ein Bundesbetrieb wie die SBB (im Gegensatz zur Post) das Schutzniveau ihrer Gesamtarbeitsverträge für Temporärbeschäftigte nicht gelten lassen will und dass das zuständige Departement Uvek es vorerst als rein unternehmerischen Ent-

scheid bezeichnet hat, wie sich die Bundesunternehmen in dieser für das Niveau der Arbeitsbedingungen doch zentralen Frage verhalten», so Rechsteiner weiter. «Das muss Bundesrätin Leuthard nun rasch korrigieren.»

Gleiche Arbeitsbedingungen für Temporär- und Festangestellte!

Mit den flankierenden Massnahmen zur Personenfreizügigkeit sei der Bevölkerung versprochen worden, dass in der Schweiz das Schweizer Lohnniveau gilt und durch die Behörden auch geschützt wird. «Es ist daher unzulässig und widerspricht den flankierenden Massnahmen, wenn das Niveau der Arbeitsbedingungen in den Branchen, so wie es durch die GAV definiert wird, durch schlechter bezahlte Temporärarbeit unterlaufen wird.

Lohndumping ist verboten, auch mittels Einsatz von Temporärfirmen.»

Um das Ziel zu erreichen, dass die Temporärbeschäftigten zu gleichen Arbeitsbedingungen beschäftigt werden wie Festangestellte, müsse jetzt rasch die Allgemeinverbindlichkeit des GAV Temporär zustande kommen, sagte Rechsteiner. Andernfalls brauche es dringlich neue gesetzliche Massnahmen, um klarzustellen, dass das Niveau der GAV auch beim Einsatz von Temporären gilt. «Weiter müsste der Bund einen Normalarbeitsvertrag mit verbindlichen Mindestlöhnen einführen und den Personalverleih auf Personen beschränken, die mindestens eine Aufenthaltsbewilligung haben», forderte Rechsteiner.

Vania Alleva, Vizepräsidentin SGB und Mitglied der Geschäftsleitung Unia, zeigte mit Beispielen, warum sich Firmen weigern, ihren GAV auch für Temporärarbeitende gelten zu lassen: «Bei Novartis Stein verfügt jeder fünfte Angestellte nur über einen Temporärvertrag. Was heisst das konkret? Der Stundenansatz bei Chemikanten liegt in der Regel bei ca. 34 Franken. Doch die meisten Temporären erhalten nur rund 26 Franken pro Stunde. Damit spart die Firma über 20 Prozent an Lohnkosten.» Dieses Dumping müsse nun der GAV Temporär unterbinden. SGB

Erfolgreiche Petition des BLS-Lokpersonals

206 Unterschriften eingereicht

Am 8. Juli haben die Präsidenten der SEV-LPV-Sektionen ihre Petition zu den Themenbereichen «Arbeitsplatz Führerstand», «Inbetriebnahme des Netbooks», «Pausenräume» und «Wegzeiten» an die Leitung Zugförderung übergeben.

206 Lokführende haben die Petition des LPV BLS unterzeichnet und sich damit persönlich hinter die darin vorgebrachten Bitten gestellt. Das sind über 30 Prozent des BLS-Lokpersonals. Ra



Von links: Ueli Kohler (Leiter BZL), Adrian Dellenbach (Präsident LPV Emmental), Martin Leu (Leiter BZ), René Bernet (Präsident LPV Aare) und Stefan Wölfli (Präsident LPV Lötschberg) bei der Übergabe der Petition.

Leserbrief

Zug statt Flug

«Meine Meinung» in kontakt.sev 13/11

Ist die Kolumnistin Sabrina Tessmer noch im ersten Lehrjahr, oder weshalb nehmen sie und ihre 7 Kolleginnen und Kollegen vom ZP das Flugzeug nach Prag? Es gibt doch den bequemen CNL, mit dem man je nach Kategorie sehr günstig und ohne umzusteigen in die tschechische Hauptstadt kommt. Ich hoffe, dass sie den Flug wenigstens im SBB-Reisebüro gebucht haben und nicht über Internet. Denise Engel, Au

NEWS

PEKO-PRÄSI-WAHLEN

Die SBB-Personalkommission Personenverkehr hat bei ihrer konstituierenden Sitzung am 24. Juni den bisherigen Präsidenten Marcel Ruoss (SEV) in stiller Wahl zum Präsidenten ernannt. Auch die Peko Infrastruktur schenkte am 29. Juni ihrem bisherigen Präsidenten Fritz Augsburg das Vertrauen. Schon im Mai hatte die Peko Immobilien und Konzernbereiche bei ihrer Konstituierung ihr neues Mitglied Liliane Staub (SEV) auf den Schild gehoben. Direkt ausgeschieden worden war bereits im Frühjahr bei der Neuausschreibung aller Peko-Sitze der SBB das Präsidium der Peko Cargo. Das Rennen machte Alex Brunner (VSLF), der schon Anfang Jahr den in Pension gegangenen langjährigen Präsidenten Fridolin Disler abgelöst hatte, in stiller Wahl. Als Präsident der Peko Konzern wurde am 30. Juni in Einsiedeln Marcel Ruoss gewählt, der diese Funktion schon Anfang Jahr von Fridolin Disler übernommen hatte. Gegenkandidaturen gab es keine.

STILLZEIT BEZAHLEN

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund begrüsst die Absicht der Schweiz, das Übereinkommen der Internationalen Arbeitsorganisation über den Mutterschutz zu ratifizieren (vgl. kontakt.sev 10/11). Die Ratifizierung macht eine Anpassung des Arbeitsgesetzes nötig, die die Rechtssicherheit für stillende Mütter verbessert. Die Dauer der Stillpausen am Arbeitsplatz mit Lohnanspruch muss klar geregelt werden. Heute gilt Stillen am Arbeitsplatz zwar als Arbeitszeit, doch ist unklar, ob diese Zeitspanne zu entlohnen ist.

FREIEN PERSONENVERKEHR REGELN

Der SGB begrüsst die vom Bundesrat am 6. Juli diskutierten Massnahmen zur Verstärkung der flankierenden Massnahmen (gegen Scheinselbständigkeit und Mindestlohn-Verstösse). Er fordert, dass die bei dem Spitzentreffen identifizierten Probleme rasch angegangen werden: hoher Lohndruck bei Neueinstellungen, fehlende Mindestlöhne in Deutschschweizer Kantonen trotz verbreitetem Lohndumping und Probleme bei der Durchsetzung von Sanktionen bei Missbräuchen.



„Der öffentliche Verkehr ist nicht ein Wirtschaftszweig wie irgendein anderer.“

Ueli Stückelberger, Direktor VöV/SBS

Ueli Stückelberger äussert sich dazu, wie es dem öffentlichen Verkehr in der Schweiz geht

«Der öV soll weiterhin attraktiv sein»

Seit März dieses Jahres ist Ueli Stückelberger Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr und von Seilbahnen Schweiz. Der Jurist und Verkehrsexperte hatte von Anfang an einen anspruchsvollen Job, mit frischen Ideen will er den Spagat zwischen Arbeitgebervertreter und Kämpfer für einen vorbildlichen öffentlichen Verkehr meistern.

kontakt.sev: Ueli Stückelberger, wie positionieren Sie sich mit dem VöV und dem SBS heute: Sehen Sie sich eher als politische Organisation oder als Arbeitgeberverband?

Ueli Stückelberger: Ich sehe die Aufgabe des VöV klar als Interessenvertreter seiner Mitglieder. Manche Aufgaben sind unpolitisch – Dienstleistungen, Service für die Mitglieder. Anderes ist politischer: Mehrheiten für die Anliegen des öV zu finden.

BIO

Ueli Stückelberger kam 1969 in Bern zur Welt. Er ist ausgebildeter Fürsprecher. Nach dem Studium arbeitete er zuerst vier Jahre beim Kanton Bern, danach zehneinhalb Jahre beim Bundesamt für Verkehr. Seit März 2011 ist er Direktor des Verbandes öffentlicher Verkehr (VöV) und Direktor von Seilbahnen Schweiz (SBS). Er sass zwölf Jahre als Vertreter der Grünen Freien Liste im Berner Stadtrat, vier Jahre war er Präsident der GFL Kanton Bern. Ehrenamtlich arbeitete er engagiert mit beim Verkehrsclub der Schweiz VCS und beim WWF Bern.

Ueli Stückelberger ist verheiratet und Vater dreier Kinder, er lebt in Bern. Er besitzt kein Auto und benutzt im Alltag meist das Rad oder den öffentlichen Verkehr. In der Freizeit geht er, wie er betont, gern zu Fuss.

Dem öffentlichen Verkehr geht es nur gut, wenn es sowohl den Unternehmen wie dem Personal und den Kunden gut geht. Der öffentliche Verkehr ist nicht

„Dem öffentlichen Verkehr geht es nur gut, wenn es sowohl den Unternehmen wie dem Personal und den Kunden gut geht.“

ein Wirtschaftszweig wie irgendein anderer. Gerade die Kundenzufriedenheit ist extrem wichtig, weil es dann auch wieder Abstimmungen über den öV gibt. Da muss Vertrauen geschaffen werden.

Verschiedene Bergbahnunternehmen, die dem Verband SBS angeschlossen sind, haben in den letzten Wochen negative Schlagzeilen gemacht, weil sie mit Defiziten kämpfen. Gleichzeitig stellt man fest, dass der Kampf um die Sommertouristen härter wird, manche Seilbahnen stellen im Winter sogar den Betrieb ein. Sehen Sie darin auch eine Trendumkehr, weg von der «Skination Schweiz»?

Ich glaube, der Ausdruck «Trendumkehr» ist zu stark, aber es gibt eine Diversifikation für verschiedene Interessen. Es ist natürlich auch wirtschaftlich äusserst positiv, dass die Alpen auch im Sommer interessant sind. Manche Unternehmen machen einen Grossteil des Umsatzes im Sommer, etwa im Tessin, andere fast ausschliesslich im Winter, so in einigen Gebieten im Bündnerland. Deshalb ist auch keine Verallgemeinerung möglich.

Ein grosses Potenzial besteht noch bei der Verbesserung der Vernetzung des öffentlichen Verkehrs mit den Bergbahnen. Daneben muss man aber auch mit

der Tatsache leben, dass das Volumen der Leute, die in der Schweiz Ski fahren, tendenziell abnimmt – weil es Alternativen gibt.

Das Stockhorn etwa ist ein Beispiel, wie es nicht geht: Kein Mensch geht im Winter 20 Minuten vom Bahnhof zur Talstation der Gondelbahn.

Das ist richtig, und die Stockhornbahn hat in die-

„Wo zusammengearbeitet wird, resultiert ein besseres Ergebnis.“

ser Situation das Richtige gemacht: Sie hat den Skilift abgebaut – das spart Kosten – und fokussiert auf die Aussicht. Dazu kommt ein interessantes kulinarisches Angebot: nicht nur die Fahrt mit der Gondelbahn ist für die Bahn und die Kunden ein Gewinn.

Wie steht es denn mit den Arbeitsbedingungen bei den Bergbahnen im Sommer und im Winter? Sind sie im Sommer, wenn weniger Saisonangestellte arbeiten, eher besser? Dies weiss ist nicht, ich müsste von reinen Vermutungen ausgehen.

Aber teilen Sie die Auffassung, dass Mindestlöhne von 2900 Franken, wie sie bei Bündner Bergbahnen dokumentiert sind, einen eigentlichen Missstand darstellen? Kürzlich wurden auch Fälle publik, dass ein Seilbahn-Mitarbeiter 31 Stunden am Stück arbeiten musste, oder dass Tagelöhner bei einer Bergbahn 16-Stunden-Schichten leisteten.

Wir sind zusammen mit der Branche vor allem bemüht um Aufklärung: Was gilt, etwa in Bezug aufs Arbeitszeitgesetz? Da besteht schon ein gewisser Nachholbedarf, beim Bundesamt für Verkehr als Aufsichtsbehörde war das früher nie ein Thema. Es gibt halt sehr unterschiedliche Unternehmen, manche sind hochprofessionell geführt, ande-

re eher als «Hobbybetrieb». Zum Teil hat man es schlicht mit Nichtwissen zu tun.

Der Lohn ist tatsächlich zum Teil tief, man könnte

„Ich will, dass alle gleich behandelt werden, ob sie nun ohne Billett im Fern- oder im Regionalverkehr sitzen.“

das mit dem Gastgewerbe vergleichen, da ist es auch nicht besser. Viele Unternehmen der Branche haben aber schlicht Mühe, über die Runden zu kommen. Aber solche Meldungen machen mir natürlich auch keine Freude. Wenn

ein Bergbahnbetrieb nun einen Skilift schliesst, verringert er die Kosten. Aber es verschwinden damit auch Arbeitsplätze.

Aber es sei noch einmal betont: Die Niedriglöhne sind ein Ausdruck davon, dass etliche Unternehmen wirtschaftlich am Limit sind. Und deshalb weiss ich auch nicht, ob höhere Mindestlöhne die Lösung des Problems sind.

Verlassen wir hier mal den Bereich der Bergbahnen und gehen wir zu andern Bereichen. Sie hatten ja in Ihrem Amt als Direktor des VöV einen «schnellen Start» mit Themen wie den Tarifierhöhungen, der Billettpflicht etc. Wie gross ist eigentlich Ihr Gestaltungsspielraum, oder anders gefragt: Sind Sie bloss der Erfüllungsgehilfe der Betriebe des öffentlichen Verkehrs, insbesondere des grössten Betriebs, der SBB?

Nein, ich bin nicht der Erfüllungsgehilfe. Beim Tarifbeschluss hatte ich einen recht grossen Einfluss. Dabei ist es mein Ziel, dass es keine Abstimmungen gibt, sondern dass man einen

Konsens findet. Hier habe ich auch eine wichtige Rolle in gestalterischer Hinsicht.

Bei der Billettpflicht, das bekenne ich, bin ich der «Hauptschuldige». Ich will, dass alle Kunden gleich behandelt werden, ob sie nun

INTERVIEW



Ueli Stückelberger im Garten des Gebäudes des VöV und des SBS – einer grünen Oase in der Stadt Bern.

ohne Billett im Fern- oder im Regionalverkehr sitzen. Aber natürlich ist die Kulanz wichtig: Wer aus Unwissen ohne Billett im Zug

„Die Niedriglöhne sind ein Ausdruck davon, dass etliche Unternehmen wirtschaftlich am Limit sind.“

sitzt, sollte nicht gleich behandelt werden wie jemand, der damit rechnet, dass er nicht erwischt wird.

Der VöV sollte eine integrierende Wirkung bei den zahllosen öV-Betrieben der Schweiz haben. In letzter Zeit beobachtet man aber oft eine Zersplitterungstendenz, ein Beharren auf Partikularinteressen. Besteht dabei nicht die Gefahr, dass die

Qualität des Gesamtsystems leidet?

Ich bin erstaunt darüber, wie offen man in den VöV-Gremien zusammenarbei-

tet. Es herrscht ein sehr gutes, konstruktives Klima, es wird etwa über die Frage diskutiert, was eine Trassenpreiserhöhung für die einzelnen Unternehmen für Auswirkungen hat. Zum Teil besteht aber wirklich auch ein Unwissen darüber, was die andern öV-Betriebe machen.

Wie stehen denn Sie persönlich

zu Tendenzen, dass etwa das GA auf gewissen Schiffsbetrieben nicht mehr gültig sein soll?

Ich setze mich dezidiert dafür ein, dass die Unternehmen *nicht* aus dem GA-Verband austreten. Deshalb will ich auch, dass in der «Kommission touristischer Verkehr» des VöV auch zwei Vertreter der Seilbahnen sitzen. Das Ergebnis ist eine Win-Win-Situation: Wo zusammengearbeitet wird, resultiert ein besseres Ergebnis. Man muss aber sehen, dass bei Seilbahnen finanzielle Probleme eher zu einer Katastrophe führen als bei einem Nahverkehrsunternehmen, das für die Beförderung von Pendlern

wichtig ist und das man deshalb nicht hängen lässt.

Können Sie einen Ausblick wagen: Wo stehen wir mit dem «Gesamtkunstwerk öV Schweiz» in drei, in fünf Jahren? Welche Hoffnungen, welche Ängste haben Sie?

Ich hoffe, dass der heutige gute öffentliche Verkehr

„Man muss mit der Tatsache leben, dass das Volumen der Leute, die in der Schweiz Ski fahren, tendenziell abnimmt.“

immer noch attraktiv ist und ausgebaut wird, auch noch in zehn Jahren. Ich hoffe, dass er fähig ist, Leute aufzunehmen, die Interesse und Freude haben,

dort zu arbeiten. Aber er wird u.a. wegen Trassenpreiserhöhungen teurer werden müssen, um das qualitativ gute Angebot aufrechterhalten zu können – hoffentlich im Gleichschritt mit der Strasse, damit es nicht zu einer Rückverlagerung kommt. Mein Ziel ist es, dass die Kund-

schaft bereit ist, für ein nochmals ausgebautes Netz auch mehr zu zahlen als heute. Darum werden wir nicht herumkommen.

Interview: Peter Anliker



Unsere Ziele erreichen wir am besten gemeinsam.

Die BDWM Transport AG führt die Bahnlinie S17 Dietikon-Bremgarten-Wohlen und ist Betreiberin verschiedener Buslinien im Limmattal und im Kanton Aargau.

Für die kunden- und kostenfreundliche Betreuung und Weiterentwicklung der technischen Infrastruktur und Triebfahrzeuge suchen wir per 1. Oktober 2011 oder nach Vereinbarung eine/einen

Leiter/in Technik 80 – 100 %

Diese Aufgaben erwarten Sie

- Sie sind verantwortlich für die Substanzpflge wie auch für die Planung künftiger Ausbau- und Entwicklungsschritte namentlich im Bereich Bahn
- Sie leiten technische Projekte, koordinieren bereichsübergreifend und haben die Fachverantwortung für ein kleines Team
- In Zusammenarbeit mit einer externen IT Firma sind Sie für die Sicherstellung der gesamten IT Funktionalität (inkl. Citrix) verantwortlich und koordinieren sämtliche Arbeiten in diesem Bereich

Das bringen Sie mit

- Sie sind diplomierter Ingenieur ETH/FH in Elektrotechnik, Maschinenbau oder Verkehrstechnik und bringen idealerweise bereits ein paar Jahre Arbeitserfahrungen mit
- Sie haben Erfahrung im Führen von mittleren und grösseren, technischen Projekten
- Sie verfügen über umfassende IT Kenntnisse, so dass Sie mit einer externen IT Firma partnerschaftlich verhandeln können
- Neben stilsicherem Deutsch (Wort und Schrift), kommunizieren Sie auch in Englisch und/oder Französisch

Haben Sie bereits Kenntnisse im Bahngeschäft oder bringen eine grosse Affinität für das Thema Bahn mit? Wenn Sie zudem eine begeisterungsfähige, jüngere Persönlichkeit mit gefestigtem, technischen Know how und Projekterfahrung sind, freuen wir uns auf Ihre vollständige Bewerbung mit Foto per Post oder per Email an:

BDWM Transport AG
Personalabteilung
Zürcherstrasse 10
5620 Bremgarten

rene.fasel@bdwm.ch

Tel. 056 648 33 00
www.bdwm.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, 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 4. August 2011

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 28. Juli, 8 Uhr

Inserateschluss: 25. Juli, 10 Uhr

www.sev-online.ch

Spezialofferte

Säule 3A

SEV Versicherungen
Assurances
Assicurazioni

Bei Abschluss einer Police vom 1. Juni bis 1. Dezember 2011 offerieren wir:

Bei einer Versicherungssumme in Höhe von CHF 15'000.– bis 49'999.– einen COOP – Gutschein im Wert von CHF 100.–

Bei einer Versicherungssumme in Höhe von CHF 50'000.– und höher einen COOP – Gutschein im Wert von CHF 200.–

Auskünfte unter 061 225 22 22

Link zum Recht: Verrechnung von Schadenersatzansprüchen

Bagatellunfall mit Geschäftsauto – Reparaturkosten direkt vom Lohn abgezogen

Bei Autounfällen mit dem Geschäftsauto während der Arbeit gilt allgemein, dass Arbeitnehmende bei leichtem Verschulden nichts zur Schadensdeckung beitragen müssen.

Hans* benötigt für die Ausführung seiner täglichen Arbeit das Auto. Und es kommt, wie es einmal kommen musste: Beim Einparken in der engen Gasse erwischt er den Eisenzaun des Gartens. Der Blechschaden ist klein und der Zaun nur krumm, die Rechnung aber gesalzen.

Prompt stellt Hans bei der Kontrolle der nächsten Lohnabrechnung mit Schrecken fest, dass ihm der Arbeitgeber die Reparaturkosten für Auto und Zaun vom Lohn abgezogen hat. Damit ist Hans gar nicht einverstanden und sucht beim SEV um Rechtsschutz nach.

Ausschlaggebend ist das Mass des Verschuldens

Grundsätzlich ist der Arbeitnehmer für den Schaden verantwortlich, den er dem Ar-



So was ist schnell passiert. Resultat eines andern kleinen Missgeschicks.

beitgeber absichtlich oder fahrlässig zugefügt hat (Art. 321e Abs. 1 OR). Dabei ist auf das Mass des Verschuldens des Arbeitnehmers abzustellen bzw. abzuklären, welche Sorgfalt der Arbeitnehmer aufzubringen hat.

Was heisst das nun im Detail? Die Sorgfaltsfrage kann nicht generell beantwortet werden. Massgebend sind der Arbeitsvertrag, also die Art der Arbeit, und das entsprechende Berufsrisiko sowie der Bildungsgrad und das Fachwissen des Arbeitnehmers und seine persönlichen Fähigkeiten und Eigenschaften. Auf der andern Seite muss ein Arbeitgeber, der einen Schaden verrechnen will, nachweisen, dass er seine Arbeitnehmenden für die übertragenen Arbeiten genügend instruiert und überwacht hat sowie ihnen die erforderlichen Mittel zur Verfügung gestellt hat.

Selbst in Fällen der leichten Fahrlässigkeit haftet der Arbeitnehmer. Hier wird die zu bezahlende Schadenssumme aber in aller Regel stark reduziert bzw. durch Abrede oder GAV bereits ausge-

schlossen. So etwa bei der SBB und der SBB Cargo (Ziffern 42 und 43 GAV SBB und GAV SBB Cargo). Im Weiteren kann nur der Schaden verrechnet werden, der nicht bereits durch eine Versicherung gedeckt ist.

Eine Besonderheit liegt in der so genannten *schadensgeneigten Arbeit*. Hier liegt es in der Natur der Sache, dass Schäden entstehen können. Dabei wird aber nicht auf das Berufsrisiko als solches, sondern auf die konkrete Situation, die zum Schaden geführt hat, abgestellt. So gilt z.B. bei Autounfällen mit dem Geschäftsauto während der Arbeit allgemein, dass Arbeitnehmende bei leichtem Verschulden nichts zur Schadensdeckung beitragen müssen.

Kein Lohnabzug ohne Einverständnis des Arbeitnehmers

Wie sieht es nun mit dem Lohnabzug aus? Das Gesetz sieht den Lohnabzug bzw. die Verrechnung mit dem Lohn vor (Art. 120 OR bzw. Art. 323b OR). Aber ein Lohnabzug darf nur dann vorgenommen werden, wenn der Arbeitnehmer auch ein-

verstanden ist, das heisst, seine Zahlungsverpflichtung feststeht. Denn ist der Arbeitnehmer überzeugt davon, dass er den Schaden nicht zu zahlen hat, kann er sonst eben gerade nicht mehr ohne weiteres die Forderung überprüfen lassen und wird so von seinen Rechten abgeschnitten.

Und was ist mit Hans? Der Besitzer des Zauns schickte die Rechnung für die Reparatur an den Arbeitgeber, genauso wie die Autogarage. Daraufhin zog der Arbeitgeber die Reparaturkosten direkt von Hans' Lohn ab, ohne mit ihm Rücksprache zu nehmen. Da Hans sich aber aufgrund der Umstände (enge Gasse, starker Regen) nur eine leichte Fahrlässigkeit zuschulden kommen liess und das Verschulden für den Verrechnungsanspruch massgebend ist und nicht die Schadenssumme, hätte keine Verrechnung stattfinden dürfen.

Nach Intervention des SEV-Rechtsschutzteams sah der Arbeitgeber von der Verrechnung ab und bezahlte Hans den vollen Lohn aus.

* Name geändert

Rechtsschutzteam SEV

Leserbrief

Lohngefüge stimmt nicht mehr

Gemäss den Beteuerungen von HR-SBB und auch des SEV steht es also bestens um das neue Lohnsystem. Alle Funktionsbewertungen und -zuordnungen seien professionell, sorgfältig und systematisch vorgenommen worden. Etwas anders sehen dies allerdings viele Mitarbeiter/innen, z. B. bei Infrastruktur Betrieb. In den neuen Betriebszentralen (BZ) sind die Anforderungen in vielerlei Hinsicht stark gestiegen, und das Personal erwartete, dass sich nun auch der Lohn entsprechend entwickelt. Dies wurde bis vor kurzem auch von Arbeitgeberseite anerkannt, und entsprechende Funktionen in den bestehenden BZ wurden höher eingestuft. Nun macht man zeitgleich mit der Inbetriebnahme der BZ Ost einen Rückzieher und viele Mitarbeitende sogar noch zu «Ga-

rantiefällen». Das Lohngefüge stimmt in keiner Art und Weise mehr.

Da gibt es Funktionen mit völlig unterschiedlichen Anforderungen, welche alle im gleichen Niveau eingestuft wurden. Warum soll hier jemand mehr Verantwortung übernehmen? Wenn hier keine Korrekturen erfolgen, wird es für gewisse anspruchsvolle Funktionen schon bald keine geeigneten Bewerber/innen mehr geben. Da gibt es andererseits Funktionen mit weitestgehend gleichen Anforderungen, jedoch mit bis zu zwei Stufen unterschiedlicher Einreihung. Wo bleibt hier die verkündete Gerechtigkeit?

Auch von weiteren Berufsgruppen hört man von Unstimmigkeiten, sodass ernsthafte Zweifel entstehen, ob bei diesen Einstufungen alles so systematisch, sorgfältig

und einheitlich erarbeitet wurde. Mein Eindruck ist, dass der SEV diesem neuen Lohnsystem ohne genügenden Einbezug der Basis zugestimmt hat und auch ohne die genauen Auswirkungen zu kennen. Ich habe für solches Verhalten und nachträgliche Beschönigungsversuche keinerlei Verständnis. Falls man in Verhandlungen mit der Arbeitgeberseite keine genügenden Antworten bekommt, darf auch nicht zugestimmt werden.

Wenn man beim SEV über die Funktionen, Abläufe und Zusammenhänge in einer BZ nicht Bescheid weiss, ist der Beizug von Vertretern dieser Berufsgruppen zwingend. Als langjähriges Mitglied muss ich mich leider ernsthaft fragen, ob der SEV noch weiss, wen er zu vertreten hat.

Heinz Ruckli, Disponent
Bahnverkehr BZ Ost

Leserbrief

Billette und Bussen

Die Billettpreise steigen auf breiter Front, und bald wird auch das Schwarzfahren unerschwinglich, wenn man sich erwischen lässt. Dass Schwarzfahren bestraft wird, ist richtig, aber ich finde, der Bogen wird mit den neuen Bussen überspannt. Viele jugendliche Schwarzfahrer haben nichts, und was soll man einem nehmen, der nichts hat? Das gibt einen grossen bürokratischen Aufwand, und am Schluss schaut doch nichts heraus.

Wo bleibt überhaupt der Service? Sind nicht schon heute ganze Strecken ohne Schalter? Und wenn ein Billettschalter noch offen ist, dann nur von 8 bis 19 Uhr, am Samstag und Sonntag ist Lichterlöschen angesagt.

Nur noch Billettautomaten stehen da, und wenn man Glück hat, funktionieren sie. Aber ob die ältere Ge-

neration sie versteht, sei dahingestellt.

Nun geht der Ball wieder zu den Zugchefs und Kondukteuren, die eigentlich nicht mehr so hochgelobt wurden. Jetzt plötzlich gibt es wieder Arbeit für sie, und je nach Tagesform können sie sogar über Busse und Strafe entscheiden.

Man hat also gemerkt, dass es für unsere Kundinnen und Kunden doch mehr Service braucht, und so hat man Railfair erfunden. Die freiwilligen Helferinnen und Helfer können der Kundschaft das Gefühl vermitteln, man sei für sie da. Die Railfair-Leute wollen ja nur das Beste für unsere Kunden und geben sich grösste Mühe. Aber haben sie auch das Profil eines Kondukteurs? – Man muss es fast meinen.

Othmar Jung,
Rangierarbeiter, Luzern



„Investitionen in Pumpspeicherkraftwerke wie in Nant de Drance sind unabdingbar.“

Roger Nordmann, Nationalrat SP/VD

Die SBB und Alpiq bauen eines der leistungsstärksten Pumpspeicherkraftwerke der Schweiz

Gigantische Kaverne im Walliser Fels

Zwischen Martigny und Chamonix, auf dem Boden der Gemeinde Finhaut VS, bohren rund 200 Bauarbeiter seit über zwei Jahren Stollen in die Walliser Alpen – auf einer Höhe von 1200 bis 2200 Metern über Meer. Schon bald entstehen riesige Kavernen für die Pumpturbinenzentrale von Nant de Drance mit einer Leistung von über 900 Megawatt, bei budgetierten Kosten von 1,8 Milliarden Franken.

Das neue Elektrizitätswerk soll vor allem dafür sorgen, dass für den Bahnbetrieb zu den Hauptverkehrszeiten genügend Energie zur Verfügung steht. Die unterirdische Pumpturbinenanlage von Nant de Drance wird so genannte Spitzenenergie liefern. Das heisst, sie kann dann Elektrizität produzieren und ins Netz ein-

speisen, wenn der Energiebedarf hoch ist. Offizieller Baubeginn war in Nant de Drance am 30. Juni 2009, und ab 2017 soll das Werk schrittweise in Betrieb gehen.

SBB-Personal wird das Werk nach dem Bau übernehmen

Der Wasserspiegel des Stausees Vieux Emosson liegt durchschnittlich 300 Meter

über jenem des nur 1,5 km entfernten Emosson-Stausees. Ein solcher Höhenunterschied auf so kurzer Distanz ist ideal für den Bau eines Pumpspeicherkraftwerks. Das durch einen Druckschacht herabstürzende Wasser wird sechs Turbinen von je 150 Megawatt Leistung antreiben. Letztere kommen in eine 170 Meter lange und 50 Meter hohe Maschinenkaverne zu stehen. 535 Meter tief im Fels wird also ein Vo-

lumen ausgebrochen, das einem grossen amerikanischen Football-Stadion entspricht! Weitere eindruckliche Zahlen: Die Maschinenkaverne wird von Châtelard Village her mit einem 5,6 km langen Tunnel erschlossen, der ein mittleres Gefälle von 10,3% aufweist. Darin entsteht eine Strasse, auf der Lastwagen kreuzen können. Über den Tunnel wird auch die Energie zu- und abgeführt.

Nach Abschluss der Bauarbeiten sollen SBB-Mitarbeiter den Betrieb und Unterhalt des Kraftwerks übernehmen, wie SBB-Sprecher Frédéric Revaz auf Anfrage bestätigte. «Die SBB

wird dafür zusätzliches Personal rekrutieren müssen.»

Unia: «Tippotpe Baustelle»

Rund 200 Arbeiter sind im Durchschnitt mit dem Kraftwerkbau beschäftigt, in der intensivsten Bauphase werden es gar 360 bis 400 sein. Für die Baumeisterarbeiten hat das Groupement Marti Implenia den Zuschlag erhalten, für die elektromechanischen Anlagen die Alstom Hydro Schweiz AG.

Die Arbeiter sind in Châtelard untergebracht und gehören etwa zehn Nationalitäten an. «Sie verstehen sich recht gut», sagt Unia-Gewerkschaftssekretär Philippe Ala-



Offizielle Eröffnung der Bauarbeiten am Kraftwerk Nant de Drance in Emosson am 30. Juni 2009. Von links nach rechts: Eric Wuilloud, Direktor der Nant de Drance SA; Walter Steinmann, Direktor des Bundesamtes für Energie; Jean-Michel Cina, Mitglied der Walliser Kantonsregierung; Andreas Meyer, CEO SBB; Giovanni Leonardi, Generaldirektor des Energiekonzerns Alpiq.

Das Wasser soll vom Stausee Emosson (im Hintergrund) zum Stausee Vieux Emosson (vorne) hochgepumpt werden. Die obere Staumauer soll um 20 Meter erhöht werden, um die Speicherkapazität zu vergrössern. Bei hohem Energiebedarf wird das Wasser durch die Turbinen gelassen, die sich in einer riesigen Maschinenkaverne 535 Meter tief im Berg befinden.

DOSSIER



Mit Tunnels und Stollen von 15 km Gesamtlänge ist die Baustelle von Nant de Drance hinter Alptransit Gotthard die zweitgrösste in den Schweizer Alpen.

Alavares, der in Châtelard jede Woche Sprechstunden anbietet. «Auch wenn sie nicht die gleiche Sprache sprechen, werden in der Kantine sehr rasch Kontakte geknüpft.» Die Arbeitsbedingungen seien natürlich sehr schwierig,

doch ein grösseres Problem habe es bisher nicht gegeben. «Es ist eine tipptoppe Baustelle», lobt Alavares. «Marti und Imphenia sind Grossunternehmen, die die Spielregeln kennen. Wir haben keine Dumpingfälle festgestellt.

Der Bau-GAV wird angewendet und eingehalten, auch durch die Lastwagenfahrer. Gearbeitet wird in drei achtstündigen Schichten.» Unter den Arbeitern seien auch etwa 30 Bergbauspezialisten aus der Slowakei.

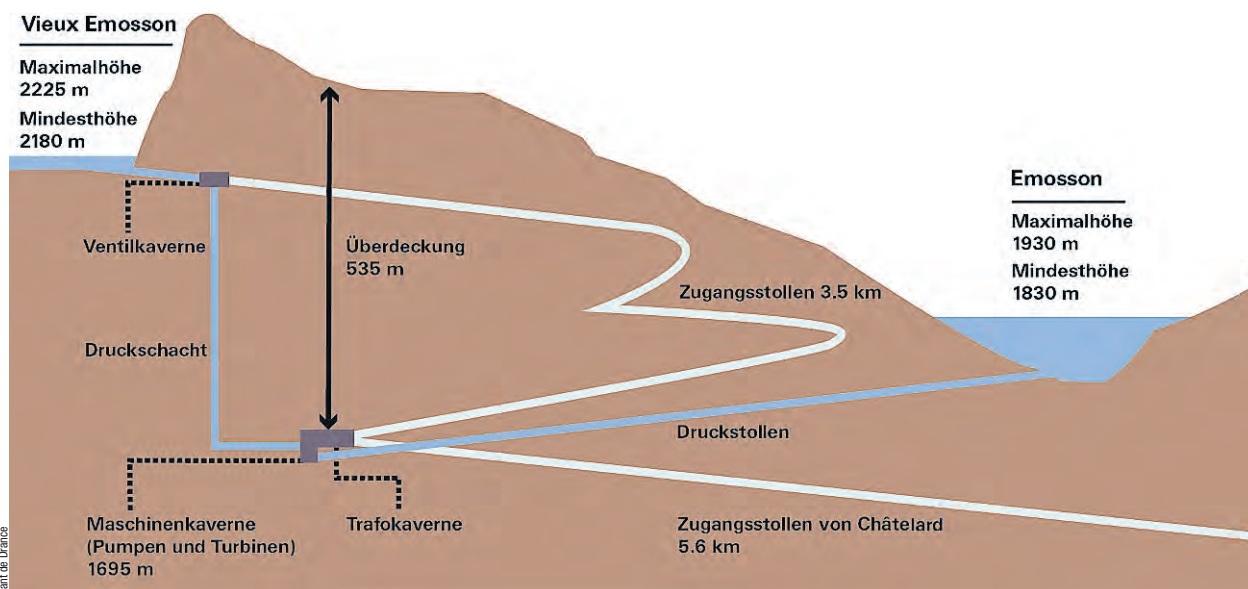
Pumpen mit erneuerbarer statt nuklearer Energie?

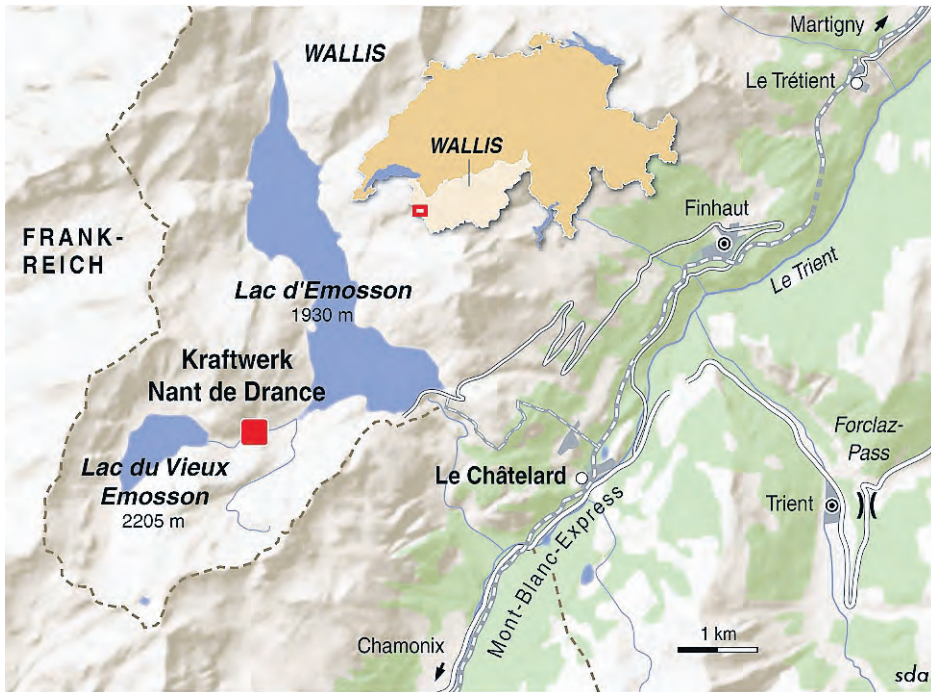
Um das Wasser aus dem unteren in den oberen Stausee zu pumpen, sollen in Nant de Drance jährlich 3,1 Milliarden kWh verbraucht werden, geliefert vor allem von

Atomkraftwerken. Da die Schweiz aber bis 2034 aus der Atomenergie aussteigen will, stellt sich die Frage, wie das Pumpspeicherkraftwerk, das auf etwa 100 Jahre Betriebsdauer ausgelegt ist, danach funktionieren soll. Mit welcher Energie soll das Wasser hochgepumpt werden?

Alpiq-Sprecherin Christel Varone antwortet ausweichend: «Die für das Pumpen nötige Energie kommt aus verschiedenen Quellen. In der Nacht ist es vor allem Bandenergie (aus fortlaufend produzierenden Werken), kommt also aus thermischen Kraftwerken (Atom-, Kohle-, Öl- und Gasstrom).

Gepumpt wird aber zunehmend auch mit Strom aus Windturbinen, wenn diese in der Nacht laufen. Zusätzlich kann dafür Strom aus grossen Flusslaufkraftwerken verwendet werden, eine weitere Form von erneuerbarer Energie.





Fortsetzung von Seite 11

Mit der notwendigen Entwicklung der Nutzung erneuerbarer Energiequellen verändert sich auch das Nutzungskonzept der Speicherkraftwerke: Je nachdem, wie viel Energie Sonnen- und Windkraftwerke gerade produzieren, können die Pumpen auch bei Tag in Aktion treten. So kann überschüssige Energie auf ökologische Weise zwischengespeichert werden (dank Stauseen).»

Roger Nordmann, sozialdemokratischer Nationalrat aus der Waadt, sprach sich im Interview mit *kontakt.sev* (siehe Nummer 7/2011 vom 14. April) ebenfalls entschieden für diese Art der Energiespeicherung aus: «Investitionen in Pumpspeicherkraftwerke wie in Nant de Drance sind unabdingbar. Sie erlauben es, die Elektrizität zwischenspeichern, um den Spitzenbedarf zu decken.»

Zwar ist das Wunderrezept zur Deckung unseres Energiebedarfs nach dem Ausstieg aus der Atomenergie noch nicht gefunden worden, doch das Pumpspeicherkraftwerk Nant de Drance ist ein Schritt in die richtige Richtung.

Alberto Cherubini/FI

ENTSTEHUNGSGESCHICHTE DES WERKS NANT DE DRANCE, DAS 2017 ANS NETZ GEHEN SOLL

■ Juni 2006 : Atel und die SBB lancieren offiziell das Projekt Nant de Drance eines unterirdischen Pumpturbinenwerks zwischen den Emosson-Stauseen mit vier Turbinen mit total 600 Megawatt Leistung. Dafür werden ursprünglich 700 Millionen Franken budgetiert. Die Inbetriebnahme soll 2015 erfolgen.

■ 25. August 2008: Bundesrat Moritz Leuenberger unterzeichnet die Konzession für den Bau des Pumpspeicherkraftwerks Nant de Drance. Das Budget wird auf 990 Millionen aufgestockt. Alpiq (entstanden durch Fusion von Atel mit Energie Ovest Suisse) ist am Projekt zu 60% beteiligt, die SBB zu 40%.

■ November 2008: Gründung der Gesellschaft Nant de Drance SA mit Sitz in Finhaut VS. Daran beteiligen sich neu auch die Forces motrices valaisannes zu 10%. Alpiq hält noch 54% der Aktien und die SBB 36%.

■ 30. Juni 2009: Der Bau des Pumpspeicherkraftwerks wird in Emosson offiziell lanciert. Anwesend sind insbesondere SBB-CEO Andreas Meyer, Alpiq-

Generaldirektor Giovanni Leonardi, der Walliser Staatsrat Jean-Michel Cina und der Direktor des Bundesamtes für Energie, Walter Steinmann.

■ 5. Juli 2011: Der Verwaltungsrat der Nant de Drance SA gibt grünes Licht für die Erweiterung des Projektes und die Aufstockung des Budgets auf 1,8 Milliarden Franken. Anstelle von vier Turbinen sollen in der Maschinenkaverne nun sechs Turbinen installiert werden. Und die Mauer des oberen Stausees Vieux Emosson soll um rund 20 Meter erhöht werden, um das Stauvolumen praktisch zu verdoppeln (von 13,5 auf 25 Millionen Kubikmeter). Die Inbetriebnahme wird auf 2017 verschoben. «Mit seiner Leistung von 900 Megawatt wird Nant de Drance auf dem europäischen Elektrizitätsmarkt die Nummer zwei oder drei sein», sagt Jörg Aeberhard, Leiter der hydraulischen Produktion bei der Alpiq. Das Kraftwerk kann pro Jahr 2,5 Milliarden kWh Strom produzieren, was dem Jahresverbrauch von 650 000 Haushalten entspricht.



Im ehemaligen Bahnhofbuffet von Châtelard an der Linie des Mont-Blanc-Express kann eine Ausstellung über die Baustelle von Nant de Drance besichtigt werden.



Die Tunnelbohrmaschine, die zurzeit in Nant de Drance im Einsatz steht, ist zuvor schon für den Bau des Lötschberg-Basistunnels verwendet worden.

WIDERSINNIC, ABER...

Sophie Michaud Gigon, Sekretärin von Pro Natura in der Westschweiz, hat gegenüber den Pumpspeicherkraftwerken grosse Vorbehalte: «Im Grunde ist es widersinnig, für das Hochpumpen von Wasser mehr Energie zu verbrauchen, als man daraus gewinnen kann. (Nant de Drance wird pro Jahr 3,1 Milliarden kWh für das Pumpen verbrauchen und 2,5 Milliarden kWh ins Netz einspeisen – die Red.) Zudem verwenden sie für das Pumpen bis anhin vor allem Atomstrom. Doch vom wirtschaftli-

chen Standpunkt betrachtet sind diese Kraftwerke Milchkühe für die Elektrizitätsgesellschaften.» Sophie Michaud Gigon hält fest, dass Pro Natura gegen den Bau des Pumpturbinenkraftwerks Nant de Drance keine Opposition gemacht hat, «weil die Kompensationsmassnahmen zugunsten der Umwelt von hoher Qualität sind. Das Projekt ist gut geführt und wird von einer Kommission begleitet, in der auch Pro Natura vertreten ist.»

AC

Das SBB-Museum von Châtelard im Wallis

Denkmäler der Elektrizitätsgeschichte

Wenige hundert Meter vom Portal des Zugangstunnels zur Baustelle Nant de Drance entfernt (siehe Dossier) kann man – auf Voranmeldung – das SBB-Museum Châtelard besuchen. Es ist in der Zentrale des Elektrizitätswerks von Châtelard untergebracht und wurde 1998 anlässlich des 150-Jahr-Jubiläums der Schweizer Bahnen eröffnet. Museumsgründer Denis Lugon-Moulin führt uns durch die Ausstellung.

«Wenn wir nicht interveniert hätten, wäre alles, was sich in diesem Museum befindet, fortgeworfen worden!» Denis Lugon-Moulin hat während 32 Jahren als Mechaniker im hydroelektrischen Kraftwerk Châtelard-Barberine gearbeitet. Bevor er in Pension ging, wollte er die im Kellerge-

schoß aufbewahrten Gegenstände und Maschinen für Interessierte zugänglich machen. Dazu gab Werkleiter Jacques Lugon-Moulin grünes Licht und unternahm auch die nötigen Schritte bei der Leitung der Sektion Energie der SBB.

So konnte sich Denis Lugon-Moulin in seinen letzten fünf Berufsjahren mit dem Segen der Vorgesetzten zwischen durch, wenn es die Arbeit zuliess, «seinem» Museum widmen. «Die ältesten Maschinen, die hier ausgestellt sind, standen im Kraftwerk ab 1923 im Einsatz. Da sie als Denkmäler der Industriegeschichte von grossem Wert sind, fand ich, dass man sie erhalten sollte.»

Das Kraftwerk Châtelard-Barberine wurde von der SBB als drittes Elektrizitätswerk in Betrieb genommen, nach jenen von Ritom TI (1920) und Amsteg UR (1922). Die Werke von Châtelard-Barberine und Vernayaz, deren Turbinen vom Wasser des Emosson-Staudamms ange-

trieben werden, sind der wichtigste Stromproduktionsstandort der SBB.

Faszinosum für Ingenieure

Denis Lugon-Moulin bleibt vor einem imponierenden Apparat aus schwarzem Gusseisen mit Schaltern und Drehrädern stehen. «Das ist ein Turbinenregulator. Er stammt aus dem Jahr 1923, in dem das Werk in Betrieb genommen wurde. Ingenieure, die unser Museum besuchen, können es kaum glauben, dass die Stromverteilung ins Netz früher von Hand geregelt wurde.»

Das älteste Exponat ist eine mechanische Rechenmaschine von 1895. «Sie funktioniert noch!», sagt der Museumsgründer amüsiert und sichtlich zufrieden darüber, dass er der Wegwerfgesellschaft ein Schnippchen schlagen konnte.

Dynamitkisten

In einer Ecke sind Objekte aus der Zeit des 2. Weltkriegs zu sehen. Denis Lugon erzählt: «Weil die Grenze zu Frankreich nur einen Katzensprung entfernt ist, wurden damals Massnahmen gegen einen möglichen deutschen Handstreich getroffen. Die SBB befahl den Mitarbeitenden, das Werk in der Nacht zu bewachen. Die Fenster wurden mit Brettern abgedeckt, damit kein Licht herausdrang, und die Lampen mit Gewebe abgedunkelt. Das alles ist im Museum zu sehen, und auch die Dynamitkisten, mit denen im Fall einer Invasion das Werk gesprengt worden wäre – aber natürlich ohne das Dynamit. Diese Dinge sind bescheiden, aber konkrete Zeugen un-



Das Kraftwerk Châtelard, in dem das Museum untergebracht ist. Links im Bild ein Gebäude der riesigen Infrastruktur der Baustelle Nant de Drance.

serer Geschichte und verdienen es, betrachtet zu werden.

Die Kinderecke

Im ehemaligen Kommandoraum thront ein eindrückliches schwarzes Bedienpult, das an den Film «Metropolis» von Fritz Lang erinnert. «Die Demontage des Pultes hatte schon begonnen. Die fortgeworfenen Teile konnte ich rekonstruieren», sagt Denis Lugon-Moulin im Vorbeigehen und dreht bei einer klei-

nen Modellbahn an einer kleinen roten Turbine. Der Zug fährt los. «Da können Kinder ausprobieren, wie die Elektrizität funktioniert. Das gefällt ihnen!» Denis Lugon-Moulin hat das Museum so konzipiert, dass bei dessen Besuch von den Kleinen bis zu den Ingenieuren alle auf ihre Kosten kommen und danach über die weisse Kohle, die Bahnelektrizität und deren Geschichte etwas mehr wissen. *Alberto Cherubini/FI*

GESCHICHTE ALS LEIDENSCHAFT

Denis Lugon-Moulin ist 73-jährig und wohnt in der Walliser Gemeinde Finhaut, auf deren Gebiet die drei Staudämme Emosson, Vieux Emosson und Barberine (liegt heute im Emosson-Stausee drin) gebaut wurden. Er machte eine Mechanikerlehre bei der Bahngesellschaft Martigny-Châtelard. Von dieser wechselte er 1967 zum Elektrizitätswerk Châtelard-Barberine,

womit er Angestellter der SBB wurde. Dort arbeitete er als Handwerkermeister für allgemeine Mechanik bis zu seiner Pensionierung im Jahr 1999. Denis Lugon-Moulin hat zwei Söhne und ist ein leidenschaftlicher Familienhistoriker. Damit einher geht auch sein Interesse für die Geschichte des Kraftwerks. Seit 44 Jahren ist er Mitglied des SEV. *AC/FI*



Denis Lugon-Moulin vor dem Turbinenregulator aus dem Jahr 1923.

Die Pioniere der Wasserkraft

Das SBB-Museum Châtelard zeigt auch Fotos vom Bau der Staudämme Barberine (1919–1924, heute geflutet), Vieux Emosson (1952–1955) und Emosson (1967–1973) auf über 1000 Metern Höhe oberhalb von Châtelard. Es sind eindrückliche Bilder, die von den extrem schwierigen

Arbeitsbedingungen auf den damaligen hochalpinen Baustellen zeugen.

Zu sehen sind im Museum auch Instrumente, welche die Ingenieure und Techniker verwendeten, um für den Bau der Staumauern die nötigen Messungen und Berechnungen vorzunehmen

und um die Dämme zu überwachen.

Das Museum feiert auf seine Art die Epoche der Pioniere der Wasserkraft, die für die Modernisierung der Schweiz die Grundlage schufen.

Museumsführungen bis 30. September auf Voranmeldung unter 051 225 56 56.

■ ZPV BLS: Frequenzerheber/innen verlangen Überprüfung von Stellenprofil und Einreihung

Anforderungen spürbar gestiegen, nicht aber der Lohn...



An dem Treffen im Berner Kirchgemeindehaus Paulus trat auch SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz (links) auf.

Gut die Hälfte der rund 40 Frequenzerheber/innen der BLS haben am 4. Juli an einer SEV-Versammlung teilgenommen.

Zu dem Treffen mit Brunch im Kirchgemeindehaus Paulus in Bern hatte die Zugpersonal-Gruppe des VPT BLS mit verschiedenen Zielsetzungen geladen, wie Madeleine Wüthrich, die Co-Präsidentin des ZPV BLS, bei der Begrüssung erklärte: Erstens, um zu besprechen, wie eine finanzielle Honorierung der gestiegenen Anforderungen an die Frequenzerheber/innen

erreicht werden kann; zweitens, um sich besser kennen zu lernen, und drittens, um noch nicht organisierte Kolleg/innen zum Beitritt zu motivieren. «Denn je mehr Mitglieder in einer Gewerkschaft zusammenstehen, desto ernster werden ihre Anliegen genommen», lautete die Kernbotschaft, die auch Martin Graf, Vizepräsident ZPV BLS, dem Publikum vermittelte.

Konkret soll eine Arbeitsgruppe das Berufsbild der Frequenzerheber/innen analysieren im Hinblick auf Verhandlungen mit der BLS über eine höhere Einreihung (zurzeit Funktionsstufe 5). Da-

zu böte die Weiterentwicklung des 2013 auslaufenden GAV beste Gelegenheit.

«Wir müssen immer mehr Zahlen beugen und sind im Stossverkehr am Limit», sagten Kolleg/innen gegenüber *kontakt.sev*. So gelte es z. B. bei einer Fahrt von Thun nach Freiburg, drei Verkehrsverbünde zu erfassen, nebst Abfahrts- und Zielbahnhof, Linie und Fahrausweis-Art mit den jeweiligen Codes. Und dies in nur Sekunden, um möglichst alle Fahrgäste befragen zu können. Daneben sind die Fahrausweise zu kontrollieren (wobei Passagiere ohne gültigen Fahrausweis nur verwarn-



Für einige war nach der Versammlung gleich Arbeitsbeginn, aber dank dem reichhaltigen Brunchbuffet wenigstens nicht mit leerem Magen.

werden), bei jedem Halt die Aussteigenden zu zählen und (in 2. Priorität) Auskünfte zu erteilen, herumliegende Zeitungen aufzuräumen usw. Diplomatie ist gefragt, wenn Reisende nichts sagen wollen oder Dampf ablassen, wenn Sitzplätze fehlen, die Klima-

anlage streikt oder der Zug verspätet ist. Von Alkoholisierten ganz zu schweigen. «Happig» ist auch die Schichtarbeit (zwischen 4 Uhr morgens und 2 Uhr früh) mit oft nur 10-stündigen Übergängen. Auch deshalb arbeitet fast niemand 100 Prozent... *fi*

■ VPT RBS, Pensioniertengruppe Worb

Reise ins schöne Val d'Illeiz

«Chömet mit u sit derbi, es wird öich gfall!» hat Reiseleiter Hansruedi Affolter in der Reiseeinladung geschrieben. Gemäss Wetterbericht sollte der 15. Juni der schönste Tag der Woche werden, die 54 Reiselustigen wurden nicht enttäuscht. Von Bern ging die Fahrt Richtung Lausanne. Im Zug wurden wir einmal mehr mit den schmackhaften «Tübeli» von Rosmarie Rolli beschenkt. Herzlichen Dank, Rosmarie. In Lausanne bestiegen wir den Zug nach Aigle. Weiter ging's mit der Aigle-Ollon-Monthey-Champéry-Bahn, kurz TPC, weiter nach Champéry. Die 1908 eröffnete Bahn fährt mit 950 Volt Gleichstrom. Die Strecke von Monthey nach Champéry

weist insgesamt zirka 3,5 Kilometer Zahnstangenabschnitte auf. Die maximale Steigung beträgt 135 Promille. Ab Aigle fährt die Bahn durchs Val d'Illeiz bis Champéry. Von Champéry-Village bis zum Hotel National erhielten wir einen ersten Eindruck vom bekannten Urlaubsort. Champéry liegt am Fusse der Dents du Midi und der Dent Blanche im Herzen des Skigebietes Porte du Soleil. 1857 hat der Tourismus seinen Anfang genommen. Champéry ist einer der ältesten Tourismusorte. Die Wirtin des «National» begrüßte uns zur Mittagszeit. Das Hotel stammt aus dem Jahre 1896. Auf der Terrasse wurde ein schmackhaftes Mittagessen serviert. Alle waren hochofrenut, als Hans Gerber, Obmann der Pensioniertengruppe Worb, bekannt gab, dass die Kosten des Mittagessens von der Direktion übernommen würden. Herzlichen Dank! Danach blieb genügend Zeit für die Dorfbesichtigung, bevor es via Aigle, Brig heimwärts ging.

Besten Dank dem Reiseleiter für die tadellose Organisation, die in ein für viele unbekanntes Gebiet führte.

Paul Gilgen



■ LPV Luzern, Freizeitclub

Flyer-Ausfahrt im Emmental

Trotz zwiespältigen Wetterprognosen folgte am 29. Juni ein Dutzend zuverlässiger und gut gelaunter Kolleginnen und Kollegen dem Ruf des Freizeitclubs LPV. Angesagt war ein Veloausflug ins Emmental, um ein Teilstück der «Flyer-Herzroute» zu absolvieren. An der Velostation Willisau übernahmen wir die Flyer E-Bikes. Eine kurze Instruktion mit Testfahrt, und los ging's Richtung Zell. Schon bald stieg der Weg an bis hin zum ersten richtigen Aufstieg. Trotz Unterstützung durch das Motörli kamen einige ganz schön ins Schwitzen, vor allem jene, die sich mit den Flyer-Eigenheiten erst anfreunden mussten. Noch vor dem ersten Hügelkamm wurden wir bereits von einem Wolkenbruch geduscht. Zum Glück konnten wir gerade noch rechtzeitig bei einer Scheune unterstehen, um uns wasserdicht auszurüsten. In Huttwil waren wir zur Besichtigung der Flyer-Fabrik eingeladen. Eine interessante Führung zeigte uns die Geschichte und Herstellung der Flyer E-Bikes. Danach ging die Fahrt über Berg und Tal durch die prächtige Emmentaler Landschaft ohne Regen weiter, bis zum nächsten

Etappenziel Madiswil. Im originellen Velogarten des «Bären» genossen wir ein feines Mittagessen unter freiem Himmel. Aber schon bevor der Kaffee ausgetrunken war, fielen wieder Regentropfen. Trotzdem entschieden wir uns, die Tour weiterzufahren. Weiter ging's Richtung Affoltern. Schon bald konnten wir die Regenkleidung einpacken, diesmal definitiv. Durch einzelne Wolkenlöcher blinzelte uns schon die Sonne zu. Das beflügelte uns dermassen, dass die unzähligen Hügel flott gemeistert wurden. Bei der Schaukäserei Affoltern gabs eine Kaffeepause. Die letzte Etappe nach Burgdorf bot nochmals einzigartige Ausblicke auf die Höhenlandschaft des Emmentals bis hin zum Jura und in die Alpen. Wir kamen gut voran, niemand bekundete Mühe. Eine letzte tolle Abfahrt, ein Flachstück vor Burgdorf, das fast zum Sprint ausartete, und schon erreichten wir das Ziel.

Schöne Landschaft, frische Luft, gute Kameradschaft, viele flotte Sprüche beim Schwitzen wie beim Bier: Wir waren einfach glücklich darüber, das «Ausfährli» trotz zweifelhaftem Wetter unternommen zu haben. *WEST*

■ PV Zentralvorstand

Ein überzeugter Gewerkschafter ist nicht mehr

Der Zentralvorstand des PV traf sich am 28. Juni in Cadagno TI zu seiner 2. Sitzung des Jahres. Der Ausflug in luftige Höhen hatte diesmal schwerpunktmässig die Geselligkeit zum Ziel.

Unter dem gewerkschaftlichen Teil musste Zentralpräsident Ricardo Loretan über den überraschenden Hinschied unseres Kollegen Hans Beerli, Präsident PV Zürich, berichten. Dieser war am Samstag, 25. Juni, auf einem Spaziergang zusammengebrochen. Erschüttert verharren die Teilnehmenden in einem Moment der Stille und im Gedenken an unseren lieben Kollegen. Anschliessend orien-

tierte Ricardo Loretan über die Probleme im Zusammenhang mit der Einführung des Lohnsystems Toco. Auch musste er berichten, dass die Pensionskasse SBB, wegen der höheren Lebenserwartung, derzeit mögliche Massnahmen erwägt. Im Zusammenhang mit dem nächsten Treffen mit Markus Jordi bei der SBB wurde über Vorschläge zuhanden der Traktandenliste diskutiert. Walter Sauer, Zentralsekretär PV, muss leider aus gesundheitlichen Gründen ab sofort sein Amt abgeben. Im Sinne einer Zwischenlösung wird Josef Bühler jeweils die Protokollführung übernehmen. *Josef Bühler*

■ PV Thurgau

Sektionsausflug nach Damüls in den Bregenzerwald

Am 29. Juni trafen sich am Bahnhof Romanshorn 56 Personen zum Jahresausflug und reisten mit einem Vorarlbergerbus Richtung Vorarlberg. Die Fahrt ging über Dornbirn, Schwarzenbach nach Bezau zum Kaffeehalt und weiter ins hochalpine Gebirge nach Damüls.

Beim «Damülserhof» stieg der Hotelier in den Bus ein und begleitete die Gruppe als Reiseführer aufs Furkajoch. Er erzählte, dass die Walliser die ersten Siedler waren, die sich in dieses Gebirge gewagt haben. Leider war die Alpenrosenblüte fast vorbei und somit bekamen wir nur noch wenige

dieser schönen Exemplare zu Gesicht. Vom Furkajoch gings wieder zurück nach Damüls zum Mittagessen. Im «Damülserhof» wurden die Teilnehmenden mit einem sehr feinen Mittagessen und Dessert verwöhnt. Danach ging die Fahrt weiter nach Riefensberg. Dort stand der Besuch der Juppenwerkstatt, wo traditionelle Bregenzerwälder Trachten verarbeitet werden, auf dem Programm. Die Trachten werden noch in Handarbeit hergestellt. Nach diesem Halt gings weiter über Hiltisau nach Lingenau in den Landgasthof Alpenblick zu Kaffee und Kuchen.

Herzlichen Dank an Präsident Albert Mazoner für die Organisation dieser schönen Reise. Der Präsident überreichte am Ende der Reise allen ein Flugblatt für den «Kongress zur Verteidigung der Renten» vom 31. August in Gossau mit Referaten von Ruth Dreifuss, Paul Rechsteiner und Giorgio Tuti. Er hofft auf einen Grossaufmarsch in dieser wichtigen Sache.

Toni Arnold



■ SVSE Kegeln

34. Seeländer SESKV-Meisterschaft

Die 34. Seeländer SESKV-Meisterschaft fand vom 20. Juni bis 2. Juli im Restaurant Gottstatterhaus statt.

Ranglistenauszug: Kategorie 1: 1. Wicki Anton, Zürich, 816 Holz; 2. Müller Edi, Luzern, 802 H; 3. Bättig Daniel, Zürich, 788 H; Limite 736 H. Kategorie 2: 1. Summermatter Viktor, Brig, 759 H; 2. Wenger Hansruedi, Port, 732 H; 3. Gmür Erich, Zürich, 732 H; Limite 698 H. Kategorie 3: 1. Bula Irène, Bern, 720 H;

2. Fischer Edgar, Olten, 696 H; 3. Petitpierre Philippe, Chermex, 685 H; Limite 623 H. Gäste 1: 1. Forni Anton, Bern, 743 H. Gäste 2: 1. Schär Eduard, Biel, 715 H. Gäste 3: 1. Ganz Hans-Peter, Port, 691 H.

Wir danken allen Teilnehmenden und wünschen weiterhin «Guet Holz». Ebenfalls danken wir Frau Römer und dem Team des Restaurant Gottstatterhaus für die sehr gute Zusammenarbeit. *Gilbert Mauron, KKZP Biel*

SEV-BILDUNGSKURS

Wir bieten einen Zusatzkurs an (mindestens zehn Kolleginnen und Kollegen):

Vertiefungsseminar für (Vize-)Sektionspräsidenten/-innen und Angehende

Mittwoch und Donnerstag, 12. und 13. Oktober 2011
Hotel Flora Alpina in Vitznau

Warum das Seminar?

Die Sektionspräsidenten/-innen spielen in ihrer Sektion eine nicht zu unterschätzende Rolle. Um dieser Rolle gerecht werden zu können, müssen verschiedenste Kompetenzen erlernt oder gepflegt werden. Eine gut geführte Sektion ist eine Sektion, in der keine Aufgaben vergessen gehen, die Leute wissen, was zu tun ist, und alle ziehen motiviert am gleichen Strick. Mit dem Vertiefungsseminar sollen einerseits spezifische Kenntnisse über den SEV vertieft werden, aber auch praktische Arbeits- und Führungsinstrumente, welche die anspruchsvolle Arbeit erleichtern, stehen im Mittelpunkt.

Inhalt

Aufgaben, Rechte und Pflichten der (Vize-)Sektionspräsidenten/-innen, Rollenverständnis für das Führen einer Sektion, Führungsaufgaben und -instrumente, SEV für Sektionspräsidenten/-innen

Kursziel

Die Teilnehmenden

- kennen ihre Aufgaben als (Vize-)Sektionspräsident/-in
- kennen ihre Rolle als (Vize-)Sektionspräsident/-in
- kennen Arbeitsinstrumente, um ihre Rolle wahrzunehmen
- sind in der Lage, auch anspruchsvolle Situationen in der Sektion anzugehen

Referenten

Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV
Referate von Fachpersonen

Zielpublikum

Alle Sektionspräsidenten/-innen, Vizesektionspräsidenten/-innen und Vorstandsmitglieder, die ein solches Amt anstreben

Kurskosten

Mitglieder kostenlos, Nichtmitglieder 850 Franken

Anmeldung

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

■ PV Winterthur-Schaffhausen

«Alter ist kein Defizit, Alter ist ein Geschenk, Alter ist Leben»

Präsident Ernst Schefer begrüßte am 4. Juli die im Hombergerhaus erschienenen Mitglieder. Ein spezieller Gruss galt Frau Winzeler, Geschäftsleiterin Pro Senectute Kanton Schaffhausen, und dem PV-Chor unter Leitung von Anita Nydegger. Den Kranken und Verunfallten wünschte er baldige Genesung. Vier Stücke aus dem grossen Repertoire des PV-Chors durften wir während der Versammlung geniessen.

Pro Senectute Kanton Schaffhausen ist eine private Stiftung. Sie setzt sich für das Wohl, die Würde und die Rechte der älteren Menschen ein. Pro Senectute ist kantonal organisiert, zum Teil wurde bereits fusioniert. Frau Winzeler stellte die verschiedenen Dienstleistungen vor. Sozialberatung, Finanzen, Steuern, Mahlzeiten- und Reinigungsdienst, Senioren für Senioren, Entlastungsdienst für betreuende Angehörige, Bildung und Sport, Freiwilligenarbeit, Generationen im Klassenzimmer, Kursleitung bei Sportgruppen. Finanziert wird Pro Senectute durch kostenpflichtige Dienstleistungen (55%), Beiträge der öffentlichen Hand (43%), Spenden

und Legate. «Alter ist kein Defizit, Alter ist ein Geschenk, Alter ist Leben.»

Nach wie vor werden Mitglieder für den Vorstand gesucht. Angefragte Kolleginnen und Kollegen: 61; Resultat = 60 Absagen. Eine Kollegin überlegt sich, ein Vorstandsamt zu übernehmen. Falls jemand das Präsidium übernehmen möchte, würde der jetzige Präsident ein anderes Amt übernehmen. «An der Sitzung im August mit Herrn Jordi wird beim FVP «Kassensturz» gemacht», teilte Zentralpräsident Ricardo Loretan mit. Wie viele Rail-Checks wurden eingelöst, wie wird ausgewertet und wie geht es weiter? Ein Teuerungsausgleich auf den PK-Renten wurde letztmals 2003 ausgerichtet. Eine Anpassung wäre dringend nötig. Der Umwandlungssatz und der technische Zins werden bei der PK SBB überprüft, betroffen wären die aktiven Kollegen. Leider haben wir sieben Todesfälle zu beklagen.

Mit dem Dank an alle und dem Hinweis auf ein Wiedersehen am 3. Oktober im «Römertor» mit dem Konzert der Alten Garde endete die Versammlung. *Werner Meier*



Die Pensionierten der VPT-Sektion TPF urbrain trafen sich am 29. Juni zum Jahresausflug. Auf dem Vierwaldstättersee ging es von Luzern mit der «Schwyz» via Weggis und Brunnen nach Flüelen. *Pierre-Alain Perritz*

■ SEV Jugend

Unvergessliches Rafting auf dem Vorderrhein

Am 18. Juni trafen sich neun Mitglieder der SEV Jugend in Reichenau zum Rafting auf dem Vorderrhein. Sie waren etwas verunsichert, ob die Tour trotz Regen stattfinden würde. Doch kaum hatten sich alle beim Bahnhof Ilanz eingefunden, wurden sie auch schon von einem Mitarbeiter der Firma Wasserchraft begrüsst und zum nahe gelegenen Ausgangspunkt der Tour geführt. Nach einem kurzen «Znüni» wurden alle mit Neoprenanzug, Schwimmweste, Regenjacke und Helm ausgerüstet. Anschliessend instruierte die Skipperin übers Paddeln und die verschiedenen Kommandos. Als alle die Kommandos im Griff hatten und nach einem Gruppenfoto ging es auf den Fluss. «Das ist der beste Wasserstand dieser Saison», sagte die Skipperin. Und tatsächlich, nachdem die Gruppe erst einmal



auf dem Rhein war, war der Regen schnell vergessen. Für die 20 Kilometer lange Strecke benötigte das Boot lediglich 1½ Stunden. Ruhigere Passagen wechselten sich mit rasanten Stromschwelen ab. So verging die Zeit wie im Fluge. Und die wunderbare Kulisse der Rheinschlucht machte die Fahrt zu einem unvergesslichen Erlebnis. Aufgrund des schlechten Wetters entschied man sich, ohne den üblichen

Zwischenhalt direkt nach Reichenau zu fahren. Dort angekommen, warteten eine warme Dusche und die trockenen Kleider auf die durchnässten, aber rundum zufriedenen Teilnehmenden. Nachdem sich alle umgezogen hatten, konnten sie ein leckeres Barbecue geniessen und über verschiedenste Themen diskutieren. Die Gruppe blickt auf einen durchwegs gelungenen Ausflug zurück. *Damian Vogel*

■ VPT RBS, Pensionierengruppe Solothurn

Besuch im ehemaligen Emmentaler Klosterdorf Trub

Bei nicht gerade prächtigem Wetter besuchten rund 40 Kolleginnen und Kollegen das oberemmentalische Dorf Trub. Begleitet wurden sie vom Präsidenten der Aktivsektion René Schnegg und dessen Stellvertreter Christoph Ronner. So wurden sie auch über die Aktivitäten der Sektion aus erster Hand informiert.

Die Anreise erfolgte mit dem «Kamblyzug» nach Trubschachen. Im Fabrikladen des seit 100 Jahren existierenden Unternehmens gabs einen Kaffeehalt. Dort bot sich die Gelegenheit, sich mit allerlei Süssigkeiten einzudecken, bevor die Gruppe mit einem BLS-Bus ins ehemalige Klosterdorf Trub chauffiert wurde.

Im Landgasthof Löwen servierte man eine währschafte Bernerplatte. Gemessen am rege benutzten Nachservice kann angenommen werden, dass es allen gut geschmeckt hat. Dieser Gasthof wird bereits in der dritten Generation von der Familie Zaugg mit grossem Erfolg betrieben. Als grosse Überraschung verkündete der Präsident, dass die Geschäftsleitung RBS die Kosten für das Essen übernehmen würde. Herzlichen Dank für die überaus grosszügige Geste. Nach dem Essen konnten die Teilnehmenden die Zeit nutzen, um sich im geschichtsträchtigen Emmenta-

ler Dorf umzusehen. Trub zählt heute noch rund 1400 Einwohner, die weitgehend in der Landwirtschaft tätig sind. Die Bevölkerungszahl ist seit einigen Jahren stark rückläufig. Eine Tatsache, die auch andere Gemeinden im wirtschaftlich eher schwachen Emmental beschäftigt. Dagegen sind rund 50000 Bürgerinnen und Bürger in Trub heimatberechtigt. Weniger bekannt sein dürfte, dass in Trub im Jahre 1125 ein Benediktinerkloster gegründet wurde. Infolge der Berner Reformation von 1528 wurde das Kloster aufgehoben, seine Güter wurden versteigert. Die ehemalige Klosterkirche wurde durch einen radikalen Umbau zur heutigen Dorfkirche umfunktioniert. Stolz sind die Truber/innen, dass in ihrem Dorf die Dreharbeiten zum bekannten Schweizerfilm «Die Herbstzeitlosen» stattfanden. In einem kleinen Haus findet man eine reichhaltige Dokumentation. Kaum etwas könnte die Eigenarten der Emmentaler besser charakterisieren als der Text des bekannten Jodelliedes «der Trueberbub».

Das war ein Abstecher in eine Gegend, die nicht von den wirtschaftlichen Exzessen und von Profitdenken geprägt ist. Herzlichen Dank an Reiseleiter Walter Reber für die Organisation und Durchführung der Reise. *Ruedi Rufer*

TOTENTAFEL

Burkhardt Edith, Witwe des Fritz, Au ZH; gestorben am 26. Mai im 97. Altersjahr. PV Zürich.

Canal Margrith, Witwe des Franz, Samedan; gestorben am 16. Juni im 95. Altersjahr. VPT RhB, Pensionierte.

Christ Marcel, pensionierter Verwaltungsbeamter, Zürich; gestorben am 4. Juni im 56. Altersjahr. PV Zürich.

Clement Ernest, pens. Stellwerkbeamter, Villars-sur-Glâne; gest. am 29. Juni im 90. Altersjahr. PV Fribourg.

Frischknecht Agatha, Zürich; gestorben am 7. Juni im 95. Altersjahr. PV Zürich.

Fritz Werner, Thun; gestorben am 13. Juni im 90. Altersjahr. PV Bern.

Gross Jean, pensionierter Schienentraktorführer, Billens; gestorben am 8. Juli im 90. Lebensjahr. PV Fribourg.

Gyger Willy, pensionierter Zugführer, St-Légier-Chiésaz; gestorben am 17. Juni im 90. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Hüttenmoser Arnold, pensionierter Zugführer, Rorschacherberg; gestorben am 29. Juni im 89. Altersjahr. PV St. Gallen.

Jakob Rudolf, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Langenthal; gestorben am 23. Juni im 82. Altersjahr. PV Bern.

Keller Berta, Witwe des Otto, Zürich; gestorben am 3. Juni im 83. Altersjahr. PV Zürich.

Killer Hilda, Witwe des Franz, Niedergösgen; gestorben am 27. Juni im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Leuenberger Rosa, Witwe des Paul, Bern; gestorben am 22. Juni im 94. Altersjahr. PV Bern.

Lisser Marta, Witwe des Erwin, Winterthur; gestorben am 6. Juli im 88. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Mutti Lotty, Witwe des Fritz, Basel; gestorben am 27. Juni im 88. Altersjahr. PV Basel.

Niederer Karl, pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben am 3. Juni im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Perroulaz Arnold, pensionierter Stellwerkbeamter, Fribourg; gestorben am 6. Juli im 95. Altersjahr. PV Fribourg.

Pulver Rudolf, pensionierter Lokomotivführer, Bern; gestorben am 10. Juni im 85. Altersjahr. PV Bern.

Reichen Gottfried, pensionierter Betriebsbeamter, Reichenbach; gestorben am 25. Juni im 87. Altersjahr. PV Bern.

Renner Hanny, Witwe des Josef, Erstfeld; gestorben am 29. Juni im 90. Altersjahr. PV Uri.

Röthlisberger Werner, pensionierter Betriebsbeamter, Bern; gestorben am 19. Juni im 91. Altersjahr. PV Bern.

Rohr Kurt, pensionierter Lokomotivführer, Obergösgen; gestorben am 26. Juni im 82. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Rüdisüli Werner, pensionierter Sekretär, Büllach; gestorben am 30. Juni im 75. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Scheuchzer Eugen, pens. Gruppenchef, Zürich; gestorben am 28. Juni im 82. Altersjahr. PV Zürich.

Schilling Hedwig, Zürich; gest. am 25. Juni im 100. Altersjahr. PV Zürich.

Schmid Alice, Witwe des Walter, Zürich; gestorben am 21. Juni im 95. Altersjahr. PV Zürich.

Schneider Max, pensionierter Zugführer, Schaffhausen; gestorben am 2. Juli im 94. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Trüb Ruth, Witwe des Walter, Meggen; gestorben am 5. Juli im 86. Altersjahr. PV Luzern.

Wehrli Anton, pens. Spezialhandwerker, Aesch BL; gestorben am 9. Juli im 89. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn, Pensionierte Basel.

Zenger Fritz, pensionierter Lokomotivführer, Rorschach; gestorben am 28. Juni im 86. Altersjahr. PV St. Gallen.

Zenkhusen Leo, pensionierter Zugführer, Brig; gestorben am 9. Juni im 91. Altersjahr. PV Wallis.

Zimmermann Jeanne-Marie, Witwe des Josef, Köniz; gestorben am 19. Juni im 94. Altersjahr. PV Bern.

Sektionen

11. August 16 Uhr, Basel, St. Jakob, Klubhaus FC Polizei, Grosse Allee	■ ZPV Basel Sommernachtsplausch	Alle sind herzlich eingeladen (Mitglieder inkl. Angehörige und Pensionierte). Für Getränke ist gesorgt (im Klubhaus gegen Bezahlung zu beziehen). Zur Verfügung stehen ein Grill, ein gedeckter Aussenplatz, ein Aufenthaltsraum und eine WC-Anlage. Grilladen selber mitbringen, Salate und Kuchen sind vorhanden.
--	---	---

Sektionen VPT

27. Juli (Verschiebedatum: 3. August)	■ VPT RBS, Pensionierte Bergwanderung	Wanderung vom Chasseral Hôtel nach Prés-d'Orvin mit schönem Ausblick zu den Alpen und der Dreiseenregion. Auf dem Bergrücken führt der Weg fast durchwegs sanft bergab, -600 m. Trittsicherheit erforderlich. Verpflegung aus dem Rucksack. Solothurn ab 8.58 Uhr, Bern ab 8.42 Uhr, gemeinsam ab Biel, St. Imier ab 9.50 Uhr (Auto: Bergzuschlag 6 Franken). Rückfahrt ab Prés-d'Orvin um 16.21 Uhr. Anmeldung bis 25. Juli an Hans Bütikofer, 032 677 17 75.
9. August	■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Schattige Wanderung im Jura	Wanderroute: Grellingen (322 m)–Chesilloch–Chaltbrunnental–Meltlingen (586 m), zirka 3 Stunden. Rucksackverpflegung. Interlaken Ost ab 7.29 Uhr, Spiez ab 7.54 Uhr, Bern ab 8.34 Uhr, Basel SBB ab 9.37 Uhr, Grellingen an 9.52 Uhr (Kaffeehalt). Meltlingen ab 16.14 Uhr, Laufen ab 16.35 Uhr, Basel ab 17.01 Uhr, Bern an 17.56 Uhr, Spiez an 18.31 Uhr, Interlaken Ost an 18.57 Uhr. Durchführung nur bei gutem Wetter. Auskunft am Vorabend ab 18 Uhr bei Hans Kopp, 033 222 59 15, 079 275 67 63.
20. August 7.15 Uhr, Basel, Schaltherhalle Bahnhof SBB	■ VPT BLT Aktivenbummel	Wir besuchen die Höhlen von Col-des-Roches bei Le Locle. Weitere Informationen und Anmeldung in den Depots.

Pensionierte

2. August Basel, Rest. Bundesbahn	■ Pensioniertes Zugpersonal Basel Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.
4. August	■ Pensioniertes Zugpersonal Olten Ausfall Stammtisch	Wir machen Sommerpause. Deshalb fällt der Stammtisch im August aus. Nächstes Treffen: 1. September.
4. August 14.30 Uhr, Basel, Rest. Bundesbahn	■ Pensioniertes Rangierpersonal Basel Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auch Kollegen anderer Kategorien sind freundlich eingeladen.
10. August	■ PV Luzern Wanderung rund um den Wägitalersee	Luzern ab 8.10 Uhr. Die 1. Gruppe wandert rund um den See in zirka 3 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack. 2. Gruppe: zweimal 45 Minuten Wanderzeit. Verpflegung im Restaurant. Luzern an 18.20 Uhr. Anmeldung und Auskunft bis 4. August bei Franz Bühler, 041 252 10 82.
17. August	■ PV Bern Sektionsreise	Bern ab 8.39 Uhr, direkter Zug Bern–Schaffhausen. Anmeldung bis spätestens 22. Juli mit Einzahlung von 25 Franken auf PC-Konto 30-2569-9. Alle Angemeldeten erhalten ein Reiseprogramm (siehe auch Website). @ www.sev-pv.ch/bern

17. August	■ PV Luzern Sektionsausflug nach Amden	Alle Mitglieder mit Partner/Partnerin sind eingeladen. Programm und Einzahlungsschein wurden bereits früher zugestellt. GA und Tageskarte zu Halbtaxabo berechtigen zur freien Fahrt auf der ganzen Strecke. Anmeldung durch Überweisung von 45 Franken pro Person bis spätestens 8. August. Bitte Betrag ab Postscheck- oder Bankkonto überweisen! Bareinzahlungen am Postschalter verursachen hohe Gebühren. Auskunft bei Präsident Peter Grütter, 041 420 21 17, und Kassier Walter Thommen, 041 630 22 15.
-------------------	--	--

18. August	■ PV Olten und Umgebung PV-Reise nach Konstanz, mit dem Schiff nach Schaffhausen	Mittagessen auf dem Schiff. Menü 40 Franken (inkl. Dessert). Olten ab 8.59 Uhr. Anmeldung mit grüner Karte bis 5. August. TK und GA sind gültig. @ www.sev-pv.ch/olten
-------------------	--	---

Sport und Kultur

22. Juli 9.20 Uhr, Spiez, Bahnhofbuffet	■ Bergklub Flügelrad Bern Velotour von Spiez nach Belp (zirka 35 Kilometer)	Individuelle Anreise nach Spiez (Bern ab 8.39 Uhr). Mittagessen im Restaurant. Anmeldung sofort an Fritz Aegler, Oey, 033 681 16 47.
29. Juli	■ ESC Winterthur Bergwanderung Elsigenalp–First	Winterthur ab 6.58 Uhr, Zürich ab 7.32 Uhr. Billette nach Elsigbach und zurück ab Kandersteg. Bergschuhe, Wanderstöcke von Vorteil. Die Tour (T3) verlangt Trittsicherheit. Wanderzeit zirka 4½ Stunden, +750/–800 m. Rucksackverpflegung. Zürich an 19.28 Uhr, Winterthur an 20.05 Uhr. Anmeldung bis 26. Juli an Hansruedi Aebersold, Sonnenblickstrasse 23, 8404 Winterthur, 052 242 59 80, 079 794 38 19, hr.aebersold@hispeed.ch.
29. Juli 9.50 Uhr, Oberalppasshöhe	■ ESV Rheintal-Walensee Wanderung Schneehüenerstock	Wanderung vom Oberalppass zur Fellilücke und aufs Unghürstöckli (auch Schneehüenerstock), retour zur Lücke und durchs Fellital ins Reusstal bei Gurtellen. Marschzeit zirka 7 Stunden (T3), +700/–2000 m (gleichmässig verteilt). Rucksackverpflegung. Chur ab 7.56 Uhr, Zürich ab 7.09 Uhr, Arth Goldau ab 7.52 Uhr. Anmeldung bis zum Vortag an Georg Trüb, 052 222 29 08, georgtrueb@sunrise.ch.
29. Juli ab 17 Uhr, im Klublokal	■ ESV Brugg-Windisch Gemütlicher Treff	Diskutieren, jassen, Schach oder Mühle spielen etc. Getränke und etwas zum Knabbern sind vorhanden.
1. August ab 10 Uhr, Prés-d'Orvin, Berghaus	■ Bergklub Flügelrad Biel Nationalfeiertags-Brunch	Alle Mitglieder und Freunde sind eingeladen. Brunch à discrétion: 15 Franken pro Person. Das Berghaus befindet sich nur rund 200 m vom Parkplatz Bellevue (gebührenfrei) entfernt, wo auch der Bus der Verkehrsbetriebe Biel hält. Brunch geeignet für Kurzentlassene, keine Anmeldung nötig.
2. bis 4. August	■ ESV Rheintal-Walensee Hochtouren und Klettern Bertolhütte (Tête Blanche 3707 m, Aiguille de la Tsa 3668 m)	1. Tag: Anreise nach Arolla und Aufstieg in 4½ Stunden zur Bertolhütte. 2. Tag: einfache Gletschertour auf die Tête Blanche, total 6 Stunden. 3. Tag: Aufstieg und Kletterei zur Aiguille de la Tsa und Rückkehr zur Hütte, 5 bis 6 Stunden, Abstieg nach Arolla und Heimreise. Tour auch geeignet für Nichtkletterer. Dann ohne Kletterei auf die Tsa. Halbpension in der Bertolhütte. Hochtourenausrüstung (Kletterer zusätzlich Klettersachen und Helm). Anmeldung bis 26. Juli an Tourenleiter Hanspeter Berliat, 052 747 22 18, berliat@leunet.ch.

2. August 8.25 Uhr, Lichtensteig, Bahnhof	■ EWF Herisau MTB-Tour	Zweiter Teil der Route 33 von Winterthur nach Wildhaus. Strecke: Köbelisberg–Hemberg–Ritteren–Stein–Rietegg–Gimplüt–Wildhaus, 85 Kilometer, 2500 Höhenmeter. Verpflegung im Restaurant. Anmeldung bis 31. Juli an Paul Huwiler, 052 232 96 40.	13. bis 27. August Reinach BL, Restaurant Gempenblick	■ SVSE Kegeln 20. Basler SESKV-Meisterschaft	Startzeiten: Montag bis Freitag, 10 bis 19 Uhr, sonntags wird nicht kegelt. Anmeldung ab sofort möglich unter 078 734 45 11; ab Meisterschaftsbeginn unter 061 715 90 20 (bitte nicht zwischen 11.30 und 13 Uhr anrufen). Mit Tram 11 ab Bahnhofplatz (Richtung Aesch) bis Landererstrasse, ab dort ist der Weg signalisiert.
4. August 9.23 Uhr, Erstfeld, Bahnhof	■ EWF Herisau Bergtour Bälmetergätrli	St. Gallen ab 6.00 Uhr via SOB, Zürich ab 7.09 Uhr. Seilbahn bis Schwandigrat. Wanderoute (T3): Ronen–Oefeli–Bälmetergätrli–Bälmeten–Schorren–Stafel–Oberfeld–Haldi. Reine Wanderzeit 6 Stunden (+/–1300 m). Rückfahrt um 16.00 oder 17.00 Uhr ab Haldi via Schattdorf–Flüelen. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 3. August an Othmar Zwysig, 071 277 87 55, othmar.zwysig@bluewin.ch.	15. August	■ ESV Rheintal-Walensee Bergtour Piz Beverin	Treffpunkt 8.58 in Chur, Gleis 10, nach Thusis. Aufstieg ab Glaspas T3 bis T4, 1150 Höhenmeter in gut drei Stunden. Abstieg über die Leiter–Beverin Pintg nach Mathon, 1450 Höhenmeter. Anmeldung bis 13. August an Christian Haupt, 078 674 23 73 oder 081 302 26 41.
6. August	■ ESV Luzern Wanderung im Alpstein	Abfahrt in Luzern um 6.35 Uhr, Rückkehr um 21.20 Uhr. Route: Sax–Saxerlücke–Fälensee–Brülisau, zirka 6 Stunden. Verpflegung im Berggasthaus Bollenwees oder aus dem Rucksack. Anmeldung bis 3. August an Tourenleiter Cyrill Flory, 043 811 36 81. www.esv-luzern.ch	16. und 17. August 9.06 Uhr, Luzern	■ EWF Herisau Klettersteige Engelberg	1. Tag: Luzern ab 9.06 Uhr nach Wolfenschienen und PTT und Luftseilbahn bis Chrüzhütte. Bergwanderung via Rot Grätli zur Brunnihütte, 5 Stunden (+1100/–950 m). Halbpension Brunnihütte SAC. 2. Tag Klettersteige Brunnistöckli und Rigidalstock mit etwa 3 bis 4 Stunden Aufstieg. Rückfahrt ab Engelberg. Rucksackverpflegung. Helm, Gstärtli und Klettersteigset. Anmeldung bis 12. August an Hermann Haas, 071 223 48 27, haas.hermann@gmx.ch.
7. August 10.10 Uhr, Visp, Bahnhof, im Bus nach Grächen	■ EWF Herisau Wanderung Grächen	St. Gallen ab 6.42 Uhr, Zürich ab 8.02 Uhr, Visp an 10.02 Uhr. Wanderoute (T1): Suone Bineri–Riedbachgraben–Suone Eggeri–Hohtschugge–Grächen. Wanderzeit 4¼ Stunden (+/–600 m). Rückfahrt ab Grächen um 17.05 Uhr, St. Gallen an 21.15 Uhr. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 4. August an Rolf Vogt, 027 346 11 94.	26. und 27. August	■ ESV Luzern Bergwanderung Jakobiger	Abfahrt in Luzern um 8.20 Uhr; Rückkehr: Luzern an 18.41 Uhr. Route: Wilerli–Kröntenhütte–Jakobiger–Leutschachhütte–Arnisee. Wanderzeit erster Tag zirka 4½ Stunden, zweiter Tag zirka 7 Stunden. Übernachtung in der Kröntenhütte SAC. Ausrüstung: Bergschuhe, Hüttenschlafsack; Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 5. August beim Tourenleiter Marcel Hofer, 041 280 02 41.
8. August	■ ESC Winterthur Biketour Ducanfurgga	Traumhafte Biketour, rund 60 Kilometer Gesamtlänge, davon mehr als 50 Kilometer Singletrails; zirka 2200 Hm, zirka 8 Stunden Fahr-, Schiebe- und Tragzeit. Gelände mit hochalpinem Charakter. Die Tour beschreiben viele als die schönste je gemachte Tour. Winterthur ab 5.58 Uhr, Bergün an 9.13 Uhr. Mittagessen im Sertig-Dörfli. Nachmittagskaffee im Restaurant Rinerhorn. Rückreise ab Filisur um zirka 19 Uhr. Anmelden bei Elias Laumer, 055 280 26 33 oder elgp@freesurf.ch.	27. und 28. August	■ ESC Winterthur Hochtour Dossenhorn (3138 m)	Leichte bis mittelschwere Kletter-Hochtour, vorwiegend im Fels. Übernachtung/HP in der Dossenhütte. 1. Tag: Aufstieg ab Rosenlauri zur Hütte, 4½ Stunden. 2. Tag: Begehung des gesamten Dossengrates (2. bis 3. Grad), hin und zurück zirka 5 Stunden, Abstieg nach Rosenlauri. Zürich ab 8.04 Uhr, Luzern ab 8.55 Uhr. Auskunft und Anmeldung bis 19. August bei Hans Jaggi, hmjaggi@bluewin.ch, 056 444 70 34. Interessierte und weniger Erfahrene sind willkommen.
8. und 9. August	■ ESV Rheintal-Walensee Klettersteige Rotstock/Schwarzhorn	Zürich ab 8.02 Uhr via Bern nach Kleine Scheidegg. Einfacher Klettersteig ab Station Eigergletscher auf den Rotstock (2663 m) und südsie zurück, total 4 Stunden. Übernachtung in Grindelwald. 2. Tag ab Bergstation First, mittelschwieriger Klettersteig Grosse Krinne–Schwarzhorn (2927 m) und Abstieg Normalroute Richtung Grosse Scheidegg, total 6 Stunden und Heimreise via Meiringen oder nach Wunsch. Helm, Klettersteigset, Handschuhe. Anmeldung bis 5. August an Christoph Naef, Fläsch, 081 302 59 44, naef-wickli@sunrise.ch.	29. August bis 1. September 9.58 Uhr, Chur, im Zug nach Samedan	■ EWF Herisau Bergtour Schmugglerwege im Val Poschiavo	Chur ab 9.58 Uhr, Brusio an 14.00 Uhr, weiter mit Bus bis Viano. Tagesetappen von maximum 6 Stunden (+/–900 m). Halbpensionen in Gasthaus San Romerio, Rifugio Malghera (Euro) und SAC-Hütte Saoseo. Rucksackverpflegung. Wanderausrüstung. Auskunft über Durchführung nur am 27. August ab 19 Uhr unter 076 423 39 90. Anmeldung bis 14. August an Urs Seiler, 052 242 43 79, 076 423 39 90 oder seiler.urs@gmx.ch. Weitere Details siehe Website. www.ewf-herisau.ch
10. und 11. August	■ ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus Zweitageswanderung Schächentaler Höhenweg	Basel ab 7.03 Uhr, Flüelen ab 9.30 Uhr, Untere Balm an 10.38 Uhr. Wanderung zirka 4 Stunden auf prächtigem Höhenweg zum Berggasthaus Biel Kinzig. Übernachtung mit Halbpension in Doppel- und Mehrbettzimmern, 69 resp. 54 Franken. 2. Tag: Biel, Eggberge via Fleschseeli und Hüendereg, zirka 3 Stunden, mit der Luftseilbahn nach Flüelen. Rucksackverpflegung für beide Tage (am 2. Tag Grillstelle vorhanden). Flüelen ab 15.42 Uhr (direkt), Basel an 17.55 Uhr oder Flüelen ab 16.42 Uhr, Basel an 18.53 Uhr (Zürich umsteigen). Anmeldung bis zwei Wochen vorher bei Heinz Spengler, 061 311 74 32.	3. bis 17. September Bern, Restaurant Mappamondo	■ SVSE Kegeln 23. Stadtberner Kegelmeisterschaft	Startzeiten: Montag bis Freitag, 13 bis 19 Uhr. Kleingruppen ab 10 Uhr. Samstag, 10 bis 19 Uhr. Letzter Tag bis 15 Uhr. Meisterschaft: Bahnen 1 und 2; Sport: Bahnen 3 und 4. Anmeldung ab sofort von 18 bis 19 Uhr (3. bis 10. August abwesend) an Werner Kury, 031 911 58 31. Ab Meisterschaftsbeginn: Restaurant Mappamondo, Kegelbahn, 031 305 79 83.

Georges Debons führt uns in die Hügel ob Sitten (Sion)

Starke Gefühle an der Torrent-Neuf-Suone

Er stammt aus Savièse, deshalb konnte sich Georges Debons nicht enthalten, unseren Leserinnen und Lesern eine Wanderung entlang der Suone von Savièse vorzuschlagen, auf Französisch auch «Bisse du Torrent-Neuf» genannt.

Der 61-jährige Georges Debons war ein tragendes Mitglied des Unterverbandes APV. Während vieler Jahre präsidierte er die Sektion APV-RPV Simplon. Nach der Fusion der Unterverbände wurde er (Vorstands-)Mitglied der Sektion TS Romanche Sud-ouest. Bei der SBB arbeitet er für den Handicap-Service: Zwischen Leuk und Aigle hilft er Menschen mit Behinderung beim Ein- und Aussteigen.

Suone aus dem 15. Jahrhundert

«Eine Suonenwanderung ist wirklich sehr lohnend und spektakulär. Die «Association

pour la sauvegarde du Torrent-Neuf (Vereinigung zum Schutz der Torrent-Neuf) und die Gemeinde Savièse unternehmen grosse Anstrengungen, um diese Suone (französisch: Bisse) aus dem 15. Jahrhundert instand zu halten.

«Chânel» entlang der Felswand

Georges Debons erinnert sich, wie er als Kind entlang der Suone spielen ging. «Meine Kameraden und ich machten uns einen Spass daraus, über die Abgründe hinauszulehnen.» Brrr, ein kalter Schauer jagt uns über den Rücken. Manche «Chânel» der Suone führen an senkrechten Felswänden entlang. Wirklich spektakulär! Sensible Gemüter und nicht Schwindelfreie sollten sich dem nicht aussetzen. Aber unser Kollege versichert:

«Heute ist alles gut gesichert. Es ist wirklich nicht mehr gefährlich.»



Georges Debons.

Leichte Wanderung

Um mit den öffentlichen Verkehrsmitteln in die Gegend von Savièse zu gelangen, nimmt man auf dem Bahnhofplatz Sitten das Postauto Richtung Mayens-de-la-Dzour. Nach zirka 40-minütiger Fahrt steigt man bei der Haltestelle Les Biinis aus. Hier hat man eine herrliche Panoramaansicht über die Rhoneebene. Es hat auch ein Chalet-Restaurant mit typischen Walliser Gerichten.

In einer halben Stunde gelangt man auf markiertem Weg von Les Biinis zum Imbiss von Les Vouasseurs, dem Ausgangspunkt der Wanderung entlang der Suone von Torrent-Neuf. «Es braucht zwei Stunden für den Weg hin und zurück», sagt Georges Debons. Auf dem Weg überquert man Stege, die 40 bis 60 Meter über dem Abgrund befestigt sind. Wer nach der Rückkehr noch Lust zum Weiterwandern hat, kann entlang der Suone bis Prafirmin marschieren. Auf diesem Weg, hin und zu-

rück eine Stunde, gibt es keine Stege, die Gegend ist sanfter. Beim Imbiss von Les Vouasseurs lohnt die der heiligen Margareta geweihte Bergkapelle eine Besichtigung.

Lehrpfad

An den spektakulärsten Stellen der Suone hat es Tafeln, auf denen die Geschichte der Suone von Savièse erklärt wird, dem künstlichen Bewässerungskanal der Reben und Äcker. Heutige Besucher/innen sind beeindruckt vom Mut der Männer, die diesen Kanal entlang der Felswände gebaut haben.

Die «Association pour la sauvegarde du Torrent-Neuf» hat seit 2005 daran gearbeitet, den exponierten Pfad zugänglich zu machen. Der Er-



folg lässt nicht auf sich warten: Tausende besuchen jährlich die historische Suone, am liebsten, wenn die Walliser Sonne strahlt.

Infos: www.torrent-neuf.ch
Alberto Cherubini/pan.

BEIM WETTLAUF UM DIE SITZE IM BUNDESHAUS BEGINNT ALLMÄHLICH DIE HEISSE PHASE



Unterstützung von unserer Seite verdienen nur Kandidatinnen und Kandidaten, die sich für den öffentlichen Verkehr und das Verkehrspersonal einsetzen.

VOR 50 JAHREN

Verkehrsansturm

Die SBB hat zurzeit einen noch nie da gewesenen Grossverkehr zu bewältigen, der Personal, Anlagen und Fahrzeuge bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit belastet. Starke Spitzen im Import- und Transitgüterverkehr fallen zeitlich mit dem sommerlichen Reiseverkehr zusammen. Dieser Verkehr wickelt sich auf Anlagen und mit einem Betriebsapparat ab, die seinerzeit für einen viel kleineren als den niemals vorauszusehenden heutigen Grossverkehr gebaut wurden. Die Leistungen wären überhaupt undenkbar, wenn die SBB nicht schon vor einem Jahrzehnt mit dem systematischen Ausbau von Anlagen und Fahrzeugpark begonnen hätte. Sie hat bereits 1,8 Milliarden Franken investiert. Weitere Mittel werden notwendig sein. Der Ausbau lässt sich aber bei stärkster Anstrengung nicht von heute auf morgen verwirklichen.

«Der Eisenbahner» vom 14. Juli 1961 (gekürzt)

Biagino Gioli will nach 19 Jahren als Verwalter des Volkshauses in Bellinzona wirklich kürzertreten

Zum zweiten Mal pensioniert

Während 19 Jahren hat sich Biagino Gioli um die Finanzen des Gewerkschaftsbundes Bellinzona gekümmert. Anderswo mag dieser Job nicht allzu aufwändig sein, doch in Bellinzona gehört dazu die Verwaltung des gesamten Komplexes der Casa del Popolo, bestehend aus drei Gebäuden mit einem Schätzwert von mehreren Millionen Franken.

Alle kennen ihn als «Biagino», auch wenn er in Wirklichkeit Biagio Gioli heisst; «wie mein Vater», merkt er an. Die Bahn scheint der Familie im Blut zu sein: «Mein Vater war Rangiermeister, und meine Familie bewohnte lange das Bahnwärterhäuschen von Paradiso. Nach der Lehre arbeitete ich sechs Monate bei der Monteforno, bevor ich als Handwerker in die SBB-Werkstätte Bellinzona eintrat.»

Das Verhältnis zur Bahn war allerdings nicht immer ganz ungetrübt. «Es gab einen Moment, wo ich das Kündigungsschreiben schon bereit hatte. Denn trotz meines Diploms als Metallbauschlosser erlaubte man mir keine Schweissarbeiten. Diese



Biagino Gioli vor dem Volkshaus in Bellinzona, Treffpunkt vieler Eisenbahner/innen und der Gewerkschaften.

waren das Privileg der Schweisser. Ich wollte mich selbstständig machen, doch meine Familie legte mir nahe zu bedenken, dass eine sichere Stelle bei der Bahn auch ihre Vorteile hat. Später machte auch mein Sohn eine Lehre im Industrierwerk.»

Gewerkschafter seit eh und je

«Nachdem ich diese Wahl mal getroffen hatte, begann ich mich in der Gewerkschaft zu engagieren und auch in der Werkkommission (heute Personalkommission – die Red.). Diese präsiidierte ich 12 Jahre lang und war als deren Präsident auch BÜromitglied des Vorstandes der damaligen SEV-WAV-Sektion. Zudem war ich während 9 Jahren im Zentralvorstand des Unterverbandes WAV.»

Ein Leben mit den Zahlen

Im Jahr 1983 wurde Biagino Sektionskassier und übte dieses Amt bis 1995 aus. Während 15 Jahren war er auch Kassier der SEV-Versicherungen und 20 Jahre lang Kassier des Mietervereins. 1992 übernahm er auf Wunsch von Sektionspräsident Duilio Biagio im Vorstand des Gewerkschaftsbundes Bellinzona das Administratorenamt. Damals steckte das Volkshaus in einer schwierigen Situation. Es

ging darum, die Finanzlage wieder ins Lot zu bringen. «In jener Zeit bauten wir die Versammlungsräume über dem Restaurant um und machten aus zwei Wohnungen Büroräume für die damalige Gewerkschaft Bau und Industrie (GBI).»

Bedeutende Verpflichtungen

«Um diese Arbeiten ausführen zu können, mussten wir dieselbe Gewerkschaft um Darlehen und Vorschüsse bitten. Es folgte eine erste Neugestaltung des Restaurants sowie einiger Büros.»

1996 baute der Gewerkschaftsbund Bellinzona ein Gebäude mit 16 subventionierten Wohnungen. Dies erwies sich als ausgezeichnete Investition, warf sie doch Gewinn ab und sorgte für qualitativ gute Wohnungen zu einem vergleichsweise günstigen Preis.

2004 endete eine weitere bedeutende Bauphase mit der Eröffnung des Gebäudes, in dem das Kino Forum, zahlreiche Büros (u. a. für die Unia) und einige Wohnungen untergebracht sind. «Statt des Kinos hätten wir auch Büros bauen können, doch wollten wir der Stadt wenigstens ein Kino sichern, nachdem alle andern Säle geschlossen worden waren. Das

Budget für den Umbau dieses Gebäudes wurde leider überschritten, was sich auf die Rentabilität negativ auswirkte. Die Bauarbeiten fanden am 1. Mai des vergangenen Jahres mit der Wiedereröffnung des komplett neu gestalteten Restaurants ihren Abschluss. Das Zentrum von Bellinzona hat damit an Attraktivität gewonnen.

Alle Investitionen der letzten 19 Jahre finanzierten wir mit Eigenkapital von weit über 2 Millionen Franken und Krediten von 14 Millionen. Die Jahreseinkünfte stiegen von 200 000 auf über 1,2 Millionen Franken.»

Autodidakt

Um für diese Aufgaben gewappnet zu sein, brauchte Biagino Kenntnisse, über die er nicht verfügte. «Ich erinnere mich an Samstage in Büros der Werkstätte, an denen mir Werkleiter Alfredo Keller auf einem Commodore 64 ein Buchhaltungsprogramm beibrachte. Diese Kenntnisse waren mir sehr nützlich, auch beruflich. Ebenso jene, die ich beim Mieterverein erworben hatte. Sie erlaubten mir, die Probleme, die bei der Immobilienverwaltung auftauchten, zu meistern, wobei ich natürlich auch Fehler machte.»

Der Moment zum Loslassen

«Rückblickend bin ich ausserordentlich zufrieden mit dem, was wir erreicht haben. Gerade in den letzten Wochen meiner Verwaltungstätigkeit konnte ich die letzte Wohnung vermieten. Ich gehe mit ruhigem Gewissen, denn die Situation ist solide, die Schulden sind unter Kontrolle und es stehen genügend Mittel zur Verfügung, um zuversichtlich in die Zukunft blicken zu können.

Mit Wehmut denke ich an Kollege Silvano De Bernardi, der mich während vieler Jahre als Präsident begleitet hat. Wir hatten schon beschlossen, gemeinsam zurückzutreten, doch sein Schicksal wollte es anders.»

Wenn Biagino von «seinem» Volkshaus spricht, leuchten seine Augen. Ebenso dann, wenn er an eine andere besondere Zeit zurückdenkt, die das ganze Leben Bellinzonas geprägt hat.

Streikkassenwart

Während des Streiks im Industrierwerk Bellinzona kümmernte sich Biagino ebenfalls mit der gewohnten Sorgfalt um das Geld der anderen. «Ich brachte über 440 000 Franken, die der improvisierte Restaurant- und Barbetrieb in der Malerei des Werks abwarf, auf die Bank. Das war eine spannende und sehr bewegende Zeit. Ich erinnere mich an einen älteren Deutschschweizer, der herkam und 300 Franken spendete. Als ich ihn wenig später wieder antraf, machte er einen etwas verlorenen Eindruck. Ich fragte ihn, was los sei, und er vertraute mir an, dass er kein Geld mehr habe, um etwas zu essen und heimzufahren. Also gab ich ihm 100 Franken zurück.»

Nun hat Biagino alle Ämter niedergelegt, ausgenommen jenes im Vorstand der PV-Sektion Ticino e Moesano. «Ich bin aber nicht Kassier», stellt er klar. Auch hat er sich bereit erklärt, im neuen Vorstand des Gewerkschaftsbundes Bellinzona noch eine Weile für Kontinuität zu sorgen – zum Wohle der Kolleginnen und Kollegen der Gewerkschaften. *Pietro Gianolli/FI*

BIO

Biagino Gioli wird im Dezember 69-jährig. Er trat mit 21 Jahren in die SBB-Werkstätte Bellinzona ein und arbeitete dort bis zur Pensionierung im Jahr 2003, wobei er es zum Teamleiter brachte.

Er wohnt mit seiner Frau in Monte Carasso und kümmert sich gerne um den Garten und seine Alphütte in den Mornera-Bergen. Zudem hegt und pflegt er einen Weinberg mit 800 Rebstöcken und produziert seinen eigenen Wein und Grappa.

Der zweifache Vater ist stolzer Grossvater von fünf Enkelkindern, wovon das jüngste erst vor 9 Monaten zur Welt kam.