

## Das Treffen mit Spezialistenwissen

Die «suissestrafic» ist die Fachmesse des öffentlichen Verkehrs. Hier treffen sich Berufsleute der Bahnen mit Spezialist/innen der Zulieferfirmen, aber auch mit Politiker/innen zum Gedankenaustausch.

Seite 4

## «Ohne uns – keine Schweiz»

Die Schweiz, unser Land, hat Schweizer/innen und Ausländer/innen nötig, Menschen, die hier arbeiten und leben und das Land vorwärtsbringen. Wir sind gegen Fremdenfeindlichkeit.

Seite 8



## Der Geschichtsschreiber

Adrian Zimmermann kniet sich gegenwärtig ins SEV-Archiv. Er will die letzten 40 Jahre der Geschichte des SEV schreiben.

Seite 24

## Fragwürdige Umsetzung des neuen SBB-Lohnsystems Toco bei der Division Infrastruktur

# Wird Toco missbraucht?

Die Division Infrastruktur hat auffällig viele Mitarbeitende einem tieferen Anforderungsniveau zugeordnet, als es deren bisherigen Funktionsstufe entsprochen hätte.

Warum die Infrastruktur ihre handwerklich-technischen Berufe durchs Band tiefer eingereiht hat, können die Betroffenen schon deshalb nicht nachvollziehen, weil ihnen erhellen- de Unterlagen zumeist fehlen. Stellen- beschriebe, die diesen Namen verdie-

nen, scheint es vielfach gar nicht zu geben. Damit stellt sich die Frage, auf welcher Grundlage diese Einreihungen eigentlich erfolgt sind. Das will der SEV nun mit Sammeleingaben klären.

Seiten 12 bis 14



Die SBB schlägt mit ihren Tiefereinreihungen unzählige Mitarbeitende vor den Kopf, die mit ihrem Spezialwissen nicht einfach so ersetzbar sind.

## SGB FORDERT ALLGEMEINE LOHNERHÖHUNG VON 2–3%

Weil die Schweizer Wirtschaft insgesamt gut läuft und der starke Franken für die Lohnverhandlungen über weite Strecken nicht relevant ist, weil rund 90% der Arbeitnehmenden in Branchen arbeiten, die davon nicht betroffen sind, fordert der Schweizerische Gewerkschaftsbund echte, nachhaltige Lohnerhöhungen (nicht Prämien) von 2–3%, mindestens aber 100 Franken pro Monat plus Ausgleich der Teuerung.

Seite 9 und «Zur Sache» gegenüber

## Zunehmende Gewalt im öffentlichen Raum

# Personalabbau schafft Gewalt

■ «Viele Menschen wären keine Schläger und würden ganz normal funktionieren, wenn es ihnen die Strukturen nicht so einfach machen würden», sagt Professor Martin Killias im Interview mit kontakt.sev. Er kritisiert deshalb unter



anderem die Aufhebung der durchgehenden Begleitung im Fernverkehr und in der S-Bahn Zürich.

Allgemein spricht er sich dafür aus, dass weniger Möglichkeiten bestehen, Radau zu machen, so etwa durch die Wiedereinführung der Polizeistunde und daran angepasste reduzierte Verkehrszeiten nachts. pmo

Interview Seiten 6 und 7

## ZUR SACHE

*Ist es ein Widerspruch, wenn der SGB einerseits Bundeshilfe für krisengeplagte Unternehmen und andererseits Lohnerhöhungen von 2 bis 3% fordert?*

*Nein! Denn die Bundeshilfe braucht es nur für bestimmte Bereiche, die von der Frankenstärke direkt betroffen sind, und es sind längst nicht alle. Dazu gehört der Schienengüterverkehr, dazu gehören auch Teile des Tourismus. Vor allem aber betrifft es*

**„Die Bundeshilfe braucht es nur für ganz bestimmte Bereiche, die von der Frankenstärke direkt betroffen sind.“**

Giorgio Tuti, Präsident SEV

*die Exportwirtschaft, wo Arbeitgeber direkt mit Stellenabbau drohen (ganz abgesehen von der unsäglichen Gratisarbeit durch verlängerte Arbeitszeiten).*

*Aber die hysterische Krisenberichterstattung in den Medien – die skrupellosen Arbeitgebern gerade recht kommt – lässt völlig ausser Acht, dass es zahlreichen Unternehmen in der Schweiz weiterhin gut, teilweise hervorragend geht. Dies gilt für alle Betriebe, die weder beim Einkauf noch beim Verkauf mit dem Ausland in Kontakt kommen und ganz einfach in der Schweiz für die Schweiz produzieren; es gilt notabene auch für die Schweizer Megakonzerne, die immer mit Kursschwankungen rechnen müssen.*

*Hier werden grosse Gewinne erzielt, und an diesen Gewinnen ist das Personal mit Lohnerhöhungen nachhaltig zu beteiligen. Die Befürchtung ist berechtigt, dass Unternehmen die Situation ausnützen, um ihre Aktionäre grosszügigst zu bedienen und das Personal mit Durchhalteparolen abzuspeisen.*

## NEWS

LÄNGERE PERRONS  
IN LYSS

■ Mit einem symbolischen Spatenstich wurden die Bauarbeiten für die Verlängerung des Perrons 1 im Bahnhof Lyss gestartet. Ab Sommer 2012 können die aus Bern kommenden Interregio-Züge auf dem Gleis 1 einfahren, womit die Bahnreisenden bessere Umsteigemöglichkeiten erhalten. Der Mittelperron wird entlastet, die 12 000 Lysser und Lysserinnen, die täglich hier abfahren, müssen nicht mehr immer durch die Unterführung. Der Perron wird zwar bereits Ende November ausgebaut sein, der Perrontausch kann aber erst erfolgen, wenn die ersetzte Stellwerkanlage in Betrieb geht. Beide Massnahmen stehen im Zusammenhang mit dem Erneuerungsprojekt «Lyss-Busswil», das 50 Millionen Franken kostet und in dessen Rahmen 3500 Meter Gleise erneuert, 32 Weichen entfernt und 15 Weichen neu eingebaut sowie 60 Signale ersetzt oder versetzt werden.

BLS VERKAUFT  
EMMENTAL TOURS

■ Die BLS will sich vermehrt auf ihr Kerngeschäft fokussieren. Deshalb hat sie, rückwirkend auf den 1. Juli, ihre Tochtergesellschaft Emental Tours AG, die Gruppenreisen, Seminare etc. im Einzugsgebiet der BLS anbietet, verkauft. Käufer sind der Verein Region Emmental, der für das Basismarketing im Emmentaler Tourismus zuständig ist, und die Biketec AG (Produzentin des Elektrovlos Flyer). Sämtliche Arbeitsplätze bleiben erhalten, wie die beteiligten Unternehmen mitteilen, und sie wollen auch zukünftig zusammenarbeiten.

«DOMINO» BEI DER  
LUZERNER S-BAHN

■ Auf der Linie S8 der S-Bahn Luzern, d. h. zwischen Olten und Sursee, nimmt die SBB am 5. September zwei Regionalverkehrszüge des Typs «Domino» in Betrieb. Im Sinne des Prinzips «Tue Gutes und sprich darüber» hat die SBB Vertreter des Kantons, der bedienten Gemeinden und der Medien auf den heutigen 1. September zu einer Probefahrt eingeladen.

## Vorstand SEV folgt einem Antrag des VPT

## Mitgliederwerbung besser

Die Mitgliederwerbung des SEV läuft dieses Jahr ausgezeichnet, und doch: Es gibt noch Schwachstellen. Der Vorstand sprach sich dafür aus, diesen auf den Grund zu gehen.

Dank der Aktion «11-11-11 – Memberstars» (Talon auf Seite 16) läuft die Mitgliederwerbung zurzeit besser als in den letzten Jahren. Um das Budgetziel zu erreichen, braucht es jedoch weitere Anstrengungen bis zum Jahresende, denn erstmals seit

Langem soll der SEV bei den Mitgliederbeiträgen dieses Jahr mindestens gleich hohe Einnahmen erzielen wie im Vorjahr.

## 2011 kein schwacher Monat

«Es läuft überdurchschnittlich gut», stellte auch Präsident Giorgio Tuti fest, nicht ohne anzufügen: «Es ist nie gut genug...» Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz, der die Entwicklung mit Zahlen untermalte, strich hervor: «Das Besondere ist, dass wir 2011 in keinem Monat einen Taucher hatten, auch im üblicherweise

schlechten August nicht.» Er kündigte an, dass in den kommenden Monaten verstärkt Aktionen «SEV bi de Lüt» geplant seien, die auch den bisherigen Mitgliedern die Wertschätzung der Gewerkschaft zeigen sollen.

Heuer haben schon 333 aktive Werberinnen und Werber an der Basis mindestens ein Mitglied für den SEV gewonnen. Diese Zahl zeigt, dass «Mitglied wirbt Mitglied» nach wie vor das Erfolgsrezept des SEV ist. «Dafür bekommen wir viel Respekt von anderen Gewerkschaften», hielt Giorgio Tuti fest.

## Schwachstellen suchen

Organisatorisch liegt die Hauptverantwortung für die Mitgliederwerbung bei den Unterverbänden. Deren Werberverantwortliche treffen sich mehrmals jährlich mit den Werbespezialisten des SEV, um sich miteinander abzustimmen.

Und doch: Es besteht noch Spielraum für Verbesserungen. Darüber waren sich im Vorstand alle einig. Uneinigkeit war man sich jedoch, wie dies anzugehen ist. Der Zentralvorstand VPT verlangte per Antrag eine Studie, die aufzeigt, wie die Synergien

## SEV SIEHT KEINEN GRUND, DIE ZUSAMMENARBEIT MIT KPT ZU STOPPEN

Ein Mitglied wollte vom SEV wissen, weshalb er die Zusammenarbeit mit der Krankenkasse KPT nicht unterbreche, da gegen den KPT-Verwaltungsratspräsidenten eine Untersuchung der Finanzmarktaufsicht laufe. Die Geschichte geht auf 2010 zurück, als die KPT mit der Krankenkasse Sanitas fusionieren wollte. Die Aktien der KPT wurden für den Zusammenschluss massiv aufgewertet, was vor allem den Verwaltungsräten und dem leitenden Personal Gewinne

von Hunderttausenden von Franken gebracht hätte. Das beunruhigte Mitglied wollte wissen, ob Funktionäre des SEV und des VPT (wo er angeschlossen ist) ebenfalls profitieren und der SEV deshalb den Fall totschweige. In der Vorstandssitzung kam das Thema zur Sprache, wobei die Brisanz heute deutlich abgeschwächt ist, weil die Fusion nicht zustande gekommen ist und damit auch die Aktiegewinne nicht erzielt wurden. Die Untersuchung gegen den Ver-

waltungsratspräsidenten ist jedoch noch in Gang. Der SEV hat seit 1999 einen Vertrag mit der KPT, der den SEV-Mitgliedern einen Rabatt (von rund 20 Prozent) auf den Zusatzversicherungen ermöglicht. Wie Finanzchef Ruedi Hediger an der Sitzung ausführte, nützen über 4000 SEV-Mitglieder dieses Angebot. Der SEV profitiert mit einer Provision von den Abschlüssen des Kollektivvertrags. SEV-Funktionäre sind aber nicht in der KPT tätig, womit auch

niemand privat hätte profitieren können. Es gibt jedoch nichts zu verurteilen: «Wir verurteilen solche Machenschaften mit Prämiegeldern der Versicherten aufs Schärfste», hielt ein Vorstandsmitglied fest, fügte aber auch an: «Heute ist das kalte Kaffee.» Aufgrund dieser Ausführungen entschied der Vorstand, dass der SEV seine Zusammenarbeit mit KPT weiterführen und die Angebote auch weiterhin auf seiner Webseite anpreisen solle.

## Bei «Zweifelsfällen» sind die Zweifel ausgeräumt

## ≥ 50% = 100% Anspruch auf FVP

Eine kleine Präzisierung schafft Klarheit: Wer bei der SBB zu mindestens 50% angestellt ist, hat Anspruch auf FVP.

Es waren Mitglieder, die den SEV auf einen (vermeintlichen) Missstand aufmerksam machten: Wer aus medizinischen Gründen teilpensioniert wird, kann im Prozess der beruflichen Reintegration wieder eingestellt werden. Dabei kann es sein, dass die Beschäftigung mehr als die Hälfte der Normalarbeitszeit

beträgt, der Lohn wegen der eingeschränkten Leistungsfähigkeit aber unter die Hälfte des vollen Lohnes fällt. In solchen Fällen wurde mehreren Beschäftigten das GA-FVP verweigert. Zu Recht?

## Der SEV interveniert

Der SEV intervenierte bei der Personalabteilung der SBB: «Wir ersuchen Sie dringend, diese Praxis zu prüfen bzw. dahingehend zu korrigieren, dass das zeitliche Pensum für den Anspruch massgebend ist.» Das heisst, dass für den FVP-Anspruch nicht der

Lohnanspruch bzw. Beschäftigungsgrad gemäss Arbeitsvertrag massgebend sein soll, sondern die tatsächliche Anwesenheit (Arbeitszeit) im Betrieb.

## Fehler eingeräumt

Die SBB reagierte prompt und zur Zufriedenheit des SEV: «Teilpensionierte mit einer Präsenzzeit von 50 Prozent und mehr bei vermindertem Beschäftigungsgrad werden im Sinne des Tarifs 639 als «Aktive» betrachtet und erhalten das GA-FVP in 2. Klasse gratis. Wir werden

das Merkblatt 10 (des Registers N zum Personalführungshandbuch, Anm. d. Red.) anpassen und die bisherigen Fälle in der FVP-Datenbank als «Aktive» erfassen lassen.»

## Verbesserung erreicht

Oft sind es nur kleine Unterlassungen, die zu Verunsicherungen, Zweifelsfällen und Ungerechtigkeiten führen. Der SEV als starker Vertreter des Personals bemüht sich, eine mitarbeiterfreundliche Anwendung der Vorschriften zu erreichen – oft mit Erfolg. SEV

# koordinieren

zwischen SEV und Unterverbänden noch besser genutzt werden können.

Während dieser Antrag einzelnen Rednern zu weit ging, äusserten andere sogar zusätzliche Erwartungen: Sie forderten die Schaffung einer

Stelle beim SEV, die sich professionell mit Mitgliederwerbung beschäftigt. Heute sind die Werbespezialisten vorwiegend als Gewerkschaftssekretäre tätig.

In der Abstimmung wurde der VPT-Antrag deutlich

angenommen. Der SEV hat also den Auftrag, einen Bericht vorzulegen und Verbesserungen aufzuzeigen, damit in Zukunft noch grössere Erfolge bei der Mitgliederwerbung eintreten.

Peter Moor

## VORSTAND IN KÜRZE

• **Der Halbjahres-Zwischenabschluss** des SEV zeigt gute und schlechte Seiten: Die Erfolge der Mitgliederwerbung auf der einen Seite (die Unterverbände VPT und ZPV liegen mit den Beiträgen sogar über dem Vorjahr) und Einsparungen beim Aufwand andererseits haben bei der Betriebsrechnung positive Spuren hinterlassen. Die Turbulenzen an den Finanzmärkten führen jedoch dazu, dass die Vermögenserträge völlig im ungewissen liegen; beim Zwischen-

abschluss waren sie tiefrot, im August gab es Schwankungen von fast einer Million Franken, sodass eine Prognose aufs Jahresende zurzeit unmöglich ist.

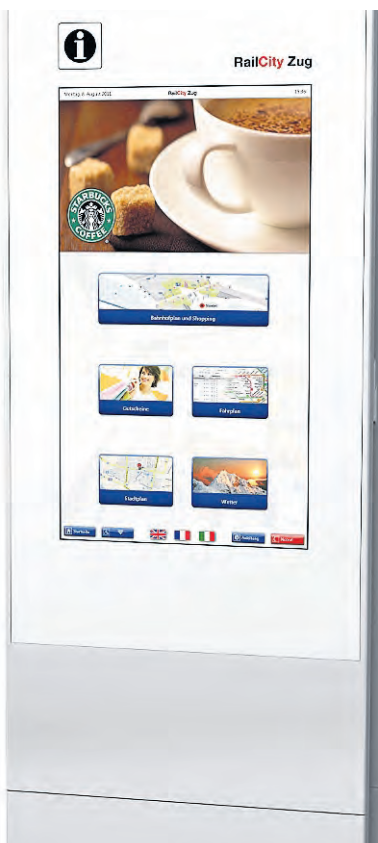
- Der Vorstand gab grünes Licht zur Unterzeichnung der bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (**BAR**) bei **SBB Personenverkehr**. Alle BAR werden praktisch unverändert und insbesondere ohne Verschlechterungen weitergeführt.
- Ebenfalls dem Vorstand vorgelegt wurde der **Fir-**

**men-GAV des Schiffsbetriebs Mouettes Genevoises**. Dieser bringt in seiner Laufzeit (bis Ende 2014) stufenweise Lohnerhöhungen von insgesamt 300 Franken pro Monat.

- Schliesslich wurde der Vorstand informiert, dass der SEV bei der **Mindestlohninitiative** noch rund 3500 Unterschriften von seiner Quote entfernt ist. An den Herbstversammlungen und mit gezielten Aktionen soll aktiv gesammelt werden, um das Ziel zu erreichen.

pmo

## BILD DER WOCHE



SBB

Im Rahmen eines einjährigen Versuchs testet die SBB den Einsatz von «Railcity-Terminals». Fünf dieser digitalen Info-Säulen wurden im Bahnhof Zug aufgestellt, sie sollen den Reisenden zahlreiche Informationen vermitteln, dank den berührungsaaktiven Bildschirmen aktueller und umfassender als mit den herkömmlichen Info-Tafeln und Hinweisschildern.

Die Säulen liefern Fahrplaninformationen, Angaben zur Bahnhofumgebung, vor allem aber Informationen zum Bahnhof selbst. So kann man beispielsweise nach einem bestimmten Geschäft suchen oder sich einen stufenfreien Weg an einen bestimmten Ort zeigen lassen, wobei temporäre Baustellen etc. berücksichtigt werden sollen. Die Angaben lassen sich via Bluetooth oder SMS aufs Handy laden. Zweck des Testbetriebs ist es, zu evaluieren, inwieweit sich mit den Säulen Orientierung und Wegleitung in Grossbahnhöfen verbessern lassen. Kommen die Terminals bei den Kundinnen und Kunden an, ist ein Einsatz in weiteren Railcity-Bahnhöfen möglich.

Der Versuch läuft nach der Devise: «Auch im Bahnhof rasch am Ziel.» Bleibt zu hoffen, dass die Benützung nicht derart kompliziert ist, dass die Kund/innen rascher zu den Informationen kommen, wenn sie auf den Gebrauch der Info-Säulen verzichten!

## MEINE MEINUNG

# Mächtige vierte Macht

*Legislative, Exekutive, Judikative, so haben wir das mit der Gewaltenteilung in der Schule gelernt. Dass es daneben die Medien gibt, wurde höchstens am Rand erwähnt und deren Einfluss auf das System lediglich auf die Vermittlung des Tagesgeschehens reduziert. Die Medien haben ihre Macht im Staat schleichend und für die Willensbildung in der Bevölkerung nicht mehr wegdenkbar ausgeweitet. Oft ist es schwierig, die geistige Vaterschaft einer Zeitung auszumachen, bei vielen ist jedoch rasch klar, woher Geld und dadurch Einfluss kommen und welche politische Haltung der Leserschaft beliebt gemacht werden soll.*

*Stehen Parlamentswahlen ins Haus, rüsten die Medien mit Schlagzeilen, Interviews und Bildmaterial auf und werden so zu eigentlichen Königsmachern! «Der Fukushima-Effekt ist verpufft», heisst es plötzlich, und die Leute glauben das trotz beängstigender Tatsachen vor Ort. «Der starke Franken killt die Arbeitsplätze», wird getitelt, und die Urheber werden schnell bei den Ausländern ausgemacht – kaum jemand will der wirklichen Frage nach den geldgierigen Spekulanten an Börsen und Banken auf den Grund gehen. Die Partei mit dem ewigen «Das Boot ist voll»-Geschrei liefert den Medien stets genügend Angstmacherei für Stammtisch und Wahlzettel.*

*Richtig, wir brauchen die Medien, um uns ein Bild derjenigen machen zu können, die sich zur Wahl stellen. Dieses Bild darf sich aber nicht an einzelnen Ereignissen festkleben: gestern Fukushima, heute der starke Franken! Unter dem Druck der schnelllebigen Zeit verlieren die Medien jeglichen Tiefgang, lechzen täglich nach neueren Trends und fatalerem Weltgeschehen. Und dort, wo dieses Glücksrad im Oktober stehen bleibt, finden wir dann die medial aufgebauten, willkürlich gewählten Wahlsieger. Kaum jemand fragt nach der Konsensfähigkeit, der Weitsicht und dem differenzierten Denken der Leute, die wir wählen sollen. Dank der Medien wird die Wahl zum populistischen Jekami!*

*Es ist an der Zeit, sich des alten Spruchs zu erinnern, der mittlerweile nicht nur für Printmedien gilt: «Als Gutenberg den Druck erfand, der Herrgott zu seiner Rechten stand, jedoch ohn' alle Zweifel: zur Linken stand der Teufel!»*

Monika Barth



Vom 6. bis 9. September findet in Bern die Fachmesse «suissetraffic» statt

# Eine Weltpremiere, viele Details

Die rund 180 Aussteller an der «suissetraffic» warten mit einer Reihe von Weiterentwicklungen auf.

Höhepunkt verspricht das integrierte Fahrgast- und Betriebsleitsystem von Bernmobil und AEG MIS aus Ulm zu werden, das sich für alle Transportmittel und -unternehmen eignet.

## Für Fahrgäste, Fahrer und Betriebsleiter

Das System vereint unternehmensübergreifend und intermodal alle kommunikativen Bedürfnisse. Entscheidende Neuerungen dieser Weltpremiere gegenüber den bestehenden Insellösungen sind die Anschlusssicherung unter den verschiedenen Nahverkehrsbetreibern, die Vernetzung mit der Bahnwelt und die dynamische Echtzeitinformation für die Reisenden. Wie das System

funktioniert, erleben die Besucher/innen auf einem realistischen Fahrgastparcours und mit einem Blick hinter die Kulissen im neuen Tramdepot Bolligenstrasse. Dieses liegt in unmittelbarer Nähe des Ausstellungszentrums, es fährt ein Pendelbus

Die Thuner Firma Enotrac präsentiert die mobile Datenerfassung von Infrastrukturen auf einem tragbaren Tablet-PC. Mitarbeitende geben Störungen, Erledigungsmeldungen und Zählerwerte offline ohne Medienbruch am Objekt ein. Inspektionen und Prüfungen lassen sich direkt auf dem PC abarbeiten.

Labora heisst das individuell programmierbare Personaleinsatzprogramm für Betriebe im öffentlichen Dienst, besonders im öffentlichen Verkehr, das die Kriterien des Bundesamts für Verkehr erfüllt.

Die Firma Gorba aus Hannover tritt mit drei Neugkeiten

in Bern auf: hochauflösende LED-Anzeigen, ein Infotainmentsystem für Fahrgastinformationen und Videosequenzen sowie eine lückenlose Videoüberwachung in Fahrgasträumen.

«DiLocRail» heisst das neue System für die Lokalisierung von Fahrzeugen in Echtzeit von CN-Consult GmbH aus Mittenaar, das den Einsatz von Lokomotiven optimiert.

Railtronic aus Simnach stellt eine LED-Buchfahrplanleuchte für den Führerstand vor, die speziell für den neuen Twindexx Swiss Express von Bombardier entwickelt wurde.

## Stecker, Kabel und Leitungen

Die Firma Compona aus Fehraltorf präsentiert ihr Sortiment von Steckerverbindungen, die Firma Harting aus Volketswil ihre Ethernet-Modelle. Bis Tempo 250 km/h eignen sich die Phasentrennstellen der in Deitingen ansässigen

Arthur Flury AG. Neue Steuerungen für Strassenbahnen und Trolleybusse sowie Funkenlöscher, Streckentrenner und Feeder-

binder zeigt der Fahrleitungsspezialist Kummeler + Matter aus Zürich.

## Mehr Komfort für Ohr und Auge

Ein automatisches Schmieresystem für präzise, punktgenaue, mobile Schienenkopfschmierung stellt die Railtex Systems aus Hergiswil vor. Es mindert das «Kurven-Kreischen» und reduziert den Verschleiss an den Radsätzen und am Schienenkopf. Die EAO in Olten, Expertin für Human Machine Interfaces, zeigt ein Lautsprechersystem für Fahrkarten-Ausgabeautomaten und Notfall-Infosysteme im öV.

Die Firma Syro in Brüttsellen tritt mit einem neuen Zahl Tisch-Aggregat, Geldwechselautomaten und Münzbehälter für unterwegs auf.

## Rund um Fahrzeuge

Die Stadler Rail Group zeigt erstmals ein Modell des neuen Doppelstockzugs für die BLS. Innovative und massgeschneiderte Lösungen für Schienenfahrzeuge hält die Molinari Rail aus Winterthur bereit. Die Doppelmayr/Garaventa-Gruppe legt den Akzent auf den Einsatz von Seilbahnen im urbanen Verkehr.

## INFO

Die «suissetraffic» findet vom 6. bis 9. September auf dem BEA-Gelände in Bern statt (Tram 9 bis Guisanplatz). Öffnungszeiten 9 Uhr bis 17 Uhr, am Freitag bis 16 Uhr. Eintritt (Tageskarte) CHF 25, mit V-Ticket, GA, Libero-Abo, AHV, IV, Militär in Uniform CHF 15, Lernende und Kinder in Begleitung Erwachsener gratis. Railway-Kombi-Angebot. Am 6. September um 10 Uhr findet ein Symposium u. a. mit BR Doris Leuthard, SBB-CEO Andreas Meyer und BLS-CEO Bernard Guillelmon zur Zukunft der Mobilität statt. Im Rahmen der Messe kann das neue Tramdepot von Bernmobil besichtigt werden.

Vigier Rail aus Müntschemier erstellt im neuen Gotthard-Basistunnel auf 57 Kilometer Länge die Fahrbahn mit geringer Vibration mit rund 400 000 Einzelbetonblöcken und stellt in Bern eine neue Generation von Perronwinkeln aus. Die APS electronic in Niederbuchsiten präsentiert die Eigenentwicklung eines UIC-Mehrspannungs-Bordnetzumrichters. *mgt./pan.*



Internationale Fachmesse des öffentlichen Verkehrs  
Foire internationale spécialisée du transport public  
International trade fair for public transport

Bern, 6.–9.9.2011

Der öffentliche Verkehr, Fuss- und Veloverkehr erhöhen die Lebensqualität und somit die Standortattraktivität

# Zürich entscheidet über «Umverkehr»

Die «Städte-Initiative», einen Gegenvorschlag dazu und damit auch eine Stichfrage hat das Zürchervolk am 4. September auf dem Stimmzettel. Gewerkschaften und Verkehrsverbände empfehlen zweimal Ja und in der Stichfrage die Initiative.

Ein gutes Netz für den öffentlichen, den Fuss- und den Veloverkehr steht heute gleichbedeutend für eine hohe Lebensqualität und einen attraktiven Standort.

Es gibt in Zürich ein grosses Umsteigepotenzial. Laut einer Studie des Tiefbauamts der Stadt Zürich gibt es für mehr als die Hälfte aller Autofahrten in der Stadt Zürich keine objektiven Gründe. Wenn nur ein Bruchteil dieses riesigen Potenzials ausgeschöpft würde, könnte eine umweltfreundlichere und effizientere Mobilität erreicht werden.

Die von der «Städte-Initiative» geförderte Mobilität stärkt das Zürcher Gewerbe. Die Förderung des öV, Fuss- und Veloverkehrs ist gut für die Läden in der Innenstadt und in den Quartieren, während vom Ausbau des Strassennetzes vorwiegend die

Einkaufszentren an den Autobahnausfahrten profitieren. Ein starker öffentlicher Verkehr nützt aber auch jenen, die auf das Auto angewiesen sind – zum Beispiel dem Kleingewerbe. Denn der öV kann durch die hohen Transportkapazitäten die Strassen vom Autoverkehr entlasten. ÖV-Benutzerinnen und -Benutzer sind in der Innenstadt die beste Kundschaft.

Eine Untersuchung des Verbandes des Detailhandels zum Einkaufsverhalten zeigt, dass rund 70 Prozent der Kundinnen und Kunden in den Innenstädten mit dem öffentlichen Verkehr anreisen.

**Neue Strassen – mehr Verkehr**  
Die Erfahrungen der letzten 50 Jahre Verkehrsplanung besagen, dass mit dem Bau neuer Strassen die Nachfrage steigt. Neue Strassen lösen die Staus nicht auf, sondern verlagern sie lediglich bis zum nächsten Engpass. Die zwischen 1995 und 2000 eröffneten Nationalstrassen haben innerhalb von wenigen Jahren ein zusätzliches Verkehrswachstum von 15 bis 20 Prozent verursacht.

«Immer noch klaffen gefährliche Lücken im Velowegnetz der Stadt Zürich. Aber auch unsere Gewerkschaftskollegen bei den Verkehrsbetrieben (VBZ) erleben

immer wieder haarsträubende Szenen wegen genervert Autofahrer», stellt Remo Ziegler vom SEV-Regionalsekretariat Zürich fest. Er pendelt jeden Tag mit dem Velo vom Escher-Wyss-Platz an den Arbeitsplatz beim Bahnhof Wiedikon.

«Mehr Strassen und vor allem Plätze in Zürich müssten für den Autoverkehr gesperrt werden können. Der Gewinn an Lebensqualität in der Stadt wäre beträchtlich. Von der besseren Standortqualität wird auch das Gewerbe profitieren. Ich sage zweimal Ja und werde bei der Stichfrage die Initiative ankreuzen.» *heg/pmo*

Bombardier zeigt in Oerlikon Maquette des neuen Doppelstockzugs für den SBB-Fernverkehr

# Ein Doppelstöcker aus Holz

1,9 Milliarden Franken werden die 59 Kompositionen der künftigen Flotte für den Fernverkehr der SBB schlussendlich kosten. Gut 3,5 Millionen investierte Bombardier in ein 1:1-Holzmodell – aber das lohnt sich.

Wenige Schritte vom Bahnhof Zürich Oerlikon – im einstigen glorreichen Industriekomplex – steht das Ding. Wäre da nicht die enorme Länge von 46 Metern, würde nichts darauf hindeuten, dass es sich nicht um einen «echten» Doppelstockwagen handelt, sondern um einen «Bluff» aus Holz. Doch der «Bluff» entpuppt sich im Innern als ein Modell im Massstab 1:1, dessen Einrichtungen und Komponenten millimetergenau dem Paradeferd der SBB ab 2014 entsprechen, es sei denn, sie würden noch korrigiert, verbessert, optimiert.

Genau dies ist der Zweck der Maquette, die im ersten Halbjahr von über 200 Fachpersonen und Interessengruppen besucht und ausgetestet wurde.

**Viele Augen sehen mehr**

Ingenieure, Designer, Vertreterinnen von Organisationen

für Menschen mit Behinderung, Zugs- und Reinigungspersonal und natürlich ganz viele Vertreter der Bestellerin, der SBB, besichtigten das Modell. Sie beäugten und betasteten kritisch die Details der Inneneinrichtungen, von Sitzabteilen, Gepäckräumen, Informations- und Bedienelementen, den bunten Familienwagen, den Lokführerraum, das Dienstabteil, WCs und, und, und.

**Weite und Enge**

Nun konnten auch die Medien ein Auge voll nehmen. Durch die «Innereien» führte

unter anderem Stéphane Wettstein, Geschäftsführer Bombardier Transportation Schweiz. Er wies auf die Lichtführung der indirekten Beleuchtung in der Dachpartie hin: «Wir haben hier eine Art durchgehendes Band durch den Wagen; genau dies wünschen sich Sehbehinderte, die sich daran sehr gut orientieren können.» Auch die verschiedenen Abteile kommen einem fertigen Zug täuschend ähnlich.

Auffällig sind die Gepäckablagen im Speisewagen, wo übrigens auch die nicht immer harmlosen, beweglichen

Stühle gegen fest verankerte Sitze eingetauscht wurden.

Für die künftigen Fahrten einladend wirken alle Abteile. Klar, der begrenzte Raum, in dem möglichst viele Passagiere Platz finden sollen, zwingt zu Kompromissen; gelegentlich ist es recht eng.

Aus den zahlreichen Begehungen sind viele positive Reaktionen, aber auch mehr als 1000 Verbesserungsvorschläge eingegangen. Sie werden nun weiterbearbeitet und später nach Möglichkeit – evtl. modifiziert – ins Endprodukt einfließen.

*Johannes von Arx*



Gleich oberhalb der Treppe findet sich neu der Arbeitsraum der Zugbegleiterinnen und Zugbegleiter.

Was bei den SEV-Mitgliedern zuoberst auf dem Wunschzettel steht

## Lohnerhöhungen haben Priorität

Auf der Internetseite des SEV hat es wechselnde Umfragen. Die Mitglieder können dort mit einem Klick ihre Meinung kundtun.

Manchmal sind diese Umfragen mit einem Augenzwinkern zu lesen, nicht ganz ernst gemeint. Und manchmal sind die Umfragen auch ein Rückblick. Aber die letzte Umfrage war ganz ernst gemeint. Die Frage, die der SEV

stellte, lautete: «Welcher Forderung sollte die Gewerkschaft deiner Meinung nach Priorität einräumen?» Zur Auswahl standen die folgenden vier Antworten: «Erhaltung/Wiederherstellung der Kaufkraft der Löhne durch nachhaltige Lohnerhöhungen», «Die Möglichkeit zur Frühpensionierung ab 60», «Reduzierung der Wochenarbeitszeit» und «Förderung der Teilzeitarbeit».

Über 150 Teilnehmende haben ihre Priorität kundgetan. Dabei schwang die

Lohnerhöhung mit Abstand oben aus, 60% wählten diese Option. Halb so viele Abstimmer entschieden sich für die Möglichkeit zur Frühpensionierung. Die letzten beiden Möglichkeiten erhielten mit je rund 5 Prozent der Stimmen weit weniger Zuspruch.

**Das Ergebnis zeigt einen Trend**

Nun sollte man natürlich die Aussagekraft solcher Abstimmungen nicht überbewerten. Die Stimmenden machen nur einen kleinen Teil der

über 45 000 Mitglieder des SEV aus. Die Auswahl ist auch, wie bei allen Internetabstimmungen, nicht repräsentativ, es ist also kein wissenschaftliches Resultat. Als Stimmungsbild hat es aber durchaus seinen Sinn. Der Lohndruck macht den SEV-Mitgliedern offenbar zu schaffen. Auf der italienischsprachigen Seite allerdings klickte niemand diese Forderung an! Eine neue, aktuelle Frage findet sich jetzt auf [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch). Mach doch auch mit!

SEV

## NEWS

### ZUFAHRTSSTRECKE WIRD AUSGEBAUT

■ Mit der Inbetriebnahme des Gotthard-Basistunnels (Ende 2016) und des Ceneri-Basistunnels 2019 reduzieren sich die Fahrzeiten im Nord-Süd-Bahnverkehr massiv. Geplant ist der Halbstundentakt. Damit dies nicht zulasten des Regionalverkehrs geht, wird auf der nördlichen Zufahrt am Ostufer des Zugersees auf 1,7 km Länge ein zweites Gleis gebaut. Um den Ausbau kostengünstig und rasch durchführen zu können, wird die Strecke zwischen Zug-Oberwil und Arth-Goldau ab Ende 2016 während zweier Jahre gesperrt, die Züge werden über Rotkreuz umgeleitet. Dafür wird zwischen 2014 und 2016 die letzte Doppelspurücke zwischen Rotkreuz und Zug geschlossen. Die beiden Ausbauten und die Unterhaltsarbeiten kosten 230 Millionen.

### LÄRMSCHUTZ FERTIGGESTELLT

■ Weil in Cambarogno Lärmschutzwände gebaut wurden, verkehrten seit letztem Februar zwischen Cadenazzo und Luino Bahnersatzbusse. Mit 13,5 km dürfte die Baustelle eine rekordverdächtige Länge aufgewiesen haben! Ab 5. September werden die Züge der S30 zwischen Bellinzona und Luino wieder durchgehend fahren (mit Ausnahme der Zeit von Sonntag 16 Uhr bis Montag 13 Uhr bis 27. September). Die Bauarbeiten kosten rund 40 Millionen Franken.

### SWISS HOLT KREUZ ZURÜCK

■ Die Fluggesellschaft Swiss setzt auf ein neu-altes Logo: auf die Heckflosse mit dem Schweizer Kreuz. Diese soll auch im Zentrum der Werbung stehen, ergänzt durch den Text «Our sign is a promise» («Unser Zeichen ist ein Versprechen»). Die Swiss will künftig ihren «Anspruch als führende Airline Europas bezüglich Produktqualität und Profitabilität ausbauen». Die Fluggesellschaft könne sich in erster Linie durch «höchste Produkt- und Servicequalität, Kundennähe und traditionelle Schweizer Werte» von andern abheben. Das neue Erscheinungsbild soll ab Oktober eingeführt werden.



„Viele Leute wären keine Schläger und würden ganz normal funktionieren, wenn es ihnen die Strukturen nicht so einfach machen würden.“

Prof. Dr. Martin Killias, Kriminologe

Professor Martin Killias ist Kriminologe und Spezialist für Sicherheit im öffentlichen Gebiet

# «Wir müssen wieder normale Zustände herstellen»

*Der Jurist und Soziologe kritisiert, dass es den Leuten zu einfach gemacht wird, in der Öffentlichkeit Radau zu machen – auch in den Zügen. Er fordert eine stärkere Personalpräsenz, die Rückkehr zur Polizeistunde und Einschränkungen beim Alkoholverkauf. Bei der Bewaffnung der Transportpolizei möchte er zuerst wissen, ob sich Polizistinnen und Polizisten ohne Waffe aus Konflikten heraushalten statt einzugreifen.*

**kontakt.sev:** Der Bundesrat hat letzte Woche entschieden, dass die Transportpolizei mit Schusswaffen ausgestattet werden kann. Wie beurteilen Sie diesen Entscheid?

**Martin Killias:** Ich habe Verständnis dafür. Mich würde jedoch interessieren, wie man auf wissenschaftlichem Weg Informationen erhalten könnte, die es erlauben, diese Streitfrage einvernehmlich zu klären.

„Es ist die Aufgabe der Polizei einzugreifen, wenn Dinge aus dem Ruder laufen. Wenn sie das nicht tut, breiten sich Anomalitäten sofort aus.“

**Wie meinen Sie das?**

Man kann sich leicht vorstellen, dass Polizisten mit Schusswaffen unter Umständen im Zug Leute gefährden. Aber auch im Leben eines normalen Polizisten, der jeden Tag Streifendienst macht, ist der Schusswaffeneinsatz eine grosse Seltenheit. In der Bahn wird das noch seltener sein. Das ist das eine. Das andere: Ein Polizist wird sich aufgrund der Waffe eher sicherer fühlen, weniger verwundbar. Darum wird er eher bereit sein, seine Aufgabe loyal zu erfüllen, weil er nicht denkt, es könnte eine Situation gefährlich werden und er ziehe vielleicht den Kürzern.

**Und wie würden Sie feststellen, was wichtiger ist?**

Es ist auch für einen Polizisten in der Bahn weitaus ungemütlicher als auf der Strasse. Mich würde deshalb interessieren, wie oft die Bahnpolizisten Situationen erlebt haben, wo sie nicht eingegriffen haben, weil es hätte gefährlich werden können. Positiv ge-

fragt: Gab es im Verlauf der letzten 1, 2, 5 Jahre Situationen, bei denen sie etwas nicht durchgesetzt haben, weil ihre Möglichkeiten nicht gereicht haben. Wenn das häufig der Fall war, wäre es ein Grund, Bahnpolizisten zu bewaffnen. Und sonst braucht es die Waffe nicht.

**Sind Polizisten konfliktfreudig?**

Man muss sich nicht vorstellen, Polizisten würden sich besonders gerne ins Kampfgetümmel stürzen. Es ist aber die Aufgabe der Polizei einzugreifen, wenn Dinge aus dem Ruder laufen. Wenn sie das nicht tut, breiten sich Anomalitäten sofort aus, und dann werden betroffene Gebiete sehr schnell unbewohnbar – und Bahnlinien unbenutzbar.

**Halten Sie denn auch den Zug für eine besonders gefährdete Zone?**

Wir haben 2000 in einer Befragung genauer erhoben, wie es mit der Sicherheit und dem Sicherheitsgefühl in den Zügen steht. Wir haben festgestellt, dass

regelmässige Benutzer des öffentlichen Verkehrs gefährlicher leben. Dazu haben wir gesehen, dass die Leute im Zug Angst haben – Alte, Junge, alle haben im Zug am meisten Angst, mehr als auf der Strasse, mehr als in einem Tram oder Bus. Der Grund liegt in der Verwundbarkeit: Im Zug kann man nicht ausweichen, nicht flüchten;

„Ich war immer skeptisch beim Abbau von Bahnpersonal. Damit schafft man schutzlose öffentliche Räume, in denen sich früher oder später ungute Dinge entwickeln.“

man ist viel mehr ausgeliefert als auf der Strasse. Es hat teilweise keine andern Leute, die helfen könnten – und ob sie helfen würden, wäre dann nochmals eine andere Frage.

**Das Hauptproblem im Alltag sind die Aggressionen gegen Zugpersonal und Reisende: Hilft die Bahnpolizei dagegen?**

Ich war immer skeptisch beim Abbau von Bahnpersonal. Damit schafft man schutzlose öffentliche Räume, in denen sich früher oder später ungute Dinge entwickeln. Das ist fast ein Naturgesetz. Ich bin auch sehr kritisch beim Abbau der Begleitung in der Zür-

cher S-Bahn. Man sagt, Bahnpolizei sei effizienter; das stimmt, wenn sie da ist, aber meistens ist sie nicht da, wo man sie braucht. Eine Stichprobensicherheit ist nicht effizient. Das Hauptproblem ist also, dass eine Bahnpolizei nicht flächendeckend ist. Das ist wie bei der Sicherheit im öffentlichen Raum: Die ist nicht zu schaffen, indem man nur

die Polizeipräsenz verstärkt, denn die werden nie überall sein.

**Ist der öffentliche Raum unsicherer geworden?**

Eindeutig. Wir haben vorgestern eine Studie präsentiert, die zeigt, dass sich die Sicherheit im öffentlichen Raum in einer konstanten Entwicklung über 20 Jahre verschlechtert hat. Wir übertreffen heute rund die Hälfte der europäischen Länder bei der Gewalt im öffentlichen Raum.

**Gibt es also eine Zunahme der Gewalt in der Schweiz?**

Ja, stark.

## INFO

**Martin Killias** ist 1948 geboren und in Zürich aufgewachsen. Er hat ein juristisches und ein Soziologiestudium abgeschlossen. Seit 1982 ist er Professor, daneben arbeitete er lange Zeit am Bundesgericht. Bis 2006 war die Universität Lausanne sein Zentrum, seither Zürich, immer mit Schwerpunkt Kriminologie. Seit der Rückkehr in die Deutschschweiz lebt er in Lenzburg, wo er Gelegenheit hat, fast täglich auf seinem Pferd auszureiten. Daneben liest er «viele unnütze Bücher», vorwiegend mit historischem Inhalt. Martin Killias kandidiert auf der Liste der SP Aargau für den Nationalrat.

# INTERVIEW



Martin Killias in seinem Büro an der Universität Zürich.

## Weshalb?

Weil wir die öffentlichen Räume massiv unsicherer gemacht haben. Bei der Bahn sind das nicht nur die Züge, sondern auch die Bahnhöfe: Überall wird Personal abgebaut, werden Bahnhöfe geschlossen. Generell haben wir im öffentlichen Raum das Problem des Ausgangs am Freitag und Samstag bis weit in die frühen Morgenstunden hinein. Es sind auch alle Schranken bezüglich Alkoholausschank und Öffnungszeiten. Die ganze Nacht durch herrscht eine Festhüttenstimmung. Das kann gar nicht anders als dazu führen, dass die Gewalt zunimmt.

## Was ist zu tun? Kameras, Polizei, Bürgerwehr?

Nein. Normale Verhältnisse herstellen! Das würde für

mich heissen, Alkohol nicht rund um die Uhr zu verkaufen, Restriktionen zum Alkoholkonsum im öffentlichen Raum, auch die Polizeistunde müsste wieder eingeführt werden. Entsprechend auch wären die Fahrpläne im öffentlichen Verkehr anzupassen: Eine halbe Stunde nach der Polizeistunde sollten die letzten Züge fahren. Aber die ganze Nacht hindurch Betrieb, das ist keine gute Entwicklung.

## Sie plädieren also für restriktive Massnahmen!

Man kann das als restriktiv und repressiv verurteilen, auf der andern Seite bringt dieser Ansatz eigentlich eine optimistische Komponente hinein: Die üblichen Erklärungsmuster lauten Kulturzerfall, keine moralischen Werte und weitere solche

Aussagen. Das ganze Ausrasten wird reduziert auf ein individualpsychologisches Problem, da sind die Therapeuten zuständig – in der Praxis aber oft die Polizei und Justiz, also die Repression. Dabei ist doch das Problem, dass Strukturen geschaffen wurden, bei denen Gewalt entstehen wird.

Natürlich gibt es krankhaft gewalttätige Leute. Aber

viele Leute wären keine Schläger und würden ganz normal funktionieren, wenn es ihnen die Strukturen nicht so einfach machen würden.

**Ein Zeitungskommentator hat geschrieben: «Es fallen stets Worte wie Wutbürger, Wertezzerfall, Entsolidarisierung.**

**„Wenn es darum geht, in den Zügen Sicherheit herzustellen, würde ich mich einfach einmal mit den Zügen beschäftigen.“**

**Solange diese Probleme nicht behoben sind, kann die Bahnpolizei auch mit Granatwerfern durch die Züge ziehen und wird der Gewalt doch nicht Herr.» Korrekt?**

Ein völlig absurdes Statement! Das regt mich grauenhaft auf. Mein letztes Buch – das noch lange nicht kommen wird! – wer-

de ich den Opfern der Suche nach tieferen Ursachen widmen. Wir wollen immer die tieferen Ursachen finden und vernachlässigen dabei die vordergründigen. Man übersieht, dass man beispielsweise in der Bahn mit dem Abbau der Kontrollen eine Situation geschaffen hat, in der man es

sich problemlos leisten kann, nach allen Richtungen auszurasten, Reisende zu belästigen usw., und nichts passiert.

## Sie sagen also: Gelegenheit macht Diebe?

Ja, das ist es! Natürlich gibt es immer auch andere Ursachen. Es gibt sehr schwer lösbare Ansätze wie die im Zitat genannten.

Kurzfristig wird man da nichts erreichen (was nicht heisst, dass man nichts in diese Richtung tun soll; politisch würde ich das auch prioritär finden). Aber wenn es darum geht, in den Zügen Sicherheit herzustellen, würde ich mich einfach einmal mit den Zügen beschäftigen.

Interview: Peter Moor

Gewerkschaftliche Kampagne gegen fremdenfeindliche Hatz

# «Ohne uns – keine Schweiz»

Die Gewerkschaft Unia hat die Kampagne «Ohne uns – keine Schweiz. Stopp Fremdenfeindlichkeit» lanciert.

Rechtspopulistische Kreise bewirtschaften die Ausländerfrage seit Jahren mit erschreckender Penetranz und vergiften gefährlich das gesellschaftliche Klima in der Schweiz. Sie wollen mit ihren Kampagnen und Initiativen keine Probleme lösen, sondern gegen Einwanderer polemisieren, um bei Wahlen besser abzuschneiden.

**Aktion «Flagge zeigen»**

«Viele Menschen in der Schweiz haben die fremdenfeindlichen Hetzkampagnen gegen AusländerInnen satt», sagt Rita Schiavi, Mitglied der Geschäftsleitung der Gewerkschaft Unia. Diese Menschen ruft die Unia auf, «Flagge» zu zeigen und die Fahne «Ohne uns! Stopp Fremdenfeindlichkeit» vor dem Fenster oder am Arbeitsplatz aufzuhängen. «Damit zeigen wir den rechten Brandstiftern,

dass es auch eine tolerante und offene Schweiz gibt», so Schiavi. «Die Hetzkampagnen von rechts sind unschweizerisch. Die Schweiz lebt seit je von der Vielfalt und hat von der Migration immer profitiert. Ausgerech-

**Bedeutung der Migrant/innen**  
Die Gewerkschaft Unia lanciert die Kampagne «Ohne uns – keine Schweiz. Stopp Fremdenfeindlichkeit», um der fremdenfeindlichen Stimmung entgegenzutreten ([www.ohne-uns-keine.ch](http://www.ohne-uns-keine.ch)).

schaft, in der Kultur oder im Sport. In einzelnen Branchen würde ohne ausländische Arbeitskräfte überhaupt nichts mehr gehen: Mehr als 69 Prozent aller Bauarbeiter haben zum Beispiel keinen Schweizer Pass. «Wer baut

nichts mehr gehen. Doch statt dieser Leistung Respekt entgegenzubringen, polemisiert die Rechte hemmungslos gegen alle Ausländerinnen und Ausländer.»

«Fremdenfeindlichkeit ist ein massiv negativer Standortfaktor für die Schweiz und schadet der Wirtschaft», hielt Guglielmo Bozzolini, Geschäftsführer der Bildungsstiftung ECAP und Mitglied des Unia-Zentralvorstandes, fest. «Wir erwarten daher, dass sich auch Arbeitgeber entschieden gegen fremdenfeindliche Tendenzen wehren. In ihrem Interesse, im Interesse der Arbeitnehmenden ohne Schweizer Pass und im Interesse der Schweiz», so Bozzolini.

Die Gewerkschaft Unia organisiert mehr als 100 000 Arbeitnehmende ohne Schweizer Pass und ist damit nicht nur die grösste Gewerkschaft, sondern auch die grösste Migrantinnen-Organisation der Schweiz. Ihre Mitglieder sind somit von diffamierenden Kampagnen der Rechtspopulisten stark betroffen. *Unia*



Auch im Tourismus würden ohne Arbeitnehmende mit Migrationshintergrund viele Anlagen stillstehen.

net diejenige Partei, die sich als schweizerischste aller Schweizer Parteien anpreist, führt sich mit ihren Hetzkampagnen ganz und gar unschweizerisch auf.»

Mit der Kampagne will die Unia die grosse Bedeutung aufzeigen, welche Migrantinnen/Migranten für die Schweiz haben, sei dies in der Arbeitswelt, in der Gesell-

denn unsere Schweiz?», fragte Filipa Fazendeiro-Chinarro, Gewerkschaftssekretärin der Unia Genf. «Ohne ausländische Arbeitskräfte würde auf Schweizer Baustellen

Fanzug-Partnerschaft zwischen YB und SBB

## YB übernimmt die Züge

Ab sofort garantiert der Berner Fussballklub YB für die Sicherheit und Sauberkeit in den Fanzügen bei YB-Auswärtsspielen.

Dieses neue Modell ist unter Einbezug der Fandachorganisationen von YB und der Fanarbeit Bern erarbeitet worden; es kommt als Pilotprojekt vorerst bei den fünf noch verbleibenden YB-Auswärtsspielen bis Ende Jahr zum Tragen. Nach der anschliessenden Auswertung wird über das weitere Vorgehen entschieden.

Die Mitglieder des neuen YB-Sicherheitsdienstes werden von der Transportpolizei der SBB geschult und unbewaffnet eingesetzt. Der Begleitdienst gewährleistet zu-

sammen mit der Fanarbeit und den Fandachverbänden das Wohlbefinden der Passagiere und minimiert Schäden am Rollmaterial. Zudem wird YB zusammen mit der Fanarbeit Bern für das Litteringkonzept zuständig sein und die Fahrausweiskontrolle übernehmen. Ebenfalls wird YB nach jedem Spiel zusammen mit einem SBB-Mitarbeiter eine Endkontrolle des eingesetzten Rollmaterials durchführen.

**Verantwortung übernehmen**

YB und die SBB wollen mit diesem Modell negative Begleiterscheinungen auf ein Minimum reduzieren. Bei der Umsetzung wird YB eng mit seinen Fandachorganisationen und der Fanarbeit Bern kooperieren, welche

schon bis anhin vorbildliche Arbeit geleistet haben. So konnten bereits in der abgelaufenen Saison durch deren Anstrengungen (u.a. Ausarbeitung und Durchsetzung der Auswärtsfahrordnung) die Schäden am Rollmaterial sehr tief gehalten werden.

Mit diesem Pilotprojekt wird auf der bewährten partnerschaftlichen Zusammenarbeit zwischen den Fanorganisationen, der Fanarbeit Bern, YB und der SBB aufgebaut. Alle Beteiligten sind überzeugt, dass mit ihrem Projekt die Sicherheit in den Zügen erreicht werden kann, wenn sie alle am selben Strick ziehen. So übernehmen alle Partner auf eine pragmatische Art Verantwortung.

*SBB/YB/pan.*

Mordfall bei den Transports publics genevois (TPG)

## «Nicht entschuldbar»

Am 22. August hat ein Angestellter der TPG einen seiner Vorgesetzten erschossen. Jetzt fordern die Direktion des Unternehmens und die Sozialpartner eine Untersuchung.

Michel Viret, Vertreter des technischen Dienstes im Vorstand der SEV-Sektion TPG, hat an der Sitzung zwischen der Direktion und den Gewerkschaften teilgenommen, die zwei Tage nach dem Mord am Verantwortlichen des Unterhaltsdienstes stattgefunden hat: «Beide Seiten sind übereingekommen, dass es zuerst besonders wichtig ist, die Spannungen im Personal abzubauen. Ein betriebsexterner Psychologe steht

den Angestellten zur Verfügung, die das Bedürfnis haben, sich auszusprechen. Wir sind uns auch einig, dass es eine genaue Untersuchung dessen braucht, was vorgefallen ist. Aber eines ist klar: Dies ist nicht entschuldbar!»

Das 51-jährige Opfer des Verbrechens lebte mit seiner Frau in Vétraz-Monthoux im benachbarten Frankreich. Der mutmassliche Täter arbeitete im Unterhaltsdienst. Der 47-jährige Kollege italienischer Herkunft war krankgeschrieben, als er am 22. August im Depot Bachet-en-Pesay seinen Vorgesetzten erschoss. Er ist verheiratet und Vater einer 2-jährigen Tochter. Am Tag nach dem Mord wurde er in Italien festgenommen.

*Alberto Cherubini/pan.*



## Lohnforderungen der SGB-Gewerkschaften

# 2 bis 3 %, mindestens 100 Franken

Die in den Branchen führenden Verbände, die im Schweizerischen Gewerkschaftsbund organisiert sind, fordern Lohnerhöhungen von 2 bis 3 Prozent, mindestens aber 100 Franken pro Monat plus Ausgleich der Teuerung.

Die Lohnerhöhungen sollen generell erfolgen. Einmalzahlungen werden abgelehnt. Nur so steigen die tiefen und mittleren Löhne. Hier besteht Nachholbedarf. Denn vom letzten Aufschwung 2004 bis 2008 haben nur die hohen und höchsten Saläre profitiert. Die übrigen Beschäftigten hatten Reallohneinbussen.

«Es zeichnet sich ab, dass faule Ausreden gesucht werden, um die Leute um die Lohnanpassungen zu prel-



len», sagte SGB-Präsident Paul Rechsteiner vor den Medien. Doch unsere Wirtschaft läuft gut. Die meisten Wirtschaftszweige haben gut gefüllte Auftragsbücher und fahren Gewinne ein. Zahlreiche Unternehmen beklagen Arbeitskräftemangel. Für den SGB-Chefökonom Daniel Lampart ist daher klar: «Das Geld für Lohnerhöhungen ist vorhanden.»

Der starke Franken ist für die diesjährigen Lohnverhandlungen über weite Strecken nicht relevant. Rund 90 Prozent der Schweizer Arbeitnehmenden sind in Branchen tätig, die nicht wechselkursensitiv sind.

«Lohnerhöhungen von mindestens 100 Franken plus Teuerung in Dienstleistung, Bau, Gewerbe und Industrie sind nötig, möglich und

sinnvoll. In der Pharmaindustrie sind es sogar 150 Franken», hält Unia-Geschäftsleitungsmitglied Aldo Ferrari fest. Das Gastgewerbe muss nächstes Jahr den bereits vor Jahren vereinbarten vollen 13. Monatslohn für alle umsetzen; und auch in der Coiffeur-Branche fordert die Unia die überfällige Einführung eines 13. Monatslohns.

Bund, Kantone und Gemeinden werden im laufenden Jahr Milliarden-Überschüsse ausweisen. «Spielraum und Nachholbedarf für 2 bis 3 Prozent mehr Lohn sind vorhanden», erklärt VPOD-Präsidentin Katharina Prelicz-Huber. «Gleichzeitig braucht es im Service public auch eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen und mehr Personal.»

Der Schweizerische Bankpersonalverband (SBPV) stellt seit Jahren eine Tendenz fest, dass sich die Schere öff-

net zwischen normalen und hohen Löhnen sowie Männer- und Frauengehältern. Zudem nehme der Boni-Anteil zu, über den nicht verhandelt wird. «Wir fordern einen höheren Fixlohn. Und die Personalkommissionen sollen die Lohnverteilung kontrollieren können», sagt SBPV-Zentralsekretärin Denise Chervet.

Auch im öffentlichen Verkehr zahlen die Unternehmen immer häufiger lediglich Prämien, statt die Löhne anzupassen. «Lohnerhöhungen sind nachhaltig, Prämien aber sind einmalig. Doch die Kaufkraft der Lohnempfänger ist kein Einjahresgeschäft», so SEV-Präsident Giorgio Tuti. Er fordert echte Lohnerhöhungen von 2 bis 3 Prozent, damit Kaufkrafteinbussen (bspw. wegen neuer Pensionskassenabzüge) verhindert werden können.

SGB

## Lausanne weist Stromliberalisierung in die Schranken

# Gewerkschaften verfolgen das richtige Ziel

Das Bundesgericht hat mit einem bemerkenswerten Entscheid die Strommarkt-Liberalisierung deutlich abgebremsert. Die unter den hohen Preisen des «freien» Markts leidende Stahl Gerlafingen darf nun auf die «Marktsegmenten» verzichten.

Das neue Strom-Versorgungsgesetz (StromVG) erlaubt den Grossverbrauchern mit einem Jahreskonsum von über 100 MWh die freie Wahl des Stromlieferanten. Firmen, die sich im Rahmen der Teilliberalisierung der ersten Etappe für den freien Netzzugang entschieden haben, können nicht zur preisgebundenen Lieferpflicht des lokalen Stromversorgungsunternehmens zurück. Die Elektrizitätskommission (Elcom) hatte der Stahl Gerlafingen deshalb wegen ihrer schon vor dem StromVG eingegangenen Rabattverträge die Wahlfreiheit verweigert. Angesichts der mit der Liberalisierung extrem stei-

genden Marktpreise hatte der Stahlproduzent aber kein Interesse am viel teureren freien Netzzugang. Als der bestehende Vertrag auslief, verzichtete Stahl Gerlafingen auf einen neuen Liefervertrag und erhob Anspruch auf die Grundversorgung des regionalen Elektrizitätswerks mit Lieferpflicht zu festgelegten Preisen.

### Monopol garantiert preisgünstige Lieferung

Das Bundesgericht in Lausanne hat nun diese Position gestützt und die Elcom gestoppt. Das höchste Gericht hält fest, dass die Teilliberalisierung und die entsprechenden Regeln erst seit dem StromVG gelten. Die darin festgelegte Wahlfreiheit des freien Netzzugangs müssen Firmen explizit beantragen.

Der juristisch bedeutende Bundesgerichtsentscheid ist auch politisch wichtig: Er veranschaulicht, dass die Liberalisierung von netzgebundenen Versorgungssystemen

nicht die von Marktfundamentalisten behauptete preissenkende Wirkung hat. Vielmehr bleiben sogar Grossverbraucher ohne geregelten Schutz am Markt ohnmächtig.

Der SGB hat schon 2002 beim erfolgreichen Referendum gegen das Elektrizitätsmarktgesetz (EMG) betont, dass beim Strom die Anbietermacht so gross ist, dass nur das regulierte Monopol eine preisgünstige Liefergarantie gewährleistet. Dies bestätigt leider schon die Teilliberalisierung. Deshalb setzt das Bundesgericht auch politisch ein neues Signal, wenn es die Wahlfreiheit auch für die stromintensiven Betriebe durchsetzt und ihnen nicht den am internationalen Markt und an der Strombörse von Leipzig gebildeten überhöhten Preis aufzwingt.

Der Entscheid des Bundesgerichts korrigiert damit auch die bisherige Interpretation seines kartellrechtlichen

Urteils von 2003. Jetzt macht es klar, dass es damit die Liberalisierung weder vorweggenommen noch präjudiziert hat.

### Liberalisierung ist das Problem

«Strommarktöffnung als Rohrkipperer», titelte deshalb die NZZ etwas resigniert. Ausgerechnet die stromintensiven Industrien, für die der teilliberalisierte Strommarkt im StromVG konstruiert worden war, sind nicht bereit, die dadurch bewirkten überhöhten Preise zu bezahlen. Sie verlangen regulierte Preise und Versorgungsgarantien. Diese Kehrtwende zeigt: *Beim Strom ist die Liberalisierung das Problem und nicht die Lösung.*

Die regulierten Monopole haben ein ganzes Jahrhundert für ausreichend Strom und Investitionssicherheit gesorgt. *Nach den Preisschüben im Ausland und den gleich negativen Effekten mit dem StromVG bei uns spricht nichts für eine Totalliberalisierung.*

Der nach Fukushima nötige Atomausstieg wird den Ruf nach gesetzlichen Versorgungsgarantien und einer sorgfältigen staatlichen Produktionsplanung verstärken. Elemente des freien Markts können dabei höchstens eine untergeordnete Rolle spielen.

Sowohl die Energiewende wie der neueste Bundesgerichtsentscheid sprechen dafür, dass die bereits eingeleitete StromVG-Revision nicht *mehr* Liberalisierung bringen muss, sondern *weniger*. Und sie eilt nicht.

Mit dem Gerichtsentscheid zeigt sich auch, dass eine «Versorgungssicherheit zu stabilen Preisen» – das seit Jahren explizit formulierte Ziel der Gewerkschaften – für grosse und kleine Stromverbraucher gleich wichtig ist. Die Zeichen stehen gut, dass sie politisch endlich am gleichen Strick ziehen werden.

Rolf Zimmermann,  
geschäftsführender Sekretär SGB



Die BLS Netz AG baut, betreibt und unterhält eine wichtige europäische Alpentransversale sowie ein regionales Netz. Der Bereich Betrieb sorgt mit rund 360 Mitarbeitenden für den sicheren und pünktlichen Zugverkehr und Rangierdienst. Zur Ergänzung des Team suchen wir auf verschiedenen Bahnhöfen

## Fahrdienstleiter/innen

**Ihre Aufgaben:** Sie leiten und überwachen operativ den Zugverkehr in einem unserer Fernsteuerzentren. Zudem bedienen Sie den Rangierdienst im Orts- und Fernsteuerbereich und die Kundeninformationssysteme.

**Ihr Profil:** Sie sind Bahnbetriebsdisponent/in oder verfügen über eine gleichwertige Ausbildung (KVöV, ZVL). Ihre guten Informatik-Kenntnisse, die Bereitschaft sich weiterzubilden sowie Belastbarkeit und Durchsetzungsvermögen zeichnen Sie aus. Französisch- und Italienischkenntnisse sind von Vorteil.

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

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

### BLS Netz AG

Personal Dienstleistungszentrum, Bewerbungen,  
Ref. Nr. 1026, Genfergasse 11, 3001 Bern,  
bewerbungen@bls.ch

Weitere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Thomas Friedli,  
Leiter Bahnhöfe, Tel. +41 (0)58 327 35 54

Weitere Stellen finden Sie unter [www.bls.ch](http://www.bls.ch)

### ■ Boutique SEV

## Herbstaktionen und neue



**Aktion**

Das **Polo-Shirt** aus 100% Baumwolle eignet sich für Arbeit, Sport und Freizeit! Jetzt im Herbst zum Spezialpreis von 6 Franken.



**Aktion**

Taillierung und V-Ausschnitt machen das **T-Shirt für Frauen** zum modischen Begleiter. Zum Spezialpreis von 6 Franken.



**Aktion**

Die gefütterte, qualitativ hochwertige **SEV-Regenjacke** aus Nylon mit versteckter Kapuze ist ideal zum Mitnehmen und jetzt erhältlich für 60 Franken.

# SEV-Artikel – jetzt profitieren!

Die trendige **SEV-Freizeittasche** aus PVC ist robust und wasserdicht. Ein Innen- und ein Aussenfach sorgen dafür, dass auch in der praktischen Tasche Ordnung herrscht. Beim Traggurt ist eine stufenlose und individuelle Anpassung möglich. Dank einem originellen, integrierten Vergrößerungssystem können nicht nur Ordner und Laptops, sondern auch grössere Gegenstände problemlos transportiert werden. Die Tasche wurde am SEV-Kongress lanciert und ist schon jetzt ein Renner. Sichert euch eure Tasche für nur 30 Franken!



Der sechskantige **Caran-d'Ache-Kugelschreiber** hat schon längst Kultcharakter und ist jetzt auch beim SEV erhältlich. Als elegantes **Schreibset** zusammen mit Druckbleistift kostet das Schweizer Fabrikat nur 37 Franken und eignet sich als stilvolles Geschenk oder für den Eigengebrauch. Der praktisch unverwüsthliche **Kugelschreiber** mit schwarzer Mine ist für 20 Franken auch einzeln erhältlich.



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

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



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

Artikel	Preis	Stück	Grösse
<b>SEV-Freizeittasche</b>	30 Franken	_____	
<b>Caran-d'Ache-Schreibset</b>	37 Franken	_____	
<b>Caran-d'Ache-Kugelschreiber</b>	20 Franken	_____	
<b>SEV-Polo-Shirt</b> , schwarz, Grösse S/M/L/XL/XXL	6 Franken	_____	_____
<b>SEV-T-Shirt</b> , schwarz, V-Ausschnitt. Die Shirts sind klein geschnitten: Grösse XS=32/S=34/M=36/L=38/XL=40 (Grösse XL ist ausverkauft)	6 Franken	_____	_____
<b>SEV-Regenjacke</b> , schwarz, Grösse S / M / L / XL / XXL	60 Franken	_____	_____

**Liefer- und Rechnungsadresse:**

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

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

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

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

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



A. Engler

„Es sieht so aus, als ob die Verantwortlichen der Infrastruktur zum Vornherein gewusst hätten, welche Funktionen sie tiefer einreihen wollen.“

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone

## Neues SBB-Lohnsystem Toco

# Auffällig viele Lohngarantien bei der Division Infrastruktur

*Rund 29 Prozent der Mitarbeitenden von SBB und SBB Cargo haben aufgrund der neuen Funktionsbewertung Toco eine Lohngarantie. Somit ist die ausgehandelte Limite von 30 Prozent eingehalten worden. Daneben gibt es weitere Garantien, die schon vor Toco bestanden haben. Klärungsbedarf gibt es aber zu den auffällig vielen Funktionsabwertungen bei der Division Infrastruktur.*

Ende Mai erhielten alle SBB-Mitarbeitenden das sogenannte Verständigungsschreiben zugestellt. Dieses informierte sie darüber, in welches Anforderungsniveau (AN) sie per

1. Juli überführt werden und ob der so genannte Überführungsbetrag bei ihnen innerhalb oder ausserhalb des neuen Lohnspektrums des AN liegt. Dieses Spektrum reicht vom Basis-

wert (100 Prozent) bis zum Höchstwert (145 Prozent). Innerhalb dieses Spektrums erfolgt der Lohnaufstieg aufgrund zunehmender Erfahrung und Leistung – eine Phase der Lohnentwick-

lung, die viele ältere SBB-Mitarbeitende bereits hinter sich haben.

### Lohngarantie kann auf ältere Garantien zurückzuführen sein

Der Überführungsbetrag setzt sich zusammen aus dem bisherigen Lohn, einer allfälligen Ortszulage-Garantie (die 2007 als Ersatz für die damals abgeschaffte Ortszulage gewährt wurde und nach dem Auslaufen des GAV 2007 ab dem Jahr 2011 eigentlich schrittweise abgebaut werden sollte) sowie allfälligen weiteren bestehenden unbefristeten Garantien. Der SEV hat bei der Aushandlung des neuen Lohnsystems erreicht, dass die ursprünglich befristete Ortszulage-Garantie nicht abgebaut, sondern in den Lohn eingebaut wird. Dies ist als gewerkschaftlicher Erfolg zu werten, führt aber andererseits auch zu zusätzlichen Garantien.

Wenn der Überführungsbetrag über dem Höchstwert des jeweiligen AN liegt, erhält der/die Betroffene trotzdem nicht nur den Höchstwert ausbezahlt, sondern den Überführungsbetrag. Die Differenz wird als «Garantie 2011» bezeichnet. So wird allen der bisherige Lohn garantiert. Niemand hat nach

dem Lohnsystemwechsel weniger Geld im Portemonnaie.

Zudem bleiben Mitarbeitende mit Garantie 2011 nicht etwa wie bisher auf ihrem «Besitzstand» sitzen, sondern erhalten künftig ausgehandelte allgemeine Lohnerhöhungen immerhin zur Hälfte angerechnet. Und sie kommen bei guten Leistungen auch in den Genuss von Einmalprämien.

Allerdings muss erwähnt werden, dass für Mitarbeitende mit Lohngarantie die Lohnentwicklung gebremst ist, weil sie allgemeine Lohnerhöhungen künftig eben nur zur Hälfte erhalten. So wird die Lohngarantie bei jeder Anpassung der Lohnkurve nach oben kleiner.

### Anzahl Lohngarantien insgesamt im ausgehandelten Rahmen

Bei den GAV-Verhandlungen hat der SEV mit der SBB vereinbart, dass der Anteil der Mitarbeitenden mit Lohngarantien aufgrund des neuen Lohnsystems Toco insgesamt unter 30 Prozent liegen muss. In dieser Prozentzahl nicht enthalten sind die Garantiefälle, die auf die Ortszulage-Garantie und weitere frühere Garantien zurückzuführen sind.

## BEI FEHLENDEN DOKUMENTEN VORSORGLICHE EINGABE MACHEN

Noch zwei Wochen bis zur Eingabefrist beim neuen Lohnsystem: Der SEV ruft zum Handeln auf! Wer bis heute keine zufriedenstellenden Unterlagen erhalten hat, soll vorsorglich eine Eingabe machen, und wer Beratung braucht, soll sich bis zum 2. September beim SEV melden.

Jetzt beginnt die Endphase der Frist. Bis zum 15. September muss jede Mitarbeiterin, jeder Mitarbeiter von SBB und SBB Cargo etwas unternehmen:

- Entweder das Verständigungsschreiben unterschrieben zurückschicken und so seine neue Einstufung ins Lohnsystem akzeptieren,
- oder aber eine begründete Eingabe an die SBB richten, weshalb er oder sie nicht einverstanden ist. Dabei gibt es zwei Varianten:

**Fall A: Unterlagen vorhanden, aber nicht damit ein-**

**verstanden:** Wer die nötigen Unterlagen hat, aber damit nicht einverstanden ist, soll eine persönliche begründete Eingabe machen. Bei Bedarf hilft der SEV dabei. Wer Beratung braucht und bisher nicht eingeholt hat, wird aufgefordert, sich bis 2. September beim SEV zu melden. Nur so haben die Gewerkschaftssekretärinnen und -sekretäre genügend Zeit, sich vor Ablauf der Frist mit dem Einzelfall auseinanderzusetzen. Anlaufstellen sind das Zentralsekretariat in Bern oder die Regionalsekretariate in Zürich, St. Gallen, Chur, Lausanne und Bellinzona.

**Fall B: Unterlagen nicht genügend vorhanden:** Seit Beginn der Umsetzung kritisiert der SEV, dass die SBB vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die erforderlichen Unterlagen nicht oder nicht korrekt zur Verfügung stellt. Nun wird

die Zeit knapp: Wer bis heute keine ausreichenden Unterlagen hat, wird vom SEV aufgefordert, eine vorsorgliche Eingabe bei der SBB zu machen und das Verständigungsschreiben nicht zu unterzeichnen. Ein entsprechender Musterbrief ist im Internet unter [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch) aufgeschaltet.

Als Antwort auf die begründete Eingabe erlässt die SBB eine Verfügung, die innert 30 Tagen per Rekurs angefochten werden kann. SBB Cargo setzt eine neue Unterschriftenfrist, danach folgt allenfalls eine Änderungskündigung.

**Was passiert, wenn man bis 15. September nicht reagiert?** Der/die Mitarbeiter/in erhält eine Mahnung. Wer darauf nicht reagiert, erhält von der SBB AG eine Verfügung bzw. von SBB Cargo eine Änderungskündigung.

Zentralsekretariat SEV

# DOSSIER



Bei der Division Infrastruktur sind auffällig viele Mitarbeitende tiefer eingereiht worden.

Nach dem Versand der Verständigungsschreiben zeigten Rückmeldungen von Mitgliedern schon bald, dass sich die Garantiefälle in gewissen Bereichen häufen. Um den Gründen dafür nachzugehen und zu überprüfen, ob die vereinbarte 30-Prozent-Limite eingehalten wird, forderte der SEV von der SBB genaues Zahlenmaterial zu den Lohngarantien aufgeschlüsselt nach Geschäftsbereichen und Berufen.

Die Auswertung der Zahlen hat ergeben, dass die 30-Prozent-Limite für die Garantien 2011 ohne die früheren Garantien eingehalten worden ist. 29 Prozent der Mitarbeitenden haben eine Garantie 2011 aufgrund der neuen Funktionsbewertung Toco. Zusätzliche 7,2 Prozent haben eine

Lohngarantie, weil bei ihnen die Ortszulage-Garantie in den Lohn eingebaut wurde. (Hätte man das nicht erreicht, wäre der Lohn real gesunken.) Hinzu kommen rund 11 Prozent an Lohngarantien aufgrund weiterer bestehender Garantien.

Aufgefallen ist dem SEV allerdings, dass sich die Garantien 2011 in gewissen Berufsgruppen vor allem bei der Division Infrastruktur ausserordentlich häufen. Warum dies so ist, will der SEV von der SBB beantwortet haben, zumal viele dieser Garantien auf die tiefere Einreihung von Funktionen zurückzuführen sind.

#### Besonders viele Tiefereinreihungen bei der Infrastruktur

Im Wissen, dass die nachfolgende Logik nicht in jedem Fall 1:1 zutreffen muss,

zeigt sie trotzdem auf, wie sich die durch die SBB erfolgten Zuordnungen auf den Wert der Arbeit auswirken: Niveaugleiche Überführung heisst:

FS 1 = AN A  
FS 2/3 = AN B  
FS 4/5 = AN C  
usw.

Ausgehend von dieser Logik hat der SEV festgestellt, dass **über 28 Prozent der Mitarbeitenden der Division Infrastruktur einem tieferen Anforderungsniveau** zugeordnet wurden.

58,3 Prozent wurden «niveaugleich» überführt. Und bei 13,2 Prozent ist das AN höher. Die Berechnung dieser Zahlen erfolgte ohne Lokführer/innen, da diese bekanntlich eine spezielle Lohnkurve haben.

Betrachtet man die Mitarbeitenden von SBB und SBB Cargo insgesamt, so sind **22,3 Prozent** einem tieferen AN zugeordnet worden, als es der FS entsprochen hätte. 58,7 Prozent wurden niveaugleich überführt, und 19,0 Prozent haben ein höheres AN erhalten.

Für den SEV ist somit klar, dass mit der Division Infrastruktur überprüft werden muss, wie bei ihr die überdurchschnittlich vielen tieferen Zuordnungen zustande gekommen sind.

Besonders auffallend ist der sehr hohe Anteil tieferer Zuordnungen bei Infrastruktur-Mitarbeitenden der Funktionsstufen 14 (627 von 962 Mitarbeitenden = 65,2 Prozent), 16 (255 von 437 Mitarbeitenden = 58,4 Prozent) und 12 (258 von 480 Mitarbeitenden = 53,8

Prozent). Hier gibt es ganze Berufskategorien, die «abgewertet» wurden.

Viele Betroffene haben sich beim SEV gemeldet und mit seiner Unterstützung per Eingabe eine Korrektur ihrer Zuordnung beantragt.

#### Sammeleingaben

Wo ganze Kategorien betroffen sind, werden die Eingaben vom SEV zu Sammeleingaben zusammengelegt mit dem Ziel, ihre Behandlung zu vereinfachen. So sollen die Zuordnungen ganzer Kategorien gemeinsam mit der SBB überprüft werden. Wo Fehler passiert sind, verlangt der SEV, dass diese korrigiert werden – egal ob im Einzelfall oder für ganze Kategorien! *Fi*

Lesen Sie weiter auf Seite 14

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone fordert mehr Ordnung statt Chaos

## «Die SBB muss Vertrauen schaffen»

Manuel Avallone verlangt von der SBB klare Kriterien für die Stellenbeschriebe, dass sie den Mitarbeitenden die Unterlagen zur Überprüfung ihrer Einreihung rasch aushändigt und offen ist für Korrekturen von Fehlern. Denn auf dem Spiel steht die Glaubwürdigkeit und Akzeptanz des ganzen Lohnsystems.

**kontakt.sev: Wie läuft die Umsetzung des Lohnsystems?**

**Manuel Avallone:** Die Umsetzung seitens SBB ist ziemlich chaotisch. Es gibt Mitarbeitende, die ihren Stellenbeschrieb noch immer nicht erhalten haben, obwohl sie ihn angefordert haben, oder nur einen Vierzeiler. An demselben Ort wurden einfach bisherige Kriterienkataloge zu Stellenbeschrieben gemacht und zum Zuordnen von Funktionen verwendet. Und teilweise scheinen eigentliche Stellenbeschriebe gar nicht vorzuliegen. Oder ihre Herausgabe wird verweigert. Das gilt auch für Funktionskettennummern und Organigramme, die es ebenfalls braucht, um eine Einreihung zu beurteilen. Es gibt HR-Berater der SBB, welche die Herausgabe solcher Unterlagen verweigern, während andere zum Beispiel die Funktionskettennummer ganz selbstverständlich mitteilen. In manchen Fällen ist alles sehr gut und transparent gelaufen. Kurz: Wir haben alles gesehen und mussten feststellen, dass die SBB bei der Umsetzung dessen, was wir ausgehandelt haben, zum Teil nicht sehr sauber vorgegangen ist und vorgeht.

**Die Infrastruktur hat auffällig viele Funktionen tiefer einge-**



Manuel Avallone: «Wenn Unterlagen zurückgehalten werden, ist das verdächtig. Geheimniskrämerei leistet dem Misstrauen Vorschub.»

**reih (siehe Haupttext). Steht dahinter Absicht?**

Es sieht so aus, als ob die Verantwortlichen zum Vorneherein gewusst hätten, welche Funktionen sie tiefer einreihen wollen, und dass sie das neue Lohnsystem dafür ausgenutzt haben – unabhängig davon, was in den Stellenbeschrieben steht.

**Betroffen sind ganze Berufskategorien. Wie geht der SEV nun vor?**

Wir machen dazu Sammelangaben. Die SBB muss uns die Unterlagen zu einzelnen Fällen liefern, mit uns an einen Tisch sitzen und erklären, wie die tieferen Zuordnungen zustande gekommen sind. Generell muss man überall dort genau hinschauen, wo eine Funktion nicht niveaugleich dem Anforderungsniveau zugeordnet wurde, das der bisherigen Funktionsstufe entspricht, sondern tiefer. Die Zuordnungen müssen nachvollziehbar sein, und dafür braucht es die Unterlagen. Wenn diese aber zurückgehalten werden, ist das verdächtig.

**Die SBB hat beispielsweise die Herausgabe von Funktionsketten mit dem Argument verweigert, dass diese den Mitarbeitenden keinen Mehrwert**

**brächten, sondern nur zu weiteren Rückfragen führten.**

Die SBB darf ihre Mitarbeitenden nicht für dumm verkaufen! Wenn diese die Unterlagen nicht verstehen, können sie auch zum SEV kommen und sich diese erklären lassen. Die SBB müsste eigentlich alles Interesse daran haben, durch Transparenz Vertrauen ins neue Lohnsystem zu schaffen, sonst funktioniert das Ganze nicht. Geheimniskrämerei aber leistet dem Misstrauen Vorschub. Leider haben wir bisher von HR Konzernen noch keine klare Anweisung gesehen, dass diese Unterlagen herausgegeben werden sollen und wie ein Stellenbeschrieb genau auszusehen hat. Dafür müssen Kriterien aufgestellt werden. Danach müssen die Stellenbeschriebe überall entsprechend gemacht und an die Mitarbeitenden abgegeben werden, damit sie sie kontrollieren können. Wo Unklarheiten bestehen, müssen diese gemeinsam angeschaut werden. Und entsprechende Korrekturen müssen möglich sein, wenn nötig bei ganzen Berufsgruppen. Nur so haben wir Gewähr, dass das Personal dem System vertraut und es akzeptiert.

Interview: FI

## STIMMUNGSBILD AUS DEN REGIONEN

Seit die SBB Ende Mai ihre «Verständigungsschreiben» zum neuen Lohnsystem Toco verschickt hat, kann SEV-Gewerkschaftssekretär Arne Hegland vom Regionalsekretariat Zürich den Ansturm der Ratsuchenden kaum bewältigen. Diese kommen aus allen SBB-Bereichen und Berufssparten. Doch besonders zahlreich sind die Anfragen aus der Division Infrastruktur. «Dort scheinen die handwerklich-technischen Berufe durchs Band tiefer eingereiht worden zu sein, bis hinauf zu den Ingenieuren», hat Hegland festgestellt. Vielen hoch qualifizierten Leuten ist der Höchstwert des Lohnspektrums um 10 000 bis 20 000 Franken gesenkt worden. Entsprechend gross ist bei ihnen der Unmut. «Dabei geht es den Leuten nicht nur um den Lohn, sondern vor allem um die damit ausgedrückte mindere Wertschätzung ihrer Arbeit», weiss Hegland aus zahlreichen Gesprächen. «Zumal sie in keiner Art und Weise nachvollziehen können, wie ihre tiefere Einreihung zustande gekommen ist.»

**Oberflächliche oder ganz fehlende Stellenbeschriebe**

Denn einen Stellenbeschrieb, der diesen Namen verdient, haben die meisten dieser Infrastruktur-Mitarbeitenden nicht erhalten. Und wer seinen Stellenbeschrieb zusammen mit der Funktionskette und dem Organigramm zur Überprüfung seiner Einreihung anfordert, erhält von Human Resources oft eine nichtssagende Antwort in Form eines Standardbriefes, wonach beispielsweise die Funktionskette nicht an die Mitarbeitenden abgegeben werde. «Das ist eigentlich eine Verweigerung des rechtlichen Gehörs», sagt Arne Hegland. Auch verstärkte sich der Eindruck, dass manche Funktionen willkürlich tiefer eingereiht wurden, wenn die Kriterien dafür nicht offengelegt werden. Ja, in vielen Fällen scheine ein Stellenbeschrieb überhaupt noch zu fehlen. Das stelle die Seriosität der Einreihungen und die Glaubwürdigkeit des ganzen Lohnsystems

infrage. «Manche Kollegen sind wütend auf die HR-Leute und zweifeln an deren Kompetenz zur Bewertung handwerklich-technischer Berufe.»

«Viele Stellenbeschriebe und Zuordnungen scheinen in aller Eile und oberflächlich gemacht worden zu sein», sagt auch SEV-Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique vom Regionalsekretariat Lausanne. «Und wenn man nach den Unterlagen fragt, wird man oft vom Vorgesetzten zu HR und von HR zurück zur Linie verwiesen, ein Pingpongspiel!»

Nicht nur bei der Infrastruktur, sondern auch bei der Maintenance (Rollmaterialunterhalt) des Personenverkehrs seien viele handwerklich-technische Funktionen tiefer eingereiht worden, ohne dass die Gründe dafür klar seien, so Etique weiter. Bei gewissen dieser Funktionen seien die Anforderungen gleichzeitig gestiegen, sodass die Betroffenen sogar eine Zusatzausbildung absolvieren müssten. Bei anderen seien vorhandene Spezialkenntnisse offensichtlich nicht berücksichtigt worden, da sie gleich eingereiht wurden wie Kollegen ohne solche Kenntnisse.

Frustriert seien auch Mitarbeitende, die neben ihrer eigentlichen Arbeit anforderungsreiche Zusatzaufgaben wie die Stellvertretung des Teamleiters oder Planungsarbeiten übernehmen und die gleich eingereiht wurden wie Kollegen, die keine solchen Aufgaben wahrnehmen. Da gebe es Klärungsbedarf. Ansonsten rechnet Etique mit Motivationsproblemen. Korrekturen fordern auch die Triebfahrzeugführer, die nicht gleich entlohnt werden wie Kollegen mit vergleichbarer Arbeit. Gewerkschaftssekretärin Françoise Gehring vom Regionalsekretariat Bellinzona hat ähnliche Erfahrungen gemacht: «Was Kolleginnen/Kollegen, die tiefer eingereiht wurden, besonders zu schaffen macht, ist, dass ihre Arbeit vom Unternehmen als weniger wert angesehen wird. Das können viele nicht verstehen, und es schmerzt sie trotz der Lohngarantie.»

FI

Grossprojekte in Lausanne

# Erweiterung des Bahnknotens und Museumsbauten beim Bahnhof

Der grösste Bahnknoten in der Westschweiz soll für 1,3 Milliarden Franken ausgebaut werden. Zudem sind auf dem Gelände des ehemaligen Lokdepots und der Rollmaterial-Serviceanlage drei Museen geplant. Die Debatte über die Projekte ist lanciert.

Anfang Jahr musste sich der SEV für eine akzeptable Lösung für die rund 40 Mitarbeitenden der Rollmaterial-Serviceanlage der Division Personenverkehr ins Zeug legen. Diese werden ihren Lau-

sanner Standort bis Ende Jahr verlassen und sich beruflich neu orientieren müssen. Unterdessen brüteten Architekturbüros über ihren Projektvorschlägen für das neue Kunstmuseum des Kantons Waadt, das auf dem Gelände der Serviceanlage und des alten Lokdepots entstehen soll.

## Ein ganzer Museumskomplex

Gewonnen haben den Architekturwettbewerb der Spanier Alberto Veiga und der Italiener Fabrizio Barozzi, die in Barcelona zusammenarbeiten. «Das Museumsprojekt geht mit dem vom Bund geplanten ausserordentlichen Ausbau des Lausanner Bahnhofs einher», erklärte

Anne-Catherine Lyon bei einer Führung durch die Projektausstellung im Palais de Rumine in Lausanne.

Die Waadtländer Regierungsrätin erklärte, was die Stärke des Siegerprojektes ausmacht: «Es wird nicht nur allen Aufträgen gerecht, die ein Museum erfüllen muss, sondern gibt ein bereits bisher



Das Kunstmuseumsprojekt kann zurzeit im Palais de Rumine in Lausanne studiert werden.

Leserbrief

## Passerelle und M1-Anschluss nötig

Das Projekt eines neuen Kunstmuseums am Bahnhof Lausanne ist der Elite von Wirtschaft und Politik im Lokdepot mit grossem Pomp vorgestellt worden. Als Eisenbahner und Gewerkschafter kann ich dieses stadtplanerische Vorhaben nicht gutheissen. Das Gelände, das für den Bau des Kunstmuseums konfisziert wurde, sollte logischerweise dazu verwendet werden, die Personenflüsse beim Bahnhof zu verbessern, insbesondere

im Untergrund. SBB Infrastruktur sieht im Rahmen ihres Projektes zum Kapazitätsausbau des Bahnknotens Lausanne vor, im Westen des Bahnhofs die Perrons zu verlängern und einen unterirdischen Zugang zum neuen Kunstmuseum zu erstellen. Diese Bauten werden aber die anderen Bahnhofunterführungen, die zu den Stosszeiten verstopft sind, nicht entlasten. Ich schlage daher vor, im



Zeichnung: J.-C. Cochard

Westen des Bahnhofs über den Gleisen eine kapazitätsstarke Metallpasserelle zu bauen wie im Bahnhof Basel.

Ein weiteres Problem ist die Überlastung der Metro M2, die unter dem Bahnhof nur über ein Gleis verfügt. Daher schlage ich vor, die Tramlinie M1 (die von Lausanne-Flon aus den Westen der Agglomeration Lausanne mit der Universität und der EPFL erschliesst – Anmerkung der

Red.) über das Lokdepot in den Bahnhof Lausanne einzuführen. So könnte man Tausenden von Studierenden den Umweg über die Station Flon mit der M2 ersparen. Die Tramlinie M1 könnte neu von der Kreuzung Motelly aus durch einen Tunnel unter der Kreuzung von Avenue de Provence und Avenue de Sévelin hindurch zum Lokdepot beim Bahnhof geführt werden. Jean-Claude Cochard/Fl

überbautes Gelände der Natur und der Bevölkerung zurück.»

Auf dem 22000 m<sup>2</sup> grossen Grundstück, wo bisher die Werkstätten der Serviceanlage und das ehemalige Lokdepot standen, sollen sogar gleich drei Lausanner Museen eine neue Bleibe finden, nämlich neben dem kantonalen Kunstmuseum (Musée des Beaux-Arts) auch das Musée de l'Elysée (Fotomuseum) und das Museum für Gegenwartskunst Mudac (Musée de design et d'arts appliqués contemporains). Geplant ist somit ein ganzer Museumskomplex.

Im nächsten Frühjahr soll das Waadtländer Kantonsparlament den Baukredit verabschieden. Und wenn weder ein Referendum noch

Einsparungen den Bau verzögern, sollte das neue Kunstmuseum im Frühling 2016 eröffnet werden können. Das Fotomuseum und das Mudac hingegen sollen erst in späteren Etappen gebaut werden.

Alberto Cherubini/Fl

Das Siegerprojekt des Architekturwettbewerbs für das neue Kunstmuseum ist im Palais de Rumine in Lausanne noch bis zum 11. September ausgestellt. Am 8. September führt um 18.30 Uhr Bernard Fibicher, Direktor des heutigen kantonalen Kunstmuseums, durch die Ausstellung. Und um 20 Uhr stellen die Wettbewerbssieger des Architekturbüros Barozzi Veiga aus Barcelona ihr Projekt vor.

[www.mcba.ch](http://www.mcba.ch)

## 1,3 MILLIARDEN FRANKEN FÜR DEN AUSBAU DES BAHNKNOTENS LAUSANNE

Im SBB-Bahnhof Lausanne gehen täglich rund 135 000 Reisende ein und aus, und ihre Zahl nimmt jedes Jahr um 10 Prozent zu. Die Publikumsanlagen platzen daher aus allen Nähten. Die Perrons müssen verlängert werden, und eine dritte Unterführung ist in Planung. Der Ausbau soll über das jetzige Bahnhofsgebiet hinausgreifen. 80 Wohnungen müssen dafür abgerissen werden. Dagegen wollen sich die Anwohner/innen zur Wehr setzen und haben dafür vor kurzem eine Vereinigung gegründet. Mit dem Bahnhofs- und dem neuen Museumskomplex soll das ganze Quartier völlig umgestaltet werden.

AC/Fl

## ■ RPV Zentralausschuss

**Superleistung in der Mitgliederwerbung!**

Der Zentralausschuss setzte sich nach der Sommerpause in Buchs zur ordentlichen Sitzung zusammen und diskutierte über die aktuellen News der SBB, des SEV und der Peko.

Weiterhin viel zu reden gab Toco, vor allem weil es in gewissen Sparten zu Sammelklagen kommen wird. Auch stellte sich die Frage, ob Stellenbeschriebe vor der Überführung ins Toco erstellt wurden oder erst im Nachhinein. Was heissen würde, dass die Überführung nicht wie Versprochen nach dem Stellenbeschrieb ins Anforderungsniveau gemacht worden ist. Dies muss noch geklärt werden. Der Unterverband RPV begrüsst die Fristverlängerung für die Rücksendung des Verständigungsschreibens. Es sind noch mehrere Details zu klären, auch die Anzahl Garantiefälle ist besorgniserregend. Das endlose Thema «Jahreseinteilung» sollte erledigt sein, nachdem sie, wie diversen Protokollen zu entnehmen ist, gemäss dem Schiedsgerichtsurteil eingeführt wurde. Für die Präsidenten-

konferenz am 24. und 25. Oktober wurde die Traktandenliste erstellt. Das Thema lautet «Aufgaben, Erwartungen, Anforderungen an Sektionspräsidenten». Es bleibt somit genug Zeit, sich darauf vorzubereiten. Die vielen Neueintritte in den SEV und dadurch auch in den RPV haben den Zentralausschuss sehr gefreut.

**Danke**

Der Unterverband RPV bedankt sich bei allen Werbenden für ihr grosses Engagement. «Ihr habt eine Superleistung in der Mitgliederwerbung vollbracht. Durch euch konnten die Mitgliederzahlen im UV RPV erhöht werden, was auch zur Stärkung des SEV beiträgt. Ein wichtiger Schritt in Richtung Werbeziel ist getan. Danke für euren Einsatz, weiter so.»

Zentralausschuss RPV

## ■ VPT Bahndienstleistungen

**Zum Abgang des Elvetino-Chefs**

Yvo Locher verlässt die SBB-Tochter Elvetino nach achtjähriger Verantwortung als CEO. Sein Abgang war aufgrund der stetigen personellen Wechsel in der Elvetino-Führung und der Leitung der Division Personenverkehr der SBB voraussehbar.

Nachdem der Markt und kürzere Fahrzeiten eine tief greifende Umstrukturierung der Betriebsprozesse von Elvetino erzwungen hatten, wuchs die Nachfolgerin der einstigen SSG unter Yvo Lochers Führung in eine neue Dimension. Bei Konzept und Umsetzung dieser Umstrukturierung hat es nebst Erfolgen jedoch auch einige Schattenseiten gegeben. Hier sei nur die sehr hohe Personalfuktuation erwähnt, selbst im Kader und in der Verwaltung, die nicht nur hohe Kosten und Ineffizienz verursacht hat, sondern auch ein deutliches Zeichen der noch weit unbefriedigenden Anstellungs- und Arbeitsbedingungen ist.

Die Priorität bei den menschlichen Ressourcen zu setzen ist für ein

Dienstleistungsunternehmen von zentralem und strategischem Wert. Dies gilt umso mehr für Elvetino, wo die Mitarbeitenden mit dem täglichen Kundenkontakt im Namen der SBB (und der neuen Auftraggeber im Ausland) eine sehr wichtige Leistung erbringen, die sich nicht nur auf das Verpflegungsangebot beschränkt. Sie sind Aushängeschilder der SBB: eine angemessene Wertschätzung (und Aufwertung) dieser Leistung läge daher auch im besonderen Interesse der SBB.

Nach jahrelanger gewerkschaftlicher Vorarbeit des SEV und der Sektion Bahndienstleistungen gibt es erste Anzeichen eines positiven Wandels. Die nun bevorstehenden Verhandlungen für einen neuen GAV werden die Bewährungsprobe sein, an der die gewerkschaftliche Verhandlungsdelegation die neue Geschäftsführung messen wird: Markante Fortschritte bei den Löhnen, den Anstellungs- und den Arbeitsbedingungen erachten wir als unabdingbar.

Calogero Ferruccio Noto

**Der Beitritt zum SEV lohnt sich: viel Leistungen für einen bescheidenen Beitrag!**

Der SEV kämpft für bessere Arbeits- und Anstellungsbedingungen.

Der SEV verhandelt Gesamtarbeitsverträge.

Der SEV berät dich bei Problemen am Arbeitsplatz.

Der SEV bietet dir Berufsrechtsschutz.

Der SEV vertritt deine Anliegen in der Politik.

Im SEV triffst du Gleichgesinnte.

Im SEV kannst du dich engagieren.

Dank dem SEV machst du günstiger Ferien.

Der SEV fördert dich, indem er dir Kurse für die fachliche und berufliche Weiterbildung anbietet.

Der SEV informiert dich über *kontakt.sev* und *www.sev-online.ch*.

Der SEV hilft dir in Notlagen mit Darlehen und Krediten.

Der SEV macht dein Leben günstiger, denn er bietet dir vergünstigte Versicherungen: Privatrechtsschutz, Zusatzversicherungen zur Krankenkasse, 3. Säule.

**SEV-Mitgliederwerbeaktion 11.11.11:**

1. An der Werbeaktion 11.11.11 können alle SEV-Mitglieder teilnehmen mit Ausnahme der Angestellten des SEV.

2. Die Werbeaktion dauert vom 1. Januar 2011 bis und mit 11. November 2011.

3. Am 11. November 2011 ermittelt das Zentralsekretariat die Werbezahlen für alle Werber/innen. Die betreffenden Werber erhalten einen Brief, mit dem sie aufgefordert werden, ihre Werbeprämie anzufordern. **Die Kumulation der Preise ist ausgeschlossen.**

4. Erfolgreichen Werber/innen winken folgende Preise:

Für drei geworbene Mitglieder gibt es ein Multifunktionsmesser im Wert von CHF 80 oder einen Coop-Einkaufsgutschein für CHF 50.

Wer sieben Mitglieder wirbt, erhält eine Nacht im Hotel für zwei Personen (Smartbox «Hotels mit Charme») im Wert von CHF 200.

Für elf geworbene Mitglieder hat man Anrecht auf einen iPad 2 im Wert von CHF 600 oder auf einen Reisebüro-Gutschein von CHF 600.

5. Die Werbeprämien werden an drei Veranstaltungen (mit einfachem Apéro) in Bern, Lausanne und Zürich abgegeben.



Ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch auch das Abonnement von *kontakt.sev*.

Ich anerkenne die geltenden Statuten und Reglemente.

Name/Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon:

E-Mail:

Datum:

**Geworben durch:**

Name/Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon:

Kontonummer/IBAN:

Unterschrift:

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

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



## ■ Unterverband TS

## Neuausrichtung Reparaturzentrum Altstetten

Anfang Sommer organisierte TS-Zentralpräsident Werner Schwarzer für SEV-Vertreter anderer Berufskategorien eine Besichtigung der schweren und leichten Instandhaltung in Zürich. Zehn Kollegen liessen sich von Martin Hess, dem Leiter des Reparaturzentrums Zürich Altstetten (RZA), die örtlichen Revisions- und Refit-Arbeiten an Reisezugwagen und Loks erklären (schwere Instandhaltung). Zu sehen war u.a. der Prototyp für die geplante Modernisierung von 18 einstöckigen SBB-Speisewagen. Das RZA beschäftigt heute rund 240 Mitarbeitende: Mechaniker, Schlosser, Maler, Schreiner, Elektriker, Elektroniker usw. – etwa dreimal weniger als noch vor 30 Jahren in der damaligen Werkstätte. Das Areal ist zurzeit noch gleich gross wie früher, soll aber bis 2015 um mehr als ein Drittel verkleinert werden durch Abtretung von Gebäuden an SBB Immobilien. So können die Heiz-, Strom- und Unterhaltungskosten reduziert und über 40 000 m<sup>2</sup> Land anders genutzt werden. Die engeren räumlichen Verhältnisse (z.B. kürzere Geleise) bedingen eine völlig neue Arbeitsorganisation – eine

grosse Herausforderung, nicht zuletzt auch punkto Weiterbildung des Personals. Aktuell werden könnte zudem das Thema Schicht. Andererseits sichert die Neuausrichtung des RZA dessen Wettbewerbsfähigkeit und damit viele wertvolle handwerkliche und technische Arbeitsplätze.

Nach dem Mittagessen im Kreis 5 führte Werner Schwarzer seine Gäste zum Servicestandort Depot G in Zürich-Herdern, wo ihnen Standortleiter Christian Vlay die leichte Instandhaltung an S-Bahn-Triebzügen, ICN und Loks erklärte. Diese reicht von der Reinigung im Gleisfeld über Wartungsmodule und technische Kontrollen bis zu Reparaturen. Insbeson-

dere werden im Zürcher Depot G auch Lehrlinge in allen Unterhaltssparten ausgebildet. Allerdings nehmen trotz des vielfältigen Tätigkeitsfeldes etliche erfahrene Berufsleute nach einer gewissen Zeit andere Jobangebote an, was mit den anforderungsreichen Arbeitsbedingungen (Schichtbetrieb) zu tun haben dürfte. Die SBB muss darauf achten, auf dem Arbeitsmarkt konkurrenzfähig zu bleiben, um sich das nötige Know-how im Unterhalt langfristig zu sichern.

Werner Schwarzer im Namen der Besuchergruppe herzlichen Dank für die vorbildliche Organisation dieses aufschlussreichen Einblicks in sein Berufsfeld! *Jürg Humli / F*



Blick in die Serviceanlage der SBB in Zürich-Herdern.

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

### SEV-BILDUNGSKURS – ES HAT NOCH FREIE PLÄTZE!

#### Basiskurs für Mitglieder von Personalvertretungen SBB

21. bis 23. November 2011, Hotel Flora Alpina, Vitznau

Movendo hat in Zusammenarbeit mit dem SEV ein Seminar für Mitglieder von Personalvertretungen SBB organisiert. Benutze die Gelegenheit zur Weiterbildung! Das Basisseminar vermittelt praxis- und handlungsorientiert das Grundverständnis und die Grundkenntnisse für die Arbeit in der Personalvertretung der SBB.

Kursnummer	D1.7.1127
Zielpublikum	Mitglieder von Personalvertretungen SBB, Gewerkschaftssekretäre/-innen, die Personalvertretungen betreuen
Referenten	Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV Peter Lüthi, Team- und Organisationsberater
Kursgebühr	SEV-Mitglieder kostenlos
Anmeldung	Movendo, Postfach, 3000 Bern 23, 031 370 00 70, info@movendo.ch oder Zentralsekretariat SEV, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57, bildung@sev-online.ch

## IMPULSVERANSTALTUNG FÜR MÄNNER DES SEV



### Engagiert in Beruf und Familie!

24. November 2011, 18 bis 20 Uhr

Bildungszentrum WWF, Bollwerk 35, Bern

Familie und Arbeitgeber/in stellen oft ganz unterschiedliche Ansprüche. Wie kann ich diesen Ansprüchen gerecht werden und meine eigenen Vorstellungen als engagierter Berufs- und Familienmann verwirklichen, ohne die persönlichen Bedürfnisse zu vernachlässigen?

#### Impuls

- Tipps und Anregungen für die Balance von Beruf/Familie/Freizeit:
- Familienfreundliche Arbeits(zeit)modelle: Wie kann ich mit meinem Vorgesetzten Lösungen finden, die sowohl dem Betrieb als auch mir und meiner Familie förderlich sind?
  - Haushalt und Kinder-/Angehörigenbetreuung: Wie können wir uns motivieren, organisieren, Freiräume bewahren und schaffen?
  - Rahmenbedingungen: Wo finden wir Informationen zu rechtlichen, finanziellen und versicherungstechnischen Fragen?

#### Work

Eigene Situation Familie/Beruf/Freizeit einschätzen mit Check-up der Fachstelle UND:

- Handlungsbedarf erkennen und Handlungsspielräume entdecken
- Praxiserfahrungen mit anderen Männern austauschen

#### Leitung

Fabian Leuthold, Fachstelle UND

Familien- und Erwerbsarbeit für Männer und Frauen

Die **Teilnahme** ist für Mitglieder des SEV oder einer anderen SGB-Gewerkschaft gratis, Nichtmitglieder bezahlen 50 Franken.

**Anmeldung** an SEV, Jris Piazzoli, Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6, jris.piazzoli@sev-online.ch

## ■ PV Bern

## Ausflug nach Schaffhausen

Um die Reise nach Schaffhausen möglichst angenehm zu gestalten, hatten die Organisatoren den direkten Zug Bern-Schaffhausen ausgewählt. Bei sonnigem und warmem Wetter konnte Präsident Erwin Gugger 120 gutgelaunte Mitglieder und Angehörige begrüßen. Kurz vor Zürich gab es dann eine kleine Aufregung, denn gemäss Lautsprecherdurchsage endete der Zug unvorhergesehen bereits in Zürich. Dank einer grosszügigen Umsteigezeit schafften es aber schliesslich alle, in den Anschlusszug umzusteigen.

Im Best Western Hotel Bahnhof in Schaffhausen wartete ein schmackhaftes Mittagessen auf die Gruppe. Zwischendurch berichtete Vorstandsmitglied Katharina Haudenschild prägnant über den Luftangriff der US-Luftwaffe vom 1. April 1944, als die Stadt Schaffhausen von 371 Bomben getroffen wurde. Neben 40 Toten gab es 270 verletzte Personen. Er-

staunlich war, wie schnell sich damals das völlig gestörte Verkehrswesen wieder erholte.

Nach dem Mittagessen war freier Ausgang und individuelle Heimreise angesagt. Viele benützten den schönen Tag für eine Stadtbesichtigung oder für einen Besuch auf dem Munot. Eine grössere Gruppe bestieg am Rheinufer das Schiff rheinaufwärts. Auf einer zweistündigen Fahrt entlang der schönen Uferlandschaft und vorbei an unzähligen Badeanlagen wurde das schmucke Städtchen Stein am Rhein erreicht. Bevor die Heimfahrt angetreten wurde, konnten dort die vielen Rieghäuser und der gut erhaltene Altstadt kern mit den bemalten Häuserfronten bestaunt werden. Auf der Rheinbrücke war zu beobachten, wie mutige Jugendliche das kühle Nass mit einem Sprung vom Brückengeländer aus genossen.

Andreas Lüthi

## ■ PV Luzern

## Über dem Walensee lässt sich gut leben

Bei bestem Wetter starteten am 17. August 90 Mitglieder zum Sektionsausflug. Mit dem Zug gelangten wir über Thalwil nach Ziegelbrücke und ab hier mit zwei Extrabussen nach Amden. Tourismus und Landwirtschaft prägen die Ortschaft auf dem westlichen Ausläufer der Churfürsten. Während viele Berggemeinden seit Jahrzehnten unter dem Bevölkerungsschwund leiden, kann Amden laufend einen Zuwachs der Einwohner verzeichnen. Offenbar stimmt hier die Lebensqualität! Nach unserer Ankunft waren die besten Plätze auf der Terrasse des Hotels Sonne

schnell belegt. Bei einem Apéro bot die Aussicht einen besonderen Genuss. Über dem glasklaren Walensee umrandeten die Glarner Alpen die Kulisse. Am Nordhang des markanten Mürtchenstocks waren der Kerenzerberg mit den Dörfern Filzbach und Obstalben erkennbar. Ein kurzer Spaziergang oder angeregte Gespräche im Freundeskreis dienten zur Verdauung des Mittagessens. Für den Heimweg wählten wir die Route über Rapperswil, den Seedamm und den Sattel. Herzlichen Dank an Präsident Peter Grütter für die einwandfreie Organisation. *Otto Fuchs*

## ■ PV Olten und Umgebung

## Pensioniertenausflug führt auf den Untersee und Rhein

Am 18. August versammelten sich 57 Mitglieder am Bahnhof Olten zu ihrem traditionellen Ausflug, der in die Ostschweiz führte.

Nach einer längeren Zugfahrt stiegen die Reiseteilnehmenden in Konstanz auf das Schiff der URh um. Bei schönem und sehr warmem Wetter war die Fahrt auf Untersee und Rhein eine willkommene und vor allem kühle Abwechslung. Die Schiffsküche war um das leibliche Wohl be-

sorgt und versorgte die muntere Schar mit einem feinen Mittagessen und dazu einem feinen Ostschweizer Wein. Nach der Ankunft in Schaffhausen teilte sich die Gruppe. Während einige Teilnehmende es eilig hatten, nach Hause zu kommen, zogen es andere vor, die Sehenswürdigkeiten der malerischen Stadt zu bewundern und dem einen oder anderen Restaurant einen Besuch abzustatten.

*Arnold Seiler*

## SEV und Unterverbände

**19. November**  
9 bis 17 Uhr,  
Olten,  
Hotel Olten

■ SEV Migration  
Migrationstagung

Thema «Integration im Spannungsfeld zwischen Einbürgerung und Ausschaffung». Aus technischen Gründen erhalten Migrant/innen mit Schweizer Pass keine persönliche Einladung, sie sind selbstverständlich auch eingeladen. Die Teilnahme ist gratis. Anmeldung bis 8. November an SEV Regionalsekretariat Zürich, Birmensdorferstrasse 65, 8004 Zürich, 044 242 84 66, migration@sev-online.ch.

**24. November**  
18 bis 20 Uhr,  
Bern, Bildungszentrum WWF,  
Bollwerk 35

■ SEV Frauen  
Impulsveranstaltung für  
Männer des SEV  
«Engagiert in Beruf und  
Familie!»

Familie und Arbeitgeber/in stellen oft ganz unterschiedliche Ansprüche. Wie kann ich diesen Ansprüchen gerecht werden und meine eigenen Vorstellungen als engagierter Berufs- und Familienmann verwirklichen, ohne die persönlichen Bedürfnisse zu vernachlässigen? Für Mitglieder des SEV oder anderer SGB-Gewerkschaften ist die Teilnahme gratis. Anmeldung an SEV, Jris Piazzoli, Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6, jris.piazzoli@sev-online.ch.

**25. November**  
Bern,  
Hotel Bern

■ SEV Frauen  
Bildungstagung «Gesundheit der Frauen in der Arbeitswelt – Das Gleiche ist nicht dasselbe!»

Die Tagung zeigt auf, dass geschlechtsspezifische Verhaltensweisen und differenzierende Lebens- und Arbeitswelten in den verschiedenen weiblichen Lebensphasen auf die Gesundheit einwirken. Referate (mit Simultanübersetzung), Workshops zu Gesundheitsprävention, Arbeitsmedizin, Stress/Sucht/Selbstmord, Work-Life-Balance, Gesundheit im Alter. Die Teilnahme ist für Mitglieder des SEV oder einer anderen SGB-Gewerkschaft gratis. Anmeldung bis 1. November an SEV, Jris Piazzoli, Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6, jris.piazzoli@sev-online.ch.

## Sektionen VPT

**6. September**  
(Verschiebedatum bei  
Schlechtwetter:  
13. September)

■ VPT RBS, Pensionierte  
Wanderung Bad Ragaz–  
Jenins–Malans

Landschaftlich reizvolle Wanderung durch die Rebberge der Bündner Herrschaft, einige Teilstücke auf Hartbelag; 3 Stunden, +/-150 m. Rucksackverpflegung. Worb-Dorf ab 6.45 Uhr, Solothurn ab 7.33 Uhr (via Zürich), Bern ab 7.32 Uhr, Zürich HB ab 8.40 Uhr, Sargans ab 9.41 Uhr, Bad Ragaz an 9.46 Uhr. Malans ab 16.05 Uhr oder 16.41 Uhr. Bitte anmelden bis 4. September bei Kurt Bühler, 031 839 11 15.

**8. September**  
13.10 Uhr,  
vor dem Bahnhof Herzogenbuchsee

■ VPT BLS, Pensionierte  
Emmental  
Leichte Wanderung ab  
Herzogenbuchsee–Eichwald–  
Önzberg–Inkwil–Inkwilsee–  
Hasenmatt–Wangenried (bei jedem  
Wetter)

Wanderzeit zirka 2 Stunden. Gute Schuhe. Zvierterler im Restaurant Leuenberger in Wangenried; Wanderleiter Fritz Adolf. Solothurn (Bus Nr. 5) ab 12.19 Uhr, Burgdorf ab 12.52 Uhr, Sumiswald-Grünen ab 12.19 Uhr, Thun ab 12.04 Uhr, Bern, ab 12.39 Uhr, Huttwil ab 12.16 Uhr.

**15. September**  
Saanen,  
Hotel Landhaus

■ VPT GoldenPass,  
Pensionierte  
Ausflug

Wir treffen uns zum alljährlichen Ausflug der Pensionierten. Bitte sofort anmelden bei Georges Butty oder Heinz Disch.

**21. September**  
Durchführung nur bei gutem  
Wetter, kein  
Verschiebedatum

■ VPT BLS, Gruppe  
Pensionierte  
Wanderung von  
Moléson-sur-Gruyères  
nach Bulle

Wanderung Moléson-sur-Gruyères (1132 m)–Les Maulatreys (1203 m)–Chapelle des Clées–Buvette des Amis de la Chia–Chemin des Pauvres–Bulle (825 m); 3½ bis 4 Stunden. Mittagessen aus dem Rucksack. Interlaken Ost ab 6.27 Uhr, Bern ab 7.34 Uhr, Fribourg (Bus) ab 8.02 Uhr, Bulle ab 8.52 Uhr, Gruyères (Bus) ab 9.08 Uhr nach Moléson-sur-Gruyère. Bulle ab 15.26/56 Uhr, Bern ab 16.34/17.04 Uhr, Interlaken Ost an 17.28/57 Uhr. Auskunft über Durchführung am Vortag ab 18 Uhr bei Robert Etter, 031 922 18 95 oder 079 378 48 50.

**30. September**  
18.30 Uhr,  
Hofstetten SO,  
Rest. Belvedere

■ VPT BLT  
Sektionsversammlung

Eine persönliche Einladung geht an alle Mitglieder.

**30. September**

■ VPT Matterhorn  
Gotthard  
Sektionsausflug auf  
den Niesen

Abfahrt in Andermatt um 7.37 Uhr, in Zermatt um 8.39 Uhr, in Brig um 10.36 Uhr (mit dem Lötschberger). Bitte beim Präsidenten anmelden.

## Sektionen

**7. Oktober**

■ LPV Engadin-Bernina  
Herbstversammlung

Der Vorstand lädt alle aktiven und pensionierten Mitglieder herzlich ein. Die Traktandenliste wird in den Depots ausgehängt.

**13. November**  
10.45 Uhr,  
Andermatt,  
Werkstätten der  
MG-Bahn  
(direkt hinter  
dem Bahnhof)

■ **VPT RBS**  
Voranzeige: VPT-Tagung  
Zentralschweiz

Wiederum wird eine Podiumsdiskussion durchgeführt. Im Anschluss an die Tagung wird ein Mittagessen serviert. Bitte Anmeldungen bis spätestens 17. November an Andreas von Niederhäusern, BLW Worblaufen, 031 925 56 76 oder andi.vonnidi@bluemail.ch.

**20. September**

■ **PV Glarus-Rapperswil**  
Mittelschwere Wanderung  
«Rund um den Roggenstock» im Hoch-Ybrig-Gebiet

Rapperswil ab 8.09 Uhr. Rückfahrt ab Lauchern Talstation um 14.20, 15.20 oder 16.45 Uhr. Verpflegung aus dem Rucksack oder aus Freddy's Alpwirtschaft. Berg- oder Wanderschuhe, keine Turnschuhe. Wanderstöcke, Regenschutz. Bahnbillett Rapperswil-Hoch-Ybrig Lauchern bitte selber lösen. Anmeldung und Auskunft bei zweifelhafter Witterung bei René Läubli, 055 284 51 41, laeubli.sgk@bluewin.ch. [www.pv-sev.ch/gl-rw](http://www.pv-sev.ch/gl-rw)

## Pensionierte

**6. September**  
Basel,  
Restaurant  
Bundesbahn

■ **Pensioniertes  
Zugpersonal Basel**  
Stammtisch

Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

**21. September**  
9.30 Uhr,  
Murten, beim  
Restaurant  
Bahnhof

■ **PV Fribourg,  
Animationsgruppe**  
Leichte Wanderung  
entlang dem Murtensee  
von Murten nach Sugiez

Bern ab 8.34 Uhr, Fribourg ab 8.32 Uhr, Payerne ab 8.36 Uhr. Rückfahrt ab Sugiez jede Stunde um xx.53 Uhr Richtung Murten. Parkplatzmöglichkeit beim Bahnhof Murten. Gemeinsames Mittagessen im Hôtel de l'Ours in Sugiez, 25 Franken. Wer nicht wandern möchte, ist herzlich zum Mittagessen willkommen. Ein Getränk während der Wanderung sowie der Kaffee nach dem Mittagessen werden von der Sektion offeriert. Anmeldungen bis 16. September bei Jean-Bernard Michel, 026 470 25 26, oder Maggy Michel, 026 475 17 62. Die Wanderung findet bei jedem Wetter statt.

**6. September**  
Monts de  
Marsens,  
Chalet Gros  
Prarays  
(bei jeder  
Witterung)

■ **PV Fribourg**  
Picknick

Fribourg (Bus) ab 11.08 Uhr, Marsens an 11.55 Uhr. Marsens ab 16.26 oder 17.19 Uhr, Fribourg an 17.20 oder 18.00 Uhr. Bei Anreise mit dem Privatauto: Treffpunkt um 11.55 Uhr bei der Metzgerei, um die mit dem Bus anreisenden Mitglieder mitzunehmen. Bei Anmeldung angeben, ob die Anreise per Bus oder Pw erfolgt. Die Sektion offeriert die «soupe de chalet» und die Kaffees. Picknick selber mitbringen, Getränke zu günstigen Preisen erhältlich. Anmeldung bis 3. September an Franz Rohner, 026 493 20 15, franzrohner@bluewin.ch oder Francis Lambert, 026 322 21 61, francis.lambert@bluewin.ch.

## Sport und Kultur

**7. September**

■ **PV Buchs-Sargans-  
Chur**  
Herbstwanderung  
Stazersee

Treffpunkt in Landquart. Reservierte Plätze im Zug. Landquart ab 8.20 Uhr direkt nach St. Moritz, an 10.19 Uhr. Wanderung via Meierei zum Stazersee (Badegelegenheit), mit Restaurant oder Rucksackverpflegung und weiter durch den Stazerwald nach Pontresina. Vorgesehene Rückfahrt: Pontresina ab 15.02 Uhr, Chur an 17.03 Uhr (reservierte Plätze ab Samedan).

**5. September**  
20 Uhr, Biel,  
Kurslokal, Schwa-  
nengasse 58

■ **EFFVAS, Sektion Biel**

Betrachten und Diskussion der möglichen Bilder für den Wettbewerb.

**13. September**

■ **PV Bern**  
Wanderung im Wallis

Leichte Wanderung (keine Steigungen, gepflegter Wanderweg) entlang der Grand Bisse de Vex nach Veysonnaz; zirka 2½ Stunden. Zwischenverpflegung aus dem Rucksack. Zvieri in Veysonnaz. Bern ab 8.07 Uhr, Thun ab 8.25 Uhr, Langenthal ab 7.18 Uhr, Burgdorf ab 7.38 Uhr, Langnau ab 7.37 Uhr, Konolfingen ab 8.01 Uhr via Lötschberg-Sion-Nendaz nach Planchoyet, an 10.36 Uhr. Veysonnaz ab 16.00 Uhr, Bern an 18.23 Uhr. Anmeldung bis 9. September an Klaus Gasser, klausgasser@bluewin.ch, 033 437 35 10, oder Andreas Lüthi, 034 402 32 70, luethi\_4b@bluewin.ch.

**5. September**  
18 Uhr, Bern,  
Bollwerk,  
Instruktions-  
zimmer P 245

■ **Eisenbahner  
Philatelisten Bern**  
Nächstes Sammlertreffen

Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.

**14. September**

■ **PV Luzern**  
Wanderung  
Höllgrotten Baar

Luzern ab 10.10 Uhr, Zug an 10.30 Uhr, ab 10.39 Uhr, (Bus Nr. 2 Tobelbrücke). Leichte Wanderung zum Eingang der Höllgrotten. Der Rundgang durch die Grotten dauert zirka 45 Minuten (Gruppeneintritt 9 Franken pro Person). In Baar Mittagessen im Restaurant Krone. Auskunft und Anmeldung bis 12. September bei Franz Bühler, 041 252 10 82.

**6. September**  
ab 19 Uhr, Bern,  
Cavallostar

■ **EFFVAS,  
Sektion Bern-Lok**  
Höck

**15. September**  
14 Uhr, Biel,  
Restaurant  
Romand

■ **PV Biel**  
Mitgliederversammlung

Neben den statutarischen Geschäften stellen sich die Kandidaten der Nationalratswahlen aus der Region vor. Dazu sind auch unsere neu Pensionierten herzlich willkommen!

**6. September**

■ **EFFVAS, Sektion Brig**  
Fotoabend «Blaue Stunde»

Infos bei npl.catalano@bluewin.ch

**7. September**  
19 Uhr, Basel,  
Clublokal

■ **EFFVAS, Sektion Basel**  
Offener Bilderabend

Mitglieder zeigen Ferienfotos unter der Leitung von Iwan.

**12. und 13.  
September**

■ **ESV Rheintal-  
Walensee**  
Bergtour Piz Cristallina

Zürich HB ab 8.09 Uhr nach Airolo-Ossasco (Bedretto). Aufstieg zur Cristallinahütte in zirka 3½ Stunden. Bei gutem Wetter besteigen wir noch gegen Abend den Piz Cristallina, zirka 2½ Stunden, sonst am Morgen. 2. Tag: Cristallinahütte-Passo Grandinaglia-Passo San Giacomo-All Aqua, zirka 5½ Stunden. Anmeldung bis 10. September an Kurt Suter, 061 831 47 71 oder SMS an 079 769 42 13.

**14. September**  
19 Uhr, Bern,  
Falkenplatz 9

■ **EFFVAS, Sektion Bern**  
Jurierung des Sektions-  
wettbewerbes

**17. September**  
10.39 Uhr,  
St-Léonard,  
Bahnhof

■ **EWV Herisau**  
Wanderung Fête du goût  
in Sion

St. Gallen ab 6.42 Uhr, Zürich ab 8.02 Uhr, Visp ab 10.10 Uhr. Route: Les Granges-Bisse de Clavau-Sion. Mittagessen: Steh-Apéro, und in Sion Degustation verschiedener Häppchen und Weine. Wanderzeit 2¼ Stunden, +/-280m. Rückfahrt ab Sion um 16.54 Uhr. Anmeldung bis 15. September an Rolf Vogt, 027 346 11 94, rolf\_vogt@hotmail.com.

<b>19. September</b> 19.30 Uhr, Romanshorn, Museum am Hafen	■ EFFVAS, Sektion <b>Romanshorn</b> Bildbearbeitung für Präsentation		<b>29. Oktober</b> 10 Uhr, Büren an der Aare, Sport- und Ge- sundheitspark	■ <b>SVSE Badminton</b> 15. SVSE-Badminton- Pauschturnier mit Jahrestreffen	Spass am Spiel steht im Vordergrund. Der Spielplan berücksichtigt alle Spiel- stärken von klein bis gross. Anschlies- send SVSE-Badminton-Jahrestreffen im Restaurant Ochsen. Anmeldung bis 14. Oktober an Patrick Ullah, 032 645 17 52. Weitere Infos siehe Website. Der BC Dropsy heisst alle Badmintonspieler/innen zum Bad- mintonplausch herzlich willkommen. @ www.svse.ch/badminton
<b>23. und 24. September</b>	■ <b>ESV Luzern</b> Bergwanderung Gästhorn	Abfahrt in Luzern um 7.00 Uhr, Rück- kehr um 20.00 Uhr. Route: Ausserberg- Niwärch-Honalpa-Salwald-Gärsthorn- Bättchrizji-Mund; 1. Tag zirka 6 Stun- den, 2. Tag zirka 7 Stunden. Über- nachtung im Restaurant Salwald. Bergschuhe, Regenschutz, Hütten- schlafsack, Rucksackverpflegung. An- meldung sofort bei Tourenleiter Marcel Hofer, 041 280 02 41. @ www.esv-luzern.ch	<hr/> <h2>Diverse</h2> <hr/>		
<b>24. September</b> 6.15 Uhr, Biel, Bahnhof	■ <b>Touristenclub Biel</b> Wanderung Sieben Hengste	Wanderung Sieben Hengste. Abstieg mit zwei Varianten. Anmeldung bei Sabine Renfer, 078 610 80 60 oder sabinerenfer@hotmail.com.	<b>30. September</b> 18.15 Uhr, Altdorf, Haus für Kunst	■ <b>Alpen-Initiative</b> Lesung von Jochen Dieck- mann	In seinem Buch «Geschlafen wird am Monatsende» erzählt Jochen Dieck- mann von seinen Erlebnissen als Last- wagenfahrer auf den Strassen Europas, schlechte Arbeitsbedingungen, Zeit- druck und sinnlose Transporte. An- schliessend Apéro. Anmeldung er- wünscht an info@alpeninitiative.ch.
<b>28. bis 30. September</b>	■ <b>ESC Winterthur</b> Bergtouren «Hohe Wege im Tessin»	Sehr anspruchsvolle Begehung zwi- schen dem Verzasca- und Maggiatal. Schwierigkeit T5 und T6 in teilweise exponiertem Gelände mit Kletterstel- len bis 2. Grad. Tagesleistungen bis 9 Stunden. Übernachtung in den Selbstversorgerhütten Barone und To- meo. Zürich ab 8.09 Uhr nach Sono- gno und Zustieg zum Rifugio Barone, 3 Stunden. 2. Tag: Aufstieg zur Corona di Redorta (2804 m) und Abstieg ins Rifugio Tomeo (nur 8 Liegeplätze, Schlafsack mitnehmen). 3. Tag: Über den Monte Zuccherro (2735 m) nach Sonogno. Sehr gute Kondition, Gewandtheit in weglosem und wil- dem Gelände, Kletterkenntnisse zwin- gend nötig. Anmeldung/Auskunft bis 18. September bei Hans Jaggi, 056 444 70 34, hmjaggi@bluewin.ch.	<b>6. Oktober</b> 14.15 bis 17.30 Uhr, Bern, Hotel Schmied- stube	■ <b>Gewerkschaftliches Netzwerk 2. Säule</b> Bildungsveranstaltung für Stiftungsräte: «Versteckte Vermögensverwaltungs- kosten in der 2. Säule: Was können Stiftungsräte tun?»	Eine kürzlich veröffentlichte Studie über die Vermögensverwaltungskosten in der 2. Säule zeigt, dass die effektiven Kosten fast viermal so hoch ausfallen als in der Pensionskassenstatistik aus- gewiesen. Es gibt Sparpotential für die Pensionskassen, das kann sich für die Versicherten auszahlen. Welche Grund- regeln sollen Stiftungsräte bei der Wahl Ihrer Anlagepolitik befolgen? Wie können Verwaltungsgebühren wirk- sam eingedämmt werden? Lohnen sich gebührenintensive Anlagen? An- worten geben die beiden Referenten: Ueli Mettler, Autor der Studie über Vermögensverwaltungskosten in der 2. Säule und Partner des Beratungsun- ternehmens c-alm, sowie Marco Ba- gutti, Anlagechef bei der Stiftung Auffangeinrichtung BVG. Tagungs- gebühr 120 Franken für Mitglieder eines PK-Netz-Verbandes. Anmeldung an PK-Netz, c/o SGB, Monbijoustrasse 61, 3000 Bern 23, info@pk-netz.ch.
<b>28. September bis 8. Oktober</b> Wohlen bei Bern, Gasthof Kreuz	■ <b>SVSE Kegeln</b> 47. Schweizerische SESKV-Americaine	Startzeiten: Mittwoch und Donner- stag, 14 bis 17.30 Uhr; Freitag, 14 bis 19 Uhr; Samstag, 10 bis 21 Uhr; Sonntag, 10 bis 19 Uhr. Bei mehr als 2 Paaren ist der Start ab 11 Uhr mög- lich. Anmeldung ab 1. September an Sepp Jauch, 079 357 93 47 (ab 15 Uhr). Ab Meisterschaftsbeginn wäh- rend den Startzeiten, 079 357 93 47.			

## TOTENTAFEL

**Bächtold Elisabeth**, Witwe des Hel-  
muth, Beringen; VPT Deutsche Bahn.

**Bärtschi Fritz**, pensionierter  
Monteur, Spiez; gestorben im  
85. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

**Cadegg Otto**, pensionierter  
Sekretär, Zäziwil; gestorben im  
95. Altersjahr. PV Bern.

**Cloetta Giuseppa**, Witwe des Dino,  
Felsberg; gestorben im 92. Altersjahr.  
PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

**Geiser Ruth**, Witwe des Hans,  
Meiringen; gestorben im  
87. Altersjahr. PV Luzern.

**Heim Myrta**, Witwe des Ernst,  
Niederurnen; gestorben im  
91. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Küffer Hugo**, pensionierter Werk-  
führer, Unterseen; gestorben im  
95. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

**Küng Margarete**, Witwe des August,  
Adliswil; gestorben im 91. Altersjahr.  
PV Zürich.

**Laubacher Alice**, Witwe des Leo,  
Luzern; gestorben im 98. Altersjahr.  
PV Luzern.

**Lerch Gertrud**, Witwe des Hans,  
Zürich; gestorben im 87. Altersjahr.  
PV Zürich.

**Lutz Emil**, pensionierter Lokomotiv-  
führer, Rorschacherberg; gestorben  
im 87. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Maitre Germain**, pensionierter  
Rangiergruppenführer, Birsfelden;  
gestorben im 87. Altersjahr. PV Basel.

**Märki Arnold**, pensionierter  
Verwaltungsbeamter, Küttigen;  
gestorben im 90. Altersjahr.  
PV Aargau.

**Maurer Verena**, Witwe des  
Walter, Wattenwil; gestorben im  
92. Altersjahr. PV Bern.

**Müller Huguette**, pensionierte  
Revisorin, Schwerzenbach; gestorben  
im 82. Altersjahr. PV Bern.

**Oppliger Rosa**, Witwe des Werner,  
Brunnen; gestorben im 93. Altersjahr.  
PV Zug-Goldau.

**Petermann Walter**, pensionierter  
Stationsvorstand, Schüpfheim;  
gestorben im 85. Altersjahr.  
PV Luzern.

**Poretti Giovanni**, pensionierter  
Spezialist RCP, Basel; gestorben  
im 69. Altersjahr. PV Basel.

**Ramseier Martha**, Witwe des  
Fritz, Belp; gestorben im 87. Alters-  
jahr. VPT BLS, Pensionierte.

**Rothacher Hans**, pensionierter  
Betriebssekretär, Steffisburg;  
gestorben im 96. Altersjahr.  
PV Bern.

**Simon Paul**, pensionierter  
Spezialmonteur, Spiez; gestorben  
im 78. Altersjahr. VPT BLS,  
Pensionierte.

**Tomasini Igea**, Witwe des Oreste,  
Erstfeld; gestorben im 97. Altersjahr.  
PV Uri.

**Trachsel Verena**, Witwe des  
Alfred, Winterthur; gestorben im  
87. Altersjahr. PV Winterthur-  
Schaffhausen.

**Von Allmen Ruedi**, Zugbegleiter,  
Lauterbrunnen; gestorben im  
65. Altersjahr. VPT Jungfrauabnahmen.

**Wermelinger Theo**, pensionierter  
Rangiermeister, Birsfelden; gestor-  
ben im 63. Altersjahr. PV Basel.

**Wider Leo**, pensionierter Spezial-  
handwerker, Düringen; gestorben  
im 91. Altersjahr. PV Fribourg.

**Wunderlin Marie**, Witwe des  
Viktor, St. Urban; gestorben im  
90. Altersjahr. PV Aargau.

Link zum Recht

# Vorsicht bei Internet-Käufen

Für einmal zeigen wir, wie ein Mitglied Hilfe vom kostengünstigen SEV-Privatrechtsschutz erhalten hat.

**Das Auto, das im Internet nicht nur günstig, sondern auch betriebstüchtig aussah, stellte sich als Schrotthaufen heraus. Aber da war es schon bezahlt...**

Herr Berger aus St. Gallen entdeckte auf einer Internet-Auktions-Plattform ein Auto zu einem günstigen Preis. Die Fotos und die Verkäuferangaben überzeugten ihn, und er bot mit. Drei, zwei, eins, und das Auto war seins. Er fuhr per Bahn zum Verkäufer nach Genf, übergab ihm 2150 Franken gegen Quittung in bar und fuhr mit seinem «neuen» Auto nach Hause.

Während der Fahrt bemerkte er ein stotterndes Motorgeräusch. Es kam, wie es kommen musste: Bereits am nächsten Tag liess sich der Motor

nicht mehr starten. Sein Garagist war überrascht, dass er die Strecke Genf-St. Gallen überhaupt habe zurücklegen können. Eigentlich werde das Auto nur noch durch die Schweissnähte der zahllosen Reparaturen zusammengehalten.

Herr Berger verlangte vom Verkäufer das Geld zurück, im Tausch gegen das Wrack. Der Verkäufer verweigerte dies und wies darauf hin, dass in den Verkaufsbestimmungen ein vollständiger Garantie- und Sachgewährleistungsausschluss festgelegt sei. Herr Berger wandte sich an seinen Privatrechtsschutz; in zähen Verhandlungen erreichte dieser, dass der Handel rückgängig gemacht wurde.

**Vorher vom Experten eine Schätzung machen lassen**

Wie hätte sich Herr Berger den ganzen Ärger ersparen können? Ein Oc-

casionsauto sollte nie nur aufgrund von Fotos und Verkäuferangaben gekauft werden. Eine Probefahrt ist Pflicht. Ratsam ist zudem der Beizug eines Autosachverständigen, zumal die grosse Mehrheit der Autokäufer letztlich Laien sind. Eine Überprüfung des Autos durch eine Garage, ein TCS-Occasions-Test vor dem Vertragsabschluss (für Nichtmitglieder ab CHF 240.-) oder der Beizug einer Fachperson des Verbandes der neutralen freiberuflichen Fahrzeugsachverständigen (Kosten ab CHF 350.-; www.vffs.ch) verhindern unliebsame Überraschungen.

**Rücktrittsrecht sichern**

Dem Käufer ist zudem zu raten, dass die gesetzlichen Sachgewährleistungsansprüche nicht ausgeschlossen werden. Von Vorteil ist weiter die schriftliche Festlegung eines mehrtä-

gigen Rücktrittsrechts und/oder einer mehrwöchigen Garantie für nachträglich auftretende Mängel. Selbstverständlich können solche Bestimmungen nur mit Zustimmung beider Parteien in den Vertrag aufgenommen werden. Es lohnt sich aber, bei Zweifeln betreffend die Qualität des Kaufgegenstands auf solchen Vertragsklauseln zu beharren und auf den Kauf zu verzichten, wenn der Verkäufer eine solche Zusicherung verweigert.

**Aus Schaden wird man klug**

Herr Berger wird bei einem künftigen Autokauf das Auto vor Kaufabschluss selbst besichtigen und einen Autosachverständigen beiziehen. Die Kosten für die fachliche Unterstützung wird Herr Berger zur Vermeidung des ganzen Ärgers, den er mit diesem Autokauf hatte, gerne investieren. Ebenfalls wird er Angebote im Internet kritischer beurteilen und bei seinem Kaufentscheid mitberücksichtigen, dass eine grosse (räumliche) Distanz zwischen den Parteien bei auftretenden Problemen zusätzliche Schwierigkeiten mit sich bringt.

Coop Rechtsschutz,  
Franco Faccioli, Jurist

Leserbrief

## Unbezahlter Urlaub – für alle?

Seit mehreren Jahren kann das Lokpersonal des Personenverkehrs keinen unbezahlten Urlaub mehr beziehen, obwohl dies im GAV steht. Die Führung begründet die mehrfache Absage damit, dass zuerst alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihre Guthaben der Zeitkonti abbauen müssen – auch wenn man kein Zeitguthaben hat. Dieses Verhalten grenzt an Sippenhaft, und der GAV wird nicht eingehalten!

Weil das Lokpersonal meistens sechs Tage hintereinander arbeitet, d.h. sechsmal andere Zeiten für Arbeiten, Schlafen, Essen und Freizeit hat, ist mit der aktuellen Arbeitslast die Grenze längst klar überschritten. Wenn man sich dann ab und zu einige zusätzliche Freitage zur Erholung leisten will, wird man abgewiesen. Ein Lokführer, der zu 100% im Personenverkehr arbeitet, wird bei der SBB klar diskriminiert. Zuerst können die Teilzeitarbeitenden ihre gewünschten freien Zeittage ein-

geben, erst dann werden die Gesuche der Vollzeitarbeitenden berücksichtigt.

Klar ist das Konzept der Personalplanung für das Lokpersonal P. Es beruht darauf, dass die Gewinne dem Unternehmen, die Verluste aber dem Personal untergejubelt werden. Das Einzige, was für P-OP-ZF zählt – ungeachtet ethischer, moralischer und gesundheitlicher Bedenken –, ist die lineare Steigerung der Produktivität beim Lokpersonal, trotz aller bekannten negativen Nebenwirkungen. Die neuste Idee ist, einzelne Reservetouren zu streichen. Ich fordere deshalb, gleich sämtliche Reservetouren aufzuheben. Denn wer braucht schon eine Feuerwehr; es brennt ja selten!

Der SEV muss von seinen Mitgliedern die gewünschten Arbeitspensen in Erfahrung bringen, um so am Verhandlungstisch ein klares Mandat für die zukünftige Personalentwicklung in der Hand zu haben.

René Peter, Lokführer, Olten

### Leserbriefe sind willkommen!

Leserbriefe sind in *kontakt.sev* immer willkommen. Zustelladresse siehe nebenstehendes Impressum. Je kürzer und prägnanter ein Text ist, umso grösser sind die Chancen, dass er unverändert abgedruckt wird. Es gibt allerdings keinen Anspruch auf Abdruck eines Leserbriefs, und die Redaktion behält sich Kürzungen und stilistische Verbesserungen vor!

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454.

Herausgeber: SEV, Bern, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

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

Redaktionsadresse: *kontakt.sev*, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch,

Abonnemente/Adressänderungen: SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch

Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.–.

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

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

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen. www.solprint.ch

Die nächste Ausgabe erscheint am 15. September.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 8. September, 8 Uhr

Inserateschluss: 5. September, 10 Uhr

**SEV** Versicherungen  
Assurances  
Assicurazioni

**Säule 3A**

### Spezialofferte

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 höhereinen COOP - Gutschein im Wert von CHF 200.-

Auskünfte unter 061 225 22 22

Spaziergang zum Denkmaltag am 10. September: Natur und Industriegeschichte in Winterthur

# Wildschweine, Elefanten und Krokodile

Unser heutiger Spaziergang beginnt in Winterthur-Seen. Er wird uns vorgeschlagen von Urs Hofmann, ehemals Zentralpräsident APV und heute TS-Zentralsekretär, der in diesem Quartier wohnt.



Mit dem Trolleybus Nr. 2 geht es vom Hauptbahnhof Winterthur bis zur Haltestelle Schulhaus in Winterthur-

Seen. Die Tössstrasse überqueren und Richtung Kirche Seen gehen. Erste Strasse (Rössligasse) rechts, am Ende der Rössligasse links die Bollstrasse hinauf zum Restaurant Eschenberg. Von dort durch den Wald Richtung Bruderhaus, es führen mehrere Wege zum Eschenberg-Turm, bei dem wir nach etwa anderthalb Stunden ankommen. Von der Plattform des Turmes aus kann man ganz Winterthur überblicken.

## Einheimische Tiere im Wald

In zwanzig Minuten geht es von hier zum Wildpark Bruderhaus oder Bruederhus, wo man Hirsche, Wölfe, Wildpferde, Rehe, Luchse und

Wildschweine sieht. Bei Letzteren hat es eine Feuerstelle, sie ist natürlich nicht zum Rösten der Wildschweine gedacht! Der Wildpark wurde schon 1890 gegründet und ist einer der ältesten der Schweiz. Auch ein Restaurant mit Kinderspielplatz ist hier zu finden.

## Vom Wald zurück in die Stadt

Vom Bruederhus gelangt man in einer knappen Stunde nach Winterthur-Tössfeld (am Wochenende fährt der «Wildpark-Bus») und damit von der Natur in ein Industriegebiet. Hier finden wir auch die «Loki», die ehemalige Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik SLM. 1871 wurde sie auf Anregung des britischen Ingenieurs Charles Brown gegründet. 1873 wurde hier die erste Lokomotive, für die Rigi-Bahn, gebaut. Später konstruierten Arbeiter und Ingenieure Lokomotiven wie die C 5/6 «Elefant» oder die vielleicht berühmteste Elektrolok der Schweiz, die Ce 6/8 «Krokodil».

Historischer Schatz Elefanten und Krokodile sieht man im Wildpark selbstverständlich nicht, die Konstruktionspläne für die Lokomotiven mit diesen klingenden Namen aber lagern heute im Archiv im ehemaligen Direktionsgebäude der SLM an der Zürcherstrasse 41 (Bushaltestelle «Loki»). Interessierte haben am Europäischen Tag des Denkmals am 10. September

Gelegenheit, an einer Führung durch dieses Archiv teilzunehmen. Die Führungen dauern etwa eine Stunde und beginnen um 11 Uhr, 14 Uhr und 15.30 Uhr. Pro Führung maximal 25 Teilnehmende, Anmeldung beim Informationsstand am Katharina-Sulzer-Platz, wo auch Informationen über die andern Führungen zum Tag des Denkmals in Winterthur erhältlich sind. *pan.*



## DAS ARCHIV

**SBB Historic übernahm Anfang 2004 in Zusammenarbeit mit Sulzer und Bombardier sowie dem Verkehrshaus das 300 m<sup>2</sup> grosse Planarchiv der SLM. Neben den 10 000 Konstruktionsplänen lagert hier auch die umfangreiche Fotosammlung der SLM, Fabrikprospekte, Bestellunterlagen, Lohnbücher der Belegschaft und vieles mehr.**

## DIE NEUE BAHNWELT



Stolz präsentiert die SBB der Presse ihren neuen Doppelstöckerzug in der Holzversion (siehe Artikel auf Seite 5).

## VOR 50 JAHREN

### Güter auf der Strasse

Die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands wendet sich mit Recht gegen eine allgemeine Kontingenterhöhung für Lastwagen auf den deutschen Bundesstrassen. Die Erhöhung sei im Interesse der Verkehrssicherheit, die eine Entlastung der Strasse erfordere, nicht zu verantworten. Auf den Schweizer Strassen wäre es im Interesse der Verkehrssicherheit längst an der Zeit, dass die grossen schweren Lastwagen darauf verschwinden. Das ist seinerzeit versäumt worden, und heute kann man dem Übel nicht mehr beikommen. Es sollte mit den vereinten Bemühungen aller am Verkehr Interessierten gelingen, hier in absehbarer Zeit eine Lösung zu finden. Die Verkehrskoordination sollte endlich einmal wieder in den Vordergrund der öffentlichen Diskussion gerückt werden.

«Der Eisenbahner» vom 1. September 1961 (gekürzt)



## Bei uns finden Sie... Zeit zum Verweilen – Zeit für Musse – Zeit für sich!

Eine Oase, eingebettet im einzigartigen subtropischen Park (38 000 m<sup>2</sup>) mit bezaubernder Aussicht auf den Lago Maggiore.

### Ihr kleines Paradies...

in dem wir Gastlichkeit «pur» verschenken!

## Als SEV-Mitglied erhalten Sie 20% Rabatt:

auf Ihre Übernachtungen. Dies gilt auch für unsere beliebten Brenscino-Hits «7 für 6».

Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago  
Tel. 091 786 81 11 • Fax 091 793 40 56  
info@brenscino.ch • www.brenscino.ch



Die Waldenburgerbahn AG befördert rund zwei Mio. Fahrgäste pro Jahr und erbringt damit für die Bevölkerung der Talgemeinden und für die Fahrgäste ein optimales öffentliches Verkehrsangebot. Zur Verstärkung unseres Fahrdienstes offerieren wir Ihnen die

## Ausbildung zum/zur Triebfahrzeugführer/in

### Ihr Profil

- » Sehr hohes Verantwortungsbewusstsein
- » Bereitschaft zu unregelmässigen Arbeitszeiten (auch am Wochenende) und zur Mitarbeit in der Fahrausweiskontrolle
- » Gute Deutschkenntnisse in Wort und Schrift
- » Fahrausweis Kategorie B
- » Einige Jahre Berufserfahrung im Dienstleistungs- oder technischen Sektor von Vorteil

### Unser Angebot

- » Selbstständige Arbeit mit hoher Eigenverantwortung
- » Ausbildung zum/zur Triebfahrzeugführer/in Kategorie B80
- » Fahrvergünstigung für den öffentlichen Verkehr

Auskünfte erteilt Ihnen gerne unser Herr Martin Weber, Leiter Fahrdienst, Telefon 061 965 94 94. Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen mit Foto senden Sie bitte per Post oder E-Mail an:

Waldenburgerbahn AG, Hauptstrasse 12, 4437 Waldenburg  
info@waldenburgerbahn.ch

## Gesundheitstipp der Schweizer Drogerien

# Was das Herz begehrt

## Gesundes Herz

Der Körper weist ein rund 50 000 Kilometer langes Netz von Blutgefässen auf – dies entspricht etwas mehr als der Länge des Äquators. Um alle Organe und auch die kleinsten Kapillargefässe zu erreichen, muss das Blut mit einem gewissen Druck aus dem Herzen gepumpt werden. Sobald sich das Herz zusammenzieht, drückt es Blut in die Arterien, und der Druck steigt. Die Blutdruckmessung wird mit zwei Werten angegeben:

- › Der systolische (obere) Blutdruck: Dieser ist dann erreicht, wenn sich das Herz maximal zusammengezogen hat.
- › Der diastolische (untere) Blutdruck: In der Erschlaffungsphase des Herzens pumpt es kein Blut mehr in die Arterien.

Bei einem gesunden Menschen liegt der obere Wert bei 120, der untere bei 80 mmHg.



### Allsan Leinöl

Pflanzliche Kapseln mit Leinöl und natürlichem Vitamin E zur Nahrungsergänzung. Reich an Alpha-Linolensäure.

**10%  
GUTSCHEIN**

10% beim Kauf einer Packung Allsan Leinöl-Kapseln in Ihrer Drogerie. Gültig bis 30. September 2011.



### Allsan Omega3Vega

Pflanzliche Kapseln mit Öl aus der Mikroalge Ulkenia und natürlichem Vitamin E zur Nahrungsergänzung. Reich an der Omega-3-Fettsäure DHA.

**10%  
GUTSCHEIN**

10% beim Kauf einer Packung Allsan Omega3Vega-Kapseln in Ihrer Drogerie. Gültig bis 30. September 2011.

## besser gesund



Guter Rat aus der **Drogerie**

## Das Herz ein leistungsfähiges Pumpwerk

### Wussten Sie, dass

- die Blutmenge, die täglich durchs Herz gepumpt wird, etwa dem Volumen (6000 bis 8000 Liter) eines Tankwagens entspricht.
- das Herz jährlich so viel Blut durch die Adern des menschlichen Körpers pumpt, dass damit ein ganzes Olympia-Schwimmbecken (50 x 25 Meter) gefüllt werden könnte.
- das Herz während eines Menschenlebens rund 250 Millionen Liter Blut durch den Körper pumpt.

Mehr zum aktuellen Thema finden Sie online auf der Gesundheitsplattform [vitagate.ch/bessergesund.aspx](http://vitagate.ch/bessergesund.aspx)



Schweizerischer Drogistenverband  
Postfach 3516, 2500 Biel 3  
Telefon 032 328 50 30



Die KPT ist exklusive Partnerin des SEV, wenn es um Zusatz-Krankenversicherungen geht. Mehr über die Leistungen der KPT finden Sie im Internet: [www.sev-online.kpt.ch](http://www.sev-online.kpt.ch)

Der Historiker Adrian Zimmermann arbeitet 40 Jahre SEV-Geschichte auf

# «Ich wollte alles genau wissen!»

Adrian Zimmermann gehört als Historiker zu den «Exoten» im SEV. Dass er Mitglied in der Gewerkschaft des Verkehrspersonals ist, hat trotzdem seine Richtigkeit.

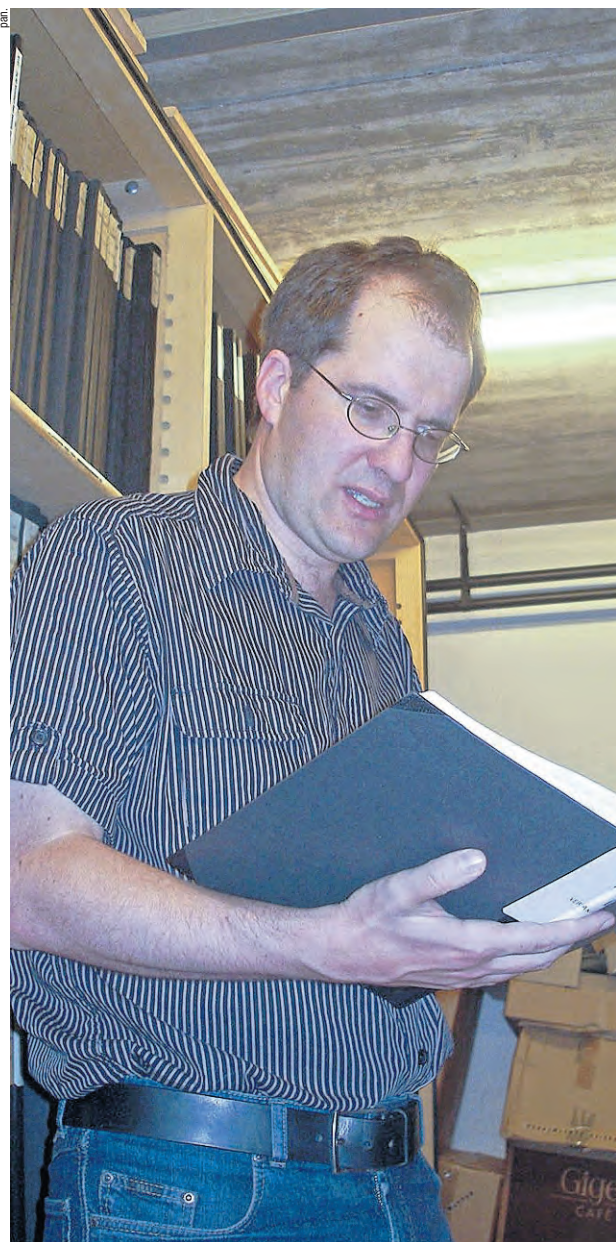
Als Kind war Adrian fasziniert von der Eisenbahn – wie viele andere Knaben bekanntlich auch. Trotzdem stieg er beruflich dann nicht in die Welt des öffentlichen Verkehrs ein – viel fehlte allerdings nicht, wie er bekennt: Er hatte schon die Zulassung zur Verkehrsschule in der Tasche («Heute wäre ich Betriebsdisponent»), als er sich dann schliesslich doch fürs Gymnasium und daran anschliessend fürs Studium entschied. Und wieso ausgerechnet ein Studium der Geschichte? «Ich wollte alles genau wissen!», bekennt Adrian.

## Erinnerung ans «Eisenbahnerquartier»

Von seiner Herkunft war er allerdings etwas öV-geprägt: der eine Urgrossvater war «Trämeler» in Bern, der andere arbeitete als Zeichner bei der SBB. Adrians Grosseltern erzählten ihm von ihrer Jugend im «Eisenbahnerquartier» (Weissensteinquartier an der Grenze von Bern zu Köniz). Der Grossvater, Gewerbelehrer, baute sich eine Modelleisenbahn in einem eigenen Massstab – alles war Eigenarbeit, nichts gekauft.

## Forscher im öV

Der Einfluss der Eltern, die Adrian als «alte 68er» bezeichnet, kam dazu. Der Vater war immer Gewerkschafter, er arbeitete als persönlicher Mitarbeiter von Bundesrätin Ruth Dreifuss und seither – bis heute – beim Schweizerischen Gewerkschaftsbund. «Beim SEV muss ich immer betonen, dass ich mit dem ehemaligen SEV-Sekretär René Zimmermann nicht verwandt bin!», lacht Adrian. Während des Studiums der Geschichte und Soziologie kam er erstmals beruflich mit den Gewerkschaften in Berührung:



Der Archivar in seinem natürlichen Lebensraum: Adrian Zimmermann in einem der Archivräume im Keller der SEV-Zentrale in Bern.

Im Nebenjob räumte er das Archiv des SMUV auf, während der Fusion ging er zur Unia. Professor Hans Ulrich Jost holte ihn für ein europäisches Forschungsprojekt an die Uni Lausanne, daraus entstand die Dissertation, die Adrian demnächst abschliessen will. Die nächste berufliche Station führte ihn zu SBB Historic. Inhaltlich hat es ihm dort gut gefallen, leider kam es aber zu Differenzen mit der damaligen Geschäftsführerin. «Bei SBB Historic erlebte ich das erste Mal persönlich, was es heisst, sich zusammen mit den Arbeits-

kollegen für die eigenen Interessen zu wehren.» Im Rahmen einer Reorganisation wurde die Leitung des Archivs neu ausgeschrieben und Adrian entlassen. «Ich erhielt Rechtsschutz vom SEV, doch bei der heutigen Rechtslage ist es leider ziemlich aussichtslos, ein solches Vorgehen anzufechten.» Seit seiner Zeit bei der SBB ist Adrian Mitglied beim SEV, und er blieb es, als er sich beruflich neu orientierte.

Die Arbeit im Archiv liess ihn nicht mehr los. Auf Mandatsbasis arbeitete er mal für den SGB, mal für Privat-

unternehmen, und dazwischen hatte er wieder Zeit für seine Dissertation.

## Ein politischer Mensch

Adrian Zimmermann ist natürlich auch politisch kein unbeschriebenes Blatt. «Im Gymnasium war ich als Kommunist verschrien», lacht er. Adrian steht politisch links und hält mit seiner Meinung nicht hinter dem Berg. Er trat den Jungsozialisten bei, mit seiner eher traditionellen Auffassung sei er bei der SP-Jugendorganisation in der Minderheit gewesen, sagt er. Ein Freund holte den jungen Studenten in die Jugendkommission der GBI, und bald vertrat Adrian die GBI und später auch den SGB bei der Schweizerischen Arbeitsgemeinschaft der Jugendverbände SAJV. Er wurde deren Vizepräsident und versuchte, gewerkschaftliche Anliegen einzubringen – zum Beispiel in der Bildungspolitik, die Lehrstelleninitiative beschäftigte Adrian stark.

## Beeindruckt von «Aschi»

Gleichzeitig wie Adrian war auch die Tochter von Ernst «Aschi» Leuenberger bei den Jusos. Der damalige SEV-Präsident hat Adrian stark beeindruckt. Er schwärmt noch heute von diesem «populären Intellektuellen», von seinem Geschichtsbewusstsein, seinem traditionsverbundenen Gewerkschaftsverständnis: «Er war ein Politiker und Gewerkschaftsführer, wie wir noch mehr bräuchten», sagt er rückblickend.

## Die SEV-Geschichte schreiben

Es erstaunt nicht, dass der SEV die persönlichen, politischen und beruflichen Erfahrungen von Adrian Zimmermann nutzt und ihn mit der Aufarbeitung seiner Geschichte betraute. Die letzte grosse Darstellung von Werner Meier datiert aus dem Jahr 1969, als der SEV 50-jährig wurde. Jetzt ist es Zeit, das Geschehen seit jener Zeit darzustellen: «In den 70er-Jahren beginnt die Gegenwart», sagt Adrian, es sei genau der richtige Zeitpunkt, auf diese Zeit zurückzublicken. Adrian kam 1974 zur Welt, der Blick auf

Teile des untersuchten Zeitabschnitts ist ihm schon durch persönliche Erinnerungen verstellt. So wertvoll die mündliche Überlieferung ist, so ungenau ist sie oft – was wir aus eigener Erfahrung zu wissen glauben, ist ein Gemisch von Erlebtem, Gehörtem und Gehofftem. Adrian kniet sich in Jahresberichte, in Kongressprotokolle etc. und versucht, rückblickend den Werdeprozess von Meinungen und Positionen nachzuvollziehen. Er hat dabei den unbescheidenen Anspruch, die «Geschichte der Arbeiterbewegung» weiterzuschreiben. Dabei findet er es besonders interessant, dass im SEV – und wohl ausschliesslich im SEV – immer alle Kategorien der Arbeitnehmenden in der gleichen Gewerkschaft waren: die Büroangestellten und die handwerklich orientierten Arbeiter, also die «white collars» und die «blue collars», wie das im Fachjargon heisst. Spannend sind für den Historiker die Positionen der Gewerkschaft in Fragen wie der Liberalisierung und Privatisierung, die Beziehungen des SEV zur SBB und zu den KTU im Laufe der Jahre etc. Diese Entwicklungen will er im politischen Kontext darstellen, in der Zeit, in und aus der sie entstanden sind.

Auf der erwähnten Arbeit von Werner Meier und Einzeldarstellungen aufbauend, will Adrian Zimmermann die Geschichte des SEV in den Jahren von 1969 bis 2009 darstellen, mit einem Schwerpunkt auf den 90er-Jahren. Eine Publikation ist auf den Kongress 2013 geplant. *pan.*

## BIO

**Adrian Zimmermann** kam 1974 in Bern zur Welt. Studium der Geschichte und Soziologie. Forschungstätigkeit, Arbeit bei SBB Historic, seither freischaffend. Adrian lebt mit seiner Freundin zusammen, mit der er nächstes Jahr vorübergehend nach England ziehen will, wo die beiden ihre Dissertationen abschliessen wollen.