

Wer hat so viel Geld?

Im Interview äussert sich die bernische Verkehrsdirektorin Barbara Egger zur Finanzierung des öV.

Seite 6



Sich zu wehren, lohnt sich allemal

Recht haben und Recht erhalten sind zwei verschiedene Dinge. Der SEV-Rechtsschutz ist dazu da, den Mitgliedern zu helfen, damit sie Recht erhalten, wenn sie im Recht sind.

Seite 21

Beat Winterberger

Der heutige Teamleiter des Bahnhofs Murten verliebte sich ins mechanische Stellwerk Kerzers und rettete es.

Seite 24



Lehrlingstag beim Ausbildungsverbund des öffentlichen Verkehrs

Generation Login 2011

Mitte August haben 733 Lernende die Ausbildung in der vielfältigen Welt des öffentlichen Verkehrs begonnen.

Login bildet immer mehr Lernende aus. Der Erfolg ist auf die Attraktivität der Berufe in der Welt des öffentlichen Verkehrs zurückzuführen. Login könnte noch mehr Ausbildung

bieten, wenn mehr Unternehmen ihre Verantwortung in der Ausbildung wahrnehmen würden.

Seiten 12 – 15



Lernende Polymechaniker, Automatiker und Produktionsmechaniker des 1. Lehrjahrs des Junior-Business-Teams in Yverdon-les-Bains.

ZUR SACHE

Ich glaube nicht, dass SBB-Chef Andreas Meyer es so gesagt hat, aber es ist so durch die Medien gegangen: «Er hoffe, die Reduktion bis 2017 über natürliche Abgänge und ohne Entlassungen zu schaffen.»

Für die Medienschaffenden ist es immer wieder überraschend, ja ungläublich, dass ein solcher Satz bei der SBB ganz einfach falsch ist. Andreas Meyer und seine Gefolgs-

»Der Wert des «contrat social» ist unermesslich.«
Manuel Avallone,
Vizepräsident SEV

leute haben gar keine andere Wahl, als einen Stellenabbau aus wirtschaftlichen Gründen ohne Entlassungen zu vollziehen. Der «contrat social» schliesst dies schlichtweg aus. Darüber sind wir froh, darauf sind wir auch zurecht stolz; nirgendwo sonst in der Schweizer Arbeitswelt gibt es eine gleichwertige Regelung. Der Wert dieser Abmachung ist unermesslich! Häufig haben andere Gewerkschaften und die Medien den Eindruck, wir würden allzu gelassen auf die Ankündigung von Stellenabbau reagieren. Das trifft nicht zu; jeder Stellenabbau bei der SBB ist auch für den SEV eine gewerkschaftliche Herausforderung.

Was wir aber nicht können: Wir können nicht lauthals fordern, dass die Entlassungen auf ein Minimum reduziert und durch einen Sozialplan abgedeckt werden müssen – schlicht und einfach, weil Entlassungen gar nicht möglich sind und der «Sozialplan» in der Form des Arbeitsmarktcenters bei der SBB institutionalisiert ist.

ZWEI INITIATIVEN

Die Cleantech-Initiative, die im Bereich der neuen, sauberen, umweltschonenden Technologien 100 000 neue, zukunftsweisende Arbeitsplätze schaffen will, wurde eingereicht.

Die Mindestlohninitiative biegt zurzeit auf die Zielgerade ein. Um sie einreichen zu können, müssen noch einige Tausend Unterschriften gesammelt werden. Wir bitten alle Mitglieder, diese wichtige Initiative zu unterschreiben, noch einige Unterschriften zu sammeln und diese umgehend ans Zentralsekretariat zu senden.

Rentner/innen-Kongress in Gossau

Rentenabbau stoppen!

■ Im Ständerat ist eine parlamentarische Initiative gegen die automatische Anpassung der AHV-Renten an die Preis- und Lohnentwicklung hängig, und gewisse Kreise wollen Pensionierten ihre Pensionskassenrenten kürzen, obwohl etliche durch Verzicht auf Teuerungsausgleich schon zur Kassensanierung beitragen und viele sehr bescheidene Renten haben. Daher setzten 300 Pensionierte am 31. Au-



gust in Gossau ein klares politisches Zeichen gegen Renten Kürzungen.

Seite 5

NEWS

SCHWACHER EURO
BREMST BLS CARGO

Die Güterbahn konnte im ersten Halbjahr zwar die Verkehrsleistung auf der Lötschbergachse um 20 % steigern, doch unter dem Strich resultierte wegen grosser Währungsverluste ein Minus von 2,1 Mio. Franken. Da BLS Cargo ihren Erlös in Euro erzielt, während bei ihr die Kosten für Personal, Trassen und Loks in Franken anfallen, hat sich der Kursverlust des Euro auf ihre Erträge negativ ausgewirkt. Eigentlich wären Preiserhöhungen nötig, doch befürchten die Bahnverantwortlichen, damit Kunden an die Strasse zu verlieren.

TIEFER EURO LOCKT
ASIAT/INNEN AN

Die Jungfraubahnen haben Umsatz und Gewinn im ersten Halbjahr trotz Frankenstärke und den Katastrophen im wichtigen Kunden-Herkunftsland Japan deutlich steigern können. Der Betriebsertrag stieg um 6,6 % auf 71,7 Mio. Franken. Unter dem Strich nahm der Reingewinn um 23,9 % auf 11,2 Mio. Fr. zu. Da der Euro gegenüber den asiatischen Währungen an Wert verlor, konnten Asiat/innen günstiger nach Europa reisen. Ein Abstecher auf das Jungfraujoch blieb trotz Frankenstärke vielfach im Programm. 313 600 Gäste besuchten dieses wichtigste Ausflugsziel der Jungfraubahn-Gruppe, 48 500 mehr als im Vorjahr. Im Winter ist der Anteil der Gäste aus dem Euro-Raum aber höher. Wohl daher sank der Umsatz der Jungfrau Ski Region, an der die Jungfraubahnen mit 63 % beteiligt sind, im ersten Halbjahr 2011 um 7,2 % auf 29,7 Mio. Franken.

UNIA-HOTEL-RABATT
ENTFÄLLT AB 2012

Die Unia hat den anderen SGB-Gewerkschaften mitgeteilt, dass ihre Mitglieder ab dem Jahr 2012 bei den (ehemaligen) Unia-Hotels keinen Rabatt mehr erhalten. Das Hotel La Campagnola im Tessin, das von Mitgliedern von SGB-Gewerkschaften stark frequentiert wird, hat die Unia per Ende Juni 2011 verkauft. Bei den anderen Hotels ist sie in Verkaufsverhandlungen und hofft, diese teilweise noch in diesem Jahr abzuschliessen.

Trotz Halbjahresgewinn von 166,5 Millionen Franken

SBB gleist Sparprogramm auf

Die SBB will trotz eines stabilen Halbjahresgewinnes ihre Kosten bis 2017 um 550 Mio. Franken senken. Das Sparpaket soll der SBB zusammen mit teureren Billetten helfen, neues Rollmaterial zu kaufen und die höheren Trassenpreise zu bewältigen.

Rund 220 Millionen Franken wolle die SBB bis 2017 bei den Struktur- und Verwaltungskosten einsparen, gab CEO Andreas Meyer am 7. September an der Medienkonferenz zur Halbjahresbilanz der SBB an der Fachmesse «suissetraffic» in Bern bekannt. Dies entspreche einer Reduktion in diesem Geschäftsteil um 20 Prozent.

«Es werden Abläufe verbessert, aber auch Arbeitsplätze werden wegfallen», sagte Meyer. Eine konkrete Zahl zum Stellenabbau wollte er nicht nennen. Die Reduktion erfolge «nicht von heute auf morgen», sondern bis 2017 möglichst über natürliche Abgänge – und ohne Entlassungen (gemäss

Contrat social im GAV, Anmerkung der Red.) Gleichzeitig zum Abbau in der Verwaltung würden in anderen Geschäftsteilen auch Stellen geschaffen, z.B. bei der Zugbegleitung und der Transportpolizei.

Als weiterer Teil des Pakets strebt die SBB Effizienzsteigerungen über 250 Mio. Franken bei der Infrastruktur an. Mit dem gleichen Geld wolle die SBB mehr Leistungen erbringen und damit vor allem den Rückstand beim Unterhalt aufholen, erklärte Meyer.

Sanierungsmassnahmen sind auch im chronisch defizitären Güterverkehr geplant:

Sie sollen das Ergebnis um 80 Mio. verbessern. «Ziel ist eine schwarze Null», sagte Meyer.

Das Sparprogramm ist laut SBB im Grundsatz mit der Personalkommission und den Sozialpartnern abgesprochen. Im Gespräch mit ihnen würden nun die Details ausgearbeitet. Die Sparabsichten bei Infrastruktur und Cargo waren dem SEV bereits bekannt. Jene bei den Struktur- und Verwaltungskosten hingegen sind ihm bisher nicht näher vorgestellt worden.

Alle gefordert

SBB-Chef Meyer bezeichnete das Paket zur Effizienz- und

Produktivitätssteigerung als Beitrag der Bahn zur Finanzierung des Bahnausbaus. Wie Bund, Kantone und Nutzer/innen müsse auch die Bahn ihren Beitrag leisten. Zudem müsse die SBB in den nächsten Jahren rund eine Milliarde pro Jahr in neues Rollmaterial investieren.

Meyer verwies auch auf die vom Bund geplanten Trassenpreiserhöhungen in den Jahren 2013 (um 200 Mio. Franken, wovon 175 Mio. die SBB betreffen) und 2017 (um 100 Mio.). Diese dürfe die SBB nicht vollumfänglich auf die Kundschaft überwälzen, verlangte der VCS in einer Reaktion. Meyer sagte dazu, die SBB sei bemüht, dies «im erträglichen Rahmen» zu halten – eben auch mittels Produktivitätssteigerungen.

Meyer zeigte sich erleichtert über die Untergrenze der Nationalbank für den Franken-Euro-Kurs. Jede Frankenauwertung verschlechtere das Ergebnis von SBB Cargo um 1 Million. Die SBB könne aber auch viele Einkäufe in Euro tätigen. So hätten sich für die SBB die Vor- und Nachteile der Frankenstärke bisher etwa die Waage gehalten. sda/Fl



Die SBB peilt bei der Infrastruktur bis 2017 Effizienzsteigerungen im Umfang von 250 Mio. Franken pro Jahr an. Das geht nur mit topmotiviertem Personal. Daran ist bei der Umsetzung des neuen Lohnsystems Toco zu denken...

Toco: Die Rückmeldefrist ist abgelaufen – das Verfahren läuft weiter

Nachfrist nicht verstreichen lassen

Heute Donnerstag ist der letzte Termin für die Rückmeldung zu Toco. Doch noch bleibt Zeit, um Versäumtes nachzuholen.

Gemäss Angaben der SBB haben gut zwei Drittel der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter bereits ihr Verständigungsschreiben zurückgeschickt. Einige Hundert haben eine persönliche Eingabe gemacht, ebenfalls einige Hundert haben den SEV beauftragt, sie mit Sammeleingaben zu vertreten.

SBB verschickt Mahnungen

Wer bisher nichts unternommen hat, erhält in den nächsten Tagen von der SBB

eine Mahnung. Der SEV fordert seine Mitglieder auf, darauf zu reagieren, entweder mit einer Eingabe oder mit Unterschreiben des Verständigungsschreibens. Denn weiterhin nichts zu tun bedeutet, auf das rechtliche Gehör zu verzichten, was nicht sinnvoll ist.

Rund 60 Sammeleingaben

Inzwischen sind es rund 60 Berufsgruppen, die dem SEV die Vollmacht für eine Sammeleingabe gegeben haben, um ihre Zuordnung generell überprüfen zu lassen. Diese Verfahren werden einige Zeit beanspruchen.

Bei den Sammeleingaben werden SEV und SBB vorerst gemeinsam die Situation überprüfen, bevor die einzel-

nen Massnahmen angegangen werden.

SBB Stammhaus: Verfügungen

Bei den individuellen Eingaben wird die SBB als Nächstes eine Verfügung erlassen, sofern sie nicht auf die Eingabe eintritt. Die Verfügung muss begründet sein und kann danach mit einem Rekurs angefochten werden.

Eine Verfügung erhalten auch all jene, die trotz Mahnung nicht auf das Verständigungsschreiben reagiert haben. Einmal mehr muss aber mit aller Klarheit festgehalten werden: Es kann niemandem gekündigt werden, weil er oder sie eine Eingabe macht oder das Verständigungsschreiben nicht unterschreibt. Vorgesetzte, die solche Dro-

hungen ausstossen, sollen dem SEV gemeldet werden; sie verhalten sich widerrechtlich und auch entgegen der Anweisungen der SBB.

SBB Cargo:
Änderungskündigungen

Bei SBB Cargo läuft das weitere Verfahren anders: Wer nicht auf die Mahnung reagiert, erhält eine sogenannte Änderungskündigung. Dies ist nicht eine eigentliche Kündigung, sondern die formelle Mitteilung der Anstellungsänderung durch das neue Lohnsystem. Wer diese unterschreibt, behält seine Stelle zu den neuen Bedingungen. Als Kündigung wirkt sie erst, wenn die betroffene Person weiterhin nicht unterschreibt. pmo

KOMMENTAR

SBB-Erfolg ist Erfolg des Personals

Einmal mehr präsentiert die SBB hervorragende Halbjahreszahlen. Für den SEV sind damit die Voraussetzungen für eine angemessene Realloohnerhöhung gegeben. Er wird seine Forderung der SBB noch diesen Monat unterbreiten.

Erneut präsentiert die SBB einen Halbjahresgewinn von 166 Millionen Franken. Auf's ganze Jahr gesehen ist durch-aus mit einer Verdoppelung

des Gewinns zu rechnen. Für den SEV-Präsidenten Giorgio Tuti ist klar: «Dieser Erfolg ist der Erfolg des Personals, das sich Tag für Tag in den Dienst der Kundinnen und Kunden stellt; eine angemessene Lohn-erhöhung ist nun zwingend.» Tuti betont, dass nach zwei Jahren mit Einmalprämien eine nachhaltige Lohnanpassung fällig sei: «Die Krankenkassen-prämien heissen zwar Prämien, aber sie fallen Ende Jahr nicht wieder weg...» Den angekündigten Effizienz-steigerungen steht der SEV

offen, aber skeptisch gegen-über: «In gewissen Bereichen der SBB ist die Produktivität bereits bis an die Schmerz-grenze ausgereizt», hält Tuti fest. Grundsätzlich ist ein Personalausbau erforderlich, da das prognostizierte Verkehrs-wachstum einen markanten Bedarf in der Kundenbetreuung auslösen wird. «Die Reisenden wünschen sich eine Bahn, deren Personal sichtbar ist – Geisterbahnhöfe, unbegleitete Züge und geschlossene Schalter sind der falsche Weg!» SEV

ERFREULICHES ERGEBNIS, ABER DÄMPFER BEIM PERSONENVERKEHR

Die SBB hat im ersten Halbjahr 2011 einen Gewinn von 166,5 Millionen Franken erzielt. Das Ergebnis liegt damit praktisch gleich hoch wie in der Vorjahresperiode (165,9 Mio. Franken). Ohne Sondereffekte in der Höhe von 45 Mio. (u.a. aus vorgezogenen Immobilienverkäufen im Umfang von 16 Mio.) wäre es jedoch geschrumpft, sagte Finanzchef Georg Radon. Das Ergebnis habe «eher stagniert». Umsatzmässig ist die SBB dagegen wiederum gewachsen: Sie erwirtschaftete einen Ertrag von 3,96 Mrd. Franken – 2,7 Prozent mehr als im ersten Halbjahr 2010. Obwohl die SBB 3,5 Prozent

mehr Passagiere beförderte (total 175 Millionen), musste der Personenverkehr einen deutlichen Dämpfer hinnehmen. Das Ergebnis ging zwischen Januar und Ende Juni trotz höherer Billettpreise um 61,2 Mio. auf 94,4 Mio. Franken zurück (–39,3%). Den höheren Einnahmen standen vor allem höhere Trassenpreise (44 Mio. mehr als in der Vorjahresperiode), höhere Personalkosten, Abschreibungen und Finanzergebnisse gegenüber. Dagegen verbesserte sich das Ergebnis im Güterverkehr deutlich, obwohl gerade dort die Frankenstärke ihre Spuren hinterlässt. Der Güterverkehr bleibt

aber mit einem Minus von 7,2 Mio. Franken in den roten Zahlen stecken, auch wenn er das Ergebnis gegenüber der Vorjahresperiode um 42,3 Mio. Franken verbessern konnte. SBB Cargo senkte den operativen Aufwand über Effizienzsteigerungen und konnte dadurch den tieferen Betriebsertrag (–25 Mio.) überkompensieren. Dieser Umsatzrückgang ist auf den schwachen Euro, die Aufnahme von nicht profitablen Geschäften sowie Konkurse wichtiger Kunden zurückzuführen. Die Zahl der SBB-Vollzeitstellen stieg gegenüber der Vorjahresperiode um 1,7% auf 28 419. sda/FI

BILD DER WOCHE



Seit April 2009 bearbeitet der pensionierte Chauffeur Peter Gwerder im Dachstock des alten Busdepots der Auto AG Schwyz den 34-Meter-Stamm einer selbst gefällten Rottanne. In über 700 Stunden hat er daraus mit Maschinen und vor allem von Hand eine bereits etwa 200 m lange Holzkette herausgeschnitzt. Diese soll für den Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde noch 100 m wachsen...

MEINE MEINUNG

Bewaffnet?

Aus dem Wilden Westen kennen wir das. Im Saloon hängen Cowboys lässig herum, den Colt stets griff- und schussbereit. Ein versoffener Pianist klimpert auf dem Klavier. Der Wirt hat den Wunsch plakatiert: «Man bittet, nicht auf den Klavierspieler zu schiessen, er tut sein Bestes.»

Irgendwie ist mir beim Gedanken, die Bahnpolizei zu bewaffnen, diese Szene eingefallen. Ich weiss, das hat miteinander nichts zu tun. Deshalb hinken ja Vergleiche. Und werden gleichwohl gemacht.

Ein älterer Herr wie ich hat vieles erlebt, das mal unvorstellbar war. Und umgekehrt. Erlebtes wäre heute undenkbar. Zum Beispiel, was sich auf meiner ersten SBB-Lehrstation Riedwil-Seeberg zutrug.

Neben dem verstorbenen und jetzt erst recht berühmten Kunstmaler Cuno Amiet war ein Grossrat Weber aus dem Nachbardorf Grasswil unser prominentester Bahnkunde. Er wurde stets mit dem Einspanner zur Bahnstation gefahren. Immer in letzter Minute. Oder noch etwas danach. Seine Frau telefonierte dann: «Mein Mann muss zur Sitzung und ist etwas spät dran. Warten Sie bitte auf ihn.» Was der Stationsvorstand tat. Der Zug blieb stehen. Bis der Herr Grossrat eintraf. Als ob er der Fürst von Monaco gewesen wäre.

Vorstand Schori überliess mir oft den Abfertigungsdienst. Mich muss der Teufel gestupft haben. Frau Weber hatte wieder angerufen. Ich liess den Grossrat bis auf etwa hundert Meter herankommen und winkte dann den Zug ab. Läck, gab das ein Donnerwetter. Weber ging auf Schori los. Er sei nicht einmal in der Lage, diesem «Schmuderbueb» Manieren beizubringen. Und reichte eine Beschwerde bei der Kreisdirektion ein. Erfolglos. Schori konnte nachweisen, der Zug habe schon dreieinhalb Minuten Verspätung gehabt.

Es stimmt, mit der bewaffneten Bahnpolizei hat diese Story gar nichts zu tun. Eine Parallele hingegen gibt's. Ich kann mir schlicht nicht vorstellen, dass heutzutage irgendwo ein Zug für einen verspäteten Irgendwem aufgehalten würde. So geht es mir mit der bewaffneten Bahnpolizei. Der Bundesrat hat beschlossen, es brauche sie. Bei der Vernehmlassung war die SBB-Führung dagegen. Jetzt will sie darüber nochmals nachdenken. Während die BLS erklärt, Nein sei Nein. Ich hoffe, die Pistole bleibe im Schrank. Und «fahre» nicht mit. Bewaffnete Bahnpolizei? Lieber nicht.

Helmut Hubacher



KOMMENTAR

SBB-Erfolg ist Erfolg des Personals

Einmal mehr präsentiert die SBB hervorragende Halbjahreszahlen. Für den SEV sind damit die Voraussetzungen für eine angemessene Realloohnerhöhung gegeben. Er wird seine Forderung der SBB noch diesen Monat unterbreiten.

Erneut präsentiert die SBB einen Halbjahresgewinn von 166 Millionen Franken. Aufs ganze Jahr gesehen ist durchaus mit einer Verdoppelung

des Gewinns zu rechnen. Für den SEV-Präsidenten Giorgio Tuti ist klar: «Dieser Erfolg ist der Erfolg des Personals, das sich Tag für Tag in den Dienst der Kundinnen und Kunden stellt; eine angemessene Lohn-erhöhung ist nun zwingend.» Tuti betont, dass nach zwei Jahren mit Einmalprämien eine nachhaltige Lohnanpassung fällig sei: «Die Krankenkassenprämien heissen zwar Prämien, aber sie fallen Ende Jahr nicht wieder weg...» Den angekündigten Effizienzsteigerungen steht der SEV

offen, aber skeptisch gegenüber: «In gewissen Bereichen der SBB ist die Produktivität bereits bis an die Schmerzgrenze ausgereizt», hält Tuti fest. Grundsätzlich ist ein Personalausbau erforderlich, da das prognostizierte Verkehrswachstum einen markanten Bedarf in der Kundenbetreuung auslösen wird. «Die Reisenden wünschen sich eine Bahn, deren Personal sichtbar ist – Geisterbahnhöfe, unbegleitete Züge und geschlossene Schalter sind der falsche Weg!» SEV

ERFREULICHES ERGEBNIS, ABER DÄMPFER BEIM PERSONENVERKEHR

Die SBB hat im ersten Halbjahr 2011 einen Gewinn von 166,5 Millionen Franken erzielt. Das Ergebnis liegt damit praktisch gleich hoch wie in der Vorjahresperiode (165,9 Mio. Franken). Ohne Sondereffekte in der Höhe von 45 Mio. (u.a. aus vorgezogenen Immobilienverkäufen im Umfang von 16 Mio.) wäre es jedoch geschrumpft, sagte Finanzchef Georg Radon. Das Ergebnis habe «eher stagniert». Umsatzmässig ist die SBB dagegen wiederum gewachsen: Sie erwirtschaftete einen Ertrag von 3,96 Mrd. Franken – 2,7 Prozent mehr als im ersten Halbjahr 2010. Obwohl die SBB 3,5 Prozent

mehr Passagiere beförderte (total 175 Millionen), musste der Personenverkehr einen deutlichen Dämpfer hinnehmen. Das Ergebnis ging zwischen Januar und Ende Juni trotz höherer Billettpreise um 61,2 Mio. auf 94,4 Mio. Franken zurück (–39,3 %). Den höheren Einnahmen standen vor allem höhere Trassenpreise (44 Mio. mehr als in der Vorjahresperiode), höhere Personalkosten, Abschreibungen und Finanzergebnisse gegenüber. Dagegen verbesserte sich das Ergebnis im Güterverkehr deutlich, obwohl gerade dort die Frankenstärke ihre Spuren hinterlässt. Der Güterverkehr bleibt

aber mit einem Minus von 7,2 Mio. Franken in den roten Zahlen stecken, auch wenn er das Ergebnis gegenüber der Vorjahresperiode um 42,3 Mio. Franken verbessern konnte. SBB Cargo senkte den operativen Aufwand über Effizienzsteigerungen und konnte dadurch den tieferen Betriebsertrag (–25 Mio.) überkompensieren. Dieser Umsatzrückgang ist auf den schwachen Euro, die Aufnahme von nicht profitablen Geschäften sowie Konkurse wichtiger Kunden zurückzuführen. Die Zahl der SBB-Vollzeitstellen stieg gegenüber der Vorjahresperiode um 1,7 % auf 28 419. sda/FI

BILD DER WOCHE



Seit April 2009 bearbeitet der pensionierte Chauffeur Peter Gwerder im Dachstock des alten Busdepots der Auto AG Schwyz den 34-Meter-Stamm einer selbst gefällten Rottanne. In über 700 Stunden hat er daraus mit Maschinen und vor allem von Hand eine bereits etwa 200 m lange Holzkette herausgeschnitzt. Diese soll für den Eintrag ins Guinness-Buch der Rekorde noch 100 m wachsen...

MEINE MEINUNG

Bewaffnet?

Aus dem Wilden Westen kennen wir das. Im Saloon hängen Cowboys lässig herum, den Colt stets griff- und schussbereit. Ein versoffener Pianist klimpert auf dem Klavier. Der Wirt hat den Wunsch plakatiert: «Man bittet, nicht auf den Klavierspieler zu schiessen, er tut sein Bestes.»

Irgendwie ist mir beim Gedanken, die Bahnpolizei zu bewaffnen, diese Szene eingefallen. Ich weiss, das hat miteinander nichts zu tun. Deshalb hinken ja Vergleiche. Und werden gleichwohl gemacht.

Ein älterer Herr wie ich hat vieles erlebt, das mal unvorstellbar war. Und umgekehrt. Erlebtes wäre heute undenkbar. Zum Beispiel, was sich auf meiner ersten SBB-Lehrstation Riedwil-Seeberg zutrug.

Neben dem verstorbenen und jetzt erst recht berühmten Kunstmaler Cuno Amiet war ein Grossrat Weber aus dem Nachbardorf Grasswil unser prominentester Bahnkunde. Er wurde stets mit dem Einspanner zur Bahnstation gefahren. Immer in letzter Minute. Oder noch etwas danach. Seine Frau telefonierte dann: «Mein Mann muss zur Sitzung und ist etwas spät dran. Warten Sie bitte auf ihn.» Was der Stationsvorstand tat. Der Zug blieb stehen. Bis der Herr Grossrat eintraf. Als ob er der Fürst von Monaco gewesen wäre.

Vorstand Schori überliess mir oft den Abfertigungsdienst. Mich muss der Teufel gestupft haben. Frau Weber hatte wieder angerufen. Ich liess den Grossrat bis auf etwa hundert Meter herankommen und winkte dann den Zug ab. Läck, gab das ein Donnerwetter. Weber ging auf Schori los. Er sei nicht einmal in der Lage, diesem «Schmuderbueb» Manieren beizubringen. Und reichte eine Beschwerde bei der Kreisdirektion ein. Erfolglos. Schori konnte nachweisen, der Zug habe schon dreieinhalb Minuten Verspätung gehabt.

Es stimmt, mit der bewaffneten Bahnpolizei hat diese Story gar nichts zu tun. Eine Parallele hingegen gibt's. Ich kann mir schlicht nicht vorstellen, dass heutzutage irgendwo ein Zug für einen verspäteten Irgendwem aufgehalten würde. So geht es mir mit der bewaffneten Bahnpolizei. Der Bundesrat hat beschlossen, es brauche sie. Bei der Vernehmlassung war die SBB-Führung dagegen. Jetzt will sie darüber nochmals nachdenken. Während die BLS erklärt, Nein sei Nein. Ich hoffe, die Pistole bleibe im Schrank. Und «fahre» nicht mit. Bewaffnete Bahnpolizei? Lieber nicht.

Helmut Hubacher



Zweite Säule

Mickrige Zinsen auf PK-Guthaben

Die Eidgenössische Kommission für die berufliche Vorsorge hat dem Bundesrat empfohlen, für das Jahr 2012 den Mindestzins auf 1,5% zu senken. Der SGB wurde in die Minderheit versetzt.

Der SGB hatte ebenso wie weitere Arbeitnehmerverbände gefordert, den aktuellen Zins von 2% nächstes Jahr beizubehalten. Der Vorschlag unterlag aber in der Kommissi-

on deutlich. Denn die versammelten Vertreter der Pensionskassenwelt malten den Untergang des Systems an die Wand, wenn die Pensionskassen weiterhin einen Zins von 2% auf den Altersguthaben gutschreiben müssten.

Fatales Zeichen für 2. Säule

Damit werden die gleichen Kreise, die jahrelang das Hohelied auf das Kapitaldeckungsverfahren gesungen haben, nun zu seinem Totengräber. Denn ein Zinssatz unter 2% ist ein fatales Zeichen für die berufliche Vorsorge.

Wohin steuert die 2. Säule?

Das kollektive Zwangssparen durch die Einzahlungen in die Pensionskasse muss sich für die Versicherten lohnen. Bei einem Mindestzins von 1,5% ist dies nicht der Fall. Wenn schon Jugendsparkonti höhere Zinssätze abwerfen, liegt es auf der Hand, dass das Vertrauen in die zweite Säule schwindet. Da nützt es wenig, auf die serbelnden Finanzmärkte hinzuweisen.

Eine Frechheit

Es grenzt an Unverschämtheit, dass erneut die Arbeit-

nehmenden für die Machenschaften der Finanzindustrie gerade stehen müssen.

Arbeitsplätze und Altersguthaben gefährdet

Der überbewertete Schweizer Franken bedroht die Schweizer Arbeitnehmer/innen gleich doppelt: Die Arbeitsplätze stehen auf dem Spiel und die Pensionskassenguthaben schwinden. Umso stossender ist daher der Umstand, dass in der zweiten Säule die Finanzindustrie kräftig abkassiert. Eine neue Untersuchung des Bundes-

amtes für Sozialversicherungen bestätigt die Befürchtungen der Gewerkschaften.

Banken und Versicherungen profitieren

Die Vermögensverwaltungskosten schlagen weit deutlicher zu Buche als bisher ausgewiesen. Rund 4 Milliarden Franken kommen nicht den Versicherten, sondern den Banken und Versicherungen zugute. Für sie ist das Pensionskassengeschäft dank Honoraren, Gebühren, Courtagen und Transaktionskosten höchst attraktiv. Solange diese Margen nicht gedrückt werden, sollen nicht die Versicherten immer die Sanierungslasten tragen müssen.

Bundesrat in der Pflicht

Den Mindestzinssatz für das Jahr 2012 wird der Bundesrat in den nächsten Wochen festlegen. Es gilt, die Interessen der Versicherten im Auge zu behalten und die Glaubwürdigkeit der zweiten Säule zu stärken. Ein Mindestzins unter 2% missachtet beides.

Doris Bianchi, geschäftsleitende Sekretärin des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes SGB



Zusammen mit den andern Gewerkschaften des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes kämpft der SEV gegen den Abbau in der zweiten Säule.

Hilfspaket des Bundesrates für die unter der Frankenstärke leidende Wirtschaft

Durchziehen, da abfedernde Massnahmen erwünscht

An der Wurzel bekämpfen kann den starken Franken nur die Nationalbank. Das heisst aber nicht, dass Linderung und Abfederung nicht sinnvoll sind.

Den starken Franken bekämpfen muss vor allem die SNB. Sie hat nun letzte Woche einen wichtigen, aber noch nicht ausreichenden Schritt getan, indem sie eine Untergrenze von 1.20 Franken/Euro festgelegt hat. Damit die Löhne und Arbeitsplätze nicht unter Druck geraten, braucht es einen Franken-Euro-Kurs von mindestens 1.40.

Das bundesrätliche Massnahmenpaket, das die Räte

in der laufenden Herbstsession zu behandeln haben, hat demgegenüber eine abfedernde Wirkung. Eine solche ist erwünscht, der SGB unterstützt deshalb das Paket.

Sinnvoll ist insbesondere der Transfer eines Teils des Bundesüberschusses in die Arbeitslosenversicherung. Der Bundesrat wird die Kurzarbeitsdauer von 12 auf 18 Monate ausweiten müssen. Dass der Bundesrat auch gleich einen Vorschlag für die Finanzierung macht, ist konsequent. Durch die Ausweitung der Kurzarbeit werden in der Exportwirtschaft Stellen erhalten. Die Firmen können damit einen sinkenden Auftragsbestand auffangen oder vorübergehend se-

lektiv nur rentable Aufträge annehmen, die sie nicht weiter in die Verlustzone bringen.

Es ist auch sinnvoll, die Verluste im Schienenverkehr (Fakturierung in Euro, Kosten in Franken) annähernd zu kompensieren und so die im Gütertransport angestrebte Verlagerung von der Strasse auf die Schiene abzusichern.

Ebenso zu begrüßen sind die Massnahmen im Bereich «Innovation». Damit kann die Innovationskraft in einer schwierigen Phase gestärkt werden. Denn wegen der Frankenstärke dürften Firmen ihre Innovationsprojekte eher zurückstellen – auch weil teilweise die Mittel dafür fehlen.

Der SGB regt zudem an, bereits jetzt den Grundsatzbeschluss zu einem zweiten Massnahmenpaket zu verabschieden. Sein Zweck sollte genau formuliert sein, um Planungssicherheit für Unternehmen zu schaffen. Insbesondere müsste dieses Paket die Nachfrage durch öffentliche Aufträge stützen, eine Kreditklemme verhindern und helfen, teure Sanierungen unterdeckter Pensionskassen bzw. Liquidationsverluste bei Pensionskassen in der Exportwirtschaft zu vermeiden. Dazu wären die Sozialpartner in den betroffenen Branchen anzuhören.

Als unbrauchbar bzw. kontraproduktiv wertet der SGB die verschiedenen For-

men von Steuersenkungen (Abschaffung der Stempelabgabe, allgemeine Senkung der Unternehmenssteuern, Senkung der MWSt. u.a. für Hotellerie). Diese Forderungen hätten nicht nur extreme Steuerausfälle zur Folge, sondern es würden die Falschen profitieren, beispielsweise Importeure, die günstig im Ausland einkaufen können. Die Abschaffung der Stempelabgabe würde die Frankenaufwertung sogar begünstigen, da sie Anlagen in Franken attraktiver machen würde. Abzulehnen sind auch generelle Lohnsubventionen, denn sie sind sehr teuer und wirken nicht zielgerichtet.

Daniel Lampart, Chefökonom und Leiter SGB-Sekretariat

Kongress zur Verteidigung der Renten

Pensionierte stellen Forderungen an Politik

Rund 300 Rentner/innen haben am 31. August in Gossau klare Forderungen zur Altersvorsorge verabschiedet: Hände weg von bestehenden Renten und vom Mischindex der AHV sowie Ausbau der AHV auf Kosten der krisenanfälligen 2. Säule.

Trotz wunderbarem Wetter war der Fürstenlandsaal in Gossau gestossen voll, als *SEV-Präsident und SGB-Vizepräsident Giorgio Tuti* den «Kongress zur Verteidigung der Renten» eröffnete. Organisiert wurde dieser von den Gewerkschaften SEV, VPOD und Syndicom und vom Gewerkschaftsbund des Kantons St. Gallen, und zwar als «bodenständigere Gegenveranstaltung» (so Tuti) zum «World Ageing & Generations Congress», der in der gleichen Woche an der Hochschule St. Gallen stattfand.

Am Beispiel der Pensionskasse SBB zeigte Tuti kurz die Krisenanfälligkeit der 2. Säule auf: Die Kasse wurde 1999 bei ihrer Verselbstständigung nicht korrekt ausfinanziert, erhielt insbesondere keine Wertschwankungsreserve und geriet so beim Börsenkrach von

2001 in eine starke Unterdeckung. Daraus fand sie aus eigener Kraft nicht mehr heraus, trotz schmerzlicher Sanierungsmassnahmen. Auch die Pensionierten leisten ihren Beitrag, indem sie seit 2004 auf den Teuerungsausgleich auf ihren Renten verzichten müssen.

«Es reicht!»

«Doch gewisse Politiker fordern immer ungenierter, man solle den Pensionierten sogar die Renten kürzen», warnte Tuti und stellte unter Beifall klar: «Das kommt nicht in Frage, es reicht!»

Auch die von bürgerlicher Seite angestrebten Leistungsver schlechterungen bei der AHV seien klar abzulehnen – erst recht angesichts der Probleme der 2. Säule, betonte Tuti. Die AHV müsse im Gegenteil ausgebaut werden.

AHV nicht demontieren, sondern stärken!

Die Schwäche der 2. Säule müsse kompensiert werden durch eine Stärkung der AHV, um die Existenzsicherung im Alter gemäss Verfassungsauftrag zu gewährleisten, hielt auch *Alt-Bundesrätin Ruth Dreifuss* fest. Anders als die «zerbrechliche, von den Finanzmärkten abhängige 2. Säule» habe sich



Unter den Kongressteilnehmenden waren viele SEV-Mitglieder.

die AHV nämlich seit ihrer Einführung im Jahr 1948 als sehr stabil erwiesen. Trotz steigender Lebenserwartung und immer mehr Rentner/innen seien nur drei «absolut tragbare» Beitragserhöhungen nötig gewesen. Dies deshalb, weil die AHV sehr einfach, unbürokratisch und mit dem realen Wirtschaftswachstum, das die Menschen erarbeiten, direkt verbunden sei. «Und weil die Beitragspflicht nach oben unbeschränkt ist, während die höchste Rente nur doppelt so hoch ist wie die tiefste.»

Die AHV sei nicht nur ein wichtiges Instrument gegen die Altersarmut, sondern auch für die Umverteilung der Einkommen, erklärte Dreifuss und forderte, dass sich andere Sozialversicherungen an der AHV ein Beispiel nehmen sollten, zum Beispiel die Arbeitslosenversicherung mit ihrer Beitragsplafonierung. Mit der neoliberalen Politik sei in den letzten Jahren die Umverteilung versäumt worden. Das führe letztlich zu Wirtschaftskrisen wegen mangelnder Nachfrage.

Kampf auch für die Jungen

«Uns Rentnerinnen und Rentnern geht es nicht nur um unsere eigenen Renten, sondern um die Sicherung des ganzen Systems auch für die jetzigen Aktiven, um eine soziale Schweiz», unterstrich Dreifuss. «Wir kämpfen auch für unsere Grosskinder!»

«Nach den Wahlen kommt es knüppeldick!», warnte *SGB-Präsident Paul Rechsteiner*. Er machte darauf aufmerksam, dass bürger-

liche Parlamentarier die regelmässige Anpassung der AHV-Renten an die Lohn- und Preisentwicklung (Mischindex) torpedieren wollen, was auf eine Rentensenkung hinausliefe. «Damit könnten sich auch die Jungen nicht mehr auf die AHV verlassen!»

Kampf für soziale Gerechtigkeit

«Während früher bürgerliche Innenminister wie Hans Hürlimann oder Alphons Egli ebenfalls noch stolz waren auf die AHV, haben ihre Nachfolger Couchepin und Burkhalter die AHV ständig schlecht gemacht», klagte Rechsteiner. Doch die AHV schreibe noch immer schwarze Zahlen ...

Der SGB-Präsident verwies auch auf den Vorschlag von bürgerlicher Seite, den Mindestumwandlungssatz für die Pensionskassenrenten aus dem Gesetz zu entfernen, um ihn der politischen Diskussion zu entziehen und weitere Rentenkürzungen einfacher durchzubringen.

Zusammenfassend forderte Paul Rechsteiner eine Gegenbewegung zur Verschlechterung der Altersvorsorge und die falsche, unsoziale Umverteilung von unten nach oben der letzten Jahre. In die gleiche Kerbe schlugen *Syndicom-Co-Präsidentin Danièle Lenzin* und *VPOD-Generalsekretär Stefan Giger* in ihren Referaten.

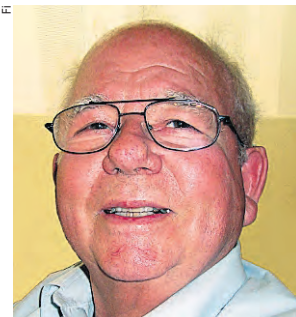
Zum Schluss verabschiedete der Kongress Forderungen an die Politik (siehe Kasten), und Kongress-Moderator *Peter Hartmann*, *Gewerkschaftssekretär SEV*, erinnerte an die nationalen Wahlen im

Herbst. «Nur die grössten Kälber wählen ihre Metzger selber.»

Markus Fischer



Rina Marchi aus Zürich, ehem. Betriebssekretärin im Güterbahnhof Zürich, pensioniert seit 1991: «Als Betreuerin der PV-Sektion Zürich treffe ich oft auf Mitglieder, die finanzielle Sorgen haben, vor allem ehemalige Arbeiter und Witwen. Es gibt solche, die sich kaum einen Kaffee im Restaurant leisten können.»



Ernst Widmer aus Herisau, ehem. Lokführer der BT (heute SOB), pensioniert seit 1999: «Ich bin gekommen, weil das Thema brennt und um Solidarität zu zeigen – auch mit den Jungen. Denn falls unsere Renten gekürzt würden, müssten auch sie mal damit rechnen.» Seine Pensionskassenrente ist seit Jahren gleich geblieben. Trotzdem kann er noch «recht» leben, u.a. weil er schon vor langer Zeit auf ein Auto verzichtete und in ein Haus investierte.



Ruth Dreifuss und Giorgio Tuti wollen die AHV auf Kosten der 2. Säule stärken.

FORDERUNGEN AN DIE POLITIK: SICHERE RENTEN FÜR EIN SICHERES ALTER

- Die wohlverwobenen Ansprüche auf die Renten der Pensionskassen dürfen nicht angetastet werden.
- Die Leistungen der AHV dürfen nicht geschmälert werden. Die AHV-Renten müssen weiterhin regelmässig der Teuerung und der Lohnentwicklung angepasst werden.
- Die AHV muss gestärkt und ihre Leistungen müssen ausgebaut werden. Nur so kann sie dem Kernauftrag gerecht werden, der Bevölkerung im Alter den Lebensstandard zu sichern.

Verabschiedet vom «Kongress zur Verteidigung der Renten» am 31. August 2011 in Gossau



„Ich kämpfe für den öffentlichen Verkehr, es ist eine Branche mit Potenzial. Die Frage nach der Finanzierbarkeit ist eine politische Frage.“

Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer

Lässt sich die Mobilität noch finanzieren?

«Der öffentliche Verkehr ist etwas Emotionales»

In den letzten Jahren hat der Verteilungskampf um die Gelder im Verkehrsbereich zunehmend an Schärfe gewonnen. Wie viel Geld soll der Strassenverkehr beisteuern und wie viel die Schiene? Wie viel müssen die Verkehrsteilnehmer/innen bezahlen (Autofahrende, Transportgewerbe, Bahnunternehmen) und wie viel die öffentliche Hand? Wer erhält wie viel aus den mit diesem Geld gefüllten Töpfen? Die bernische Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin Barbara Egger-Jenzer stellt sich diesen Fragen im grossen kontakt.sev-Interview und nimmt prononciert Stellung.

kontakt.sev: Frau Regierungsrätin Egger, Ende August hat der diesjährige «Berner Verkehrstag» stattgefunden, an dem es um die Finanzierung des öffentlichen Verkehrs ging. Der Kanton Bern ist Mehrheits-eigentümer der BLS, und als Miteigentümer zahlreicher touristischer und Privatbahnen ist er von der Antwort auf diese Frage mehr betroffen als andere Kantone. Ist der öffentliche Verkehr heute überhaupt noch vernünftig finanzierbar, und wird er es auch noch in zehn Jahren sein?

Barbara Egger-Jenzer: Der öffentliche Verkehr ist finanzierbar, und er wird es

„Der öffentliche Verkehr ist uns wichtig, in den Agglomerationen und in den Tälern, auch zu Randzeiten.“

auch längerfristig noch sein! Wir planen gegenwärtig bis etwa ins Jahr 2050 – das ist beim schienengebundenen Verkehr notwendig. Doch wird der Verkehr «vernünftig» finanzierbar sein? In Zukunft wird es einen Mix brauchen aus verschiedenen Finanzierungsmassnahmen. Alle wollen unbeschränkte Mobilität – das muss auch etwas kosten dürfen! Der öffentliche Verkehr in der Schweiz hat eine Erfolgsstory hinter sich – deshalb sind ja die Busse und Bahnen zu den Hauptverkehrszeiten voll. Die meisten Leute sind bereit, mehr für die Mobilität zu bezahlen, wenn sie einen Mehrwert dafür kriegen, also etwa genug Platz. Es geht um die grundsätzliche Frage: «Wie viel Mobilität will man?» Ich kämpfe für den öffentlichen Verkehr, es ist eine Branche mit Potenzial. Die Frage nach der Finanzierbarkeit ist eine politische Frage.

Ich sehe einen Widerspruch, wenn Sie sich hier für den öffentlichen Verkehr aussprechen, während in den letzten Tagen eine Liste erschien von

30 Buslinien im Kanton Bern, die stillgelegt werden sollen. Auf weiteren 100 Linien soll das Angebot reduziert werden.

Nein, das ist kein Widerspruch. Wir mussten diese ominöse Liste erstellen, um aufzuzeigen, was die Folgen der Sparbeschlüsse des Grossen Rates wären. Wir wollen diese Linien nicht stilllegen und sagen: «Wenn man diese Reduktion will, muss uns der Grosse Rat dazu zwingen!» Wenn der Kanton seine Mittel für den öV um 15 Millionen kürzt, kürzt der Bund um denselben Betrag: Das bedeutet einen Kahl-schlag, den wir nicht verantworten können. Der öffentliche Verkehr ist ein wichtiger Standortfaktor. Weitere 25 Millionen in meiner Direktion zu sparen, wie das die SVP nun will, das ist unmöglich! Uns ist der öffentliche Verkehr wichtig, in den Agglomerationen und in den Tälern, auch zu Randzeiten.

Fachleute sagen heute, dass eine stetig steigende Mobilität früher oder später in eine Sackgasse führt. Auf der andern Seite ist die Tourismusindustrie

auf Wachstum angewiesen, um ihre Investitionen amortisieren zu können.

Die Mobilität kann man nicht rückgängig machen! Der öffentliche Verkehr ist ein vernünftiges und verträgliches System, um die Mobilität zu ermöglichen. Es gibt allerdings noch Möglichkeiten, Verkehrsspitzen zu brechen, die man nutzen sollte. Und man sollte Massnahmen zur Raumplanung umsetzen: Soll sich das Pendeln über riesige Distanzen wirklich lohnen? Ökologische Überlegungen sprechen klar für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zulasten der Strasse.

Die Raumplanung wird auch berührt, wenn wir bedenken, dass eine steigende Nachfrage nach Trassen mehr Bauten und mehr Verkehrsfläche bedeutet. Was setzt der Kanton dieser Entwicklung entgegen?

Wir wehren uns gegen die Zersiedelung der Landschaft, wir fordern ein verdichtetes Bauen. Die Gemeinden müssen ihre Zonenpläne so machen, dass die Bauzonen dort sind, wo ein Anschluss an

den öffentlichen Verkehr besteht. Man soll nicht auf unerschlossenen Flächen planen, und hier muss die Raumplanung griffige Instrumente schaffen. Der kantonale Richtplan geht in diese Richtung.

Wie hat denn der Kanton Bern in der Vernehmlassung auf den vorgeschlagenen Bahninfrastrukturfonds reagiert?

Positiv! Die Vorlage «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» ist ein guter Vorschlag, die vorgeschlagenen Tranchen geben Sicherheit! Aber der vorgesehene Geldbetrag ist insgesamt zu niedrig, das haben wir bemängelt. Zum Beitrag, den die Kantone leisten müssen, sagen wir nur Ja, wenn wir bei der Planung mitsprechen können.

Der Kanton Bern ist ein Kanton mit einer grossen Fläche und wichtigen Zentren, er muss auf sehr unterschiedliche Bedürfnisse Rücksicht nehmen. Er ist auch stolz auf die viel beschworene «Brückenfunktion» zwischen der Deutschschweiz und dem Welschland. Wie stellt sich die Regierung zur aktuellen Frage, ob bei der Verbin-

„Ökologische Überlegungen sprechen klar für den Ausbau des öffentlichen Verkehrs zulasten der Strasse.“

BIO

Barbara Egger-Jenzer kam am 22. September 1956 in Steffisburg zur Welt. Sie ist ausgebildete Primarlehrerin und studierte Anwältin. Die SP-Politikerin war von 1994 bis 2002 Mitglied des bernischen Grossen Rates, den sie 2001/02 präsidierte. 2002 wurde sie in den Regierungsrat gewählt und übernahm die Direktion für Bau, Verkehr und Energie, also die «Infrastrukturdirektion». 2004/05 und 2008/09 war sie Regierungspräsidentin. Barbara Egger ist verheiratet und hat zwei erwachsene Kinder, sie lebt in Bremgarten bei Bern.

INTERVIEW



Die bernische Bau-, Verkehrs- und Energiedirektorin Barbara Egger in ihrem Büro. Sie hat schon eine ganze Sammlung von Schaufeln von den zahlreichen «Spatenstichen», die sie in fast zehn Jahren als Infrastrukturchefin vornehmen durfte oder musste. Auf unserem Bild hält sie den Spaten vom «Spatenstich 3. Gleis Rütli-Zollikofen, 6. November 2009» in der Hand, an der Wand erkennt man u. a. das Werkzeug zum «Spatenstich Bahnhofumbau Burgoort, 21. Juni 2007».

„Förderung von Lausanne nach Basel eher die Linie über Bern–Olten oder jene über Solothurn–Moutier zu bevorzugen wäre?“

Der Zusammenhalt ist sehr wichtig, und in diesem Zusammenhang ist eben auch eine Bahnlinie wesentlich. Der öffentliche Verkehr ist etwas Emotionales. Der Kanton Bern liegt im Zentrum der Schweiz, er ist Mitglied der verschiedenen Konferenzen der Kantonsregierungen, wo die Kantone in guter Zusammenarbeit ihre gemeinsamen Ziele festlegen.

In diesem Zusammenhang ist auch ein Ausgleich im Verkehrsbereich nötig. Lange hat das Hauptgewicht auf dem Ausbau der Nord-Süd-Achse über Gotthard und Simplon gelegen, jetzt kommt auch die Kapazi-

berkeit (trotz allem!), wenn ich ihn mit dem Ausland vergleiche. Die Bahnen haben für viele etwas Emotionales – das haben sie heute auch für mich – man bekommt Fernweh und beginnt zu träumen!

Die Mobilität frisst Ressourcen: sei es Energie, sei es Boden. Mobilität verursacht Umweltschäden wie beispielsweise Luftverschmutzung und Lärm, und sie gefährdet die Gesundheit von Menschen und Tieren. Muss sich da der Kanton nicht vehement für eine Beschränkung der Mobilität einsetzen?

Wer sich dafür einsetzen würde, würde wohl subito abgewählt! Eine Beschränkung der Mobilität wäre aber wohl auch nicht sinnvoll. Wir müssen Lösungen finden für gesellschaftliche

„Für viele Menschen ist Mobilität ein Stück Freiheit, und das darf man ihnen nicht nehmen.“

tätssteigerung auf den andern Hauptachsen. Wenn die Kantone in dieser Frage zusammenstehen, können sie vieles erreichen. Ausserdem können die Bahn-2000-Strecken nicht schon wieder erweitert werden. Mit dem auf der Strecke Bern–Zürich vorgesehenen Viertelstundentakt wird das auch nicht besser, es ist also wünschenswert, dass es eine leistungsfähige zweite Strecke gibt.

Sie sind seit fast zehn Jahren bernische Verkehrsdirektorin. Wie hat sich ihr persönliches Mobilitätsverhalten durch die Beschäftigung mit diesen Fragen verändert?

Es hat sich stark verändert. Früher musste ich als Anwältin oft den ganzen Tag mit dem Auto von einem Gericht auf dem Land zum andern fahren. Heute fahre ich viel bewusster mit dem öffentlichen Verkehr. Wenn ich zwischen Zürich und Bern einen Sitzplatz kriege, freue ich mich darüber! Ich bin stolz auf den öffentlichen Verkehr in unserem Land, auf seine Pünktlichkeit, auf die Sau-

Probleme. Man kann das Rad der Zeit nicht zurückdrehen. Für die Volkswirtschaft ist ein guter öffentlicher Verkehr wichtig, Beschränkungen – welcher Art auch immer – wären volkswirtschaftlich schädlich, und sie wären auch schlecht für die Menschen. Denn für viele Menschen ist Mobilität ein Stück Freiheit, und das darf man ihnen nicht nehmen.

Interview: Peter Anliker

VERKEHRSTAG

Seit 10 Jahren veranstaltet der Kanton Bern mit dem «Berner Verkehrstag» einen Treffpunkt und Informationsaustausch der Schlüsselpersonen aus der Verkehrspolitik und Verkehrsplanung. Der Verkehrstag richtet sich an Interessierte aus Politik, Planung, Verwaltung, Transportunternehmen, Wirtschaft und Verbänden. Der diesjährige «Berner Verkehrstag» fand am 26. August 2011 zum Thema «Verkehr in Zukunft – wer soll das bezahlen?» statt.

Billettpflicht im Fernverkehr

Jetzt sind die Details geklärt

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV), die Personal- und die Kundenvertreter/innen haben für die neue Billettpflicht im Fernverkehr Umsetzungslösungen festgelegt.

Die öV-Branche hat Mitte Juni entschieden, per 11. Dezember 2011 auch im Fernverkehr die Billettpflicht einzuführen: Wie bereits jetzt im Regional- und städtischen Verkehr üblich, müssen die Kundinnen und Kunden künftig auch im Fernverkehr ihre Billette vor Reiseantritt lösen. Wer ohne gültiges Billett reist, bezahlt neben dem Fahrpreis einen Zuschlag von mindestens 90 Franken.

Grundsätzlich ist dies auf allen Fernverkehrszügen der Fall, doch steht es touristischen Transportunternehmen wie etwa RhB, Postauto



Das SBB-Zugpersonal erfährt die Details im Rahmen der «Sinfo-Schulung».

oder Schifffahrtsbetrieben frei, nach wie vor das gesamte Sortiment im Zug, Bus oder Schiff zu verkaufen.

Der SEV und sein Unterverband des Zugpersonals finden die Stossrichtung der Billettpflicht-Ausdehnung auf den Fernverkehr zwar nach wie vor falsch, da man das Problem mit zusätzlichem Zugpersonal auf kundenfreundlichere Art lösen könnte. Doch sie haben sich an der Ausarbeitung der Umsetzungslösungen aktiv beteiligt.

Im Detail sieht die Billettpflicht ab Fahrplanwechsel wie folgt aus:

- Streckenwechsel können wie heute ohne Servicezuschlag im Zug gelöst werden.
- Klassenwechsel können weiterhin ohne Gebühr im Zug gelöst werden, doch der Mindestpreis steigt im Fernverkehr von 5 auf 10 Franken.
- Wer sein persönliches Abo vergisst, bezahlt nach wie vor 5 Franken und kann das Abo später am Schalter vorweisen. Nicht möglich ist dies bei übertragbaren Abos, Junior- oder Enkelkarten und dem «Gleis 7».
- Reisende mit teilgültigem Fahrausweis (z.B. fehlender oder falscher Zuschlag,

VEREINBARUNG DES SEV / ZPV MIT DER SBB

Im Zusammenhang mit der Einführung der Billettpflicht im Fernverkehr haben der SEV und sein Unterverband des Zugpersonals (ZPV) mit dem Leiter Verkehrsmanagement des Personenverkehrs SBB, Toni Häni, nicht nur die Details der Umsetzung geregelt, sondern folgende Grundsätze verbindlich vereinbart:

- Es wird keine Stichkontrolle im Fernverkehr eingeführt. Es gibt keinen Personalabbau.
- Das Projekt «Weiterentwicklung Zugpersonal» wird wie geplant umgesetzt. Dazu gehört die integrale Zweierbegleitung im Fernverkehr. Die 125 zusätzlichen Stellen in der ganzen Schweiz werden besetzt.
- Das Zugpersonal erhält weitreichende Handlungsspielräume im Zug.
- Die direkten Vorgesetzten und die zuständigen Bereiche unterstützen das Zugpersonal bei der Umsetzung voll und ganz.
- Die Einführung der Billettpflicht im Dezember 2011 wird eng begleitet und die Praxiserfahrungen werden gemeinsam mit den Sozialpartnern regelmässig ausgewertet.

oder 1 Tarifpunkt zu wenig gelöst) bezahlen 70 Franken Zuschlag. Bei Irrfahrten wird wie bisher kein erhöhter Zuschlag verrechnet, sondern ein Servicezuschlag von 10 Franken.

- Reisende mit Behinderung und verwirrte Personen zahlen wie bis anhin keine Zuschläge.
- Das Zugpersonal kann zudem wie bis anhin in be-

gründeten Einzelfällen ohne Missbrauchsabsicht – z.B. bei Touristinnen und Touristen – darauf verzichten, den Zuschlag von 90 Franken zu erheben.

Vor dem Fahrplanwechsel sollen die Kundinnen und Kunden mit einer breiten Kommunikationskampagne darauf hingewiesen werden, dass sie vor Reiseantritt einen Fahrausweis brauchen. *fi*

«Reka: Das ist gelebte Sozialpartnerschaft.»



Andreas Hug
CEO und
VR-Vizepräsident
Hug AG

Christian Gusset
Branchenleiter
Lebensmittel-
industrie Unia

Gewerkschafter und Arbeitgeber wissen: Wer arbeitet, braucht auch Erholung. Damit es nicht bei der Forderung bleibt, fördern sie günstige Ferien. Da sind sich Andreas Hug, CEO der Hug AG, und Christian Gusset von der Unia für einmal einig: Genau dafür gibt es die Schweizer Reisekasse.



Und weil die Reka viele Vorteile für Arbeitnehmer und Arbeitgeber bietet, lächeln die Herren

Hug und Gusset gerne gemeinsam für sie in die Kamera. Mehr darüber erfahren ferienfördernde Arbeitgeber und ferienmachende Arbeitnehmer unter www.reka.ch.

Schweizer Reisekasse Reka
Neuengasse 15, 3001 Bern
Telefon 031 329 66 33

reka 
Eine für alle.

Bund schöpft bei Schienenbenutzern mehr Geld ab für Infrastrukturausbau und -unterhalt

Trassenpreise steigen 2013 um 200 Mio. CHF

Der Bundesrat hat am 31. August beschlossen, die Preise für das Befahren des Schweizer Schienennetzes Anfang 2013 zu erhöhen. So sollen zusätzliche 200 Mio. Franken in die Bundeskasse fließen. Die Bahntickets dürften 7 bis 9 % teurer werden.

Die Bahnunternehmen werden diese Zusatzkosten an ihre Kunden/-innen weitergeben. Das Bundesamt für Verkehr (BAV) rechnet mit 7 Prozent höheren Fahrpreisen, wie es am 31. August mitteilte. Der Verband öffentlicher Verkehr und der VCS erwarten gar bis zu 9 Prozent höhere Tarife.

Nicht mehr kostendeckend

Mit dem Trassenpreis übernehmen Bahngesellschaften die Kosten, die aus der Benützung des Schienennetzes zu einer bestimmten Zeit entstehen. Laut Bundesrat decken die heutigen Trassenpreise die Kosten nicht mehr. Der Mehrverkehr auf den Schienen führe zu wesentlich höheren Unterhalts- und Erneuerungskosten, schreibt das BAV. Hinzu komme die Teuerung, die in den letzten Jahren nicht auf die Trassenpreise überwälzt worden sei.

Die Trassenpreiserhöhung erfolgt über eine Revision der Netzzugangsverordnung. Der Bund setzt auf ein Modell,



Der steigende Aufwand für den Unterhalt und die Erneuerung der Bahninfrastruktur sind zurzeit durch die Trassenpreise nicht mehr gedeckt.

bei dem die Preise nach diversen Kriterien differenziert werden.

Lärmsanierung und Energieeffizienz werden belohnt

Für Züge, die zu Stosszeiten verkehren, muss zum Beispiel mehr bezahlt werden als für Züge zu Randzeiten. Weniger bezahlen sollen hingegen jene, die mit dem Rollmaterial die Bremsenergie zurückgewinnen und in die

Fahrleitung einspeisen, oder jene, die geräuscharmes Rollmaterial einsetzen. Im Güterverkehr können Züge ohne Priorität oder solche, die in Randzeiten verkehren, von tieferen Preisen profitieren. Ausserdem wird der Rabatt für lärmsanierte Güterzüge deutlich erhöht. Ein spezieller Zuschlag wird für Güterzüge mit Gefahrgut erhoben.

Das Geld aus der Trassenpreiserhöhung will der Bun-

desrat in die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) stecken.

Total 300 Mio. Zusatzeinnahmen

Die Vorlage FABI sieht gemäss Vernehmlassungsunterlagen höhere Beiträge aus dem Trassenpreis von insgesamt 300 Mio. Franken vor. 2017 ist daher eine zweite Preiserhöhung um 100 Mio. Franken geplant. Die Botschaft zu FABI will der Bundesrat im Frühjahr 2012 vorlegen.

Bedenken, dass auf das Auto umgestiegen werden könnte

Der Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) kritisiert die Trassenpreiserhöhung als vorteilhaft. Der Bundesrat nehme damit in Kauf, dass wieder mehr Pendler/innen das Auto benutzen werden.

Diese Entwicklung befürchten auch die Umweltschutzorganisation umverkehr und der Verband öffentlicher Verkehr (VöV). Der VöV akzeptiert zwar, dass sich die Kund/innen stärker an der Finanzierung der Schieneninfrastruktur beteiligen. Er hätte sich aber ein anderes Vorgehen gewünscht: eine Trassenpreiserhöhung von nur 150 Mio. Franken, verteilt auf fünf Etappen bis 2017.

Zufrieden mit dem Bundesrat ist dagegen der Fachverband Infra, die Organisation der schweizerischen Infrastrukturbauer. Der Entscheid sei «notwendig und sinnvoll».

sda/Fl

Stress nimmt zu

SGB verlangt Massnahmen

Eine Seco-Studie zeigt, dass die Anzahl Personen, die sich über Stress bei der Arbeit beklagen, steigt.

Die Zunahme von 27 % im Jahr 2000 auf 34 % 2010 ist beunruhigend – genauso wie die hohe Zahl der Menschen, die, um den hohen Arbeitsrhythmus zu bestehen, zu Medikamenten greifen müssen, sei es zur Beruhigung oder zur Stimulierung.

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB verlangt Massnahmen, um die Auswirkungen des Arbeitsstresses zu begrenzen. Dessen Kosten betragen einer früheren Studie zufolge 10 Mrd. Franken pro Jahr. Insbesondere gilt es, Arbeitszeitmodelle zu unterbinden, die direkt Stress verursachen, etwa Arbeit auf Abruf, Vertrauensarbeitszeit und andere Modelle, die (insbesondere wegen Smartphones) auf dauernde

Verfügbarkeit setzen. Wo Prekarisierung der Arbeit und zu tiefe Löhne den Stress verursachen, sind faire Mindestlöhne gefragt.

Arbeitszeitverkürzung

Der SGB engagiert sich in diesem Sinn auch für kürzere Arbeitszeiten (mehr Ferien, kürzere Wochenarbeitszeiten). Die Seco-Studie hat unterstrichen, dass zu hohe Arbeitszeiten Stress verursachen. Dieser Befund ver-

deutlicht, dass die Unternehmen, die wegen des Franken-Euro-Kurses längere Arbeitszeiten durchsetzen wollen, mit der Gesundheit der Arbeitnehmer/innen spielen.

Mitsprache gefordert

Der SGB verlangt zudem mehr Mitsprache der Arbeitnehmenden. Die Beteiligung an Entscheiden hat sich als stressmindernd erwiesen.

SGB

NEWS

ZENTRALSCHWEIZER NEUIGKEITEN

■ Aus der Zentralschweiz gibt es vielerlei Neuigkeiten zu vermelden. So macht der Ausbau des Bahnhofs Küssnacht am Rigi Fortschritte. Der neue, überdachte Mittelperron wurde dem Betrieb übergeben, womit die Züge wieder nach Fahrplan verkehren können. Bis im Dezember soll auch der neue, überdachte Busperron auf dem Bahnhofplatz fertiggestellt sein. Der Mittelperron ist durch die neue Personenunterführung und über Treppen, Rampen und Lift erreichbar. Auf dem Bahnhofplatz entstehen sieben Bushaltestellen, ein Kundencenter und Velo-Parkplätze. Von den Umbaukosten von rund 10 Millionen Franken trägt die SBB 35 Prozent, der Bezirk Küssnacht 65 Prozent.

■ An der Präsentation der neu-alten Domino-Züge für die S-Bahnen Luzern (vgl. *kontakt.sev* 17/2011) wurde gezeigt, «was alles in den neuen Zügen steckt», sagt die SBB. Die Dominos sind ehemalige NPZ-Kompositionen, die die SBB-Industriewerke Yverdon und Olten komplett erneuert haben. Dabei wurden 120 Triebwagen und 120 Steuerwagen bis auf den Wagenkasten zerlegt und anschliessend neu aufgebaut. Dazwischen kommen 140 neue Niederflur-Zwischenwagen «Inova» von Bombardier. Die vierteiligen Domino 4 sind 100 Meter lang, verfügen über 262 Sitzplätze und Platz für Velos und Kinderwagen. Sie haben einen Niederflureinstieg, sind klimatisiert und mit Monitoren und Videokameras ausgerüstet.

■ Um weiteres Verbesserungspotenzial zu finden, wird im Kanton Zug zurzeit eine repräsentative Befragung durchgeführt. In telefonischen Interviews von rund 15 Minuten Dauer will die Firma Link im Auftrag des Kantons Informationen über die Mobilität und über die ÖV-Nutzung erheben. Auch Veränderungen im Mobilitätsverhalten soll nachgefragt werden. Die aktuelle Befragung ist bereits die dritte, die letzte fand vor drei Jahren statt. Die anonymen Teilnehmenden der Befragung sollen sowohl ÖV-Nutzer/innen als auch -Nichtnutzer/innen sein.

Peko-Nachwahlen beim Personenverkehr SBB

Bei den Nachwahlen für die Personalkommissionen der SBB-Division Personenverkehr sind folgende Kolleginnen und Kollegen in stiller Wahl gewählt worden:

Division P-OP Maintenance: Hugo Rubin, Olten (SEV)

Fläche P-FV-SQM Logistik & Gepäck: Fabio Lanfredi, Bellinzona (eigene Liste)

Fläche P-VM Zugpersonal: Sarah Burkhalter, Genf (SEV), Roger Biberger, Zürich (SEV)

Fläche P-VS Mittelland: Edith Aebischer, Bern (SEV), Raoul Ruffieux, Romont (SEV)

Fläche P-VS Zürich / Nordostschweiz: Rita Höchner, Zürich (SEV), Anna Paula Kuster-Zürcher, Zürich (Transfair)

Fläche P-VS Ticino: Simone Böni, Muralto (Transfair) (ein Sitz bleibt vakant)

Schriftliche Wahlen gibt es im Wahlkreis Fläche P-OES Transportpolizei. Kandidierende sind Heike Bauer, Olten (eigene Liste) und Andreas Kummer, Bern (SEV).

pan.

WAHLEMPFEHLUNG

Zur Wahl in die Peko Fläche P-OES Transportpolizei empfiehlt der SEV:

Andreas Kummer

24-jährig, Transportpolizist, aus Bern



Angaben zur beruflichen Tätigkeit:

Nach meiner Lehre als Augenoptiker und dem Militär verwirklichte ich meinen Bubentraum: Im 2009 absolvierte ich die Interkantonale Polizeischule in Hitzkirch und wurde anschliessend auf dem Stützpunkt Bern stationiert. Seit Anfang 2011 bin ich zusätzlich als Instruktor bei der Transportpolizei tätig. In meiner Freizeit treibe ich gerne Sport und bereise europäische Städte.

Persönliche Motivation zur Mitarbeit in der Peko:

Ich will für die Mitarbeitenden Ansprechperson und Bindeglied zum Arbeitgeber sein, die Anliegen, Bedürfnisse und Erwartungen meiner Arbeitskollegen entgegennehmen und diese in der Peko vertreten. Es würde mich sehr freuen, wenn ich euer Vertrauen gewinnen könnte.

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454.

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

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

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

Abonnemente und Adressänderungen:

SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58. Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.-.

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

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

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

Die nächste Ausgabe erscheint am 29. September 2011

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 22. September, 8 Uhr

Inserateschluss: 19. September, 10 Uhr

BSG Bielersee Schifffahrt
Navigation Lac de Bienne

Wir sind ein touristisches Dienstleistungsunternehmen und betreiben die Schifffahrt im Drei-Seen-Land und auf der Aare. Zur Regelung der Nachfolge suchen wir eine/n

Chefkapitän/in Leiter/in Nautik

Sie bringen mit:

- Erfahrung in der Nautik (Schiffsführerausweis Kat. B von Vorteil)
- Führungserfahrung und hohe Sozialkompetenz
- Betriebswirtschaftliches Denken
- Technisches und nautisches Verständnis
- Belastbarkeit, Bereitschaft für unregelmässige Arbeitszeiten (Wochenenden, Abende)
- D/F gute Kenntnisse

Ihre Aufgaben:

- Fahrdienst sicherstellen
- Führen des nautischen Teams
- Sicherstellen der ordentlichen nautischen Aus- und Weiterbildung
- Kontakte nach innen (Team) und aussen (Behörden, etc.)
- Mitarbeit bei Neu- und Umbauten der BSG-Flotte (Flottenpolitik)

Wir bieten:

- Eine interessante Führungsaufgabe in einem der grössten Tourismusunternehmen im Seeland
- Eine abwechslungsreiche Tätigkeit in einem tollen Mitarbeiterteam
- Fortschrittliche Anstellungsbedingungen und gute Sozialleistungen.

Fühlen Sie sich angesprochen? Dann freuen wir uns auf Ihre elektronischen Bewerbungsunterlagen bis spätestens 30. September 2011 an: thomas.erne@bielersee.ch.

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 höher einen COOP - Gutschein im Wert von CHF 200.-

Auskünfte unter 061 225 22 22

An der Suissetraffic treffen sich Verkehrspolitiker/innen, Bahnmanager/innen und Praktiker/innen

Schub für den öffentlichen Verkehr

Alle zwei Jahre findet die Suissetraffic statt. Sie ist zugleich Leistungsschau und Zukunftswerkstatt – das macht ihren Reiz aus.

Wer nicht mit dem «Bahnvirus» infiziert ist, käme an der Suissetraffic kaum auf seine Kosten: Was hier an Neuheiten und Weiterentwicklungen präsentiert wird, ist wenig «sexy». Es braucht den

Blick und das Hintergrundwissen eines Spezialisten, einer Insiderin, um über die ergonomische Form eines Sitzes oder die Raffinesse einer Schraubverbindung ins Schwärmen zu geraten.

Für Theoretiker und Praktiker
Die Suissetraffic ist weniger gross und weniger international ausgerichtet als die Innotrans in Berlin, die ebenfalls alle zwei Jahre stattfindet (vgl. *kontakt.sev* 22/10). Das heisst aber nicht, dass sie weniger wichtig wäre. So heisst es etwa am Stand der Arthur Flury AG, dem weltweiten Marktleader für Streckentrenner, dass das Publikum der beiden Messen ganz unterschiedlich ist: «An der Innotrans treffen wir «nur» die Bahnmanager, hier an der Suissetraffic kommen aber auch die Praktiker, die Fahrleitungsleute an den Stand, die sich informieren und ihren Chefs dann sagen, warum sie auf unsere Produkte setzen sollen!» Tatsächlich kommen an den verschiedenen Messeständen in den grosszügigen Hallen denn auch immer wieder Gespräche zustande, wo gefachsimpelt wird und Erfahrungen ausgetauscht werden.

1000 Quadratmetern Fläche. Offenbar mit Erfolg: Für die nächste Messe, die in zwei Jahren ausnahmsweise im Mai und in Genf stattfinden wird, hat Swissrail 4000 Quadratmeter reserviert ...

Schaulaufen der Bahnen

Die grossen Bahnunternehmen wie SBB und BLS nutzen die Suissetraffic, um sich als innovative und attraktive Unternehmen zu präsentieren. Der Markt des öffentlichen Verkehrs – an der Messe merkt man es deutlich – ist offensichtlich attraktiv, aber auch hart umkämpft. Dies betrifft die grossen Systeme: Wo ist der Einsatz einer Seilbahn statt einer Schienenbahn angezeigt? Es betrifft aber auch die Wahl der Systeme: Wie sieht der Nahverkehrszug der Zukunft aus? Und schliesslich betrifft es auch den Arbeitsmarkt: Die Unternehmen suchen Fach- und Spitzenkräfte, diese wiederum informieren sich über Möglichkeiten eines Karriereschrittes.

Spitzentreffen

Daneben ist die Suissetraffic aber auch ein Treffpunkt für Bahnmanager/innen mit ihren wichtigen Partnerfirmen. Die Bahnindustrie zeigt ihre Leistungsfähigkeit, präsentiert neue Produkte und Ideen, wie bestehende oder kommende Probleme gelöst werden können. Im öffentlichen Verkehr, der gerade in der Schweiz sehr dicht ist, sind diese Probleme nicht ausschliesslich im engeren Sinn technisch: Wie informiert man die Kundinnen und Kunden im Normalbetrieb und in ausserordentlichen Lagen? Wie kann man der steigenden Nachfrage am besten entsprechen? Wie kann man sich schon heute für die Zukunft rüsten?

Swissrail ist erfolgreich

Trotzdem sind für die Lösung solcher Probleme die Unternehmen der Zulieferindustrie angesprochen. In der Schweiz sind diese in der «Swissrail Industry Association» zusammengeschlossen, einem der Träger der Suissetraffic. Swissrail betreibt für die Mitglieder einen grossen Gemeinschaftsstand auf

Und das Publikum?

Die Suissetraffic ist, wie gesagt, keine Publikumsmesse. Trotzdem gibt es auch für Leute, die nicht in einem bahnspezifischen Beruf arbeiten, genug interessante Neuigkeiten. So kommt «Easy-Ride», das vor zehn Jahren angekündigte revolutionäre Ticketing-System, nun langsam ins Stadium der Einsatzreife und wird an der Suissetraffic im praktischen Betrieb demonstriert. Die Fahrgast- und die Chauffeurinformation werden verknüpft, sodass sich die Benützenden des öffentlichen Verkehrs nie mehr allein gelassen zu fühlen brauchen.

Solche Aussichten, so interessant sie vom technischen Standpunkt auch sein mögen, generieren sofort neue Fragen, neue Befürchtungen: Wie sieht es mit dem Datenschutz aus? Was bietet der öffentliche Verkehr seinen Benützenden als Mehrwert? Nimmt der Stress am Arbeitsplatz zu? Der «Faktor Mensch» rückt damit wieder stärker ins Zentrum der Betrachtung. *Peter Anliker*



Blick von oben auf einen Teil der Ausstellungsfläche der Suissetraffic in den Hallen der BERNEXP0.

DER ÖFFENTLICHE VERKEHR IST EINE WACHSTUMSBRANCHE

Lobeschymnen aus dem Ausland, kritische Stimmen aus der Schweiz: Die Innensicht und die Aussensicht des öffentlichen Verkehrs sind nicht völlig deckungsgleich. Dies zeigte sich am Symposium, das am Eröffnungstag der Suissetraffic Experten aus Wirtschaft und Politik zusammenführte.

Eines war jedoch in allen Reden unbestritten: Der öffentliche Verkehr hat ein grosses Wachstum vor sich. Die grösste Herausforderung ist, dieses zu bewältigen. Der Direktor der Europäischen Eisenbahngesellschaft, **Marcel Verslype**, nannte die Harmonisierung der technischen Anforderungen als vordringliche Aufgabe seiner Behörde. Die europaweite Zulassung einer Lokomotive dauere ein Mehrfaches der Zeit, die die Zulassung des Airbus A 380 benötigt habe, und koste ein Mehrfaches des dafür aufgewendeten Geldes. «Es ist ja klar, dass der Feuerlöscher an der Landesgrenze zu funktionieren aufhört», meinte er ironisch; tatsächlich scheiterten Lokzulassungen häufig an den unterschiedlichen Regeln zu den Feuerlöscher und -signale der Züge stellten schier unüberwindliche Hindernisse dar. Für Verslype stehen die Zulassungsfragen deshalb an erster Stelle.

Auch der grüne Europaparlamentarier **Michael Cramer** kritisierte die Bahnen: «Sie sind die letzten nationalistischen Kohorten!» Dennoch richtet sich seine Kritik in erster Linie an die EU als Ganzes: «Der Verkehr wird massiv subventioniert, aber der falsche, nämlich der Klimakiller.» Durch Steuerbefreiung (beim Treibstoff) und Gratisstrassen würden der Strassen- und Luftverkehr begünstigt, wogegen der Schienenverkehr durch zahlreiche Vorschriften behindert werde. Eine Zugfahrt durch Europa dauere heute doppelt so lange wie zu Dampfzeiten. Bundesrätin **Doris Leuthard** wies auf die bevorstehenden Entscheide zur Finanzierung der künftigen Bahnentwicklung hin. Sie gab zudem bekannt, dass

sie Aufträge erteilt habe, um Formen von «Mobility Pricing» zu erarbeiten; nächstes Jahr werde sie die Öffentlichkeit erstmals darüber informieren. In Übereinstimmung mit dem Weissbuch der EU stellt sich auch die Schweizer Verkehrsministerin auf den Standpunkt, dass die Mobilität nicht eingeschränkt werden könne, sondern intelligent bewältigt werden müsse. Dabei gelte es, auf der Strasse wie auf der Schiene die besten Lösungen zu finden. Der Präsident der Zuliefererorganisation Swissrail, **Daniel Steiner**, forderte die Bundesrätin auf, beschlossene Investitionen vorzuziehen, um die Industrie vom Frankendruck zu entlasten. Sersa-Chef **Konrad Schnyder** seinerseits rief Bahnen und Unternehmen zu gemeinsamem Handeln auf: «Pflügen wir zusammen das Erbe, das das Schweizer Schienennetz darstellt!» Er warnte zudem vor dem Verlust von Fachwissen, weil der Ingenieurwachstums völlig fehle. *pmo*



„Man muss die Jungen unterrichten können, ihnen Zeit zum Lernen geben und, vor allem, ihnen vertrauen!“

Daniel Delaloye, Login-Verantwortlicher für Marketing und Berufsinformation in der Romandie.

Lehrlingstagung 2011

733 Junge haben ihre Lehre in der Welt des öffentlichen Verkehrs begonnen

Login festigt seinen Erfolgskurs. Der Bildungsverband in der Welt des Verkehrs zählt nun schon rund 60 Mitgliedsunternehmen und bildet insgesamt mehr als 1800 Lernende in 23 verschiedenen Berufen aus. kontakt.sev hat einige frischgebackene Lehrlinge in der Westschweiz besucht, aber auch die Lernende nicht vergessen, die ihre Lehre als Kauffrau öffentlicher Verkehr gegenwärtig im SEV-Zentralsekretariat in Bern absolviert.

Der 51-jährige Daniel Delaloye ist Login-Verantwortlicher für Marketing und Berufsinformation in der Romandie. Der ehemalige Zugverkehrsleiter SBB ist seit dem Beginn des «Abenteuers» bei Login dabei, also seit dem 1. Januar 2002. In der «Freizeit» übt er das Amt des Vize-Gemeindepräsidenten

in der Walliser Gemeinde Collombey-Muras aus und sitzt im Verwaltungsrat der «Transports publics du Chablais». Es ist also ein waschechter Bähnler, den wir im Lausanner Büro von Login vor uns haben, ein Mann, der sich mit Erfolg für die Allgemeinheit einsetzt und für den öffentlichen Verkehr.

Warmherzig und mit funkelnden Augen erklärt er uns mit Leidenschaft seine Mission bei Login. «Ich bin Mitglied einer Gruppe, deren Aufgabe es ist, Login bei den Jungen der Romandie bekannt zu machen, mit dem Ziel, sie zu rekrutieren und auszuwählen, um sie den Login-Mitgliedsfirmen, die

Lernende ausbilden wollen, zur Verfügung zu stellen.» Login kümmert sich nicht nur um die Rekrutierung von neuen Lernenden, sondern versucht auch, Unternehmen des öffentlichen Verkehrs von einer Mitgliedschaft beim Ausbildungsverband zu überzeugen. Dieses Jahr haben sich zwei Unternehmen aus der Romandie – RTW Air Services SA in Genf und RCSmobilty SA in Aigle – dazu entschlossen, Login beizutreten und Kaufleute öffentlicher Verkehr auszubilden. Damit ist die Zahl der Mitgliedsfirmen auf sechzig gestiegen.

1500 kandidieren für 113 Plätze

Die Werbeanstrengungen von Daniel Delaloye zahlen sich aus. Im vergangenen Jahr haben nur schon in der französischsprachigen Schweiz 1500 Junge Login kontaktiert. Schliesslich wurden 113 neue Login-Lehrver-

träge in der Romandie abgeschlossen (bei einem schweizerischen Total von 733, wovon 34 im Tessin). «Die Kandidaten und Kandidatinnen füllen als Erstes ein Anmeldeblatt aus, dann fordern wir sie auf, ein Motivations schreiben zu verfassen. Anschliessend absolvieren sie einen Eignungstest. Wenn dessen Ergebnisse entsprechend sind, können sie eine dreitägige Schnupperlehre machen, und wir empfangen sie zu einem Einstellungsgespräch, das anderthalb Stunden dauert. Ganz zum Schluss gibt es noch eine Gesundheitsuntersuchung. Jeder dieser Schritte ist selektiv.»

«Den Unternehmensgeist spüren»

Ausser den schulischen Fähigkeiten zählen bei einer Lehrlingsanstellung durch Login laut Daniel Delaloye: «Vielseitigkeit, Freude am

LOGIN EXISTIERT SCHON SEIT BALD ZEHN JAHREN

Login ist der Ausbildungsverband der Welt des öffentlichen Verkehrs. Die Gemeinschaft wurde 2002 von der SBB und der BLS gegründet. Heute hat sie 60 Mitgliedsfirmen und ihr Hauptsitz ist in Olten. Login beschäftigt rund 270 Personen, die einem GAV unterstehen, der auf Arbeitnehmerseite vom SEV und von Transfair verhandelt und unterzeichnet worden ist.

Drei Geschäftsbereiche

Login ist in drei Geschäftsbereiche gegliedert: Marketing und Verkauf, Grundbildung und Weiterbildung. 2010 waren bei Login 1869 Lernende und Praktikanten/innen eingeschrieben (Bereich Grundausbildung), 11 099 Berufsleute haben Weiterbildungskurse absolviert

(Bereich Weiterbildung). In letzterem Bereich bildet Login vor allem Lokomotivführer, Motorfahrzeugführer und Zugverkehrsleiter aus. Im März 2011 hat die dreisemestrige Weiterbildung zum Fachmann/zur Fachfrau öffentlicher Verkehr begonnen, das nach Absolvieren der Abschlussprüfungen zu einem eidgenössischen Diplom führt. Diese Ausbildung gibt es gegenwärtig nur in der Deutschschweiz (siehe separaten Text).

Duales Bildungssystem

Die Login-Lernenden absolvieren praktische Einsätze von sechs Monaten oder mehr bei einem der angeschlossenen Unternehmen und besuchen gleichzeitig den allgemeinbildenden und den berufsspezifischen

Unterricht der kantonalen Berufsschulen. Was die praktische Ausbildung betrifft: Login bietet an, sie in sogenannten «Junior Teams» zu absolvieren.

Man könnte mehr Lernende ausbilden, aber ...

Login könnte durchaus eine grössere Zahl Lernender ausbilden, aber gewisse Unternehmen haben immer noch Mühe, Rentabilität und Ausbildung miteinander in Übereinstimmung zu bringen. Im Jahresbericht 2010 beklagt Login «fehlende Praxisausbildungsplätze bei den Mitgliedsfirmen», insbesondere bei den kaufmännischen Angestellten. «Belastungen im Tagesgeschäft und Reorganisationen führten zu Aufhebungen von Lehrplätzen.» *AC/pan.*

733 neue Lernende haben 2011 bei Login begonnen:

**586 in der Deutschschweiz
113 in der Romandie
34 im Tessin**

Login ist in drei Geschäftsbereiche gegliedert.

**Grundbildung
Weiterbildung
Werbung und Verkauf**

DOSSIER



Wie Quentin, Polymermechaniker-Lernender im Junior-Business-Team in Yverdon-les-Bains, machen zurzeit die Login-Lernenden des 1. Lehrjahres ihre ersten Schritte im Arbeitsleben.

Kontakt mit der Kundschaft, Bereitschaft zu unregelmässiger Arbeitszeit, Organisationstalent und dass sie den Teamgeist und den Unternehmensgeist spüren.»

Der Marketingverantwortliche der Romandie betont immer wieder die Wichtigkeit des Teamgeistes: «Der Kandidat oder die Kandidatin muss sich bewusst sein, dass er oder sie nicht allein arbeitet, sondern Teil ist eines Ganzen, einer Kette von Berufen in der Welt des Verkehrs.» Was den «Unternehmensgeist» betrifft, weist Daniel Delaloye darauf hin, dass hinter diesem Ausdruck der Wunsch des Lernenden steckt, Verantwortung zu übernehmen, sich für den

Erfolg und die Entwicklung des Unternehmens einzusetzen, für das man arbeitet.

Jetzt schon für 2012 einschreiben

Die Einstellungen für die 2012 beginnenden Lehren haben bereits begonnen. In den Bahnhöfen, Zügen, Trams und Bussen der Deutschschweiz, dann auch der französischsprachigen Schweiz und des Tessins bleiben die Plakate von Login mit ihrem gelben Grund nicht unbemerkt. Parallel zu dieser Werbekampagne machen Daniel Delaloye und sein Team Schulbesuche, um die Berufe der Verkehrsbranche vorzustellen. Login macht auch bei den Lehrstellenmessen mit. «Die Jungen haben Mühe, sich nach Beginn ihres letzten Schuljahres für einen Beruf zu entscheiden», stellt Daniel Delaloye fest. Das ist schade! Denn wer sich schneller bewirbt, findet

NADJA MÜLLER, LOGIN-LERNENDE BEIM SEV

Der SEV ist eines von 60 Mitgliedschaftsunternehmen im Ausbildungsverbund Login. Aus diesem Grund beteiligt sich das SEV-Zentralsekretariat an der Ausbildung von KVöV-Lernenden (Kaufrau/Kaufmann öffentlicher Verkehr). Die «neue» Lernende ist Nadja Müller und wohnt in Spiez. An der Steinerstrasse ist Evelyne Tanner, administrative Sekretärin und Berufsbildnerin, für sie verantwortlich. Nadja hat ihre Ausbildung letztes Jahr bei der

SBB begonnen. Mit der Ankunft beim SEV vor einem Jahr hat ihr zweites Ausbildungsjahr begonnen. Sie ist glücklich, Lernende bei Login zu sein: «In kaum einem Jahr habe ich sehr viele neue Leute kennengelernt, bin viel selbstständiger geworden und habe viel Selbstvertrauen dazu gewonnen.» Ende Januar 2012 wird Nadja den SEV verlassen, um ihre Ausbildung andernorts fortzusetzen, sei es bei der SBB oder bei der BLS. Man wird es ja sehen.

Wie sie sagt, gefällt es ihr auf dem SEV-Zentralsekretariat. Sie findet die Gewerkschafts-angestellten freundlich und hilfsbereit. Dass die Tage länger dauern, passt ihr dagegen nicht so gut: «Es ist nicht nur die Arbeit, die man erledigen muss, nebenbei haben wir auch noch viele Aufgaben und Tests, auf die wir lernen müssen.» Zum Glück gibt es noch die Wochenenden und Ferien, die es unserer Lernenden erlauben, im Sommer Tennis zu spielen, im Winter zu boarden – und das ganze Jahr zu shoppen. AC/pan.



Login-Lehrlingslöhne:

1. Lehrjahr: 680 Franken
2. Lehrjahr: 830 Franken
3. Lehrjahr: 1100 Franken
4. Lehrjahr: 1460 Franken

Fortsetzung auf Seite 14

Der SEV will die Partnerschaft mit Login vertiefen

Ein GAV für die Lernenden?

Letzten Mai hat die SEV-Jugend am Kongress unserer Gewerkschaft einen starken Werbeauftritt gehabt: Ein halbes Dutzend stürmte in Eishockeyschutzhelm die Bühne. Am Mikrofon forderten sie die Schaffung eines Gesamtarbeitsvertrages für die Login-Lernenden. Von den Kongressteilnehmenden forderten sie Unterstützung, indem diese eine Petition in Form eines Pucks mit dem Slogan «Wir geben den Puck weiter!» unterzeichneten. Dreieinhalb Monate nach dieser Aktion haben wir bei SEV-Jugendsekretär Jérôme Hayoz nachgefragt, ob der Puck sein Ziel erreicht hat.

Kommen die Gespräche mit Login im Hinblick auf die GAV-Verhandlungen für die Lernenden voran?

Es gibt einen GAV für die Login-Angestellten, aber immer noch nicht für die Lernenden. Trotzdem haben wir regelmässig Gespräche mit den Ausbildungsverantwortlichen. Wir sind daran, das Eis zu schmelzen ...

Warum soll man einen GAV für die Login-Lernenden verhandeln, wenn sie doch schon heute bessere Bedingungen als andere Lernende haben?

Solange wir in einer Schönwetterperiode sind, werden die Arbeitsbedingungen nicht in Frage gestellt. Wir befürchten aber, dass in einer Schlechtwetterphase Leistungen wie das Gratis-Generalabonnement oder die sechste Ferienwoche in

Frage gestellt oder gestrichen werden könnten. Ein GAV würde unsere Sozialpartnerschaft mit Login festigen und eine Verschlechterung der Lehrentschädigungen verhindern.

Hat denn der SEV Kontakt mit den Login-Lernenden?

Selbstverständlich! Wir können in den Berufsschulen der ganzen Schweiz Besuche in den Klassen der Login-Lernenden machen, um unsere Gewerkschaft vorzustellen.

Und wie wird die gewerkschaftliche Botschaft aufgenommen?

Sie wird sehr gut aufgenommen! Ich bin immer wieder erstaunt, wie sehr die Lernenden interessiert sind, mehr über die Geschichte unserer Sozialversicherungen zu erfahren und zu verstehen, wie ein GAV verhandelt wird und welcher Art die Leistungen sind, von denen sie profitieren könnten, wenn sie im Besitz eines EFZ sein werden.

Können denn die Lernenden überhaupt Mitglied des SEV werden?

Natürlich! Und dies sogar, ohne Beiträge bezahlen zu müssen; sie können trotzdem wie die Aktiven von allen Leistungen profitieren, wie etwa dem Berufsrechtsschutz. Rund 50% der Lernenden sind Mitglied im SEV.

Interview:
Alberto Cherubini/pan.

Fortsetzung von Seite 13

eher eine Lehrstelle. Je länger jemand wartet, umso schwieriger wird es, bei Login eine Stelle zu finden. Anfang Dezember sind wir für die meisten zu vergebenden Stellen schon ausgebucht.» Während es zahlreiche Bewerbungen um Lehrstellen im Bereich KVÖV gibt, ist es schwieriger, junge Leute zu finden, die Berufe wie Gebäudereiniger/in oder Verkehrswegebauer/in lernen wollen. «In diesem Jahr hatten wir sieben Lehrstellen als Gebäudereiniger/in und es ist uns gelungen, sieben junge Leute – sechs Knaben und ein Mädchen – zu finden, die in diesen Beruf einsteigen», sagt Daniel Delaloye nicht ohne Stolz.

Überdurchschnittliche Entschädigungen

Der Erfolg von Login kann auch in der Tatsache begründet sein, dass die Entschädi-

gungen über dem Durchschnitt sind: etwa eine sechste Ferienwoche (anstelle der fünf vom Berufsbildungsgesetz vorgeschriebenen), das Gratis-GA und Lehrlingslöhne, die sich sehen lassen können (680 Franken im ersten Lehrjahr, 830 Franken im

»Die Jungen haben Mühe, sich nach Beginn ihres letzten Schuljahres für einen Beruf zu entscheiden.« Daniel Delaloye

zweiten Lehrjahr, 1100 Franken im dritten Lehrjahr und 1460 im vierten Lehrjahr). Zu den Leistungen des Unternehmens gehört auch der Sprachaufenthalt in England – bei Login ein Must! Daniel Delaloye ist jedes Jahr mit der Organisation dieses zweiwöchigen Aufenthaltes in Bournemouth betraut.

«In diesem Sommer haben 97 Lernende aus allen Sprachregionen und allen Berufen unseres Landes den Aufenthalt gemacht. Es ist ei-

ne sehr bereichernde Erfahrung. Wir fahren mit dem Zug hin und kommen mit einem Swiss-Flug zurück.»

Vertrauen schenken

Daniel Delaloye ist selbst Ausbilder zweier Lernender KVÖV. Für ihn ist die Arbeit

beim Marketing und der Berufsinformation weit mehr als nur ein Broterwerb – es ist eine Leidenschaft! Mit Herzblut leitet er die Jungen an, einen Beruf zu wählen, der ihnen gefällt und sie aufleben lässt. «Ich setze Hoffnung in die Jungen. Wenn man ihnen Verantwortung gibt, können sie sie erfüllen. Man muss die Jungen aber ausbilden können, ihnen Zeit zum Lernen geben und ihnen vor allem Vertrauen schenken!» AC/pan.

EIN WEITERBILDUNGSANGEBOT, DAS EINE LÜCKE SCHLIESST

Bahnen sind hierarchisch geführte Unternehmen. Wer eine höhere Stufe auf der Karriereleiter erklimmen möchte, sollte sich weiterbilden. Bei Login besteht Gelegenheit, «Fachmann öV» bzw. «Fachfrau öV» zu werden.

Weiterbildung ist notwendig

Eines der Ziele der viel geschmähten «Bologna»-Reform im Bildungswesen war es, «Sackgassen» zu vermeiden: Es soll keine Bildungsgänge mehr geben, in denen man sich nicht weiterentwickeln kann. Voraussetzung für die Weiterentwicklung ist allerdings die Weiterbildung und damit die Bereitschaft des Einzelnen, etwas Neues kennenzulernen. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs ist diese Möglichkeit der Weiterbildung heute durchgehend vorhanden: In allen Berufen ist es für Interessierte möglich, eine Berufsmatur zu erwerben und an einer Fachhochschule einen Nachdiplomkurs, ein Nachdiplomstudium oder ein Fachstudium mit einem Masterabschluss zu absolvieren. Ein solcher Weg ist allerdings recht hart, er setzt viel persönlichen Ehrgeiz und Einsatz voraus.

«Fachperson öV» schliesst die Lücke

Wer eine Berufslehre mit einem eidgenössischen Fähigkeitszeugnis abschliesst, hat ebenfalls verschiedene Weiterbildungsmöglichkeiten. Bekannt ist etwa die höhere Fachprüfung zum «dipl. Manager öV», die an der Fachhochschule Innerschweiz

Luzern absolviert werden kann. Für Fachleute im öffentlichen Verkehr, die sich diese Ausbildung nicht zutrauen oder die einen Zwischenschritt zu diesem Ziel machen möchten, bietet Login die Ausbildung zum Fachmann oder zur Fachfrau öV an. Die Ausbildung ist berufsbegleitend, eine Anstellung im öffentlichen Verkehr und drei Jahre Berufserfahrung in diesem Bereich sind Voraussetzungen für die Aufnahme. Die Ausbildung dauert anderthalb Jahre; zu etwa 330 Lektionen Unterricht in Olten (ein Tag pro Woche) kommen rund 300 Stunden Selbststudium. In neun sogenannten «Basismodulen» und einem von drei «Vertiefungsmodulen» erwerben die angehenden Fachleute ein ganzheitliches Wissen im öffentlichen Verkehr und Führungsqualitäten. Eine Projektarbeit schliesst die Ausbildung ab. «Fachleute öV» sind in der Lage, Personal zu führen, in Projektteams eine wichtige Funktion einzunehmen oder Marketingprozesse zu leiten, dabei können Schwerpunkte je nach Vorbildung und Einsatzgebiet gesetzt werden. Wer sich für die Ausbildung zum Fachmann öV oder zur Fachfrau öV interessiert, sollte zuerst Kontakt mit seinem Vorgesetzten aufnehmen, damit diese die Freistellung bewilligen und die nicht unerheblichen Kurskosten ganz oder teilweise übernehmen. Der nächste Kurs startet im Frühjahr 2012.

www.login.org/de/weiterbildungen/fachfrau-fachmann-oev/

pan.

MATEO TOUSSAINT, AUTOMATIKER-LERNENDER, UND QUENTIN SYGROVE, POLYMECHANIKER-LERNENDER, IN YVERDON

Mateo Toussaint
Mateo hat seine Automatiker-Lehre im Junior-Business-Team

(JBT) Yverdon-les-Bains begonnen. Hier wird er zwei Jahre bleiben, die zwei weiteren Lehrjahre wird er bei einem Unternehmen des Login-Verbundes absolvieren.

War es schwierig, diese Lehrstelle zu kriegen?

Mateo: Ich habe mich Mitte November letzten Jahres beworben und wurde nicht genommen, weil ich zu spät dran war. Dann hat jemand seine Bewerbung zurückgezogen und ich wurde genommen.

Jean-Philippe Ritz, Ausbildungscoach und Werkstattchef, begonnen haben. Quentin Sygrove hat sich entschlossen, den Beruf des Polymechanikers zu erlernen.

Gefällt es dir?

Quentin: Ja, es ist etwas zum Anfassen. AC/pan.



Mateo Toussaint.

Wie geht so ein Lehranfang vor sich?

Mateo: Es ist cool, man entdeckt die Breite seines Berufes. Und man lernt, geduldig und genau zu sein.

Quentin Sygrove

Polymechaniker-, Automatiker- und Produktionsmechaniker-Lernende machen ihre ersten Schritte im JBT Yverdon-les-Bains. Im Ganzen sind es 17 Lernende (davon 5, die die Berufsmatura anstreben), die ihre Ausbildung unter der Ägide von

Warum gerade diese Wahl?

Quentin: Ich bin im «Streichverfahren» vorgegangen. Am Schluss blieb Polymechaniker übrig.



Quentin Sygrove.

AUDREY GUIGNARD, GEBÄUDEREINIGER-LERNENDE



Audrey hatte bereits eine Automatiker-Lehre begonnen, diese aber geschmissen; es war nicht ihr Ding. Dann hat sie ein Praktikum als Pflegehelferin in einem Altersheim gemacht, aber auch dieser Beruf gefiel ihr nicht. Nach einem Zwischenjahr hat sie bei Login eine

Lehrstelle als Gebäudereinigerin gefunden. Während sechs Monaten lernt sie den Beruf im Industriewerk Yverdon-les-Bains kennen, daran schliessen sich drei Jahre Ausbildung bei anderem Login-Unternehmen an.

nicht mehr Mädchen hat, die diesen Beruf lernen. Im Kurs sind wir 3 Mädchen auf 19 Knaben.

Wie hat deine Umgebung reagiert, als du bekannt gegeben hast, dass du dich zu einer Lehre als Gebäudereinigerin entschlossen hast?

Nur meine Mutter empfand dies als Herabwürdigung – sie war Concierge. Ich finde, dass die Reinigung eine nützliche und notwendige Tätigkeit ist. Richtig reinigen zu lernen ist nützlich für die Gesellschaft. AC/pan.

Welches sind deine ersten Eindrücke als Lernende Gebäudereinigerin?

Audrey: Es ist ein Beruf, der mir gut gefällt, er ist sehr abwechslungsreich. Ich muss mich nur noch daran gewöhnen, diese groben Sicherheitsschuhe zu tragen. Ich bedaure, dass es

OULÉ VIANNEY UND ALEXANDRE TOZZINI, LERNENDE VERKEHRSWEGEBAUER (GLEISBAUER)



Oulé Vianney.

Alexandre und Oulé haben eine dreijährige Strassenbauer-Lehre in einem Strassenbauunternehmen absolviert. Jetzt haben Sie eine zweite Lehre als Gleisbauer begonnen, die ein Jahr dauert. Nach vier Jahren werden sie so zwei EFZ in der Hand haben. Bis Ende Sep-

tember lernen sie die Grundbegriffe des Berufs im Rangierbahnhof Denges bei Lausanne, dann werden sie ihre Ausbildung bei einem Team der SBB oder eines andern Login-Unternehmens fortsetzen.

Welche Unterschiede gibt es zwischen den Lehren als Strassenbauer und als Gleisbauer?

Alexandre: Während der Lehre bei der Bahn sind wir durch Login viel enger begleitet, als wir es beim Strassenbauunternehmen waren.

Was hat euch dazu gebracht, eine zweite Lehre anzufangen?

Oulé: Überall wird uns gesagt, wir sollten uns gut ausbilden, wir sollten nicht aufhören zu lernen. Mit zwei eidg. Fähigkeitszeugnissen sind wir besser qualifiziert, das hilft bei der Stellensuche. AC/pan.



Alexandre Tozzini.

Personelles

Marlyse Zurbuchen geht in Pension

Per 1. September ist die langjährige Mitarbeiterin der SEV-Zentrale vorzeitig pensioniert worden.

«Die 26 Jahre beim SEV sind wirklich sehr schnell vergangen», sagt Marlyse Zurbuchen fast etwas wehmütig. Es habe ihr gefallen beim SEV, weil die Arbeit sehr vielseitig gewesen sei und wegen der Kontakte zu den Mitgliedern. Beispielsweise hätten die Sektionsverantwortlichen, wenn sie ihr nicht verkaufte SEV-Kalender zurückschickten, meist ein persönliches Wort beigelegt und manchmal sogar eine Schoggi. Oft erhielt sie von Mitgliedern auch Postkarten aus den Ferien. Oder an Anlässen wie dem Kongress hätten sich Kolleginnen und Kollegen, die sie vom Telefon oder von der Korrespondenz her kannten, erfreut gezeigt, sie mal «live» zu sehen.

Positiv in Erinnerung sind ihr auch die Demonstrationen, frühmorgendlichen Flugblatt-Verteilaktionen, Unterschriftensammlungen usw. Zwar habe sie sich dafür manchmal einen «Schupf» geben müssen, doch auf die Strasse zu gehen, gehöre selbstverständlich zur Arbeit bei einer Ge-

werkschaft und bringe auch Abwechslung. Da habe der SEV stets auf Marlyse Zurbuchen zählen können, lobte sie die SEV-Personalverantwortliche Ursula Lüthi am Abschiedsapéro. Und sie sei auch immer bereitwillig eingesprungen, wenn am Empfang eine Stellvertreterin gefragt war oder eine Einpackerin bei einem Versand.

Dafür dürfe man sie weiterhin anfragen, sagt die frisch Pensionierte, doch aufdrängen wolle sie sich keineswegs. Auch persönliche Bande werden dafür sorgen, dass sie dem SEV nicht ganz verloren geht, neben ihrer Mitgliedschaft beim PV Bern.

Wie ist die Bernerin zum SEV gekommen? Nach der Lehre als Parfümerieverkäuferin und drei weiteren Jahren beim Berner Kaufhaus Loeb machte sie die Handelsschule und arbeitete bei der SBB in Bern zuerst in der Verkehrskontrolle, später in der Personalabteilung im IV-Bereich. Dem SEV trat sie sehr rasch bei. «Die Gewerkschaft ist wichtig, die schauen für dich», habe ihr Vater, ein Pöstler, gesagt. Eines Tages vernahm sie über einen Bekannten, dass der SEV eine Telefonistin suche. Sie meldete sich und konnte die 90-Prozent-Stelle im

Juni 1985 antreten. Später reduzierte sie auf 70 Prozent.

«Es war stets mein Träumli gewesen, an einem Empfang zu arbeiten», erinnert sich Marlyse Zurbuchen. Direkte Verbindungen zu den Sekretär/innen gab es damals noch keine, ausser zu den Vizepräsidenten. Daneben tippte sie auf einer grossen IBM-Schreibmaschine mit Kugelkopf. PC kamen erst später. Nach etwa sechs Jahren wechselte sie in die Mitgliederdienste und war u. a. zuständig für die Erfassung der Stempelkarten des Personals (bis zur Einführung der elektronischen Zeiterfassung), für die SEV-Kalender und die Reka-Checks. Sie verwaltete auch Mitgliederadressen, erstellte die «Totentafel» für die SEV-Zeitungen, hielt für deren Versand die Adressen à jour und lieferte diese an die Druckereien, lange noch in Form dicker Etikettenbeigen. So hat sie beim SEV einige Veränderungen erlebt – und einige Präsidenten, von denen jeder seinen Stil hatte.

Was sind ihre Zukunftspläne? In erster Linie will sie sich ihrer 90-jährigen Mutter widmen, die in einem Heim lebt, z. B. regelmässig mit ihr spazieren. Zu einem späteren Zeit-



Marlyse Zurbuchen am Stand für SEV-Artikel am Kongress 2007.

punkt könnte sie sich Freiwilligenarbeit gut vorstellen. Die vor einem Jahr durchgeführte Hüftoperation hat sie bestens überstanden, sie fährt Velo und beginnt wieder mit Aquafit. Weitere Hobbys sind Lesen und Reisen. Wir wünschen ihr einen guten Start in den unruhigen Ruhestand! *FI*

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:	Geworben durch: Name/Vorname:
Strasse:	Strasse:
PLZ/ Ort:	PLZ/ Ort:
Telefon:	Telefon:
E-Mail:	Kontonummer/IBAN:
Datum:	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

■ PV Biel

Prädikat «sehr gut» für Paulet Rohrer

Am 17. August begaben sich 124 Kolleginnen und Kollegen mit dem Zug ab Biel über Bern nach Freiburg. Mit Extrabussen der TPF erreichten sie nach einer abwechslungsreichen Fahrt den Bahnhof Bulle. Nach einer kurzen Fahrt mit der Schmalspurbahn trafen sie am Ziel Broc Village ein. Im Restaurant Hotel de Ville wurden sie schon erwartet und konnten bald mit dem Mittagessen beginnen. Reiseleiter Paulet Rohrer begrüßte die frohe Reiseschar und zeigte sich sehr erfreut über die hohe Anzahl der Teilnehmenden. Er orientierte über den weiteren Tagesablauf und machte eine Kurzumfrage zum Ziel der nächstjährigen Reise. Mit grossem Mehr wurde einer Reise mit dem Car in den Schwarzwald der Vorzug gegeben.

Nach einem kurzen Spaziergang zum Bahnhof ging die Fahrt zurück nach Bulle. Es blieb genug Zeit, den malerischen Ort Bulle zu besichtigen. Bei sehr warmem Wetter waren alle froh, einen schattigen Platz in einem Café oder Restaurant zu finden. Zum letzten Mal bestieg die Reisegruppe die Schmalspurbahn und fuhr durch sehr schöne Landschaften nach Palé-

zieux. In zwei reservierten Wagen ging es anschliessend Richtung Bern und nach problemlosem Umsteigen über die «Welle» zurück nach Biel.



Paulet Rohrer hat die Reisen des PV Biel seit 1995 stets mit grossem Engagement organisiert und möchte sein Amt jetzt abgeben. Lieber Paulet, wir danken dir für deine grossen Leistungen, die du für unsere Pensionierten geleistet hast! Auch deine «letzte» Reise hast du ausgezeichnet organisiert und sie verdient das Prädikat «sehr gut».

Ruedi Flückiger

■ VPT Bahndienstleistungen

Gelungener Ausflug der Pensionierten

Zum zweiten Mal hat die Sektion für ihre pensionierten Mitglieder einen Ausflug organisiert. Dazu waren auch alle ehemaligen Arbeitskolleginnen und -kollegen von Elvetino und deren Vorgängerfirmen sowie der Nachtzugsgesellschaften eingeladen, deren Kontaktdaten vorhanden waren. Die Sektion hat sich das Ziel gesetzt, diesen Anlass zu einer jährlichen Tradition mit einem festen Platz im Sektionskalender werden zu lassen. Die Beteiligung war sehr erfreulich und hat jene vom letzten Jahr sogar übertroffen: Mehr als 20 Kolleginnen und Kollegen aus allen Landesteilen und sogar aus dem Ausland fanden sich am 30. August bei schönstem Wetter in Thun ein. Auf dem Schiff nach Interlaken gab es ein feines Mittagessen. Dabei konnte die sich im Thunersee spiegelnde prächtige Landschaft der Berner Alpen bewundert werden. Nach diesem ersten Teil des Ausflugsprogramms folgten ein gemütlicher Spaziergang durch Interlaken und die Fahrt auf der beliebten Brünigstrecke nach Luzern.

Dank der hervorragenden Organisation von Vorstandskollege Isidor Schwitter und seinem grosszügigen Einsatz gelang der Ausflug bestens und wurde von den Teilnehmenden sehr geschätzt. Neben dem Geselligen sorgte natürlich auch das Gewerkschaftliche für Gesprächsstoff. Zur Sprache kamen allgemeine Themen wie beispielsweise was sich momentan in Wirtschaft und Politik abspielt und die Funktion der Gewerkschaften zum Schutz der Rentner/innen. Auch über einige Anliegen, die die Sektion an Elvetino gestellt hat und die die Pensionierten direkt betreffen (GA FVP, Elvetino-Ausweis usw.) wurde gesprochen. Thematisiert wurden zudem sektionsinterne organisatorische Themen, bei denen die pensionierten Mitglieder einen wertvollen Beitrag leisten können – eine nächste Gelegenheit sich einzubringen ist die Mitgliederversammlung vom 13. Oktober in Zürich!

Die Sektion bedankt sich beim VPT für die Unterstützung und bei der Pensionskasse Elvetino für den Sponsorenbeitrag.

Calogero Ferruccio Noto

■ PV Buchs-Sargans-Chur & RhB

Reise bei heissem Sommerwetter

Bei heissem schönem Sommerwetter machten sich fast 80 Teilnehmende auf den Weg zur Sektionsreise. Schon morgens um 7 Uhr startete die Fahrt von Chur/Buchs über Sargans nach Zürich. Im Schnellzug nach Bern bis Thun wurde die erste Stärkung serviert: Kaffee und frische Gipfeli, organisiert von Marco Blaser und Gusti Mettler, besten Dank. Von Thun ging

die Fahrt weiter nach Hasle-Rüegsau zum Mittagessen im Hotel Sonne. Der dreistündige Aufenthalt reichte für ein feines Menu mit Dessert und Kaffee. Dann war es bereits Zeit, die Heimfahrt über Solothurn, Zürich, Sargans anzutreten. Vielen Dank an Heini Eggenberger und Bruno Tanner für die Organisation sowie die Betreuung während der Reise.

Hans Erni

**TOTENTAFEL**

Albert Thadäus, pens. Schienentraktorführer, Alpnach Dorf; gestorben im 74. Altersjahr. PV Luzern.

Bächtold Elisabeth, Witwe des Helmuth, Beringen; VPT Deutsche Bahn.

Bertholet Alfred, pensionierter Lokomotivführer, Zweisimmen; gestorben im 90. Altersjahr. PV Bern.

Bitterlin Maya, Witwe des Kurt, Sissach; gestorben im 72. Altersjahr. PV Basel.

Brunner Annemarie, Witwe des Paul, Zürich; gestorben im 81. Altersjahr. PV Zürich.

Bühlmann Marie, Witwe des Oskar, Zofingen; gestorben im 83. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Cloux Suzanne, Witwe des Louis, Châtel-St-Denis; gestorben am 18. August im 84. Altersjahr. PV Fribourg.

Donatsch Christian, pensionierter Lokomotivführer, Malans GR; gestorben im 90. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Fiechter Fritz, Fachspezialist, Langenthal; gestorben im 61. Altersjahr. VPV Nordwestschweiz.

Friedli Iris, Witwe des Hans, Unterseen; gestorben im 85. Altersjahr. PV Bern.

Giger Bertha, Witwe des Fridolin, Eschenbach LU; gestorben im 88. Altersjahr. PV Luzern.

Glanzer Manfred, Spezialhandwerker, Bühler; gestorben im 59. Altersjahr. VPT Appenzellerland.

Harnisch Hans, pensionierter Schienentraktorführer, Wetzikon ZH; gestorben im 79. Altersjahr. PV Zürich.

Herrmann Hans-Rudolf, pensionierter Handwerksmeister, Trimbach; gestorben im 79. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Imgrüth Jakob, pensionierter Rangierlokfürer, Kriens; gestorben im 79. Altersjahr. PV Luzern.

Kämpf Hans, pensionierter Rangiermeister, Frutigen; gestorben im 90. Altersjahr. VPT BLS.

Kugler Paul, pensionierter Lokomotivführer, Münchenstein; gestorben im 88. Altersjahr. PV Basel.

Kühne Olga, Witwe des Anton, Schaffhausen; gestorben im 96. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

Ladner Jakob, pensionierter Lokomotivführer, Samedan; gestorben im 82. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Löffel Alfred, pensionierter Bahnhofsvorstand, Spiez; gestorben im 92. Altersjahr. PV Zürich.

Luginbühl Walter, pensionierter Zugführer, Zürich; gestorben im 85. Altersjahr. PV Zürich.

Marti Frieda, Witwe des Hans, Münchenstein; gestorben im 87. Altersjahr. PV Basel.

Nüesch Rosa, Witwe des Ernst, Romanshorn; gestorben im 89. Altersjahr. PV Thurgau.

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

Pfändler Fritz, pensionierter Schichtleiter, Gossau SG; gestorben im 69. Altersjahr. PV St. Gallen.

Regez Rosmarie, Witwe des Willy, Rechterswil; gestorben im 78. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Schwendener Werner, pensionierter Zugführer, Jona; gestorben im 75. Altersjahr. PV Zürich.

Von Arx Rudolf, pensionierter Werkführer, Olten; gestorben im 92. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Von Känel Johanna, Witwe des Peter, Oberrieden; gestorben im 85. Altersjahr. PV Zürich.

Winterberger Werner, Lokomotivführer, Schattenhalb; gestorben im 57. Altersjahr. LPV Zentralbahn.

Zaugg Rosa, Witwe des Christian, Romanshorn; gestorben im 99. Altersjahr. PV Thurgau.

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, Iris Piazzoli, Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6, iris.piazzoli@sev-online.ch.
24. November 9 Uhr, Interlaken, Hotel Carlton Europe	■ Unterverband ZPV ZPV-Regionalversammlung West	Informationen über aktuelle SEV-ZPV-Themen. Die organisierende Sektion ZPV Interlaken hofft auf zahlreiche Beteiligung.
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 differierende 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, Iris Piazzoli, Steinerstrasse 35, 3000 Bern 6, iris.piazzoli@sev-online.ch.
20. Januar 9 Uhr, Zürich, SBB-Reparaturzentrum	■ Unterverband TS Voranzeige: Bildungskurs Nachfolge-Management	2. Auflage: Förderung für Nachwuchs in gewerkschaftlicher Natur. Anmeldungen bitte bis 6. Januar an SEV – TS, Postfach 1766, 8021 Zürich.

Sektionen

5. Oktober 19.30 Uhr, Chur, Restaurant Gansplatz	■ ZPV Calanda Herbstversammlung	Alle aktiven und pensionierten Mitglieder sind eingeladen. Unter anderem wird der FAV ein wichtiges Thema sein. Die Traktandenliste und das Protokoll der letzten Versammlung werden im Personalzimmer ausgehängt. Anmeldung ist keine erforderlich.
7. Oktober 19.45 Uhr, Poschiavo, «Croce Bianca»	■ LPV Engadin-Bernina Herbstversammlung	Der Vorstand lädt alle aktiven und pensionierten Mitglieder herzlich ein. Die Traktandenliste wird in den Depots ausgehängt.
19. Oktober 15 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn	■ ZPV Basel Mitgliederversammlung	Achtung, die Mitgliederversammlung wurde aus aktuellem Anlass verschoben. Die Traktandenliste wird ausgehängt. Hauptthemen sind Wahlen und das Geschäftsreglement. Als Gast dürfen wir Zentralpräsident Andreas Menet begrüßen. Alle Mitglieder und Pensionierten sind herzlich eingeladen.
21. Oktober 18.30 Uhr, Biel, Rest. Terminal B	■ SBV Arc Jurassien Herbstversammlung	Nach der Versammlung wird ein Essen serviert. Anmeldung nötig an René Zürcher, rene.zurcher@me.com.

Sektionen VPT

17. September 8.35 Uhr, Malbun (FL) Restaurant Galina	■ VPT Sihltal Sektionsausflug im Banne des Steinadlers	Die Sektion unternimmt einen Ausflug nach Malbun und lädt alle Mitglieder ein, verschiedene Raubvögel aus der Nähe zu begutachten. Das Programm ist beim Kassier erhältlich.
21. September	■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Wanderung von Moléson-sur-Gruyères nach Bulle	Wanderung Moléson-sur-Gruyères (1132 m)–Les Maulatrens (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. Durchführung nur bei gutem Wetter, kein Verschiebedatum. Auskunft über die Durchführung am Vortag ab 18 Uhr bei Robert Etter, 031 922 18 95 oder 079 378 48 50.
21. September	■ VPT RBS, Pensionierte Wanderung Affoltern i.E.–Heimiswil	Abwechslungsreiche Wanderung zum Lueg-Denkmal und weiter mit Aussicht ins Unteremmental. Kurze steile Auf- und Abstiege, auch Hartbelag; Dauer zirka 3 Stunden. Wanderstöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Solothurn ab 8.01 Uhr, Bern ab 8.20 Uhr, Hasle Rüegsau (Postauto) ab 9.03 Uhr. Rückfahrt ab Heimiswil um 15.28 oder 16.28 Uhr. Anmeldung bis 19. September an Hans Bütikofer, 032 677 17 75.
23. September 20.15 Uhr, Niederdorf, Rest. Station	■ VPT Waldenburg Herbstversammlung	Die Traktandenliste ist im Depot und im Personalzimmer ausgehängt. Der Vorstand hofft, viele Kollegen und Pensionierte begrüßen zu können.
30. September 18.30 Uhr, Hofstetten SO, Rest. Belvedere	■ VPT BLT Sektionsversammlung	Eine persönliche Einladung geht an alle Mitglieder.
12. Oktober	■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Wanderung SG: 18-Brücken-Weg	Start in St. Gallen-Haggen (676 m) über Nordmüli, Störgel (697 m), Kubel (557 m), Stocken (610 m), Tobel nach Spisegg (575 m). Wanderzeit zirka 3½ Stunden. Mittagessen aus dem Rucksack. Interlaken Ost ab 6.27 Uhr, Bern ab 7.32 Uhr, St. Gallen an 9.53 Uhr, mit Bus Nr. 4 bis Schlössli (St. Gallen-Haggen). Spisegg ab 15.33/15.48 Uhr, St. Gallen ab 15.48 oder 16.11 Uhr, Bern an 17.57/18.29 Uhr, Interlaken Ost an 18.57/19.28 Uhr. Durchführung nur bei gutem Wetter, kein Verschiebedatum. Auskunft über die Durchführung am Vortag ab 18 Uhr bei Robert Etter, 031 922 18 95 oder 079 378 48 50.
13. Oktober 17 Uhr, Zürich Hauptbahnhof, Sitzungszimmer SBB «Limmat»	■ VPT Bahndienstleistungen Mitgliederversammlung	Einladung und Traktandenliste werden demnächst verschickt. Aufgrund der sehr wichtigen Sektionsgeschäfte, die auf der Tagesordnung stehen, bitten wir alle Mitglieder teilzunehmen.
6. November 10 Uhr, Wattwil	■ VPT Appenzellerland VPT-Tagung Ostschweiz	Die Einladungen mit den Anmelde-listen hängen an den üblichen Orten aus. Anmeldungen bitte bis 16. Oktober. Pensionierte können sich bei Walter Rusch, 071 794 12 01, oder einem anderem Vorstandsmitglied anmelden. Verbindungen: St. Gallen ab 9.02 Uhr, Herisau ab 9.10 Uhr.

<p>13. November 10.30 Uhr, Andermatt, Depot und Werkstätten MGB</p>	<p>■ VPT BLS VPT-Tagung Zentralschweiz</p>	<p>Nebst anderen Gästen wird auch SEV-Präsident Giorgio Tuti da sein, und es gibt eine Podiumsdiskussion zum Thema «Neat – Fluch oder Segen». Das Essen muss mit einem Anteil von 10 Franken übernommen werden. Anmeldungen bis spätestens 10. Oktober an den Sekretär VPT BLS: Jürg Neukomm, Gygerweg 23, 3700 Spiez, juergneukomm@bluewin.ch. Bitte den Anreiseweg (via Luzern oder Brig) angeben.</p>	<p>5. Oktober 14.30 Uhr, Düdingen, Hotel Bahnhof</p>	<p>■ PV Bern Herbstversammlung</p>	<p>Traktanden gemäss Statuten. Gastredner ist Corrado Pardini, Zentralsekretär Unia. Mitwirkung des Männerchores. Zu den vorgängig stattfindenden Ehrungen werden alle Jubilarinnen und Jubilare persönlich eingeladen.</p>
<p>13. November 10.30 Uhr Andermatt, Depot und Werkstätten MGB</p>	<p>■ VPT BLS, Pensionierte VPT-Tagung Zentralschweiz</p>	<p>Details zur VPT-Tagung siehe VPT BLS. Bei Anmeldung bitte Anreise via Luzern oder Brig angeben! Anreise via Brig: Bern ab 7.07 Uhr, Thun ab 7.25 Uhr, Brig ab 8.23 Uhr, Andermatt an 10.20; Anreise via Luzern: Bern ab 7.00 Uhr, Andermatt an 10.03 Uhr. An das Mittagessen sind 10 Franken zu bezahlen (Gesamtkosten 35 Franken). Anmeldung für VPT-Tagung mit Mittagessen bis am 10. Oktober an: Walter Holderegger, 033 654 63 26 oder Christian Gertsch, 033 335 21 24.</p>	<p>6. Oktober 14.30 Uhr, Zürich, Volkshaus, Stauffacher- strasse 60</p>	<p>■ PV Zürich Herbstversammlung</p>	<p>Neben den statuarischen Geschäften, werden die SEV-Mitglieder mit 25 und 40 Jahren Mitgliedschaft mit einem Abzeichen und Urkunde und jene mit 50 und 60 Jahre Mitgliedschaft mit einer Urkunde geehrt. PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan informiert über gewerkschaftliche Themen. Herzlich willkommen sind auch die Neupensionierten. Nach der Versammlung wird ein kleiner Imbiss serviert.</p>
<p>13. November 10.30 Uhr, Andermatt, Depot und Werkstätten MGB</p>	<p>■ VPT BLS, Pensionierte Emmental VPT-Tagung Zentralschweiz</p>	<p>Details zur VPT-Tagung siehe VPT BLS. Anreise via Luzern: Solothurn ab 7.02 Uhr, Burgdorf ab 6.52 Uhr, Huttwil ab 6.43 Uhr; Andermatt an 10.03 Uhr. Via Brig: Bern ab 7.07 Uhr, Thun ab 7.25 Uhr; Andermatt an 10.20 Uhr. An das Mittagessen sind 10 Franken zu bezahlen (Gesamtpreis 35 Franken). Anmeldung bis 10. Oktober an Samuel Hug, 062 962 18 02 oder Heinz Baumgartner, 032 672 25 17.</p>	<p>12. Oktober 14.30 Uhr, Basel, Restaurant Seergarten (nicht Volkshaus)</p>	<p>■ PV Basel Herbstversammlung</p>	<p>Anreise: Mit Tram Nr. 10 bis «Neue Welt». Anpassung unseres Sektionsreglements. Referat der Polizei BL zum Thema «Schutz vor Kriminalität im Alter». Mitwirkung des Männerchores.</p>
			<p>8. November 9.50 Uhr, Zürich, Tramhaltestelle Sihlquai</p>	<p>■ PV Zürich Besichtigung Durchmes- serlinie Zürich-Altstetten- Durchgangsbahnhof Löwenstrasse-Zürich- Oerlikon</p>	<p>Programm: Variante 1 für Gehbehinderte: Film und Ausstellung, zirka 1 Stunde; Variante 2 nur für Personen, die gut zu Fuss sind: Film, Ausstellung und Baustellenrundgang, zirka 2 Stunden. Anmeldung bis 7. Oktober an Rina Marchi, Gugolzstrasse 30, 8004 Zürich, 044 492 12 07. Die Teilnehmerzahl ist auf 50 Personen beschränkt, die Anmeldungen werden in der Reihenfolge des Eingangs berücksichtigt.</p>

Pensionierte

<p>20. September</p>	<p>■ PV Glarus-Rapperswil Mittelschwere Wanderung «Rund um den Roggenstock» im Hoch-Ybrig-Gebiet</p>	<p>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 retour bitte selber lösen. Anmeldung und Auskunft bei zweifelhafter Witterung bei René Läubli, 055 284 51 41 oder laeubli.sgk@bluewin.ch. @ www.pv-sev.ch/gl-rw</p>
<p>22. September 14.15 Uhr, Rorschach, «Stadthof»</p>	<p>■ PV St. Gallen Herbstversammlung</p>	<p>Referate von Peter Hartmann, Gewerkschaftssekretär SEV, und Paul Rechsteiner, Nationalrat und Präsident SGB. Ernst Egli zeigt eine Diashow: Wanderung vom nördlichsten zum südlichsten Grenzstein der Schweiz. Anschliessend gibt es den obligaten Stadthofteller. Wir erwarten einen Grossaufmarsch!</p>
<p>1. Oktober 14.30 Uhr, Romanshorn, Hotel Restaurant Bodan</p>	<p>■ PV Thurgau Herbstversammlung</p>	<p>Eröffnung durch den Sängerbund Romanshorn. Interessantes Referat über Demenz von Heidi Schänzle-Geiger, Therapeutische Leiterin der Memory-Klinik in Münsterlingen. Geschäftlicher Teil nach Traktandenliste. Der Vorstand erwartet eine gut besuchte Versammlung.</p>
<p>3. Oktober 14.45 Uhr, Oberwinterthur, Hotel Römertor</p>	<p>■ PV Winterthur-Schaffhausen Erste Mitgliederversammlung nach der Sommerpause</p>	<p>Neben den statutarischen Geschäften kommen wir in den Genuss des Herbstkonzertes der «Alten Garde».</p>

Sport und Kultur

<p>19. September 19.30 Uhr, Luzern, Lokal am Bahnhof</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Luzern Bildbesprechung Sektionswettbewerb</p>	<p>Besprechung der Bilder des gemeinsamen Wettbewerbs mit Olten. Infos bei amstutz.stansstad@buewin.ch.</p>
<p>19. September 19.30 Uhr, Luzern, Alp Transit, Sitzungszimmer</p>	<p>■ Eisenbahner Foto-, Film- und Videoclub Olten EFFVCO Besprechung Resultate Clubwettbewerb</p>	<p>Die Durchführung der Jurierung des Clubwettbewerbs 2011 hat die Sektion Luzern übernommen. Wir treffen uns um 19.30 Uhr beim Eingang zur Alp Transit Gotthard (Luginbühl Skulptur), Perron Gleis 3 in Luzern. Abfahrt ab Olten 18.30 Uhr mit Ankunft in Luzern um 19.05 Uhr.</p>
<p>19. und 20. September</p>	<p>■ ESC Winterthur Wanderung Alpstein</p>	<p>Winterthur ab 9.07 Uhr; Gossau ab 9.47 Uhr. 1. Tag: Brülisau, Plattenbödeli, Widderalp, Bötzel, Meglisalp; T2, +1000/-400m, 4½ Stunden. 2. Tag: Meglisalp, Rotsteinpass, Schafboden-Gamplüt; T2, +600/-750m, 4 Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack, Übernachtung im Berggasthof Meglisalp, HP, Doppelzimmer. Anmeldung bis 16. September an Joachim Eberle, jh.eberle@bluewin.ch, 052 233 20 24. Bitte Mobiltelefonnummer angeben.</p>
<p>20. September 19.30 Uhr, Plons</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Sargans-Buchs Bilderabgabe Clubwettbewerb</p>	<p>Bilderabgabe für den Clubwettbewerb. Infos unter click@catv.rol.ch.</p>

21. September	<p>■ ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus Wanderung Bretzwil–Grellingen</p>	<p>Basel ab 9.06 Uhr, Grellingen ab 9.28 Uhr (Bus), Bretzwil an 9.40 Uhr. Ab Bretzwil via Hof Dietel zum Balmchopf, wo wir uns an einer Grillstelle verpflegen werden. Nach der Mittagspause weiter nach Rodris-Burghollen-Steffen, dem Chastelbach entlang ans Tagesziel. Wanderzeit 4 Stunden. Anmeldung bis 19. September unter 061 311 74 32.</p>	3. Oktober	<p>■ ESV Luzern Wanderung Niesen</p>	<p>Abfahrt in Luzern um 7.00 Uhr, Rückkehr um 20.00 Uhr. Route: Frutigen–Guferwald–Tafelen–Senggi–Alp Oberniesen–Niesen; zirka 6 Stunden. Wanderschuhe, Regenschutz; Verpflegung aus dem Rucksack. Anmeldung bis 1. Oktober bei Tourenleiter Thomas Vonäsch, 033 675 03 69. Die Anmeldung ist zwingend erforderlich. @ www.esv-luzern.ch</p>
23. September	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Bergtour Druesberg und Forstberg (T4)</p>	<p>Trittsicherheit wird vorausgesetzt, einzelne Stellen sind mit Ketten gesichert. Anreise nach Weglosen, Ankunft 9.08. Uhr. Die Tour führt über den Leiterenweg und die Druesberghütte auf den Druesberg. Weiter über den Forstberg und auf dem Sternweg zum kleinen Stern. Abstieg zur Bergstation der Luftseilbahn, Rückreise ab Weglosen um 17.23 Uhr (evtl. 15.53 Uhr). Gesamtgezeit zirka 6 Stunden, zirka +1300/–900 m. Anmeldung bis am Vorabend an Tourenleiter Dänu Kaiser, 055 410 59 69, daniel.kaiser@bluemail.ch.</p>	5. Oktober	<p>■ EWF Herisau Leichte Bergtour Arnisee–Sunniggrat</p>	<p>Via Intschi (Luftseilbahn) zum Arnisee. Aufstieg Sunniggrat und Abstieg durch Leitschach zum Arnisee in 5 Stunden (+/–800 m). Rückfahrt ab Intschi um 18.09 Uhr. Keine Anmeldung nötig, die Tour wird bei jeder Witterung angetreten. Tourenleiter: Ruedi Flachmüller, 052 222 26 71. @ www.ewf-herisau.ch</p>
24. September	<p>■ Touristenclub Biel Wanderung Sieben Hengste</p>	<p>Wanderung Sieben Hengste, Abstieg mit zwei Varianten. Anmeldung bei Sabine Renfer, 078 610 80 60 oder sabinerenfer@hotmail.com.</p>	12. Oktober	<p>■ ESC Winterthur Wanderung Gabelspitz</p>	<p>Wir wandern ab Röthenbach i.E. über Naters zum Gabelspitz, hinunter zum Schallenberg (Mittagessen im Restaurant) und übers Rübloch nach Schangnau; 15 Kilometer, +400/–300 m, zirka 5 Stunden. Winterthur ab 6.58 Uhr, Zürich HB ab 7.32 Uhr; Winterthur an 19.05 oder 20.05 Uhr. Infos und Anmeldung bis 9. Oktober bei Manfred Portmann, 052 232 30 00.</p>
27. September	<p>■ ESC Winterthur Halbtageswanderung Hochwacht Wildensbuch</p>	<p>Winterthur ab 13.12 Uhr nach Ossingen, weiter mit Bus nach Trüllikon. Leichte Wanderung zum Aussichtsturm, anschliessend wandern wir mit Zwischenhalt beim Restaurant Gugger bis Dachsen; Wanderzeit max. 2½ Stunden. Rückkehr: Winterthur spätestens an 18.19 Uhr. Anmeldungen bis 25. September an Hansruedi Aebersold, 052 242 59 80, 079 794 38 19, hr.aebersold@hispeed.ch.</p>	15. bis 29. Oktober	<p>■ SVSE Kegeln 50. Schweizerischer Gruppenwettkampf SESKV Luzern</p>	<p>Startzeiten: Dienstag bis Samstag, 10 bis 18 Uhr (ohne Samstag, 22. Oktober), Sonntag, 10 bis 16 Uhr. Bahnen 1 und 2; Sportkegeln Bahnen 3 und 4. Anmeldungen bis 13. Oktober an Marianne Müller, 041 250 83 01; ab Meisterschaftsbeginn an Kegelsport-halle Allmend, 041 310 79 33. Der ESV Luzern und die Wirte Georgia Flückiger und Roland Kaiser freuen sich auf rege Teilnahme.</p>
29. September	<p>■ EFFVAS, Sektion Bern Gemeinsames Fotografieren</p>	<p>Gemeinsames Fotografieren zur «blauen Stunde».</p>	29. Oktober	<p>■ SVSE Badminton 15. SVSE-Badminton- Plauschturnier mit Jahrestreffen</p>	<p>Spass am Spiel steht im Vordergrund. Der Spielplan berücksichtigt alle Spielstärken von klein bis gross. Anschliessend 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 Badmintonplausch herzlich willkommen. @ www.svse.ch/badminton</p>
29. September	<p>■ EWF Herisau Wanderung Monte San Giorgio</p>	<p>St. Gallen ab 6.00 Uhr via SOB–Arth Goldau, Zürich ab 7.09 Uhr via Lugano–Mendrisio (Bus)–Meride. Aufstieg zum Monte San Giorgio, Abstieg nach Capolago; 4 Stunden (+520/–820 m). Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 27. September an Ernst Egli, 071 277 72 36. @ www.ewf-herisau.ch</p>	29. Oktober	<p>■ SVSE Badminton 15. SVSE-Badminton- Plauschturnier mit Jahrestreffen</p>	<p>Spass am Spiel steht im Vordergrund. Der Spielplan berücksichtigt alle Spielstärken von klein bis gross. Anschliessend 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 Badmintonplausch herzlich willkommen. @ www.svse.ch/badminton</p>
30. September	<p>■ Bergklub Flügelrad Bern Herbstwanderung Bürchen–Törbel</p>	<p>Besammlung um 8.50 Uhr beim Zug, Abfahrt 9.07 Uhr nach Visp. GA, TK oder Billett Wohnort–Bürchen und zurück ab Törbel. Wanderzeit zirka 2½ Stunden, +300/–260 m. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 29. September an Fritz Aegler, 033 681 16 47. Bei unsicherer Witterung Auskunft am Donnerstagabend unter obiger Telefonnummer oder 079 487 06 42.</p>	29. Oktober	<p>■ SVSE Badminton 15. SVSE-Badminton- Plauschturnier mit Jahrestreffen</p>	<p>Spass am Spiel steht im Vordergrund. Der Spielplan berücksichtigt alle Spielstärken von klein bis gross. Anschliessend 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 Badmintonplausch herzlich willkommen. @ www.svse.ch/badminton</p>
30. September und 1. Oktober	<p>■ SVSE Schiessen Schweizerische Eisen- bahner Schiessmeister- schaft 2011</p>	<p>Die Sektionen können sich noch anmelden. Am Samstag hat es noch genügend Rangeure. Die Busverbindung vom Bahnhof Airolo ist sichergestellt. Das OK freut sich auf eure Teilnahme.</p>	24. November	<p>■ Schweizerischer Ge- werkschaftsbund SGB und Schweizerischer Arbeitgeberverband Arbeitsstagung und Jubi- läum «100 Jahre GAV»</p>	<p>Seit 100 Jahren sind Gesamtarbeitsverträge (GAV) im Obligationenrecht verankert. Die Tagung will die grosse Bedeutung der GAV und somit der Sozialpartnerschaft bei der Regulierung des Arbeitsmarkts aufzeigen, die neueren Entwicklungen bei den GAV darstellen und Ausblicke auf kommende Vertragsinhalte / GAV-Erweiterungen geben, mit denen Regulierungslücken geschlossen werden können. Tagungsgebühr: 150 Franken (Kaffeepausen und Stehlunch inbegriffen). Anmeldung (schriftlich) bis 10. November an Schweizerischer Gewerkschaftsbund, Postfach, 3000 Bern 23, tagung@sgb.ch. @ www.sgb.ch</p>
1. Oktober	<p>■ EWF Herisau Leichte Bergtour Malbun</p>	<p>St. Gallen ab 8.03 Uhr via Buchs–Vaduz nach Malbun. Rundwanderung ab Malbun Dorf via Alp Pradame–Girenschpiz–Nospitz–Augstenberg in 5 Stunden (+/–950 m). Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 28. September an Beat Frei, 071 352 61 67. @ www.ewf-herisau.ch</p>	24. November	<p>■ Schweizerischer Ge- werkschaftsbund SGB und Schweizerischer Arbeitgeberverband Arbeitsstagung und Jubi- läum «100 Jahre GAV»</p>	<p>Seit 100 Jahren sind Gesamtarbeitsverträge (GAV) im Obligationenrecht verankert. Die Tagung will die grosse Bedeutung der GAV und somit der Sozialpartnerschaft bei der Regulierung des Arbeitsmarkts aufzeigen, die neueren Entwicklungen bei den GAV darstellen und Ausblicke auf kommende Vertragsinhalte / GAV-Erweiterungen geben, mit denen Regulierungslücken geschlossen werden können. Tagungsgebühr: 150 Franken (Kaffeepausen und Stehlunch inbegriffen). Anmeldung (schriftlich) bis 10. November an Schweizerischer Gewerkschaftsbund, Postfach, 3000 Bern 23, tagung@sgb.ch. @ www.sgb.ch</p>

Diverse

24. November
9.30 bis 16.45
Uhr, Bern,
Weltpostverein

■ Schweizerischer Ge-
werkschaftsbund SGB
und Schweizerischer
Arbeitgeberverband
Arbeitsstagung und Jubi-
läum «100 Jahre GAV»

Seit 100 Jahren sind Gesamtarbeitsverträge (GAV) im Obligationenrecht verankert. Die Tagung will die grosse Bedeutung der GAV und somit der Sozialpartnerschaft bei der Regulierung des Arbeitsmarkts aufzeigen, die neueren Entwicklungen bei den GAV darstellen und Ausblicke auf kommende Vertragsinhalte / GAV-Erweiterungen geben, mit denen Regulierungslücken geschlossen werden können. Tagungsgebühr: 150 Franken (Kaffeepausen und Stehlunch inbegriffen). Anmeldung (schriftlich) bis 10. November an Schweizerischer Gewerkschaftsbund, Postfach, 3000 Bern 23, tagung@sgb.ch.
@ www.sgb.ch

Link zum Recht

Wenn der Gelenkbus ausschwenkt

Sich zu wehren lohnt sich allemal.

Ein Busfahrerkollege erhielt nach einem Zusammenstoss ungerechtfertigterweise eine Busse und die Verfahrenskosten auf-erlegt. Der SEV-Rechtsschutz verhalf ihm zu seinem Recht.

Einen Gelenkbus zu manövrieren ist keine einfache Sache. In einer engen Kurve oder auf einer Kreuzung geschieht es oft, dass der hintere Busteil über die Mittellinie ausschwenkt. Kommt dem Bus gerade dann jemand mit hohem Tempo entgegen, dann droht eine Kollision.

Einen solchen Zusammenstoss hat neulich unser Chauffeurkollege Max (Name geändert) erlebt. Nach dem «Schneiden» einer Kreuzung hatte er seinen Bus noch nicht gänzlich auf seine Strassenseite zurückgebracht, als ein entgegenkommendes Auto in den hinteren Busteil krachte. Dabei entstand zwar nur Sachschaden,

doch Max erhielt wegen Missachtung des Strassenverkehrsgesetzes nicht nur eine Busse aufgebremst, sondern sollte auch die Verfahrenskosten tragen.

Der Kollege suchte beim SEV um Rechtsschutz nach und erhielt einen Anwalt zur Seite gestellt. Dieser legte Berufung ein und machte in der

Gerichtsverhandlung deutlich, dass es je nachdem sehr schwierig oder unmöglich ist, ein so langes Fahrzeug durch eine Kurve oder Kreuzung zu steuern, ohne dass es auf die Gegenfahrbahn ausschwenkt. Er wies auch nach, dass der Bus zum Zeitpunkt des Unfalls praktisch stillstand, und dass zwischen der rechten Seite des Busses und dem rechten Strassenrand

nur sehr wenig Raum blieb. In der Folge sprach das Gericht Max frei.

Daraufhin forderte der SEV-Anwalt im Namen seines Klienten eine angemessene Entschädigung zur Deckung der Anwaltskosten, gestützt auf Artikel 429 der neuen Schweizerischen Strafprozessordnung. Tatsächlich kam dann das Gericht zum Schluss, dass der Beizug eines

Anwalts berechtigt war und dass dadurch beträchtliche Kosten entstanden waren. Es sprach Max eine Entschädigung zu, die die Anwaltskosten grösstenteils deckte, und gewährte ihm zudem eine Abfindung für seine Teilnahme an der Gerichtsverhandlung. Das war für den SEV eine gute Nachricht... Das Beispiel dürfte Schule machen. *Rechtsschutzteam SEV*



Durch Kurven oder Kreuzungen zu fahren, ohne über die Fahrspur auszuschnellen, ist für Gelenkbusse oft unmöglich – Strassenverkehrsgesetz hin oder her.

Leserbrief

Lokführerberuf – quo vadis?

Wie man aus der Presse entnehmen konnte, soll die Zufriedenheit beim Lokpersonal durch bessere Kommunikation und Betreuung angehoben werden.

Es ist eine Illusion zu erwarten, dass das Lokpersonal, obwohl es jahrelang für dumm verkauft wurde, dank einer solch schlaffen und unprofessionellen Massnahme zufriedener wird. Für diese Ankündigung kann man sich nur noch fremdschämen, denn sie geht einher mit gleichen, gescheiterten Projekten für das Lokpersonal wie NALP, Projekt Z, Vision 2010.

Das Masterproblem kann nicht in den Divisionen, sondern nur auf Stufe Konzern gelöst werden. Was es braucht, ist ein echter Systemwechsel, alles andere ist Symptombekämpfung. Also

zurück auf Feld 0. Was früher gut war, wäre auch heute noch gut, wenn man es in Ruhe gelassen hätte! Nur ein ganzliches Umdenken mit dem damit verbundenen Strategiewechsel beim Lokpersonal kann die Personalfriedenheit steigern. Dass dies teuer wird, ist der aktuellen «Fünfer-und-Weggli»-Mentalität bei P-OP-ZF zuzuschreiben. So sind z.B. nicht einmal alle Lokführer derselben Gruppe auf allen Fahrzeugen instruiert worden. Die eingesparten Millionen kann man dann wieder für die ersehnte persönliche Betreuung ausgeben.

Unverständlich ist auch, dass jegliche Kritik, auch wenn sie konstruktiv ist, konsequent ignoriert wird, da der Lokführer keinen brauchbaren Ausbildungsrucksack vorweisen kann

(ausser Future- und SAT-Kurs) und deshalb keine Ahnung vom Geschäft hat ...

Merkwürdig und völlig schräg in der Landschaft sind Zirkel, ZF-Forum oder Promotoren. Sie stellen eine parallele Personalvertretung dar, die kein Mandat der GAV-unterzeichnenden Sozialpartner hat. Die Mitglieder werden selektiv von ihren Vorgesetzten ausgewählt und einberufen. Das erinnert mich an Geheimlogen. Man muss sehr naiv sein, um zu glauben, hier die echte Meinung der Basis zu erfahren. Oder wie ein SBB-Kadermann einmal gesagt hat: Ihm reiche es, wenn er an Frühstücksanlässen die Basis höre. Frei nach Pipi Langstrumpf: «Ich mach mir die Welt, wie sie mir gefällt.»

René Peter,
Lokführer Olten

www.sev-online.ch

Leserbrief

Kommt Elvetino auf einen grünen Zweig?

Die neue Speisekarte zeigt, dass sich bei Elvetino etwas bewegt. Aber bei den Getränken stimmt das Preisverhältnis mit dem Volumen überhaupt nicht überein. Im Speisewagen von Elvetino kostet eine Flasche Wein von 37,5 cl Fr. 25.10, eine kleine Flasche mit 25 cl aber Fr. 10.80, unabhängig von der Sorte und vom Weinhändler. Wenn man hochrechnet, macht Elvetino bei der grösseren Flasche Fr. 3.50 zusätzlichen Gewinn. Wer-

den da die Kunden über den Tisch gezogen? Bei den anderen Getränken stimmt das Verhältnis übrigens, nur beim Wein nicht.

Hinzu kommt, dass wir unsere Personalvergünstigung bei Elvetino beim Buffetwagen nicht erhalten. Wie sollen die Stewards so unseren Kollegen/-innen etwas verkaufen? Wie kommt man da auf einen grünen Zweig?

Daniel Purtschert,
RPV Zürich

Der Wandertipp von Werner Meier, Vizepräsident PV Winterthur-Schaffhausen: dem Rhein entlang von Rheinau nach Schaffhausen

Kultur, Vergnügen und Naturschauspiel

Der Wandervorschlag von Werner Meier bietet allen etwas: Kulturinteressierte erbauen sich an der barocken Klosteranlage Rheinau, die Sportlichen baden im Rhein und die Naturfreunde geniessen das Tosen des Rheinfalls.

Der Startort des heutigen Ausfluges, Rheinau, ist für sich eine Reise wert. Das Weindorf liegt in reizvoller Lage in einer Doppelschleife des Rheins und verfügt mit der Klosterinsel und der prächtigen barocken Klosterkirche über ein Kulturdenkmal erster Güte.

Wer mit dem Bus anreist, dem sei empfohlen, nicht bis zur Endstation zu fahren, sondern bereits eine oder zwei Stationen früher (Schulplatz oder Hallenbad) auszustiegen. So bietet sich die Gelegenheit, das Dorf und die Klosterinsel auch von oben zu bewundern. Durch das ehemalige Städtchen, von dem



noch einige Häuser mit Treppengiebel zeugen, geht es hinunter auf den Klosterplatz, der Teil der Klosteranlage war. Im Klosterkeller keltert die Zürcher Staatskellerei den Wein. In der ehemaligen Pfortnerloge kann man auch die eine oder andere Flasche davon erstehen. Ehe die Wanderung entlang dem Rhein beginnt, drängt sich ein Besuch der Klosterinsel und der Klosterkirche auf. Wer mag, kann eine einstündige Führung vereinbaren (Reservation unerlässlich).

Die Wanderung führt danach auf der nationalen Wanderroute «ViaRhenana» dem linken Rheinufer entlang. Auf dem ersten Abschnitt nach dem Flusskraftwerk führt der Weg in

moderatem Auf und Ab dem steilen Ufer entlang durch einen Buchenwald. Dadurch bieten sich an manchen Stellen tolle Aussichten auf den Fluss und bis weit nach Deutschland hinein.

Vorbei an einem Reiterhof geht es direkt ans Rheinufer und ab da immer auf Wasserhöhe dem Ufer entlang. Bei Dachsen führt der Wanderweg durch die wunderschöne Badeanstalt, was Grund genug für eine Rast mit kühlendem Bad im Rhein ist. Dieser fliesst hier mit nur geringer Geschwindigkeit und ist daher auch für weniger geübte Flussschwimmer/innen ein Vergnügen. Sonst steht auch ein Schwimmbecken (Eintritt!) zur Verfügung.

Solchermassen erfrischt, lässt sich der zweite Teil der Wanderung leicht in Angriff nehmen. Der Weg verläuft weiterhin auf dem linken Rheinufer bis Nohl, wo eine Brücke auf die andere Seite hinüber führt. Nur noch eine kurze Strecke und der Blick öffnet sich auf den Rheinfall,

leider auch auf eine Wand scheinlicher Wohnbauten von Neuhausen hoch über dem Rhein. Die ignorieren wir aber ebenso wie die Heerscharen von Ausflüglern, die sich hier am Wochenende tummeln. Weiter dem Fluss folgend bieten sich immer wieder andere spektakuläre Ansichten des Naturschauspiels, die man trotz allem geniessen kann.

Das Gedränge löst sich auch wieder auf, sobald man die Treppen hoch zum Eisenbahnviadukt hinter sich hat. Nach einer weiteren Schlaufe des Flusses erreicht man links hoch den Bahnhof von Neuhausen. Wer sich noch fit



fühlt, überquert an dieser Stelle nochmals den Fluss und wandert 2 Kilometer weiter bis Schaffhausen. *ma*
Führungen Klosterkirche Rheinau: 052 319 31 00, E-Mail: fuehrungen@klosterkircherheinau.ch

UNS ERWARTEN GOLDENE ZEITEN



Geblendet freuen wir uns auf die dank gestiegener Preise rundum erneuerte Trasse.

VOR 50 JAHREN

Erster GAV in Somalia

Den ersten richtigen Gesamtarbeitsvertrag schloss der Gewerkschaftsbund für 4000 Plantagen- und Zuckerraffineriearbeiter ab, die bei der Firma Sais beschäftigt sind. Die Mindestlöhne für Tagelöhner wurden von 2.50 auf 3 Somali erhöht. Die Lohnerhöhungen für die besser bezahlten Arbeiter belaufen sich auf 10 bis 15 Prozent. Der bezahlte Urlaub wurde für die Arbeiter auf 12 Tage und für die Angestellten auf 18 Tage im Jahr festgesetzt. Die Entlassungsentschädigungen belaufen sich auf 15 Tagelöhne für Arbeiter und 20 Tagelöhne für Angestellte; es wird jährlich eine Gratifikation von 16 Tagelöhnen ausgerichtet und die Überzeitzulagen sind von 10 auf 30 Prozent erhöht worden. Im GAV sind ferner Bestimmungen betreffend Kranken- und Urlaubsgeld enthalten. Der Abschluss dieses Vertrages wird als grosser Erfolg gewertet.

«Der Eisenbahner» vom 15. September 1961 (gekürzt)

SEV-Leserreisen 2012 Vorschau

Zusammen mit dem Schweizerischen Eisenbahner-Reiseverein (SERVRAIL) organisieren wir für unsere Leserinnen und Leser auch 2012 Reisen mit vier interessanten Destinationen. Damit Sie frühzeitig planen können, publizieren wir in dieser Ausgabe eine Kurz-

fassung dieser Reisen. Die Ausschreibung veröffentlichen wir in den kommenden Wochen. Detailprogramme erhalten Sie auch bei SERVRAIL, Postfach 335, 3027 Bern, Telefon 031 311 89 51, info@servrail.ch, www.servrail.ch.

Grosse Eisenbahntour Südosteuropa und Türkei

12. bis 26. April 2012 (15 Tage)

Auf den Spuren des legendären Orient-Express und der Bagdadbahn!

Hinfahrt über Österreich - Ungarn - Rumänien nach Istanbul.

Rundreise in der Türkei und Rückfahrt über Griechenland - Italien.

Pauschalpreis: CHF 3600.–



Austria-Express

21. bis 28. April 2012 (7 Tage)

Rundreise im komfortablen Extrazug über die schönsten Bahnstrecken

Österreichs. Geniessen Sie eine einmalige Bahnrundreise

mit besonders komfortablen Hotels, kulinarischen Genüssen

und vielfältigen Ausflugsmöglichkeiten.

Pauschalpreis: CHF 1790.–



Ans Nordkap mit Bahn und Schiff

10. bis 21. Juli 2012 (12 Tage)

Entdecken auch Sie die Faszination des Nordens mit der Bahn und an Bord der Hurtigruten! Anreise über Rostock - Helsinki - Lappland. Kreuzfahrt mit Hurtigruten entlang der norwegischen Küste nach Trondheim und Rückreise über Oslo - Kiel.

Preis: CHF 3980.–



Spanische Schmalspur und Hochgeschwindigkeit

15. bis 25. Oktober 2012 (11 Tage)

Eine grosse Zugreise erwartet Sie: Mit den französischen TGV fahren Sie auf dem Hinweg über Paris und auf dem Rückweg über Montpellier. Der schmalspurige Hotelzug «Expreso de la Robla» führt Sie auf einer fünftägigen Fahrt entlang dem Golf von Biskaya von Bilbao nach El Ferrol.

Pauschalpreis: CHF 2850.–



SERVRAIL

 REISEGARANTIE

Auskunft und Detailprogramme:
SERVRAIL
Postfach 335, 3027 Bern
Telefon 031 311 89 51
info@servrail.ch - www.servrail.ch

Beat Winterberger, Präsident des Vereins Stellwerk Kerzers

Retter mechanischen Hightechs von 1901

Hätte Beat Winterberger in den 90er-Jahren nicht auf den Bahnhof Kerzers gewechselt, wäre dessen mechanisches Stellwerk wohl nicht erhalten geblieben.

«Als unheilbarer Nostalgiker habe ich mich richtiggehend in dieses Stellwerk verliebt», erzählt der energiegeladene Mittfünfziger bei der improvisierten Besichtigung seines «Reichs», des zweistöckigen Wärterstellwerks von Kerzers mit seinen roten Backsteinen und der Panoramaverglasung. Diese gab den Stellwerkangestellten, die dort oben bis im Oktober 2004 ihren Dienst versahen, den Blick auf die SBB-Geleise 1 bis 3 vor dem Empfangsgebäude und auf die BLS-Geleise 4 bis 6 auf der Neuenburger Seite frei. Gut zu überblicken ist von dort oben auch das in der Schweiz einzigartige Schienenkreuz, wo sich die Linien Lyss-Payerne und Bern-Neuchâtel im 30-Grad-Winkel schneiden.

Als letztere Linie 1901 gebaut wurde, brauchte es zur Sicherung der Kreuzung ein neues Stellwerk, «und es wur-

de etwas Rechtes beschafft», erklärt Beat Winterberger, der von 1996 bis zur Stilllegung des mechanischen Stellwerks als stellvertretender Bahnhofsvorstand in Kerzers arbeitete. Das Produkt der Stellwerkfabrik Bruchsal (bei Karlsruhe) war damals auf dem neusten Stand der Technik und erlaubte bis 2004 einen hundertprozentig sicheren Betrieb, obwohl zuletzt täglich 150 Züge zu bewältigen waren – gegenüber 16 in der ersten Zeit. «Während der Expo.02 waren es sogar 238 Züge pro Tag», erzählt Beat Winterberger, der zu den sechs Fahrdienstleiter/innen und sieben Stellwerkangestellten gehörte, die damals im Dreischichtbetrieb die Weichen, Signale und sieben Barrieren bedienten. «Zu gefährlichen Situationen kam es bei den Zugsabfahrten, wenn Leute noch im letzten Moment übers Gleis rannten. Denn eine Unterführung war noch nicht vorhanden», erinnert sich der Eisenbahner.

Zukunftsweisende Technik

Auf das Stellwerk dagegen sei punkto Sicherheit stets absoluter Verlass gewesen. Denn erst wenn der Fahrdienstlei-



Beat Winterberger vor dem renovierten Wärterstellwerk.

ter vom Befehlswerk im Empfangsgebäude aus über Kurbeln und Drahtzüge die Einstellung einer Fahrstrasse befohlen hatte, konnten oben im Wärterstellwerk die Hebel

der Weichen umgelegt werden. Erst wenn diese richtig gestellt waren, konnte der Wärter den Fahrstrassenhebel einrasten. Und erst dann konnte das Signal auf Fahrt gestellt werden. Schritt für Schritt musste also alles richtig gemacht werden, sonst verhinderte die ausgeklügelte Technik den nächsten Schritt und damit einen menschlichen Fehler. Zum Beispiel war das gleichzeitige Freigeben zweier Fahrstrassen über das Schienenkreuz im Vorhinein mechanisch ausgeschlossen.

Faszinierte Ingenieure

«Die heutigen elektronischen Anlagen funktionieren nach demselben Prinzip. Hier kann man sehen, wie es mechanisch abließ. Ingenieure wollen auf unseren Führungen jeweils alles ausprobieren, sodass man sie kaum mehr wegbringt», sagt Beat Winterberger lachend und stolz zugleich. «Der Nachteil der Mechanik war ihre Schwerfälligkeit: Das Stellen einer Fahrstrasse durch einen grossen Bahnhof über mehrere solche Stellwerke dürfte Minuten gedauert haben.»

Unzählige Freizeitstunden haben Beat Winterberger und

TAG DER OFFENEN TÜR AM 17. 9.



Am kommenden Samstag, 17. September, lädt der Verein Stellwerk Kerzers zum jährlichen Tag der offenen Tür mit fachkundigen Führungen durch das Freigabe- und Stellwerk. Die Anlage ist dem Publikum von 11 bis 16 Uhr zugänglich. Erleben Sie die Faszination der mechanischen Stellwerktechnik Baujahr 1901 im Massstab 1:1! Weitere Infos unter www.stellwerk-kerzers.ch.

BIO

Beat Winterberger (56) machte bei der SBB eine Stationsbeamtenlehre, arbeitete auf verschiedenen Bahnhöfen, u. a. zwei Jahre im Welschland, und stieg in Grellingen zum Stationsvorstand auf. Über Murten und Biel kam er 1996 als stellvertretender Bahnhofsvorstand nach Kerzers. Nach der Stilllegung des mechanischen Stellwerks aus dem Jahr 1901 im Oktober 2004 wurde er Projektleiter für Arbeitssicherheit in Bern und war mitverantwortlich für die «Stop Risk»-Kampagne der SBB und die Folgen 3 und 4 des Sicherheitsfilms «Der Experte». Seit Anfang 2011 ist er Teamleiter auf dem Bahnhof Murten. Hobbys: Präsident des Vereins Stellwerk Kerzers. Daneben sammelt er Billette, reist gern, fotografiert und macht Stadtführungen in Murten, wo er schon lange wohnt – seit April zusammen mit seiner Freundin.



Alle Hebel müssen monatlich bewegt werden, damit sie beweglich bleiben.

die über 100 Mitglieder des Vereins Stellwerk Kerzers investiert, um das Stellwerk vor dem Abbruch und dem Verlottern zu bewahren. Winterberger liess sich durch das ursprüngliche Nein der SBB-Spitze nicht entmutigen und erreichte sein Ziel mithilfe der kantonalen Denkmalpflege, der Gemeinde Kerzers, der das Stellwerk seit 2007 gehört, und vielen privaten Spendern/-innen, grosszügigen Handwerkern und Helfer/innen. Auf sanften Druck steuerte auch SBB Infrastruktur 60000 Franken bei; der Kanton Freiburg entschädigte den Frondienst mit 30000 Franken, wobei allein die neue Heizung so viel Geld verschlang. Das Gebäude wurde u. a. isoliert, Fenster und Türen erneuert und auch die Umgebung neu gestaltet. Dort leben nun neben vier alten Streckenläutwerken, einem mechanischen Rangiersignal und einer Demonstrationsweiche Hunderte von Eidechsen. Das ganze Bahnhofensemble samt Güterschopf und Kastanienbäumen blieb erhalten. Die Fussgängerpasserelle von 1909 hat Beat Winterberger sogar schon zweimal gerettet, und er bleibt weiter dran. *Fi*