

# kontakt.sev

Tel: 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58, E-Mail: kontakt@sev-online.ch, Internet: www.sev-online.ch

## Christiane Brunner

Die prominente Gewerkschafterin trat ihr SBB-Verwaltungsratsmandat an Andrea Hämmerle ab.

Seiten 6-7



## GAV-Verhandlungen bei der BLS sistiert

Wegen der schwierigen Finanzlage der Bahn sind die Gewerkschaften darauf eingestiegen, statt über Materielles vorerst nur über Mitwirkung, Gleichstellung und Diskriminierung zu verhandeln.

Seite 9



## Hobby-Konstrukteur

Kurt Schleiss wollte beim Biken keinen Rucksack mehr tragen. Also tüftelte er einen Gepäckträger aus.

Seite 20

## Ein Bahnbillett wird 40

# Sommer = Interrail

Am Anfang war es als einmalige Jubiläumsaktion gedacht – heute ist es eine europäische Erfolgsgeschichte: Mit Interrail bereisen heute Jung und Alt fast den ganzen Kontinent.

Die UIC, der Internationale Eisenbahnverband, ist heuer 90 Jahre alt. Kein Grund zum Feiern, aber als sie 50 wurde, hat die UIC ein Billett geschaffen, dessen 40. Geburtstag dieses Jahr durchaus gefeiert werden darf.

Niemand hätte damals gedacht, dass diese Schöpfung, das Interrail, jemals 40 Jahre alt werden sollte. Ursprünglich war das Interrail als einmalige Jubiläumsaktion vorgesehen, aber dann entwickelte es sich laufend weiter. Es gab nicht nur Höhen, sondern auch Tiefen in diesen 40 Jahren, doch zurzeit erfreut es sich bester Gesundheit und grösster Zuneigung.

Seit vor einigen Jahren die Altersgrenzen gefallen sind und Interrail sich immer mehr zum europäischen Feriengeneralabonnement entwickelt, erlebt es eine neue Blüte. Heute gibt es verschiedene Angebotskategorien mit unterschiedlichen Gültigkeitsdauern, die europäisches Bahnreisen nach Mass erlauben.

Und weil in einer Verkehrsgewerkschaft wie dem SEV viele Erinnerungen an Interrailreisen vorhanden sind, leistet sich *kontakt.sev* für einmal eine Hommage – an eine Idee, die sich durchgesetzt hat.

pmo

Dossier Seiten 10 bis 12



Format, Preis und Währung haben geändert, der Nutzen ist geblieben.

## ZUR SACHE

Die Überraschung beim Entschluss des Bundesrats für eine zweite Strassenröhre am Gotthard liegt in der Lockerheit, mit der Verkehrsministerin Doris Leuthard diesen rechtfertigt, nachdem sie noch vor wenigen Wochen recht überzeugend vertreten hatte, eine Verdoppelung sei nicht nötig. Der Entscheid enttäuscht all jene, die immer noch von der Politik Verläss-

**„Dieser Entscheid enttäuscht all jene, die von der Politik Verlässlichkeit und Respekt vor dem Volkswillen erwarten.“**  
Pietro Gianolli,  
Gewerkschaftssekretär SEV

lichkeit und Respekt vor dem Volkswillen erwarten. Hauptsächlich enttäuscht der Entscheid jene, die überzeugt sind, dass der Güterverkehr auf die Schiene verlagert werden muss, als einziges taugliches Mittel, um die Bedürfnisse der Wirtschaft mit dem Schutz von Umwelt und Lebensqualität in Einklang zu bringen. Die Schliessung des Strassentunnels für dessen Sanierung könnte einen entscheidenden Impuls für eine mutige Politik geben, die Strukturen schaffen müsste, um den Schwerverkehr komplett aus dem Strassentunnel fernzuhalten. Nun hat der Bundesrat dem Druck der Wirtschafts- und Strassenverbände nachgegeben – mit der Zusicherung, dass die Kapazität der Strasse nicht erhöht werde. Dabei verbleibt eine grosse Verunsicherung, erst recht angesichts der ausserordentlich klaren Haltung des Parlaments zur Verlagerungspolitik. (Siehe Seite 5)

## ENTSCHEID ÜBER HÖHERE SEV-BEITRÄGE IM AUGUST

Am letzten Freitag besprach der SEV-Vorstand die Vernehmlassung zu seinen drei Vorschlägen für eine Erhöhung des SEV-Grundbeitrags. Kein «Modul» gewann eine Mehrheit, doch von 116 Unterverbänden, Sektionen und Kommissionen stimmten 65 mindestens einem Aufschlag zu, was eine grundsätzliche Bereitschaft für eine moderate Erhöhung signalisiert. Der Vorstand will nach der Sommerpause entscheiden.

Seite 2

## Sommer = Grossanlässe

# Festivals fordern öV-Personal

■ Wenn an einem Festival wie jetzt in Montreux Tausende von Besuchern/innen zusammenströmen, ist der öffentliche Verkehr gefragt. Um den Ansturm nebst dem regulären Verkehr bewältigen zu können, ist z.B. das VMCV-Personal zwei



Wochen lang voll eingespannt – und vermehrt auch in der Nacht. «Nichts Besonderes, bei uns gibt es das auch!», wird manches Mitglied sagen. Selbstverständlich ist es aber keineswegs!

Seite 4

## NEWS

SUVA SENKT 2013  
IHRE PRÄMIEN

Die Schweizerische Unfallversicherungsanstalt Suva hat 2011 einen Gewinn von 123 Millionen Franken erzielt. Daher sinken per 1. Januar 2013 die Prämien erneut, und zwar um durchschnittlich 2 Prozent in der Berufsunfallversicherung und um durchschnittlich 1 Prozent in der Nichtberufsunfallversicherung. Erstmals kann die Suva zudem in der Berufsunfallversicherung Ausgleichsreserven abbauen. Rund 50 Prozent der Kund/innen zahlen 2013 weniger Prämien. Die Branche Bahn und Transporte (Kat. 47f) profitiert überproportional: Die Berufsunfallversicherungsprämie wird um 15 Prozent reduziert.

TRANSPORTPOLIZEI  
NUN BEWAFFNET

Seit dem 1. Juli ist die Transportpolizei mit Dienstspitzen ausgerüstet, wie die SBB-Zeitung meldet. Grundlage dafür ist eine Bundesratsverordnung vom August 2011. Die Transportpolizisten/-innen sind an der Waffe gleich ausgebildet wie die Kantonspolizisten/-innen. Sie tragen die Pistole verdeckt und dürfen sie nur für Notwehr (Hilfe) zücken.

## NEUER SCHLICHTER

Der Vorstand des Verbandes öffentlicher Verkehr (VÖV) hat Hans Höhener, den früheren Landammann von Appenzell Ausserrhoden, zum neuen Ombudsmann für die Deutschschweiz ernannt. Der langjährige Präsident des Seilbahnverbandes folgt auf Cornelia Füeg, die nach fast elf Jahren als Ombudsfrau im Herbst altershalber zurücktritt. Kund/innen können die vom VÖV getragene Ombudsstelle bei Streit mit einer dem VÖV angeschlossenen Transportunternehmung kostenlos in Anspruch nehmen.

REGION BASEL BAUT  
AGGLOVERKEHR AUS

Politiker/innen aus Nordwestschweiz, Elsass und Südbaden haben dem Bund eine Liste mit Agglomerationsverkehrsprojekten für 2,7 Mrd. übergeben, die er unterstützen soll. 2015–18 soll u.a. das Tram 3 nach Saint-Louis verlängert und die Hochrheinlinie Basel–

## Vorstand SEV diskutiert Vernehmlassung zur Beitragserhöhung

## 3 Nein, die auch ein Ja sind

Wenig Begeisterung für höhere Mitgliederbeiträge bei den Sektionen und Unterverbänden des SEV: Die Vernehmlassung hat für keines der drei vorgeschlagenen Module eine Ja-Mehrheit ergeben, aber insgesamt akzeptiert eine Mehrheit der Antworten einen Aufschlag.

Letzten Herbst hatte der Vorstand SEV zugestimmt, einen Vorschlag mit drei Elementen für eine überarbeitete Beitragsstruktur in eine Vernehmlassung zu schicken: Das erste Modul sollte eine minimale Abstufung der Beiträge nach Einkommen ermöglichen: Mitglieder mit Einkommen unter 45 000 Franken sollten nur den halben Beitrag bezahlen. Zum Ausgleich sollte der SEV-Beitrag monatlich um zwei Franken steigen.

Das zweite Modul diente der Finanzierung der Flächenpräsenz des SEV; dazu sollte monatlich ein Franken auf die Beiträge geschlagen werden.

Das dritte Modul schliesslich sah einen auf fünf Jahre befristeten Zuschlag von 2 Franken vor, um das strukturelle Defizit in der SEV-Rechnung nachhaltig zu beheben. Alle drei Module zusammen hätten also zu einer Beitragserhöhung von 5 Franken geführt.



Insgesamt mehr Rückmeldungen für eine Erhöhung: Den 51 Rückmeldungen mit dreimal Nein stehen 65 teilweise oder vollständige Ja gegenüber: 19 Rückmeldungen mit drei Ja, 16 mit zwei Ja und 30 mit einem Ja.

Keine Zustimmung zum  
Gesamtpaket

Auf die Vernehmlassung, die von November bis Ende Mai dauerte, gingen beim SEV 116 Antworten ein; das entspricht einer Beteiligung von rund 60 Prozent. Organisationssekretär Rolf Rubin erläuterte dem Vorstand die Resultate: Keines der drei Module erreichte für sich genommen eine zustimmende Mehrheit, 51 der Rückmeldungen lehnten jegliche Beitragserhöhung ab.

Rubin wies jedoch darauf hin, dass 65 der 116 antwortenden Sektionen, Kommissionen und Unterverbände mindestens einem der drei Module zustimmten und damit eine grundsätzliche Bereitschaft zu einer Beitragserhöhung signalisierten. 19 Rückmeldungen lauteten auf dreimal Ja, stimmten also einer Erhöhung von 5 Franken pro Monat zu.

## Mitglieder zeigen Verständnis

Rolf Rubin verwies zudem auf die Mitgliederumfrage, die ebenfalls deutlich zeigte, dass ein moderat höherer Beitrag von den Mitgliedern akzeptiert wird. Dort ergab sich ein Durchschnittswert von 1.35 Franken, den die Mitglieder als annehmbar angegeben haben.

Die Meinungen im Vorstand gingen auseinander: Während einzelne Mitglieder die Vernehmlassung so interpretierten, dass jegliche Beitragserhöhung zu verwerfen sei, sprachen sich andere dafür aus, die Rückmeldungen der Vernehmlassung und die Mitgliederumfrage als Zeichen für eine Erhöhung im untern Bereich des Vorgesprochenen zu sehen.

«Seid bitte mutig und  
zukunftsweisend»

Finanzverwalter Ruedi Hediger, der letztmals im Vor-

stand das Wort ergriff, erachtete eine Erhöhung von mindestens zwei Franken im Monat als durchaus machbar und forderte den Vorstand auf, bei seiner Entscheidung mutig und zukunftsweisend aufzutreten.

## Entscheid im August

Der Vorstand fällt an dieser Sitzung noch keinen Entscheid; mehrere Mitglieder wollen die Sommerpause nutzen, um nochmals mit den jeweiligen Zentralvorständen Rücksprache zu nehmen. Die Geschäftsleitung wird in der Augustsitzung eine Vorlage zur Abstimmung bringen.

Dabei werde man neben der Vernehmlassung und der Mitgliederumfrage auch den Vergleich mit den Beitragshöhen anderer Gewerkschaften berücksichtigen, kündigte SEV-Präsident Giorgio Tuti an. *Peter Moor*

## VORSTAND IN KÜRZE

- Der Vorstand setzt die Revision des Bundespersonalgesetzes auf die Pendenzenliste. Es muss davon ausgegangen werden, dass die bevorstehenden Änderungen zumindest indirekt Auswirkungen auf den GAV der SBB haben werden.

- Die Geschäftsleitung hat die Stelle «Stellvertretung Finanzchef» bereits wieder besetzen können. Am

15. Oktober tritt Sia Lim ins SEV-Zentralsekretariat ein. Wie der neue Finanzchef Aroldo Cambi hat sie früher bei der Krebsliga Schweiz gearbeitet, was die Zusammenarbeit erleichtern wird.

- Der Vorstand gibt den überarbeiteten Gesamtarbeitsvertrag von Tilo zur Unterschrift frei. Vizepräsidentin Barbara Spalinger betonte, dass es sich um einen GAV

mit guten Leistungen handelt (siehe auch Seite 9).

- Ebenfalls zur Unterzeichnung freigegeben wird der überarbeitete GAV der Verkehrsbetriebe Lugano (TPL). Im Gegenzug zu einer monatlichen Lohnerhöhung um 30 Franken für alle Mitarbeitenden macht das Personal bescheidene Zugeständnisse bei den Ruhezeiten.

- Die Sektion SBV Rapperswil-Glarus hat sich aufgelöst. Die Sektion hat einen grossen Teil ihrer Mitglieder verloren, da die Arbeitsplätze aus der Region in die Betriebszentrale Ost in Kloten verlegt worden sind. Zudem waren keine neuen Vorstandsmitglieder für eine Weiterführung zu finden. Die Sektion Zürich nimmt die Mitglieder auf.

Behandlung der Toco-Beschwerden braucht viel Zeit

## Beschwerden sind legitim

Seit 3 Monaten verschickt die SBB Verfügungen an Mitarbeitende, die beim neuen Lohnsystem eine Eingabe gemacht haben. Es kommt zu mehr Beschwerden als erwartet.

**kontakt.sev: Manuel Avallone, weshalb gibt es so viele Beschwerden gegen die Toco-Verfügungen?**

**Manuel Avallone:** Die Zuordnungen der Funktionen in die neuen Anforderungsniveaus wurden von der SBB gemacht. Es ist offensichtlich, dass viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit dieser neuen Zuordnung nicht einverstanden sind. Grundsätzlich entscheiden sie eigenständig, ob sie eine Beschwerde einreichen wollen oder nicht, aber wir leisten Rechtsschutz, wenn wir den Fall nicht als völlig aussichtslos einschätzen.

**In welchen Fällen empfiehlt der SEV seinen Mitgliedern, Beschwerde einzureichen?**

Überall dort, wo wir auch der Meinung sind, dass die Zuordnung nicht korrekt ist und wo wir – nach Rück-

sprache mit Betroffenen und anhand der erhaltenen Unterlagen – Argumente haben, um die Zuordnung zu hinterfragen. Wir haben aber in diesen drei Monaten auch vielen Mitgliedern empfohlen, den Rechtsweg nicht zu beschreiten und keine Beschwerde einzureichen, weil die SBB korrekte Unterlagen nachgeliefert hat, die einleuchtend die Einstufung begründen.

**Hat die SBB etwas gelernt?**

Ich gehe davon aus: Dank der Eingaben hat die SBB erkannt, dass tatsächlich vielerorts unvollständige Grundlagen vorhanden waren (was wir ja seit langem kritisiert haben); dies hat sie jetzt weitgehend korrigiert. Was nicht heisst, dass jetzt alles in Ordnung ist und wir blind vertrauen können.

**Gibt es Bereiche, wo Korrekturen nötig sind?**

Ein gutes Beispiel ist sicher Telecom, wo die SBB in gewissen Bereichen von einer mechanischen oder handwerklichen Arbeit ausgeht, während wir der Meinung sind, dass Funktionen aus der Informatik die Realität besser abbilden würden. Hier ist

auch von der SBB Handlungsbedarf festgestellt worden. Nach den Sommerferien wird sich eine Arbeitsgruppe (in der auch der SEV vertreten ist) der Problematik annehmen.

**Wo stehen wir zurzeit im ganzen Ablauf?**

Ursprünglich haben wir mit der SBB neun Gruppen von Berufskategorien gebildet, die sie mit uns diskutieren wird, bevor sie dann jeweils die Verfügungen erlassen wird. Vier davon haben wir bisher behandelt. Aufgrund der höheren Zahl an Beschwerden sind nun sowohl der Personaldienst der SBB als auch unsere Rechtsschutzabteilung bis an die Grenze ausgelastet, weshalb es im Moment zu einer Verzögerung kommt. Es kommt hinzu, dass während des Sommers keine Verfügungen erlassen werden können: Von Mitte Juli bis Mitte August gilt ein sogenannter Fristenstillstand.

**Wie geht es weiter?**

Es ist geplant, nach dem Fristenstillstand die restlichen Gruppen zu behandeln. Der genaue Zeitplan steht noch nicht fest.

Fragen: pmo

### BESUCH DER WOCHE



Internationaler Besuch im SEV-Sekretariat in Bern: Kjersti Bosdotter, die bis zu ihrer Pensionierung im letzten Herbst bei der schwedischen Gewerkschaft IF Metall arbeitete, besuchte das Präsidium des SEV. Beim Treffen ging es darum, gegenseitige Kontakte zu knüpfen und sich über Aktualitäten auszutauschen. Kjersti hat national und international einen guten Ruf als Verteidigerin der Kultur in der Arbeiterbewegung. Sie ist Vorsitzende der «Arbetarnas Kulturhistoriska Sällskap» (Gesellschaft für Arbeiter-Kulturgeschichte). Das Gespräch verlief in einer sehr angeregten Atmosphäre. Unser Bild zeigt v.l.n.r. SEV-Präsident Giorgio Tuti, Kollege Walter Müller, der den Kontakt vermittelte, Kjersti Bosdotter und SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger.

### MEINE MEINUNG

## Vom Lohn leben können!

*Eigentlich ist es schön, dass die Schweizer Bevölkerung grosses Vertrauen in staatliche Institutionen hat. Die Züge sind pünktlich, die Post kommt an, die Gerichte sind nicht bestechlich ... Umso böser ist das Erwachen, wenn in Staatsbetrieben Süppchen gekocht werden, von denen der Bürger nichts ahnt. Wenn wir erfahren, dass die oberste Steuerbehörde mauschelt und sich nicht an klare Gesetzesvorlagen hält, ist das Staunen gross. Wenn wir aber vernehmen müssen, dass unsere grössten staatlichen Unternehmen Berufskleidung und Uniformen zu Hungerlöhnen im Ausland produzieren lassen, kann aus dem Staunen schnell Wut werden!*

*Die jüngsten Untersuchungen der Clean Clothes Campaign (CCC), einer Organisation, die sich für fairen Handel mit Kleidern einsetzt und in der Schweiz durch die Erklärung von Bern (EvB) koordiniert wird, zeigt zum Teil Unglaubliches auf: Die Kernarbeitsnormen der International Labour Organisation (ILO) werden kaum in einem Betrieb der Bekleidungsindustrie umfassend eingehalten. Die Regierungen der Produktionsländer setzen die offiziellen Mindestlöhne aus Konkurrenzgründen weit unter dem Existenzminimum an. Die Aufträge aus der Schweiz bringen zwar Jobs, aber keine Lebensperspektive. Die herrschende Armut wird nicht bekämpft, sondern zementiert! Wie auch der Kassensturz berichtete, verdient eine Textilarbeiterin in Mazedonien 70 Rappen pro Stunde, verfügt also über einen Monatslohn, der gerade mal die Ausgaben einer Familie für eine Woche deckt!*

*Das schwärzeste Schaf im Umzug ist die Schweizer Armee, die Uniformen für ihre 200 000 Mitglieder im Ausland herstellen lässt und nicht bereit ist, über ihre Einkaufspolitik öffentlich Auskunft zu geben – doch Mazedonien gehört nachweislich zu ihren Grosslieferanten.*

*Aber auch die SBB weist diesbezüglich eine äusserst negative Bilanz auf. Auch sie weigert sich, detailliert Auskunft über die Beschaffung von Uniformen und anderen Bekleidungsstücken zu geben. Sie hält sich zwar an den Kodex bezüglich Arbeitsrecht und Gesundheitsschutz, verpflichtet sich aber nicht zur Bezahlung eines existenzsichernden Mindestlohns.*

*Der Staat muss verpflichtet werden, bei der Beschaffung von Uniformen und Arbeitsbekleidung im Ausland ein Vorbild zu sein! Weg von einer scheinheiligen Lohnpolitik, die sich nur auf gesetzliche Mindestlöhne stützt! Ihre Unterschrift auf der Petition «Keine Ausbeutung mit Steuergeldern!» (www.EvB.ch) ist Ihr Beitrag dazu.*

Monika Barth



Montreux Jazz Festival

# Verkehrspersonal im Dienst der Festivalbesucher/innen

Bis 14. Juli geben die Mitarbeitenden der Verkehrsbetriebe VMCV, GoldenPass, CGN und SBB an der Waadtländer Riviera alles, damit sich das Publikum des Montreux Jazz Festivals wohlfühlt und den Musikspass ungetrübt geniessen kann.

Bei den VMCV wird während des Festivals von allen Mitarbeitenden voller Einsatz verlangt, um den Festivalbesuchern/-innen täglich ab 18 Uhr (bzw. am Wochenende ab 16 Uhr) bis 4 oder 5 Uhr morgens Shuttlebusverbindungen zwischen den Parkplätzen und dem Zentrum von Montreux anzubieten. «In den zwei Festivalwochen werden alle VMCV-Bereiche mobilisiert, um diese Zusatzkurse bewältigen zu können», sagt Enzo Verme, Präsident der SEV-VPT Sektion VMCV und Buschauffeur. Natürlich ist es ausgeschlossen, während des Festivals Ferien zu beziehen. AC/FI

Fotos: AC



Auch die CGN-Mitarbeitenden sind voll für das Festival eingespannt.



Am Abend und fast die ganze Nacht bieten die VMCV Gratis-Shuttlebusse an.

## Petition überreicht

### 2300 Mal Nein!

Die SBB will Ende Jahr ihr Reisebüro im Neuenburger Stadtzentrum schliessen. Dagegen machen SEV, VCS und Kunden/innen mobil.

Sie haben gegen den SBB-Entscheid eine Petition lanciert und diese am 27. Juni mit 2300 Unterschriften ans Neuenburger Kantonsparlament übergeben, damit es die SBB von der Schliessung des Büros abbringt. Die SBB argumentiert, die Rentabilität des seit 40 Jahren bestehenden Büros sei gesunken. Das stimme zwar, doch die Zahl der verkauften Billette sei gestiegen, sagt SEV-Gewerkschaftssekretärin Valérie Solano. AC/FI



Die Petitionäre im Hof des Schlosses Neuenburg, wo der Grosse Rat tagt.



Die SBB informiert über die Sonderzüge für die Heimkehr nach dem Musikgenuss.



Der New Orleans Jazz Train von GoldenPass fährt auf die Rochers-de-Naye.

## GROSSEINSATZ DES SBB-PERSONALS

Am vergangenen Wochenende glich die Schweiz einer einzigen Festhütte. An allen Ecken und Enden des Landes fanden Grossveranstaltungen statt. Die SBB sorgte mit **zusätzlichem Personal** und **über 100 Extrazügen** für eine sichere und bequeme An- und Abreise Hunderttausender Besucher/-innen – und die Abfallbeseitigung. In der Ostschweiz fanden mit dem traditionellen **OpenAir St. Gallen** und dem **Albanifest in Winterthur** gleich zwei Grossveranstaltungen mit über 100 000 Besuchern/-innen statt. Bereits am Donnerstag verkehrten die ersten Extrazüge nach St. Gallen und Winterthur. Für das **Montreux Jazz Festival** am Genfersee setzte die SBB ab Freitag zusätzliche Extrazüge nach Genf ein. Und für das **Luzerner Fest** und das **Zuger Seefest** verstärkte sie ihr Angebot in der Zentralschweiz: Rund 20 zusätzliche Züge stellte sie für die Besucherinnen und Besucher dieser Sommerveranstaltungen bereit. Eine besondere logistische Herausforderung war für die SBB der **Swiss Olympic Gigathlon** rund um Olten. Als «Presenting Partner» von Swiss Olympic stellte sie für diesen Sportanlass 58 Extrazüge zur Verfügung. Die Logistik des Gigathlons wurde zum ersten Mal für Athlet/-innen und Supporter/-innen mit der Bahn durchgeführt. Der Monat Juni gilt zugleich als klassischer **Schulreisemonat**. Insgesamt begrüsst die SBB während der Schulreisesaison über 25 000 Gruppen mit über 600 000 Schülerinnen und Schülern auf ihren Zügen. Jährlich nutzen rund 2,3 Millionen Personen die Gruppenreiseangebote der SBB. SBB/FI

Bundesrat will zweite Gotthard-Strassenröhre

## Volk hat das letzte Wort

Der Bundesrat will für die Sanierung des Gotthard-Strassentunnels eine zweite Röhre bauen. Ein Referendum aus dem linksgrünen Lager ist gewiss. Auch in Wirtschaftskreisen gibt es Skepsis.

Nach 2020 muss am Gotthard der 16,9 Kilometer lange Strassentunnel umfassend saniert werden, insbesondere die Zwischendecke muss ersetzt werden. Dazu muss der Tunnel während 900 Tagen vollständig gesperrt werden.

Die Regierung sei nach sorgfältiger Prüfung und Abwägung aller Aspekte zum Schluss gekommen, dass der

Bau einer zweiten Tunnelröhre ohne Kapazitätsausbau und die anschliessende Sanierung des bestehenden Tunnels die sinnvollste Lösung sei, sagte Verkehrsministerin Doris Leuthard am 27. Juni vor den Medien. Dieses Modell kostet 2,8 Milliarden Franken. Es trage insbesondere dem Anliegen des Tessins Rechnung, auch während der Sanierung über eine gute Strassenverbindung an den Norden angeschlossen zu sein. «Das ist für den Zusammenhalt von Bedeutung.»

Um den Alpenschutzartikel zu respektieren, der vorschreibt, dass die Transitstrassenkapazität im Alpengebiet nicht erhöht werden darf, will der Bundesrat im Gesetz verankern, dass in beiden

Röhren nur eine Fahrspur benützt werden darf. Die andere soll als Pannestreifen oder bei Unterhaltsarbeiten als Gegenfahrbahn dienen.

Bis Ende 2012 wird nun ein Vernehmlassungsentwurf ausgearbeitet, der Entscheidung der Räte zu diesen Vorschlägen dürfte 2015 fallen. Ohne langwierige Rechtsverfahren könnte die zweite Röhre 2027 in Betrieb gehen, drei Jahre später die sanierte erste Röhre.

**Grüne: «Verfassungsbruch und Sabotage der Verlagerung»**

Ein Referendum gegen die Bundesratspläne ist gewiss. SP und Grüne haben ein solches schon gleichentags angekündigt. «2. Röhre bricht Verfassung» titelte die Grüne Partei in ihrer Medienmitteilung; die zweite Röhre sei und bleibe ein «Angriff auf den verfassungsmässigen Alpenschutz», denn damit «wird die Kapazität für die Strasse ausgebaut, was zu mehr Verkehr führt und das Erreichen der Verlagerungsziele weiter untergräbt.»

**VCS: «blauäugige Einladung für europäischen Schwerverkehr»**

Für den Verkehrs-Club der Schweiz VCS ist es «blauäugig zu glauben, die beiden Röhren würden nach der Sanierung des alten Tunnels dauerhaft nur einspurig befahren». Vielmehr sei eine zweite Röhre «geradezu eine Einladung für die Autofahren-

den und den europäischen Schwerverkehr».

Für den VCS ist der Bau der 2. Röhre zudem «ein dicker Fisch, den das Baugewerbe an Land ziehen will» und der dem Bund «schwer aufs Budget» schliege, da er «auf mindestens zwei Milliarden Franken zu stehen käme» – ohne Unterhalt in jährlich zweistelliger Millionenhöhe. Auch für die Alpeninitiative ist der Bundesrat unter Druck der Strassenlobby «der Propaganda-Kampagne der Röhrenturbos auf den Leim gekrochen».

Für die Urner Regierung setzt der Bundesrat ein falsches Zeichen: Es bestehe die Gefahr, dass in Europa nun nicht mehr auf die Neat gesetzt werde, sagte Baudirektor Markus Züst der Nachrichtenagentur sda. Sehr zufrieden zeigte sich hingegen der Tessiner Regierungspräsident Marco Borradori.

**EU sieht «Reservekapazitäten»**

Die EU-Kommission begrüsst am Wochenende den Entscheid für die zweite Röhre, u.a. weil diese «Reservekapazitäten» bringe für den Fall, dass andernorts Probleme und Staus auftreten würden.

**NZZ: «Absage an eine effiziente Verkehrspolitik» und «Luxus»**

Das Medienecho fiel mehrheitlich kritisch aus. Sogar für die wirtschaftsnahe, rechtsliberale NZZ ist der Entscheid des

Bundesrats «eine Absage an eine effiziente Verkehrspolitik», und seine «Argumente stechen nicht»: «Der Bundesrat führt zugunsten der von ihm favorisierten Lösung deren dauerhaften Nutzen an. Mit zwei Röhren à eine Spur lasse sich das Verkehrssystem sicherer und redundanter gestalten [...]. Das ist unbestritten. Nur könnte man unter der Prämisse des gesetzlich verankerten Verlagerungsziels von maximal 650 000 alpenquerenden Lastwagen mit Fug und Recht auch eine andere Variante als dauerhafte, über die Sanierung des Strassentunnels hinaus anhaltende Lösung anpreisen, die überdies um eine Milliarde Franken günstiger zu haben wäre: den teilweisen Verlad von Lastwagen und Autos zwischen Uri und Tessin.»

Kapazitätsprobleme sieht die NZZ am Gotthard – von den punktuellen Ferienstaus abgesehen – nicht. Daher ist für sie die zweite Röhre eine «Luxuslösung», die die Steuerzahler und Verkehrsteilnehmer zusätzlich belastet, und ein «fatales Präjudiz für eine De-luxe-Verkehrspolitik».

Wegen ihrer Kosten stösst die zweite Röhre auch in Wirtschaftskreisen auf Widerstand, vor allem in der Westschweiz, wo man z.B. die Umfahrung von Morges als wichtiger betrachtet. sda/FI

Kommentar auf Seite 1

### BUNDESRAT PRÜFT TUNNELGEBÜHR

Nach dem Bundesratsentscheid für die zweite Gotthardröhre wurde via Medien eine Tunnelgebühr vorgeschlagen. Dazu sagte Verkehrsministerin Leuthard im Interview mit der Zeitung «Sonntag», der Bundesrat denke über eine Maut für den Gotthardtunnel nach – mit oder ohne zweite Röhre. «Eine Maut könnte ein erster Schritt Richtung Mobility Pricing sein, eine verursachergerechtere Beteiligung an den Mobilitätskosten, die wir ja ebenfalls prüfen.» Eine Maut komme für weitere teure Projekte wie die Brücke über den Genfersee in Frage. Jedoch sei das Landverkehrsabkommen mit der EU einzuhalten, das die Lkw-Abgabe auf 325 Franken begrenzt. Den Vorschlag von Economiesuisse, die zweite Röhre über private Investoren zu finanzieren, lehnt Bundesrätin Leuthard hingegen ab: «Wir haben das geprüft, sehen jedoch die Vorteile nicht.» Es seien so oder so private Baufirmen, die den Auftrag erhielten. «Da kann man keine Kosten sparen. Es ginge auch nicht schneller [...]. Der Bund gäbe aber die Verfügungsgewalt über eine der wichtigsten Strassenverbindungen durch die Alpen ab.» sda/FI

Felssturzbedingter Unterbruch der Nord-Süd-Achse ist behoben

## Gotthard wieder offen

Nach rund vier Wochen Sperrung bei Gurtellen können die Züge seit dem 2. Juli wieder passieren.

Personenzüge verkehren seit dem 3. Juli wieder fahrplanmässig, nachdem die Passagiere seit dem Felssturz vom 5. Juni zwischen Flüelen und Göschenen auf Ersatzbusse umsteigen mussten.

Der Bahnersatz mit täglich 20–25 Extrabussen und etwa

zwei Dutzend Kundenbetreuerinnen und -betreuer hat laut SBB gut funktioniert. Trotz Unterbruch seien rund 10 000 Personen pro Tag via Gotthard in den Süden gerast, und einige Dutzend mit Direktzügen Zürich–Mailand via Lötschberg und Simplon. Gegen 5000 Anrufe gingen bei der Gratis-Hotline ein.

Die Umleitung der sonst rund 120 Gotthard-Güterzüge pro Tag via Lötschberg und Simplon war für die Inf-

rastruktur von SBB und BLS eine grosse Herausforderung. Die Kapazität am Simplon wurde von 90 auf geplante 135 Güterzugstrassen erhöht.

Bei Gurtellen ersetzte die SBB Schienen, Schotterbett und Fahrleitung auf 170 Metern und sicherte den Hang umfangreich, was 5–6 Mio. kosten dürfte. Inklusiv Aufwand für Logistik, Personal und Betrieb dürfte der Felssturz die SBB einen zweistelligen Millionenbetrag kosten. FI



Einer der ersten Züge, die am 2. Juli bei Gurtellen nach Süden fuhren.



„Die Förderung der Frauen im Unternehmen – inklusive Kaderfrauen – hat einen grossen Schritt nach vorn gemacht. Es ist aber nicht einfach, und die Anstrengungen müssen langfristig aufrechterhalten werden.“

Christiane Brunner

Christiane Brunner verlässt den Verwaltungsrat der SBB – und wird durch Andrea Hämmerle ersetzt

# «Ich koche immer noch vor Wut»

*Christiane Brunner, eine engagierte Feministin, ist, wie man sagt, eine starke Persönlichkeit. Sie hat den SBB-Verwaltungsrat im Juni verlassen, nach sieben Jahren Einsitz als Personalvertreterin. Die Kämpferin war bei der Bahn mit einer nach wie vor sehr männlichen Welt konfrontiert, wie zuvor schon als Smuv-Präsidentin in der Metallindustrie.*

**kontakt.sev:** Christiane Brunner, welche Bilanz ziehst du nach deinen sieben Jahren im SBB-Verwaltungsrat?

**Christiane Brunner:** Ich bin nicht wirklich eine Spezialistin für die Arbeit bei der Bahn geworden, habe aber meine gewerkschaftliche und politische Erfahrung einbringen können, wie zum Beispiel auch meine Kenntnisse des Arbeitsrechts und der zweiten Säule.

**Ist es eine einfache Aufgabe, in einem Verwaltungsrat das Personal zu vertreten?**

Der Verwaltungsrat ist das Gremium, das bei der SBB die strategischen Entscheidungen fällt und in erster Linie das Ziel verfolgt, die wirtschaftliche und finanzielle Zukunft des Unternehmens zu sichern. Dieses höchste Ziel steht oft im Widerspruch zu den Fragen, die das Personal direkt betreffen, beispiels-

weise bei Restrukturierungen, was die Position der Personalvertreter/innen im Verwaltungsrat besonders heikel macht.

**Hat man als Frau in der letztlich noch immer sehr männlichen Welt des Verkehrs mehr Vorteile oder mehr Nachteile?**

Schon vorher hatte ich in der Politik und als nationale Präsidentin der Metallarbeitergewerkschaft mit sehr männlichen Welten zu

können, dass bei der SBB ein «Gender Management» mit klaren und überprüfbaren Zielen eingeführt wurde. Die Förderung der Frauen im Unternehmen – inklusive Kaderfrauen – hat einen grossen Schritt nach vorn gemacht. Es ist aber nicht einfach, und die Anstrengungen müssen langfristig aufrechterhalten werden. Was die Krippen betrifft, sind die ersten immerhin schon geplant. Und

zeitstellen anbieten zu können. Das Thema kommt zur Sprache, doch die konkrete Umsetzung scheidet noch an der Tradition und den Schwierigkeiten der Stellenplanung. Obgleich es offensichtlich ist, dass die Teilzeitarbeit eines der besten Mittel darstellt, um für Personen mit Familienverpflichtungen das Berufs- und Privatleben vereinbar zu machen und um nicht Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu verlieren, die für die komplexen Abläufe des Bahnverkehrs schon ausgebildet sind.

Ich koche noch immer vor Wut über die Stellungnahme der Standesorganisation der Lokführer (VSLF) gegen die Einführung der Teilzeitausbildung für Lokführer/innen. Sie war dagegen, weil sie letztlich in dieser Funktion keine Frauen will.

**Was ist deine schönste Erinnerung aus deiner Zeit im Verwaltungsrat SBB?**

Der schönste Moment für mich war, als ich erfuhr, dass eine Frau für die Stelle als Leiterin des Personenverkehrs vorgeschlagen wurde und als sie von unserem Gremium gewählt wurde. Ein anderer genussvoller Moment war die Lektüre des Buches

„Als ich zur SBB kam, hat mich diese noch immer fast ausschliesslich männliche Welt überrascht. Es gab da für die Sache der Frauen wirklich noch sehr viel zu tun.“

tun gehabt. Trotzdem hat mich, als ich zur SBB kam, diese noch immer fast ausschliesslich männliche Welt überrascht. Es gab da für die Sache der Frauen wirklich noch sehr viel zu tun.

**Ich habe gelesen, dass du Mühe hattest, Ideen wie etwa die Schaffung von Krippen für die Kinder der SBB-Mitarbeitenden durchzubringen. Bist du dennoch zufrieden mit dem, was du für die Gleichstellung bei der SBB tun konntest?**

Wenn es zu Beginn auch schwierig war, habe ich zu meiner grossen Genugtung doch dazu beitragen

die SBB beteiligt sich am Lohngleichheitsdialog, den die Eidgenossenschaft und die Sozialpartner zusammen lanciert haben.

**Welche Verbesserungen müssten aus deiner Sicht vorgenommen werden, damit die SBB-Mitarbeitenden Beruf und Privatleben noch besser unter einen Hut bringen können? Teilzeitarbeit für Männer ist im öffentlichen Verkehr noch nicht sehr verbreitet, nicht wahr?**

Die SBB muss noch grosse Anstrengungen unternehmen, um sowohl den Frauen wie den Männern Teil-

## BIO

**Christiane Brunner** wurde vor 65 Jahren in Genf geboren und lebt noch immer dort. Nach dem Studium der Rechtswissenschaften arbeitete sie als Anwältin und machte eine lange Karriere als Politikerin (bei der SP) und Gewerkschafterin.

**Politische Karriere:** 1981 bis 1990 Abgeordnete im Grossen Rat des Kantons Genf, 1991 bis 1995 Nationalrätin, 1995 bis 2007 Ständerätin, 2000 bis 2004 Präsidentin SP Schweiz. Christiane Brunner setzte sich als Politikerin vor allem auf den Gebieten der Sozialversicherungen und des Arbeitsrechts ein. Insbesondere aber kämpfte sie während ihrer ganzen Karriere unermüdet für die Rechte der Frauen.

Als **Gewerkschafterin** präsidierte sie ab 1982 den VPOD (Verband des Personals öffentlicher Dienste) und ab 1992 den Smuv (Schweizerischer Metall- und Uhrenarbeiterverband, 1992 umbenannt in Gewerkschaft Industrie, Gewerbe und Dienstleistungen) bis zur Fusion mit der GBI (Gewerkschaft Bau und Industrie) zur Unia per 1. Januar 2005. 1996 orchestrierte sie die Gründung der «kleinen» Gewerkschaft unia für die Branchen Verkauf, Gastgewerbe und Banken.

Privat ist Christiane Brunner aktive Grossmutter und geniesst mit ihrem Mann Jean Queloz ihre zurückgewonnene Freizeit, möglichst oft in ihrem Chalet im Vallée de Joux.

# INTERVIEW



Christiane Brunner am 14. Juni 2011, dem zwanzigsten Jahrestag des nationalen Frauenstreiks

«Weichenstellung Zukunft – Pionierinnen der SBB erzählen» (herausgegeben von SBB Historic). Es ist voller authentischer, lustiger Geschichten und hat das Zeug zu einem Bestseller.

### Was war für dich der schlimmste Moment?

Der schlimmste Moment im Verwaltungsrat SBB war

„Ich koche noch immer vor Wut über die Stellungnahme der Landesorganisation der Lokführer (VSLF) gegen die Einführung der Teilzeitausbildung für Lokführer/innen. Sie war dagegen, weil sie letztlich in dieser Funktion keine Frauen will.“

die Sitzung, in der ich eine ganz hochoffizielle und formelle Rüge dafür bekam, dass ich es gewagt hatte, öffentlich gegen das Gesetz Stellung zu nehmen, das

die Öffnung der Läden in allen Bahnhöfen am Sonntag zuließ.

### Welche Ratschläge könntest du deinem Nachfolger geben?

Jedes einzelne Mitglied dieses Verwaltungsrats bringt seine eigene Persönlichkeit und seine Überzeugungen mit und es wäre unklug, sich darin einzumischen,

wie ein Mandat, das man abgegeben hat, künftig ausgeübt wird.

Interview: Henriette Schaffter/FI

## SEIT ANFANG JULI IST ANDREA HÄMMERLE SBB-VERWALTUNGSRAT



Der ehemalige Bündner Nationalrat, Jurist und Biobauer hat Anfang Juli im Verwaltungsrat SBB die Nachfolge von Christiane Brunner angetreten. Er vertritt

im strategischen SBB-Gremium das Personal, zusammen mit SEV-Gewerkschaftssekretär Daniel Trolliet.

Andrea Hämmerle war von November 1991 bis Dezember 2011 im Nationalrat und präsidierte zweimal die Kommission für Verkehr und Fernmeldewesen. Von 1999 bis 2011 war er

auch Mitglied und dreimal Präsident der Neat-Aufsichtsdelegation der eidgenössischen Räte. Zudem war Hämmerle von 2001 bis 2007 Präsident der

schweizerischen Nationalparkkommission.

Der 65-Jährige ist verheiratet und Vater dreier erwachsener Kinder. Er wohnt in Pratval/GR, wo er seine politische Karriere begann. 1970 bis 1973 war er Gemeindepräsident und 1989 bis 1994 im Kantonsparlament. 1987 bis 1992 präsidierte er die SP des Kantons Graubünden.

Zurzeit acht Verwaltungsräte

Mit Christiane Brunner schied auch Bernd Malmström aus Altersgründen aus dem VR SBB aus. Er hatte dem Gremium seit 2008 angehört und wird nicht ersetzt, da wieder der Regelbestand von 9 Personen angestrebt wird. Weil aber Ende Juni auch Ilona De March aus beruflichen Gründen per sofort aus dem VR zurückgetreten ist, wird zurzeit noch ein Mitglied gesucht. Hes/FI

Treffen der Junior-Station-Coachs in Bern

# Austausch, Spass und Wertschätzung

Fast alle Berufsbildner/innen der sieben Deutschschweizer Junior Stations haben sich vorletzte Woche zum zweiten «Big JS-Tag» getroffen.

Ein kunterbunter Duplo-Bahnhof steht da. Es sind zwei Schalter dargestellt, und es scheint Hochbetrieb zu herrschen. Hier kann der Kunde Western Union machen, Eventtickets beziehen und – ZVV-Billette kaufen. Das Indiz, dass es sich um einen Bahnhof im Kanton Zürich handelt. Fast richtig, doch ist es nicht irgendein Bahnhof, sondern die Junior Station Schlieren, die sich hier mit ihrem selbst gebastelten Bahnhof präsentiert.

Treffpunkt ist das Restaurant Grock in Bern. Zum Einstieg bringt jede JS ein kreatives Nachbild ihres Bahnhofs. Dann wird in gemischten Teams geraten, welche



Rund 30 Coachs, die sonst über die Deutschschweiz verstreut auf sieben Junior Stations arbeiten, trafen sich in Bern zum Austausch, während «ihre» Auszubildenden den Laden schmissen. Links aussen Samuel Lanz von der Junior Station Langenthal, der das Treffen organisierte.

Bastelei welche JS ist. Noch etwas verhalten nähern sich die Teams. Ziel des Tages: den Austausch zwischen den JS und Coachs pflegen.

Nach einem üppigen Mittagessen werden die Gruppen neu gemischt. Samuel Lanz, Organisator und Coach an der JS Langenthal, gibt das Programm für den

Nachmittag bekannt. Er betont: «Ich will den Austausch fördern.» Pro Gruppe gibt es einen Stadtplan von Bern, ein Liniennetz des öffentlichen Verkehrs, Stempelkarten und jede Menge Fragen. Mit der «Bern-Trophy» sollen die Coachs die Stadt Bern von einer anderen Seite kennenlernen.

Der Lärmpegel steigt. Die Teams besprechen, wie gewonnen werden kann. Die Diskussionen zur Trophy mischen sich mit Gesprächen über die JS. Und dann plötzlich der Startschuss. Die Gruppen gehen los. Im Restaurant wirds ruhig. Rund zweieinhalb Stunden später treffen die Trophy-Teilnehmer/innen wieder ein. Die Hitze hat sichtbar zu schaffen gemacht. Schweissüberströmt, aber lachend wird erzählt, was die Gruppen erlebt haben.

Nach der Auswertung der Trophy und dem JS-Bench dankt Claude Merlach, Leiter

Vertriebsregionen, allen Coachs für ihren Einsatz. «Ich spüre viel Energie», sagt er. Und er sei überzeugt, dass sich diese auf die Lernenden übertrage. Auch das Thema Wertschätzung thematisiert er. P-VS und der Konzern seien dran, die Aufgabe als Berufsbildner in den Stellenbeschrieb aufzunehmen.

Ein austauschreicher und aufgestellter Tag neigt sich dem Ende zu. Die JS packen ihre gebastelten Bahnhöfe und fahren in alle Himmelsrichtungen nach Hause.

Nicole Siegenthaler,  
Junior Station Langenthal

## «Die Ausbildung und Weiterentwicklung der Coachs ist ein wichtiges Thema»

Das Treffen für die Coachs der Deutschschweizer Junior Stations (JS) wurde von Samuel Lanz organisiert. Der 33-jährige gelernte Reiseverkäufer bzw. Bahnbetriebsdisponent (alte Bezeichnung) arbeitet selbst als Coach an der JS Langenthal. Wir haben ihm zu dieser besonderen Funktion vier Fragen gestellt:

**kontakt.sev: Wie bist du Berufsbildner geworden und was motiviert dich dazu?**

**Samuel Lanz:** Bereits nach meiner Ausbildung zog es mich in diese Funktion. Ich wurde Fachlehrer und moderierte Kurse, wollte aber auch Lernende im Betrieb ausbilden. Dazu hat einerseits mein Vater als damaliger Ausbildungsleiter bei der PTT seinen Teil beigetragen. Andererseits hatte ich immer grosse Freude daran, Jugendlichen etwas weiterzugeben. Gerade diese Woche war ich an der Abschlussfeier unserer KV-Lernenden: Dieses Strahlen, diese Freude und diesen

Stolz kann kein Bonus oder Ähnliches ersetzen. Inzwischen würde mir sonst etwas fehlen.

**Welche besonderen Anforderungen werden an die Berufsbildner/innen an den Junior Stations gestellt?**

Unsere Hauptaufgabe ist es, die Lernenden beim Führen des Bahnhofs zu unterstützen. Wir koordinieren verschiedene Aufgaben, geben Verantwortung weiter und stellen die Qualität der Ausbildung sicher. Eine tägliche Herausforderung besteht darin, die Lernenden zu fördern, aber nicht zu überfordern.

**Beim «Big JS-Tag» stand neben Austausch und Vernetzung der Spass im Vordergrund, obwohl es sich um einen bezahlten Arbeitstag handelte. Darf man dies als Geste der Wertschätzung gegenüber den Coachs verstehen?**

Du hast den Nagel auf den Kopf getroffen: Wertschätzung ist der wichtigste

Punkt und war einer der wichtigsten Gründe für diesen Anlass. Und Spass ist die beste Zutat, um die Vernetzung zu fördern.

**Wird eure Tätigkeit als Berufsbildner/innen auch sonst genügend honoriert, oder gibt es da Handlungsbedarf?**

Die Berufsbildner/innen an den JS haben den Vorteil, dass sie sich zu einem grossen Teil auf die Lernenden und deren Ausbildung konzentrieren können. Die Ausbildung und Weiterentwicklung der Coachs an den JS bzw. in den Junior Business Teams (JBT) ist ein wichtiges Thema – hierfür haben Login und die AWB (Aus- und Weiterbildung) Personenverkehr im letzten Jahr spezielle Module entwickelt. Ich denke, die Leitung hat die Wichtigkeit erkannt, und so bin ich gespannt, was hier alles kommen wird. Die Worte von Claude Merlach haben mich diesbezüglich sehr optimistisch gestimmt. *Interview: Fi*



Welche Junior Station ist das? Richtig: die JS Schlieren samt «Besetzung».



Gesamtarbeitsvertrag BLS

# Vorerst nur punktuelle Weiterentwicklung

Die BLS und ihre Sozialpartner haben gemeinsam das weitere Vorgehen in den Verhandlungen zur Weiterentwicklung des GAV BLS beschlossen.

Am 20. Juni sind die Vertreter der BLS und ihrer Sozialpartner (SEV, Transfair, VSLF) zu einer weiteren Verhandlungsrunde im Rahmen der Weiterentwicklung des GAV BLS zusammengetroffen. Nach einem intensiven und konstruktiven Dialog haben die Vertragsparteien das weitere Vorgehen für die Verhandlungen festgelegt:

- Der bestehende, seit dem 1. Juli 2009 gültige GAV BLS läuft im 2013 unver-

ändert weiter. Ab Juli 2012 werden hauptsächlich die Themenbereiche Mitwirkung, Gleichstellung und Diskriminierung dennoch weiterentwickelt.

- Die BLS und die Sozialpartner verzichten darauf, über materielle Forderungen (z.B. Arbeitszeit, Vergütungen) zu verhandeln.

Diese Entscheide sind im gegenseitigen Einvernehmen aller Vertragsparteien gefallen. Dies, nachdem die BLS-Vertreter die Sozialpartner transparent über die aktuelle und die mittel- bis langfristige finanzielle Situation des Unternehmens informiert haben:

- Kostendruck wegen zunehmender Verknappung der öffentlichen Mittel;

- Investitionen zur Bewältigung des Nachfragewachstums (z.B. neues Rollmaterial);
- nachhaltige Sanierung der Pensionskasse;
- anhaltend schwierige Währungssituation wegen der Euro-Schwäche;
- aktueller finanzieller Trend weist negative Budgetabweichung auf.

Um diese grossen Herausforderungen zu meistern, lanciert die BLS, wie bereits kommuniziert, ein mehrjähriges Programm zur nachhaltigen Kostensenkung unter dem Titel «Gipfelsturm».

*Gemeinsame Personalinformation von BLS, SEV, Transfair und VSLF («blitz»), leicht gekürzt*

## KOMMENTAR

Vor der zweiten Verhandlungsrunde wurden wir kurzfristig von der BLS für eine ausserordentliche Sitzung angefragt. An dieser Sitzung wurden uns neue Fakten zur finanziellen Situation der BLS dargelegt. Dies hat uns dazu bewogen, in eine Sistierung der GAV-Verhandlungen einzuwilligen, denn in einer finanziell angespannten und unklaren Situation können wir keine GAV-Verhandlungen führen.

Nun gilt es, in weiteren Gesprächen mit dem Unternehmen diese Ausgangslage zu analysieren, um das weitere Vorgehen mit unseren Mitgliedern zu beschliessen.

Es ist allerdings verständlich, wenn Mitglieder nun verärgert sind: Sie haben mit grossem Engagement basisdemokratisch einen Forderungskatalog zusammengestellt; diese Arbeit scheint nun vergebens gewesen zu sein. Wir werden an einer GAV-Konferenz gegen Ende August gemeinsam Bilanz ziehen und das weitere Vorgehen festlegen.

*Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV*

Die Fusion der Neuenburger Verkehrsunternehmen TN und TRN ist vollbracht

## Neuenburgische Versteckspiele

Nachdem letztes Jahr die TN das Fusionsprojekt gestoppt hatten, konnte inzwischen das Vertrauen wiederhergestellt und der Zusammenschluss zu den «Transports Publics Neuchâtelois» per 1. Juli vollzogen werden.

Die Mitarbeitenden der Transports publics du Littoral neuchâtelois (TN) sind in der SEV-VPT-Sektion TN organisiert, und jene der Transports Régionaux Neuchâtelois (TRN) in den Sektionen VPT TRN (Bahnpersonal) und TPCV (Busfahrer in La Chaux-de-Fonds, Le Locle und im Val de Ruz). Die drei Sektionsvorstände waren letztes Jahr vom Zusammenschluss noch nicht begeistert, da viele Fragen noch offen gelassen worden waren, insbesondere zur Zukunft der Pensionskassen mit ihren verschiedenen Deckungsgraden und zum geplanten Firmen-GAV.

**Personal erst nicht informiert**

Im März 2012 erfuhren die Mitarbeitenden aus den Me-

dien (!) über die Wiederaufnahme des Fusionsprojekts. Genauere Informationen dazu musste sich SEV-Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique mühsam beschaffen, denn alles lief hinter dem Rücken der Mitarbeitenden ab, und vieles blieb unklar.

Der SEV schrieb die Unternehmen an und bat um Zusicherungen in den fraglichen Punkten. Doch die Verwaltungsratspräsidenten antworteten, sie seien dafür nicht zuständig. Die Kompetenz liege beim neuen Verwaltungsrat oder der Projektleitung. Also schrieb der SEV den neuen Verwaltungsratspräsidenten Robert Cramer und weitere ihm bekannte neue Verwaltungsräte an und drohte, den Handelsregisterertrag der neuen Firma anzufechten, falls es kein Konsultationsverfahren wie im Gesetz vorgeschrieben gäbe.

Daraufhin kam endlich Bewegung in die Sache: Robert Cramer und die beiden Unternehmensleiter empfangen Jean-Pierre Etique und SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger am 22. Mai zu einem Treffen, informierten sie über das geplante weitere

Vorgehen und machten ihnen folgende Zusicherungen:

- **Pensionskassen:** Der Deckungsgrad lag bei den TRN bei 105 % und bei den TN bei 92 %. Per 1. Januar 2013 wird er für alle 101 % betragen, ohne Zusatzbeitrag der TN-Mitarbeitenden, dank eines Zuschusses des Kantons. Die TRN-Mitarbeitenden erhalten die Differenz als individuelles Alterskapital gutgeschrieben.
- **Arbeits- und Anstellungsbedingungen:** Der SEV hat immer gesagt: «Ohne Firmen-GAV keine Fusion!» Sobald der Direktor des fusionierten Unternehmens bekannt sein wird (die Stelle wurde ausgeschrieben und soll bis Ende Jahr besetzt sein), sollen Verhandlungen über einen GAV beginnen. Dieser soll Ende 2013 in Kraft treten. Unterdessen gelten die jetzigen Anstellungsbedingungen.
- Robert Cramer wünscht keine neuen temporären Arbeitsverträge. Unterdessen haben TN und TRN ihr Personal informiert, und die Fusion scheint nun auf gutem Weg zu sein. *Hes / Fi*

Im zweiten Anlauf geschafft

## Neuer GAV Tilo steht



Die Tilo gehört hälftig der SBB und der Trenord und betreibt die S-Bahn Tessin.

SEV, Transfair und VSLF haben am 13. Juni mit Tilo den erneuerten GAV unterzeichnet.

Nachdem das Personal im Frühling eine erste Vertragsversion abgelehnt hatte, hat es das neue Verhandlungsergebnis nun grossmehrheitlich angenommen. Der Weg dorthin war beschwerlich, doch die Zustimmung der Basis in einem demokratischen Mitbestimmungsprozess gibt dem GAV die nötige Legitimität.

Die gewerkschaftliche Delegation konnte den Kündigungsschutz und den automatischen Lohnaufstieg verteidigen. Die wöchentliche Arbeitszeit steigt zwar von 40

auf 40,5 Stunden, aber auch die Gutschrift für Nachtarbeit von 30 auf 50%. Geopfert werden musste die Treueprämie für 10 Dienstjahre, doch jene für 7, 15 und 20 Dienstjahre bleiben erhalten. Zudem konnte der Mutterschaftsurlaub um zwei Wochen verlängert werden. Und ein neuer Artikel schützt die Personalvertreter/innen ausdrücklich vor Repression.

Die SEV-Profis führten die Verhandlungen in enger Zusammenarbeit mit dem LPV Ticino. Eingbracht wurden dabei auch die Personalforderungen nach einer Umfrage zur Personalfriedenheit, die bis Ende Jahr stattfinden soll, und nach Förderung der Teilzeitarbeit. *frg/Fi*



Luise Seidler, 1811

„Die beste Bildung findet ein gescheiter Mensch auf Reisen.“

Johann Wolfgang von Goethe

Interrail feiert das 40-Jahre-Jubiläum – eine Hommage

# Reisen mit Interrail: eine Art Surfen im «Realspace»

«Reisen ist das Entdecken, dass alle unrecht haben mit dem, was sie über andere Länder denken.» (Aldous Huxley)

Wir schreiben das Jahr 1972, der Vietnamkrieg ist noch in vollem Gang, Europa im Kalten Krieg erstarrt, die Berliner Mauer gerade mal 11-jährig und kein Mensch würde denken, dass das nur noch kurze Zeit Bestand haben würde.

1972 ist auch das Jahr, in dem der Internationale Eisenbahnverband sein 50-jähriges Bestehen feiert. Aus die-

sem Anlass erfindet sie das Interrailticket, das Jugendlichen zwischen 16 und 21 Jahren erlaubt, während eines Monats in ganz Europa nach Belieben Zug zu fahren. In der damaligen Konstellation ist das ein mutiges Projekt, umso mehr, als auch die Ostblockstaaten DDR und Jugoslawien dabei mitmachen.

Aufgrund des Erfolgs wird das ursprünglich nur für das

Jubiläumsgedachte Angebot weitergeführt und mit der Zeit auch in verschiedener Hinsicht verändert (siehe Kasten).

„Das Interrail ermöglichte – nach dem geistigen Aufbruch der 68er-Generation – den Aufbruch in der materiellen Welt.“

Und wer weiss, vielleicht leistet der Internationale Eisenbahnverband damit auch

einen kleinen Beitrag zum (jedenfalls nach Meinung des Schreibenden) grössten Erfolgsprojekt der Nachkriegszeit: der Europäischen

Union, die die Starre des Kalten Krieges überwinden hilft und massgeblich zur

Friedenssicherung in ganz Europa beiträgt.

**Übung für den Cyberspace?**

Das Interrail ermöglichte – nach dem geistigen Aufbruch der 68er-Generation – den Aufbruch in der materiellen Welt: Die Hippiegeneration bestieg Europas Züge und machte sich mit Rucksack und Schlafsack auf, fremde Länder zu erkunden und fremde Menschen kennen zu lernen.

Reiseberichten von Interrailern (siehe Seite 14) lässt sich entnehmen, dass oft wirklich kreuz und quer durch Europa gefahren wurde: von Berlin nach Amsterdam nach Barcelona nach Palermo nach Kopenhagen. Oft warf man offenbar bloss einen kurzen Blick auf die Stadt und zog dann weiter. Aus heutiger Sicht gleicht dieses Verhalten erstaunlich jenem beim Surfen im Internet. Surfen im Realspace, 25 Jahre bevor das im Cyberspace alltäglich wurde.

**Die beste Bildung findet ein gescheiter Mensch auf Reisen\***

Manch eine, manch einer unternahm per Interrail die erste Reise ohne Eltern und konnte so völlig frei bestimmen, wo sie/er hinwollte. Damals war es ja bei Weitem noch nicht üblich, mal eben kurz nach New York zum Einkaufen oder für eine Woche auf die Malediven zu jeten. Auslandsreisen waren längst noch nicht selbstverständlich.

## EINE VARIANTENREICHE GESCHICHTE

**1972:** Der Internationale Eisenbahnverband (engl. International Union of Railways, UIC) wird 50 und lanciert aus diesem Anlass das Interrailticket – zunächst bloss als einmaliges Angebot für junge Leute unter 21 Jahren. Das Ticket ist einen Monat lang gültig und kann in 21 Ländern benutzt werden, inklusive DDR und Jugoslawien!

**1976:** Die Alterslimite wird auf 23 Jahre erhöht.

**1979:** Die Alterslimite wird auf 26 Jahre erhöht.

**1983:** Ein erster – nach einem Jahr wieder abgebrochener – Versuch, das Ticket zu diversifizieren. Drei Varianten stehen zur Verfügung: Interrail, Interrail plus Schiff, Interrail-Flexi (gültig für eine limitierte Anzahl Tage innerhalb eines Monats).

**1994:** Es wird kompliziert. Interrailtickets sind nur noch in einer

von sieben Europazonen gültig. Die einzelnen Zonentickets sind nur noch 15 Tage gültig. Zwei oder mehrere Zonen lassen sich zwar kombinieren und sind dann einen Monat lang gültig, allerdings erhöht sich der Preis massiv.

**1998:** Die Alterslimite wird aufgehoben.

**2007:** Die Zonen werden wieder aufgehoben zugunsten eines

neuen Global Passes und einzelner One-Country-Pässe (die das «Eurodomino» ablösen). Den Global Pass und die One-Country-Pässe gibt es jetzt mit unterschiedlichen Gültigkeitsdauern.

### Links

[www.interrailnet.com](http://www.interrailnet.com)  
[www.raildude.com](http://www.raildude.com)  
[www.eurail.com](http://www.eurail.com)  
[www.eurailgroup.org](http://www.eurailgroup.org)  
[www.uic.org](http://www.uic.org)

Gültig	Jugendliche (<26)		Erwachsene (≥26)		Senioren (>60)		Kinder (4-11)	
	1. Kl.	2. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	1. Kl.	2. Kl.	1. Kl.	2. Kl.
5 Tage innerhalb 10 Tagen	–	219	512	334	462	302	256	167
10 Tage innerhalb 22 Tagen	–	322	729	477	657	429	365	239
15 Tage durchgehend	–	373	808	528	728	475	404	264
22 Tage durchgehend	–	412	945	618	852	557	473	309
1 Monat durchgehend	–	528	1222	798	1100	719	611	399

Das aktuelle Tarifsystem des Global Passes (Preise in Franken).

# DOSSIER



Seit 40 Jahren ein vertrautes Bild: Jugendliche unterwegs in Europa – dank Interrail mit dem Zug.

Etliche Jugendliche starteten damit ihren eigenen Bildungsroman: Sie emanzipierten sich ein Stück weit vom Elternhaus und erweiterten in der grossen, weiten Welt Sicht- und Denkweisen. Sich zum ersten Mal in einer wirklichen Grossstadt wie London oder Berlin alleine zurechtzufinden war ebenso beglückend und horizontweiternd, wie in der Tundra Lapplands zu zelten (jetzt mal abgesehen von den vielen Mücken ...).

## Eine Interrailcommunity

Überall boten sich Möglichkeiten, sich mit Gleichaltrigen aus andern Ländern auszutauschen und so auch Vorurteile abzubauen. In manchen Zügen war es praktisch unmöglich, keine Be-

kanntschaften mit anderen Interrailern zu machen, oft genug drängte man sich in den Gängen und auf den Plattformen der internationalen Züge und wurde so zu einer Art verschworener Gemeinschaft.

Auch in den Bahnhofshallen grosser Eisenbahnknotenpunkte traf man sich leicht mit andern, vorausgesetzt, die Bahnhofspolizisten liessen einen herumhängen.

In den Anfangsjahren des Interrails waren die Möglichkeiten, sich über Städte und Länder präzise zu informieren, noch wesentlich eingeschränkter, als dies heute mit Internet und Facebook der Fall ist. Auch Reiseführer, die die Interessen der Jugendlichen berücksichtigen, gab es noch nicht.

Umso wichtiger waren die persönlichen Kontakte, durch die man erfahren konnte, wo man am günstigsten übernachtet oder die

**„Auch im Zeitalter von Easyjet sind Bahnfahrten bei Jung und Alt immer noch gefragt, gerade weil sie interessante Begegnungen und Erfahrungen ermöglichen.“**

angesagtesten Konzerte stattfinden. So entstanden Freundschaften über die Landesgrenzen hinweg und man konnte feststellen, dass die Gemeinsamkeiten grösser waren als die Unterschiede.

## Auf weitere 40 Jahre!

Durch die Aufhebung der Altersgrenzen ist das Interrailticket heute populärer denn je. 2011 waren fast 250 000

Personen in Europa mit dem Interrailticket unterwegs. Auch im Zeitalter von Easyjet sind Bahnfahrten bei Jung und Alt immer noch gefragt,

gerade weil sie im obigen Sinne interessante Begegnungen und Erfahrungen ermöglichen. Und dadurch vielleicht ein wenig zur Überwindung von Grenzen, realen und eingebildeten, beitragen.

Dafür gebührt den Initianten Dank. Auf weitere 40 Jahre!

Jörg Matter

\* J. W. von Goethe

## UNTERWEGS

### Gastfreundschaft mit Durchsetzungskraft

Der Mai ist in Rovaniemi im finnischen Norden alles andere als ein Wonnemonat. Obschon die Nächte schon kurz sind, herrscht immer noch Winter. Deshalb war der Leiter der Jugendherberge bass erstaunt, überhaupt Gäste aus dem Süden zu haben. Als 20-Jährige liessen wir uns aber von solchen Kleinigkeiten nicht abhalten. Der Herbergsvater war so beeindruckt, dass er uns nicht nur eines der freistehenden Ferienhäuschen überliess, sondern auch gleich noch die

Fortsetzung auf Seite 12

## UNTERWEGS

Fortsetzung von Seite 13

Sauna einheizte. Und abends liess er es sich nicht nehmen, uns das Rovaniemer Nachtleben zu zeigen. Die populärste Kneipe war jedoch so voll, dass wir keinen Platz fanden. Er liess jedoch nicht locker und verlangte, dass man unbedingt einen Tisch für die Schweizer/innen freimache, das sei man ihnen aus Gastfreundschaft schuldig. Und so geschah es auch.

Beatrice Ben Amara

### Billettkontrolle in Zagreb

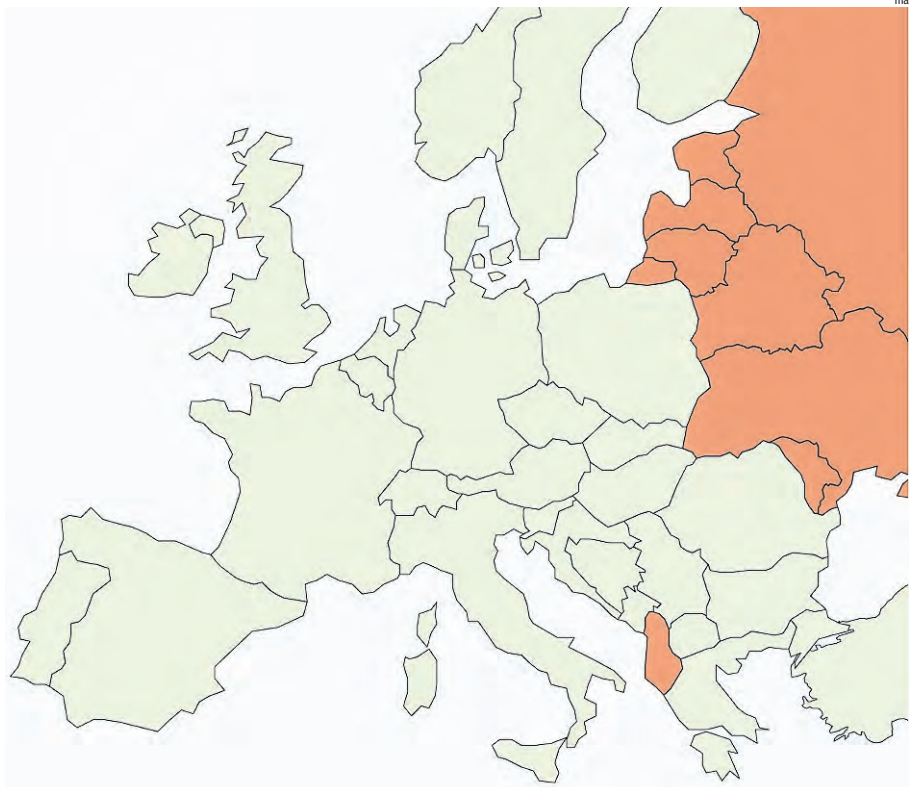
2001 ging es mit Interrail nach Kroatien. Vom Zagreber Bahnhof mussten wir mit dem Tram weiter zum Busbahnhof. Das Billett dazu kauften wir an einem Kiosk. Bald stieg ein Mann in Zivil zu, der unsere Fahrausweise kontrollierte. Diese waren nicht abgestempelt, weshalb wir eine Busse zahlen sollten. Das wollte ich nicht einfach so akzeptieren und verlangte, den Ausweis des Herrn zu sehen. Dieser fuchtelte mit einer Karte vor meinem Gesicht herum, auf der ich nichts erkennen konnte. Ich weigerte mich deshalb, die Busse zu bezahlen. In sehr unfreundlichem Ton drohte der Mensch uns nun mit der Polizei. Im Wissen darum, wohl den Anschlussbus zu verpassen, verliessen wir das Tram und gingen zu einem kleinen Polizeiposten. Doch bevor wir diesen betraten, stürzte sich der Kontrolleur über uns hinweg, rannte über die Strasse und war weg. Ein Polizist, der die Szene beobachtete, machte uns klar, dass sich viele Zagreber einen Sport daraus machten, Rucksacktouristen zu kontrollieren. Die meisten zahlten, wenn mit der Polizei gedroht werde und sie in erster Linie schnell weiterreisen wollten. Apropos weiterreisen: Wir erwischten unseren Bus an die Küste trotzdem. Mit Blaulicht ...

Jérôme Hayoz

## EIN BILLETT (FAST) ALS GA DURCH 30 LÄNDER

Das Interrailticket ist heute in 30 Ländern Europas sowie in der Türkei gültig. Nur in den baltischen Staaten, der Ukraine, Weissrussland, Russland, Moldawien und Albanien gibt es diesen fast GA-Komfort noch nicht.

Der Interrail Global Pass ist in allen Ländern gültig, ausser im jeweiligen Wohnland der Reisenden. Wer in der Schweiz wohnt, hat es also vergleichsweise bequem, da er/sie rasch in einem fremden Land ist. Dies ist sicher auch ein Grund für die ungebrochene Beliebtheit des Interrailtickets bei den Schweizerinnen und Schweizern.



### «Panasser» als Reiseproviant

Meine dritte Interrailreise führte von Landquart via Salamanca nach Porto, Lissabon, Algarve und via Madrid und Paris wieder zurück. Zu neunt mit überdimensionierten Rucksäcken quetschten wir uns in ein 6er-Abteil im Nachtzug. Zwischen Porto und Lissabon wurde die Hälfte von uns aus dem Zug geworfen, weil wir in der 1. Klasse Platz genommen hatten. Auch hartnäckiges Behaupten, dass das Schweizer Interrail auch für 1. Klasse gelte, überzeugte den Zugbegleiter nicht. Selbstverständlich stellte sich auf der Reise ein weiteres Mal die Geldfrage. Mitte der 80er-Jahre lief im Fernsehen die Werbung für «Panizza», eine Mischung aus unten Brot und oben Pizza. Wir wandelten dies aus Geldmangel um in «Panasser» – unten Brot, oben Wasser ...

Peter Peyer

### Die Rettung

Es war irgendwo «in the middle of nowhere» mitten in Schweden (in Ånge?), wo sich zwei Hauptlinien von Statens Järnvägar kreuzten. Ankunft abends um acht, Weiterfahrt morgens um halb zwei. Wir waren schon bei der Ankunft ziemlich übermüdet von vergangenen Zugnächten und

gaben uns Mühe, nicht einzuschlafen und den Zug zu verpassen. Also abwechselnd wach bleiben – ein Kampf! Plötzlich steht der Stationsvorstand vor uns, gibt uns zwei Kopfkissen und sagt, er wecke uns dann, wenn der Zug komme. Und in Kopenhagen wurden wir noch von der Bahnhofspolizei weggeschickt,

als wir uns ein wenig hinlegten in einer Ecke ...

Jörg Matter

## ANEKDOTEN

### Das unbekannte Wesen

Wir waren drei junge Burschen, 17-, 18-jährig, auf einem der klassischen Interrailtrips: Mittelmeer- und Atlantikküste von Genua bis Amsterdam. Alle drei ohne Bahnerfahrung ausserhalb der Schweiz, das heisst: Eisenbahn, das ist ein Zug mit einer Lokomotive, mit mehreren Wagen und mit einer Fahrleitung. Entsprechend staunten wir Bauklötze, als wir in die Abgründe der Bretagne reisen wollten: Stand doch da am Bahnhof, und zweifelsfrei auf Schienen, ein Fahrzeug ohne Stromabnehmer – hätte auch nichts gebracht, ohne Fahrleitung ... – ohne Kupplung, einfach nur ein Fahrgastraum und auf beiden Seiten ein Führerstand: meine erste Begegnung mit einem Schienenbus!

Peter Moor



Das klassische Bahnhofsbild im Sommer.

## ■ SEV Jugend

## Jugendliche erkunden Lötschberg-Basistunnel



Am 23. Juni traf sich die SEV Jugend in Frutigen zur Besichtigung des Lötschberg-Basistunnels unter der Leitung von Beat Luginbühl und Patrick Belloncle. Herzlichen Dank für die kompetente Führung.

Aufgeteilt in zwei Gruppen konnten die Teilnehmenden das Depot des Lösch- und Rettungszuges

besichtigen, in dem sich auch die Fahrzeuge der Feuerwehr Frutigen befinden. Zudem schauten sie sich ein Modell des Tunnels an. Beeindruckend waren die Szenarien zur Evakuierung der Zugreisenden bei einem Unglück.

Danach ging es – mit Helmen und Warnwesten ausgerüstet – mit zwei Besucherbussen zum Nordportal und

zum «Fusspunkt» Mitholz. Absolut aufregend war die Busfahrt in den Berg. Unten im Nottunnel stiegen alle aus und erkundeten das Ende der leider unfertig gebliebenen zweiten Röhre. Durch eine Glaswand war ein mit 200 km/h vorbeisender Zug zu sehen, im Voraus angekündigt durch die durch Finsterritzen gepresste Luft. Nach dieser eindrucksvollen Reise ging es mit den Bussen wieder an die Oberfläche. Zurück in Frutigen posierten wir fürs Gruppenfoto und wurden dann zum Landhaus Adler chauffiert, wo der SEV das Mittagessen offerierte.

Während des gesamten Ausflugs war die Stimmung wie das Wetter: einfach grossartig. *Marlies Zimmermann*

## ■ VPT RBS, Pensioniertengruppe Solothurn

## Küssnacht – eine Perle am Vierwaldstättersee

Nach einer langen unfreundlichen Regenperiode hatte der Wettergott Einsicht und schenkte der Pensioniertengruppe als Kulisse zu ihrer Reise in die Innerschweiz einen prächtigen Sommertag. So liessen sich 53 Mitglieder begeistern. Die Berner und Solothurner Kolleginnen und Kollegen reisten getrennt nach Luzern. Von dort aus wurde auf dem Seeweg das Reiseziel Küssnacht angesteuert.

Gemeinsame Schiffsreisen bieten immer Gelegenheit zu einem regen Gedankenaustausch, meistens mit der Wortwahl «Weisch no»? Aber auch die Hobbygärtner unterhielten sich mit mehr oder weniger Fachwissen

über das Wachstum ihrer Schützlinge. Noch vor dem Mittagessen in einem imposanten Gasthof blieb genügend Zeit, das prächtige Küssnacht bereits ein wenig zu erkunden.

Der Ort ist mit knapp 9000 Einwohner/innen nebst Einsiedeln die grösste Gemeinde im Kanton Schwyz. Er konnte seit 1424 mit eigenem Rat und Gericht aufwarten. Wunderschön restaurierte Fachwerkhäuser und zwei Rathäuser sowie die barocke Pfarrkirche St. Peter und Paul prägen den historischen Charakter des alten Dorfteils. Küssnacht ist mit dem öffentlichen Verkehr sehr gut erschlossen: Nebst

der S-Bahn, die Luzern mit Brunnen verbindet, wird der Ort auch vom Voralpenexpress Richtung Ostschweiz bedient. Fünf Buslinien verbinden die benachbarten Orte mit dem Zentrum. Die Schiffstation und die Seilbahn auf die Seebodenalp vervollständigen das grosse Angebot.

Nach einem kurzen Spaziergang führte das Kursschiff die Pensionierten zurück nach Luzern. Vollbepackt mit vielfältigen Eindrücken kehrten sie wohlbehalten zurück in ihre Heimat. Diese Reise war von Walter Reber wie immer bestens organisiert. Im Namen aller Kolleginnen und Kollegen herzlichen Dank an unseren Reiseleiter. *Ruedi Rufer*

## ■ PV St. Gallen

## Wetterwunder auf der Rigi

Bei nicht unbedingt idealer Reisewitterung trafen sich am 13. Juni nur 60 Kolleginnen und Kollegen zum diesjährigen Sektionsausflug. Ziel war «Die Königin der Berge», die Rigi. Die Reise führte von St. Gallen via Rapperswil nach Arth-Goldau und weiter mit der Zahnradbahn nach Rigi Kulm.

Obwohl das Wetter sehr abwechslungsreich war, wurden keine Schirme benötigt,

doch oben angekommen sahen wir praktisch nichts. Der schön gedeckte Saal und das gute Mittagessen liessen uns dieses Pech etwas vergessen.

Doch nach dem Kaffee hatte Petrus mit uns plötzlich Erbarmen: Der dichte Nebel verzog sich, und alle strömten nach draussen auf die Terrasse oder sogar bis auf die Bergspitze, um die wunderbare Rundschau zu geniessen. Allzu bald hiess es Abschied

nehmen. Nicht nur von der Rigi, sondern auch von der Aussicht, denn auf der Talfahrt nach Vitznau öffnete Petrus die Schleusen. Trotzdem erreichten wir das Schiff trockenen Fusses und fuhren wiederum bei schönem Wetter via Weggis und Hertenstein nach Luzern. Zum Bumeln oder zur Stärkung blieb noch etwas Zeit, bevor wir mit dem Voralpenexpress die Heimreise antraten. *Peter Spörri*

## BILDUNGSKURS SEV: ERFOLGREICH WERBEN FÜR DIE GEWERKSCHAFT

**Donnerstag, 23. August 2012****9 bis 16 Uhr, Hotel Bern, Bern**

Die Mitgliederwerbung ist und bleibt in den nächsten Jahren in aller Munde. Mit dem Erfahrungsaustausch «Erfolgreich werben für die Gewerkschaft» berichten in der Mitgliederwerbung erfolgreiche Kolleginnen und Kollegen über ihre Methoden und in offenen Diskussionen ist es möglich, sich auszutauschen und weiterzuentwickeln. Rezepte für die Mitgliederwerbung gibt es nicht, doch neue Ideen und neue Motivation bringen uns immer weiter.

**Inhalt**

- Erfahrungsberichte von Werberinnen und Werbern;
- Gute Praktiken – schlechte Praktiken;
- Wo unterstützt der SEV?
- Wo unterstützen die Unterverbände?
- Was muss ich als Werberin/Werber wissen?

**Moderation**

Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV

**Zielpublikum**

Werbeverantwortliche und Mitglieder von Sektionsvorständen und Unterverbänden sowie weitere Interessierte

**Referenten**

Erfahrungsberichte von erfolgreichen SEV-Werberinnen/-Werbern sowie Vertreterinnen/Vertretern aus der Führung der Unterverbände.

**Bildungsurlaub**

Angestellte der SBB können für den Besuch des Kurses Bildungsurlaub beanspruchen gemäss GAV SBB, Anhang 6, Art. 6g (SBB Cargo analog). Das Urlaubsgesuch muss vor dem Kurs bei der zuständigen Dienststelle eingereicht werden. Nach dem Seminar ist die Teilnahmebestätigung, die die Kursleitung unterschreiben wird, abzugeben. Für Angestellte von anderen konzessionierten Transportunternehmungen gelten die entsprechenden Regelungen.

**Anmeldung bis spätestens 31. Juli an:**

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

## VORBEREITUNGSKURSE FÜR DIE PERIODISCHE PRÜFUNG



Steht bei dir nächstens die periodische Prüfung ins Haus? Hast du keine Lust, die Vorschriften und Reglemente allein auswendig zu lernen? Dann interessieren dich bestimmt die Vorbereitungskurse zur periodischen Prüfung des LPV!

Gemeinsam mit Berufskolleginnen und -kollegen wirst du von professionellen Instruktoren auf den neuesten Stand gebracht. Das Gelernte wird am Tischsimulator in die Praxis umgesetzt, und du kannst dich in einer Musterprüfung auf die Prüfungssituation vorbereiten.

**Kursdaten:** 21./22. August 2012

6./7. September 2012

17./18. September 2012

1./2. Oktober 2012

**Ort / Zeit:** Olten / Beginn jeweils 9.00 Uhr

**Kosten:** LPV-Mitglieder 50 Franken (Details gemäss AGB), Nichtmitglieder 650 Franken (inkl. Kursunterlagen, Mittagessen, Pausenverpflegung, Getränke). Auf Wunsch kann eine Übernachtung inkl. Frühstück für 180 Franken gebucht werden.

Gemäss GAV SBB und GAV BLS kann Bildungsurlaub beantragt werden.

Weitere Infos und Anmeldeformular unter [www.lpv-sev.ch](http://www.lpv-sev.ch).

## ■ PV Uri

## Trotz Streckenunterbruch in die Sonnenstube

An die 50 Mitglieder liessen sich am 13. Juni weder durch die eher pessimistischen Wetterprognosen noch durch den Streckenunterbruch in Gurtellen von der Sektionsreise abschrecken. Via Flüelen fuhren sie per Bus nach Göschenen und von dort mit dem Zug weiter ins Ticino. Die Unverzagten brauchten die Reise auch keineswegs zu bereuen, denn auf der Alpenseite strahlte die Sonne.

Nach kurzer Kaffeepause in Locarno ging's mit dem Bus weiter nach Brissago und bei einem gemütlichen Fussmarsch ins Hotel Brenscino. Dort wurde ein feines, reichhaltiges Mittagessen aufgetischt, das bei herrlichem Sonnenschein und grandioser Aussicht auf den Lago Maggiore nicht besser hätte sein können. Anschliessend stand für die einen der gesellschaftliche Teil im Vordergrund, während sich andere auf einen Rundgang durch den hoteleigenen botani-



schen Park begaben. Sehr viele, vor allem einheimische und seltene Pflanzen konnten da aus nächster Nähe bestaunt werden. Der Lehrpfad ist absolut empfehlenswert.

Nach dreistündigem Aufenthalt in der Sonnenstube trat die gut gelaunte Gesellschaft den Heimweg an. Die Überraschung in Göschenen war perfekt, als der Zug aus dem Tunnel fuhr und im Kanton Uri völlig gegensätzliche Wetterbedingungen anzutreffen waren ... Mit dem

Bus ging's wieder nach Flüelen und dann nach Erstfeld.

Ein Dankeschön geht an die organisierenden Vorstandsmitglieder, die mit ihrer Idee für einen unvergesslichen Tag sorgten. Ein Dank geht auch an die Crew des «Brenscino» für die tadellose Bewirtung und nicht zuletzt an die SBB, die dafür sorgte, dass wir trotz der Streckensperrung problemlos an die Sonne fahren konnten. Ihr Organisationstalent ist beispielhaft!  
*Guido Lang*

## ■ PV Winterthur-Schaffhausen

## Allgemein lustige Reise per Schiff und Bahn

Bei nicht ganz sonnigem Wetter reisten 98 Mitglieder nach Solothurn. Vor der Aarefahrt blieb genug Zeit, etwas von der Stadt anzuschauen und einen Kaffee zu geniessen. Einige schlenderten durch den Markt und kauften sich noch Zwischenverpflegung.

Dann warteten alle gespannt auf das neue Schiff der Bielensee Schifffahrtsgesellschaft, die dieses Jahr ihr 125-jähriges Bestehen feiert. Es ist nach dem Philosophen benannt, der vor 300 Jahren in Genf zur Welt kam, und

bietet 300 Personen Platz, für 150 davon im Innern. Kurz nach 12 Uhr legte die «Rousseau» ab. Bald gab es zu trinken und ein feines Essen. Später folgten Dessert und Kaffee. Beim gelegentlichen Betrachten der Gegend fielen die zahlreichen Schwäne auf der Aare besonders ins Auge. Bei Altreu sassen sogar Störche auf den Dächern.

Noch unbekannt war vielen Mitreisenden die Schiffschleuse am Nidau-Büren-Kanal, eine Kammerschleuse mit Umlaufkanälen. Sie ist

12 Meter breit und hat eine nutzbare Länge von 52 Metern. Als wir in den Bielensee einbogen, waren die starken Wellen deutlich zu spüren.

In Biel konnten die Teilnehmenden noch etwas verweilen, bevor die letzte Etappe in Angriff genommen wurde. In einigen Abteilen im Zug ging es lustig zu und her. Es wurde allgemein viel gelacht und es war sehr gemütlich. Die Reise hat allen sehr gut gefallen. Dafür sage ich Reiseleiter Röbi Peter herzlichen Dank.  
*Nelli Zingg*

## ■ SVSE Kegel

## 47. Walliser SESKV-Keglermeisterschaft in Naters

Vom 4. bis 17. Juni wurde auf den Bahnen des Restaurants Aletsch die Walliser Meisterschaft ausgetragen. 210 Kegler/innen aus allen Teilen der Schweiz reisten ins Wallis und absolvierten das Programm à 100 Wurf. Für viele waren die Reise und das Mitmachen wichtiger als der Kampf um den Sieg. Sie verdienen ebenso viel Respekt für ihre Leistungen wie die Besten. Das

Höchstresultat der SESKV-Kegler erzielte Martin Julmy mit 813 Holz. Der KK Simplon dankt allen für den Besuch und die gute Unterstützung.

**Auszug aus der Rangliste:** SESKV 1: 1. Julmy Martin, Hägendorf, 813 Holz; 2. Bärtschi Fritz, Leukerbad, 793 H; 3. Wüthrich Bruno, Lyssach, 791 H; Limite: 753 H. SESKV 2: 1. Rinderknecht Bruno, Brislach, 755 H; 2. Brand Markus,

Kerzers, 755 H; 3. Holliger Ueli, Gontenschwil 750 H; Limite 695 H. SESKV 3: 1. Käser Michael, Bäretswil, 740 H; 2. Kilchenmann Beat, Olten, 735 H; 3. Bart Horst, Zürich, 735 H; Limite: 599 H. G 1: 1. Imfeld Peter, Mörel, 805 H; Limite: 781 H. G 2: 1. Fuhrer Pascal, Naters, 774 H; Limite: 774 H. G 3: 1. Genoud Paula, Gampel, 733 H; Limite: 704 H.  
*Gerhard Werlen*

## URABSTIMMUNG ZUR FUSION SBV-VPV: DEINE STIMME ZÄHLT!

Nach zwei Jahren sehr intensiver, fruchtbarer Arbeit und Planung für ein Zusammengehen der beiden Unterverbände haben die über 60 Delegierten von SBV und VPV an der gemeinsamen Delegiertenversammlung vom 23. Mai in Bern einer Fusion mit über 80 Prozent zugestimmt.

Somit kommt es jetzt zur Urabstimmung unter allen Mitgliedern. Die Abstimmungsunterlagen werden jedem Mitglied per Post zugestellt.

Mehr Informationen auf [www.sbv-online.ch](http://www.sbv-online.ch) und [www.vpv-online.ch](http://www.vpv-online.ch), in *kontakt.sev* Nr. 11 sowie direkt bei VPV-Zentralpräsident Roland Schwager und SBV-Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini.

**Deine Stimme zählt!**

**Abstimmungsfrist: 21. Juli 2012 (Eintreffen)**

## VORANZEIGE: INFORMATIONSANLASS FÜR SBB-KADER «NACHHALTIGE FÜHRUNG»

Die Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV lädt die Führungs- und Fachkader der SBB zu einem Informationsanlass ein:

**Donnerstag, 29. November 2012**

**11.30 bis 13.30 Uhr, Hotel Ador, Laupenstrasse 15, Bern**

- Referat (deutsch) von Marc Münster, Direktionsmitglied der Sanu future learning ag, Biel;
- Diskussion mit dem Referenten (deutsch-französisch);
- Stehlunch.

Wir freuen uns auf zahlreiches Erscheinen.

SEV, VPV, SBV

## ■ PV Thurgau

## Panorama ohne Kopfverdrehen

Der Sektionsausflug führte in die Innerschweiz. Am Bahnhof Romanshorn trafen sich 60 Teilnehmende. Mit dem Voralpenexpress SOB über St. Gallen, Wattwil, wo sich die Reisegruppe mit dem Zustieg von zwei Teilnehmern komplettierte. Immer wieder wurde das Wetter mit kritischen Blicken geprüft. In Biberbrugg musste die Gruppe auf den Bus umsteigen. Im Einsatz war ein Bus, der nicht genügend Sitzplätze hatte. Der Buschauffeur entschuldigte sich für diese Platzverhältnisse, die grösseren Einheiten seien im Einsatz als Ersatzbusse am Gotthard. In Sattel angekommen durften die Teilnehmenden mit einer modernen Gondelbahn nach Mostelberg fahren. Die Gondel drehte sich zweimal um die eigene Achse und somit war das wunderbare Panorama ohne Kopfverdrehen zu sehen. Auf 1200m die nächste Überraschung mit dem Marsch über die neu erstellte Hängebrücke. Nicht alle schafften die 280m Länge und gingen bald zurück. Einige mutige Senioren begaben sich noch auf die Bob-

bahn zu einer Abfahrt in den Talkessel. Am Mittag waren alle im Berggasthaus Mostelberg, wo sie ein ausgezeichnetes Mittagessen kriegten. Die flotte und sehr freundliche Bedienung beeindruckte, von allen Teilnehmenden hörten die Organisatoren Hans und Albert nur Gutes. Gestärkt und mit Wehmut nahm die Gruppe von Mostelberg mit der Gondel die Talfahrt in Angriff. Mit dem Bus nach Biberbrugg und Zug nach Wädenswil war die nächste Etappe. Es blieb immer genügend Zeit umzusteigen, auch in Wädenswil aufs Schiff nach Rapperswil. Der letzte Abschnitt erfolgte erneut mit dem Zug durch den Ricken via Wattwil, St. Gallen nach Romanshorn.

Der Ausflug wird in guter Erinnerung bleiben, denn viele waren das erste Mal auf dem Mostelberg. «Hans und Albert, wir danken für diesen wunderbaren Tag, der so gut organisiert war.» Auch das Wetter spielte mit: Sonnenschein, aber auch ein paar Tropfen Regen gehörten dazu, damit es nicht langweilig wurde.  
*Toni Arnold*

## ■ PV Zentralvorstand

**Ausflug auf die Rigi**

Der von der PV-Sektion Zug-Goldau perfekt organisierte Ausflug führte am 26. Juni auf die «Königin der Berge». Treffpunkt für alle war der Steg der Schifffahrtsgesellschaft SGV in Luzern. Auf ruhigen Gewässern des Vierwaldstättersees erreichte die Gruppe bei Kaffee, Gipfeli und angeregten Gesprächen Vitznau nur allzu schnell.

Im reservierten Belle-Epoque-Wagen des Extrazuges vermittelte Isidor Lottenbach allerlei Wissenswertes über die Rigi. Im Salonwagen mit viel Plüsch und Mahagoni aus dem Jahre 1873 lässt es sich eben «reisen wie Könige». Humorvoll und gekonnt berichtete Isidor von den Anfängen des Rigi Tourismus bis zum neu eröffneten futuristischen Warmwassermineralbad und Spa des Stararchitekten Mario Botta. In Isidors kurzer Zusammen-

fassung war auch Platz für den «Sonnenaufgang» von Mark Twain, die «Engländer als erste Touristen» und viel Interessantes. 1871 wurde die Strecke Vitznau–Staffelhöhe als erste Bergbahn Europas in Betrieb genommen. Ingenieur Riggenbach hatte zuvor (1863) sein Zahnradsystem in Frankreich patentieren lassen. Während der gemütlichen Fahrt servierte die charmante Ursula Fischer in passender Tracht einen feinen Apéro.

Es folgte ein reichhaltiges «Buurebuffet». Danach war eine Wanderung auf den Gipfel geplant, die leider wegen des schlechten Wetters ausfiel. So stand die Pflege der Geselligkeit an erster Stel-



Isidor Lottenbach und Ursula Fischer.

le des Ausflugs, der allen in bester Erinnerung bleiben wird, denn ausser dem Wetter war einfach alles «königlich». In Arth-Goldau hiess es Abschied nehmen, und sternförmig fuhren zufriedene Ausflügler/innen heimwärts.

Der gastgebenden Sektion PV Zug-Goldau sei nochmals der beste Dank ausgesprochen. Schade, dass diese PV-Sektion per Ende Jahr aufgelöst wird wegen mangelndem Interesse der Mitglieder, sich für ein Vorstandsmandat zur Verfügung zu stellen. Eine Fusion mit der Sektion PV Luzern steht vor dem Abschluss. *Otto Huser*

## ■ PV Buchs-Sargans-Chur &amp; RhB

**Reichbefrachtete Versammlung**

Zur Sommerversammlung am 5. Juni konnte Präsident Heini Eggenberger 58 Mitglieder begrüßen. Spezielle Grüsse richtete er an die SEV-Jubilarer und die wegen Krankheit oder aus anderen Gründen abwesenden Mitglieder.

«2013 beginnt auch für uns eine neue Amtsdauer», erklärte der Präsident. Sekretär Hans Erni wird die neue Amtszeit nicht mehr antreten. Zurzeit sind folgende Optionen offen: Übernimmt ab 2013 jemand anders die Führung, würde Heini Eggenberger im Vorstand eine andere Funktion übernehmen. Ist dies nicht der Fall, wird er höchstens bis 2014 als Präsident weitermachen. Auf diesen Zeitpunkt möchten auch Agnes Richli und Bruno Tanner aus dem Vorstand ausscheiden. Mit der Überarbeitung der Sektionsstatuten könnte der Vorstand

reduziert werden. Mit der Altersstruktur muss längerfristig auch eine Fusion in Betracht gezogen werden, falls niemand Verantwortung für die Sektion übernehmen will.

Geehrt werden konnten ein Jubilar für 40 Jahre, acht Jubilare für 50 Jahre sowie Kurt Singer und Walter Sulser für 60 Jahre SEV.

Die Einladungen zur Sektionsreise vom 28. August werden im Juli versandt. Für Details siehe Agenda/Pensionierte. Die zweite PV-Wanderung im Gebiet Atzmännig ist am 12. September vorgesehen. Weitere Infos im Neujaahrsbrief und in *kontakt.sev*.

Christoph Zoller, Regionalstellenleiter Pro Senectute Rheintal Werdenberg Sarganserland, zeigte Möglichkeiten für den letzten Lebensabschnitt auf. Mit einem offerierten Imbiss endete der Anlass. *Hans Erni*

**Der Beitritt zum SEV lohnt sich: viele 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.

**Zusatzangebot: SEV-Multirechtsschutz im Wert von Fr. 78.– 1 Jahr gratis!**

Alle SEV-Neumitglieder, die im Jahr 2012 eintreten, erhalten den Multirechtsschutz während 12 Monaten auf Wunsch gratis!



Ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch auch das Abonnement von *kontakt.sev*.  
Ich anerkenne die geltenden Statuten und Reglemente.

Name/Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon:

E-Mail:

Datum:

Das **Kleingedruckte** zur Aktion 12.12.12:

1. An der Werbeaktion 12.12.12 können alle SEV-Mitglieder teilnehmen mit Ausnahme der Angestellten des SEV.
2. Die Werbeaktion dauert vom 1. Januar 2012 bis und mit 12. Dezember 2012.
3. Am 12. Dezember 2012 ermittelt das Zentralsekretariat die Werbezahlen für alle Werberinnen und Werber. Die Berechtigten erhalten einen Brief, mit dem sie aufgefordert werden, ihre Prämienwahl anzugeben, und der sie zur Übergabefeier einlädt.  
Die Kumulation der Preise ist ausgeschlossen.
4. Erfolgreichen Werberinnen und Werberrn winken folgende Preise:  
Für vier geworbene Mitglieder gibt es ein DAB-Radio «Pure one classic» oder ein Paar Kopfhörer «Urbanears Plattan». Wer acht Mitglieder wirbt, erhält eine Lederfreizeit tasche im exklusiven Design «SEV by Anyway Solutions». Für zwölf geworbene Mitglieder hat man Anrecht auf einen Kaffeevollautomaten Jura ENA 7 oder wahlweise den brandneuen iPad 3.
5. Ein Elektrovelo Flyer wird unter allen SEV-Mitgliedern verlost, die vom 1. Januar 2012 bis zum 12. Dezember 2012 mindestens ein Neumitglied geworben haben.
6. Die Werbeprämien werden an einer gemeinsamen Feier am 26. Januar 2013 übergeben.



**Geworben durch:**

Name/Vorname:

Strasse:

PLZ/Ort:

Telefon:

IBAN (Kontonummer):

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.**

## Sektionen

<p><b>7. August</b> 15 Uhr, Basel, St. Jakob, Clubhütte FC Polizei (oberhalb Gartenbad)</p>	<p>■ ZVP Basel Sommernachtsplausch/ Plauschmatch</p>	<p>Getränke können im Klubhaus bezogen werden. Zur Verfügung stehen Grill, gedeckter Aussenplatz, Aufenthaltsraum und WC-Anlagen. Grilladen bitte selbst mitbringen; Salate und Kuchen sind vorhanden. Eingeladen sind alle Mitglieder, Nichtmitglieder, Freunde/-innen, Kinder und Pensionierten. Der Vorstand freut sich auf ein gemütliches Zusammensein.</p>
---	--	--

## Sektionen VPT

<p><b>12. Juli</b></p>	<p>■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Leichte Bergwanderung auf dem Brunnipfad ob Engelberg</p>	<p>Route: Ristis (1601 m), Rigidal (1880 m), Brunnihütte, Rosenbold (1834 m), Ristis; zirka 2¾ Stunden. Rucksackverpflegung. Interlaken Ost ab 7.00 Uhr, Spiez ab 7.22 Uhr, Thun ab 7.32 Uhr, Bern ab 8.00 Uhr, Luzern ab 9.06 Uhr, Engelberg Luftseilbahn ab 10.20 Uhr. Rückfahrt: Ristis ab 15.20 Uhr, Bern an 18.00 Uhr. Durchführung nur bei gutem Wetter. Auskunft am Vorabend ab 18 Uhr bei Erwin Lüthi, 033 654 10 90.</p>
------------------------	---	---

<p><b>18. Juli</b> (Verschiebedatum: 25. Juli)</p>	<p>■ VPT RBS, Pensionierte Bergwanderung</p>	<p>Bergwanderung von Bürchen nach Törbel. Mässiger Aufstieg, zirka 300 m, und Abstieg, zirka 200 m. Wanderzeit zirka 3 Stunden. Rucksackverpflegung; Stöcke empfehlenswert. Solothurn ab 7.25 Uhr, Bern ab 8.07 Uhr, Visp (Postauto) ab 9.07 Uhr. Rückfahrt: Törbel (Postauto) ab 15.09 Uhr via Visp nach Bern. Anmeldung bis 16. Juli mittags an Bernhard Blaser, 031 911 24 27.</p>
--	--	---

<p><b>18. August</b> 6.45 Uhr, Basel, Bahnhof SBB, Schalterhalle</p>	<p>■ VPT BLT Aktivenbummel</p>	<p>Ausflug auf den Ballenberg. Anmeldung und weitere Informationen in den Depots.</p>
--	------------------------------------	---

## Pensionierte

<p><b>5. Juli</b></p>	<p>■ Pensioniertes Zugpersonal Olten Stammtisch fällt aus</p>	<p>Im Juli und August fällt der Stammtisch aus. Wir treffen uns wieder am 1. Donnerstag im September. «Heit e schöni Zyt.»</p>
-----------------------	---	--

<p><b>11. Juli</b></p>	<p>■ PV Luzern Wanderung in Malbun</p>	<p>Luzern ab 8.35 Uhr, Malbun an 12.02 Uhr. Mittagessen im Alpenhotel, zirka 22 Franken (bitte bei Franz bestellen), oder aus dem Rucksack. Auch für Nichtwanderer geeignet. Malbun ab 16.20 Uhr, Luzern an 19.39 Uhr. Bitte unbedingt anmelden bis 6. Juli bei Franz Bühler, 041 252 10 82.</p>
------------------------	--	--

<p><b>8. August</b> 8.45 Uhr, Basel, Bahnhof SBB, Schalterhalle</p>	<p>■ PV Basel Gemütliche Fahrt ins Blaue</p>	<p>Alle Mitglieder samt Partner/innen sind eingeladen. Mit modernen Verkehrsmitteln fahren wir nach ..., wo uns ein tolles Mittagessen erwartet. Um 18 Uhr sind wir zurück in Basel. Kosten für Apéro, Mittagessen, inkl. Getränke: 60 Franken. Einzahlungen bis 27. Juli auf PC 40-6925-4. Als Fahrtausweise dienen das GA oder Halbtaxabo plus Tageskarte 2. Klasse. Die Teilnehmenden der Ausflüge 2010 und 2011 sowie die Neumitglieder</p>
---	--	---

werden schriftlich eingeladen. Weitere Auskünfte erteilen Reiseleiter Alfred Lüthi, 061 361 28 81, und Kassier Aldo Pavan, 061 821 46 60.

<p><b>22. August</b></p>	<p>■ PV Bern Sektionsausflug</p>	<p>Bern ab 9.07 Uhr. Mittagessen im Hotel Seilerhaus, Zermatt. Rückkehr nach Bern um 16.54, 17.54 oder 18.23. Uhr. Anmeldung bis Ende Juli durch Einzahlung von 25 Franken auf PC-Konto 30-2569-9 SEV Schweiz. Eisenbahn- und Verkehrspersonal-Verband, Sektion Bern PV, 3000 Bern mit dem Vermerk «Sektionsausflug» Einzahlungsscheine sind beim Präsident Erwin Gugger oder dem Kassier Klaus Gasser erhältlich.</p>
--------------------------	--------------------------------------	--

<p><b>28. August</b></p>	<p>■ PV Buchs-Sargans-Chur &amp; RhB Sektionsausflug</p>	<p>Carfahrt via Schaffhausen-Blumberg nach Grafenhausen. Mittagessen im «Rothaus». Das Programm wird im Juli an alle Mitglieder verschickt. Kosten: Mitglieder 70 Franken, Nichtmitglieder 75 Franken. Im Preis inbegriffen sind Fahrt, Kaffee und Gipfel, Menü und Kaffee. Alle andern Getränke gehen zu Lasten der Teilnehmenden. Anmeldeschluss 10. August.</p>
--------------------------	--	--

## Sport und Kultur

<p><b>7. Juli</b></p>	<p>■ Bergklub Flügelrad Bern  Rundwanderung Lenk</p>	<p>Besammlung um 7.30 Uhr beim Zug (Zugschluss), Abfahrt 7.39 Uhr Richtung Zweisimmen. Wanderzeit zirka 3½ Stunden, +180/-540 m. Rucksackverpflegung. Billett Wohnort-Lenk i/S retour, Billett für Luftseilbahn (CHF 11) wird vor Ort gelöst. Auskunft und Anmeldung bis 5. Juli bei Fritz Aegler, 033 681 16 47 oder 079 487 06 42.</p>
-----------------------	--	--

<p><b>11. Juli</b> 10.04 Uhr, ab Laufen (PTT) nach Kleinlützel Frohmat</p>	<p>■ EWF Herisau www.ewf-herisau.ch  Jura-Grenzwanderung</p>	<p>Wanderoute (T1): Kleinlützel-Roti Flue-Raemelspitz-Remelturm-Rodersdorf, 4¼ Stunden, +/- 650m. St Gallen ab 7.11 Uhr via Zürich-Basel nach Laufen. Rückreise ab Rodersdorf 16.38 Uhr via Basel-Zürich. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 9. Juli an Rolf Vogt, 027 346 11 94.</p>
--	--	---

<p><b>13. Juli</b> 19 Uhr, Romanshorn, Museum am Hafen</p>	<p>■ EFFVAS, Sektion Romanshorn  Sommerplausch</p>	<p>Wir fahren in die Waldschenke in Bischofszell.</p>
--	--	---

<p><b>19. Juli</b></p>	<p>■ ESC Basel, Ski- und Bergsport Krokus  Wanderung Verena-schlucht-Fälleren-Station Oberdorf-Im Holz-Bellach</p>	<p>Basel ab 9.04 Uhr, Solothurn an 9.56 Uhr, mit Bus bis St. Niklaus. Wir wandern dem Verenaabach entlang zur Einsiedelei. Nach der Schlucht weiter bergwärts zum höchsten Punkt des Tages, 737 m. Rucksackverpflegung (Feuerstelle vorhanden) +/- 300 m. Die Wanderung dauert 3½ Stunden; Rückfahrt ab Bellach via Biel stündlich XX.17 und XX.42 Uhr. Anmeldung bis 17. Juli bei Heinz Spengler, 061 311 74 32.</p>
------------------------	--	---

<p><b>19. Juli</b> 9.30 Uhr, Appenzell, Bahnhof</p>	<p>■ EWF Herisau www.ewf-herisau.ch  Wanderung Chlosterspitz-Kaubad</p>	<p>Aufstieg ab Appenzell über Solegg zum Chlosterspitz und Abstieg via Kaubad-Eischen zurück nach Appenzell, 4 Stunden, +/- 720 m. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 19. Juli an Ernst Egli, 071 277 72 36.</p>
---	---	--



22. und 23. Juli

■ **ESV Rheintal-Walensee**  
www.esv-rhw.ch

Hochtour Rheinwaldhorn

Sargans ab 7.28 Uhr, Zürich ab 8.31 Uhr, Arth-Goldau ab 9.15 Uhr. Aufstieg ab Dangio durch das Val Soj zur Capanna Adula UTOE, 4½ Stunden, 1600 Hm. 2. Tag: Aufstieg auf den Brescianagletscher und weiter über das Adulajoch zum Rheinwaldhorn, zirka 3½ Stunden, zirka 1000 Hm; Abstieg über die Aufstiegsroute nach Dangio, zirka 7 Stunden und 2600 Hm. Steigeisen, Gstädtli, Pickel, 2 bis 3 Karabiner und Schlingen. Eisschrauben und Seil in Absprache mit dem Tourenleiter. Anmeldung bis 16. Juli an Thomas Müller, 043 343 12 76, 079 286 59 83, th.mue@gmx.ch.

Mittelstation Murtél (Corvatschbahn) über den Höhenweg in 2½ Stunden. 2. Tag: Aufstieg über den Nordostgrat (ZS) und Abstieg über den leichteren Nordwestgrat zur Hütte, 10 bis 11 Stunden. 3. Tag: Abstieg ins Val Rosegg, 2 Stunden und Fahrt mit Pferdekutsche nach Pontresina. Bei nicht optimalen Verhältnissen leichtere Variante/Gipfel (Chapütschin) möglich. Zürich ab 10.07 Uhr nach St. Moritz. Anmeldung und Auskünfte bis 31. Juli bei Hans Jaggi, Birr, 056 444 70 34, hmjaggi@bluewin.ch.

25. Juli

■ **ESC Winterthur**

Bergwanderung First (2549 m)

Winterthur ab 6.58 Uhr, Zürich ab 7.02 Uhr. Billette nach Elsigbach und zurück ab Kandersteg lösen. Rucksackverpflegung. Die Wanderung ist nicht schwierig, verlangt aber Trittsicherheit, +/- 750 m. Wanderzeit zirka 4½ Stunden. Zürich an 18.28 Uhr, Winterthur an 19.05 Uhr. Anmeldung bis 22. Juli an Hansruedi Aebersold, Sonnenblickstrasse 23, 8404 Winterthur, hr.aebersold@hispeed.ch, 052 242 59 80.

11. August

■ **ESV Rheintal-Walensee**  
www.esv-rhw.ch

Bergtour Churfürsten

Wir nehmen uns die 7 Churfürsten vor (es besteht die Möglichkeit, nur ein Teilstück auszuwählen). Es gibt eine Zeittabelle, damit man sich an den Treffpunkten ein- oder ausklinken kann. Route: Unterwasser, Iltios, Chäserrugg, Hinderrugg, Schibenstoll, Zuestoll, Brisi, Frümse, Selun, Starkenbach. Gesamtzeit 14 bis 15 Stunden, +/- 3800 m. Anmeldung für Teilnehmende der ganzen Tour bis 22. Juli (wegen Übernachtung), Anmeldung für Teilstücke (ohne Übernachtung) bis zum Vorabend bei Dänu Kaiser, 055 410 59 69, 079 937 86 92, daniel.kaiser@bluewin.ch.

25. Juli

8 Uhr, Chur, Postbahnhof

■ **EFW Herisau**  
www.efw-herisau.ch

Mittlere Bergtour Stätzerhorn

Ausgangspunkt Lenzerheide, Bergstation Piz Scalottas. Gratwanderung Piz Danis-Stätzerhorn-Fulenberg-Feldis, 5¼ Stunden, +650/-1480 m. Rucksackverpflegung, Zvieri in Restaurant in Feldis oder Besenbeiz. Rückfahrt mit Luftseilbahn Feldis-Rhätzi um 18.10 oder 19.10 Uhr. Nur telefonische Anmeldung möglich bis 23. Juli an Rolf Allenspach, 052 232 06 97, 077 416 48 79.

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

26. bis 29. Juli

■ **ESV Rheintal-Walensee**  
www.esv-rhw.ch

Hochtour ZS-ZS+

Anreise nach Pranzaira und Übernachtung im Hotel. 2. Tag: Per Taxi ins Val Bondasca, Aufstieg über den Passo della Trubinasca und den Passo Porcellizzo zum Rifugio Gianett, zirka 1700 Hm, Abstieg 500 Hm. 3. Tag: Überschreitung des Pizzo Cengalo. Aufstieg über den Ostgrat, Abstieg über den Westgrat +/- 800 m. 4. Tag: Über den Passo di Bondo zur Cima della Bondasca, Abstieg über den Vadrec de la Bondasca ins Val Bondasca und weiter nach Promontogno. +700/-2400 m. Anmeldung bis 9. Juli bei Röbi Hofer, 081 852 13 76, 077 461 15 43, roebi.hofer@bluewin.ch.

3. August

■ **ESC Winterthur**  
www.esw.ch

Biketour Ducanfurgga

Diese Biketour erfüllt alle Träume eines Bikers. Von den zirka 60 km Gesamtlänge sind mehr als 50 km Singletrails, zirka 2200 Höhenmeter, Fahrzeit zirka 8 Stunden. Traumhaftes Gelände mit hochalpinem Charakter. Winterthur ab 5.58 Uhr, Bergün an 9.13 Uhr. Mittagessen im Sertig Dörfli. Nachmittagskaffee im Restaurant Rinerhorn. Rückreise ab Filisur um 19.01 Uhr. Anmeldung an Elias Laumer, 055 280 26 33 oder 078 613 26 33, elgp@sunrise.ch.

10. bis 12. August

■ **ESC Winterthur**  
Hochtour Piz Glüschaint

Anspruchsvolle kombinierte Hochtour auf den Piz Glüschaint (3594 m); klettern alpin im oberen 3. Grad und längere Gletscherbegehungen. Übernachtung/Halbpension in der Coazhütte. 1. Tag: Hüttenzustieg ab

## TOTENTAFEL

**Bohrer Raymond**, pensionierter Kondukteur, Luzern; gestorben im 69. Altersjahr. PV Luzern.

**Casura Barnaba**, pensionierter Stationsvorstand, Sent; gestorben im 87. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

**Dänzer Reinhold**, pensionierter Monteur, Boltigen; gestorben im 82. Altersjahr. PV Bern.

**Eichenberger Hans**, pensionierter Technischer Assistent, Olten; gestorben im 84. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Haldemann Lina**, Witwe des Paul, Thun; gestorben im 91. Altersjahr. PV Bern.

**Huwylter Lilly**, Witwe des Heinrich, Zürich; gestorben im 86. Altersjahr. PV Zürich.

**Kaufmann Johann**, pensionierter Betriebsbeamter, Münchenstein; gestorben im 81. Altersjahr. PV Basel.

**Lüthi Harry**, pensionierter Lokomotivführer, Glis; gestorben im 86. Altersjahr. PV Wallis.

**Marty Ursula**, Witwe des Josef, Arth; gestorben im 80. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

**Meier Rudolf**, pensionierter Schienen-traktorführer, Richterswil; gestorben im 81. Altersjahr. PV Zürich.

**Pfister Erika**, Witwe des Hans, Biel; gestorben im 87. Altersjahr. PV Biel.

**Pfleggar Hansjörg**, Zürich; gestorben im 69. Altersjahr. VPT Bahndienstleistungen.

**Rohrbach Willy**, pensionierter Gruppenchef, Oberönz; gestorben im 89. Altersjahr. PV Bern.

**Salvade Fritz**, pensionierter Stationsvorstand, Berikon; gestorben im 74. Altersjahr. VPT BDWM.

**Schärer Margaretha**, Urtenen-Schönbühl; gestorben im 84. Altersjahr. PV Bern.

**Schnüriger Albin**, pensionierter Schienentraktorführer, Zuchwil; gestorben im 84. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Stahel Ernst**, pensionierter Rangiermeister, Windisch; gestorben im 81. Altersjahr. PV Aargau.

**Stettler Peter**, pensionierter Lokomotivführer, Bern; gestorben im 72. Altersjahr. PV Bern.

**Trachsel Christian**, Visiteur, Lenk im Simmental; gestorben im 43. Altersjahr. VPT Touristik Bern.

**Vogel Robert**, pensionierter Visiteur, Visp; gestorben im 83. Altersjahr. PV Wallis.

**Waser Anton**, pensionierter Betriebsdisponent, Entlebuch; gestorben im 57. Altersjahr. SBV Zentralschweiz.

**Wüst Walter**, pensionierter Rangiermeister, Zürich; gestorben im 88. Altersjahr. PV Zürich.

## Link zum Recht

## Verfahren eingestellt

*Nach einem Unfall schmerzen nicht nur die Blessuren, sondern manchmal auch die Strafuntersuchung.*

*Immer wieder kommt es vor, dass man sich in der Rolle eines Angeschuldigten findet, obschon man sich keinerlei Schuld bewusst ist. In dieser Situation kann die Unterstützung eines Anwaltes nützlich sein.*

Ein Velofahrer stürzt und zieht sich erhebliche Verletzungen zu: einen offenen Schlüsselbruch und einen Rippenbruch. Grund des Sturzes war – nach Aussage des Radfahrers, Kollege X – ein Fussgänger, der anscheinend im Begriff war, die Strasse zu überqueren. Ohne Vollbremsung von X wäre es zu einer Kollision gekommen. Nach dem Unfall leisteten Passanten erste Hilfe, die Polizei erschien und die Sanität brachte X ins Spital.

## Spätes – böses – Erwachen

Vier Monate nach dem Unfall sah sich X mit einem Strafverfahren konfrontiert: Er soll, obschon er der drohenden Kollision ausgewichen ist, Verkehrsvorschriften verletzt haben (Nichtbeherrschen des Fahrzeuges nach Art. 31, Abs. 1, SVG). Er wendet sich an die Privatrechtsschutzversicherung. Diese stellt aber fest, dass der Unfall auf dem Heimweg von der Arbeit passiert ist und damit in den Zuständigkeitsbereich der Berufsschutzversicherung fällt.

## Auf der Strasse oder nicht?

Die Aussagen des Velofahrers und des Fussgängers bei der polizeilichen Befragung sind widersprüchlich. Der Fussgänger behauptet, er habe die Strasse nicht überquert und auch keine solche Absicht gehabt. Er sei auf dem rechtsseitigen Trottoir gestanden und habe das Treiben im Quartier beobachtet. Der Velofahrer ist nach wie vor der Meinung, der Fussgänger habe die Strasse von links

nach rechts überquert und sich mitten auf der Strasse befunden. An dieser Darstellung hält er in einer schriftlichen Stellungnahme fest.

## Keine Spuren vorhanden

Mangels Aussagen weiterer Zeugen oder von Spuren, welche die eine oder andere Version hätten stützen können, konnte die Unfallursache nicht geklärt werden. Somit wurde das Strafverfahren eingestellt. Da keine anderen Verkehrsteilnehmer vom Selbstunfall des Radfahrers betroffen waren, wurden auch die Tatfolgen als «geringfügig» bewertet. Insbesondere befand die Staatsanwaltschaft auch das «Verschulden» des Radfahrers als «sehr gering», falls überhaupt von einem solchen auszugehen sei.

## Und der Schadenersatz?

Für Kollege X ist die Einstellungsverfügung zwar eine Genugtuung, nicht aber eine vollständige: Nach wie vor ist er der Meinung, zum Unfall sei es wegen des Verhaltens des Fussgängers gekommen. Dieser jedoch schaltet auf stur und weigert sich, den Unfall nur schon seiner Haftpflichtversicherung zu melden. Also geht X mithilfe des Vertrauensanwalts des SEV in die Offensive und verklagt den Fussgänger. Dies auch, weil er nach wie vor unter den gesundheitlichen Folgen des Unfalls leidet und in der Zwischenzeit zudem seinen Arbeitsplatz verloren hat.

## Glücklicher Ausgang

Vor dem Vermittlungsamt geht die Sache weiter. Der Anwalt unseres Mitglieds kann sich mit der Versicherung des Fussgängers auf einen (günstigen) aussergerichtlichen Vergleich einigen. Gemäss diesem richtet die Versicherung an unser Mitglied eine Entschädigung aus und übernimmt etwas mehr als die Hälfte der Anwaltskosten. Mit diesem Ausgang ist Kollege X nun «sehr zufrieden», nicht zuletzt, weil nach längerer Leidenszeit auch seine Gesundheit vollständig wiederhergestellt werden konnte.

Rechtsschutzteam SEV

## SOB SÜDOSTBAHN

Für die personelle und fachliche Führung unseres Zugpersonals suchen wir in **St. Gallen** einen kommunikationsstarken und engagierten

## Leiter Zugpersonal (m/w)

mit abgeschlossener Ausbildung und mehreren Jahren Berufserfahrung als Zugchef.

Wir bieten Ihnen eine verantwortungsvolle, interessante und selbständige Tätigkeit. Sind Sie an dieser spannenden Herausforderung interessiert?

Weitere Informationen finden Sie unter [www.sob.ch/stellen](http://www.sob.ch/stellen).

## Schweizerische Südostbahn AG

Bahnhofplatz 1a  
9001 St. Gallen  
Tel. 071 228 23 23

## Bildungstagung für Frauen

## Vom Fortschritt zum Erfolg

Frauen gestern – heute – und in Zukunft

Freitag, 23. November 2011, Hotel Bern in Bern

Wir sind vor dem Gesetz gleich. Haben wir aber auch den gleichen Lohn wie Männer? Gleiche Berufs- und Karriereaussichten? Partnerschaftlich geteilte Haus- und Betreuungsalltage? Arbeitsplätze, Privatsphären und Gewerkschaften frei von Gewalt, sexueller Belästigung und Sexismus?

Hauptreferat (mit Simultanübersetzung)

«Blick zurück – mit voller Kraft in die Zukunft»

Referentin: Regula Rytz, Gemeinderätin, Nationalrätin und Co-Präsidentin Grüne, langjährige SGB-Sekretärin und Historikerin

Die Teilnehmerinnenzahl ist beschränkt.  
Anmeldungen werden ab sofort  
entgegengenommen an  
031 357 57 57, [jris.piazzoli@sev-online.ch](mailto:jris.piazzoli@sev-online.ch).

Jetzt  
anmelden!

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

Der Anlass wird organisiert und finanziert durch:



Deine starke Gewerkschaft  
Ton syndicat fort  
Il tuo forte sindacato

## IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

**Auflage:** 31 368 Ex. (Gesamtauflage 46 039 Ex.),  
WEMF-beglaubigt 6.12.2011

**Herausgeber:** SEV, [www.sev-online.ch](http://www.sev-online.ch)

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

**Redaktionsadresse:** *kontakt.sev*, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; [kontakt@sev-online.ch](mailto: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](mailto: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, Seestrasse 86, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00, [kontakt@zs-werbeag.ch](mailto:kontakt@zs-werbeag.ch), [www.zs-werbeag.ch](http://www.zs-werbeag.ch)

**Produktion:** AZ Medien, Aarau; [www.azmedien.ch](http://www.azmedien.ch)

**Druck:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; [www.solprint.ch](http://www.solprint.ch). Ein Unternehmen der AZ Medien AG

**Die nächste Ausgabe von *kontakt.sev* erscheint am 19. Juli 2012.**

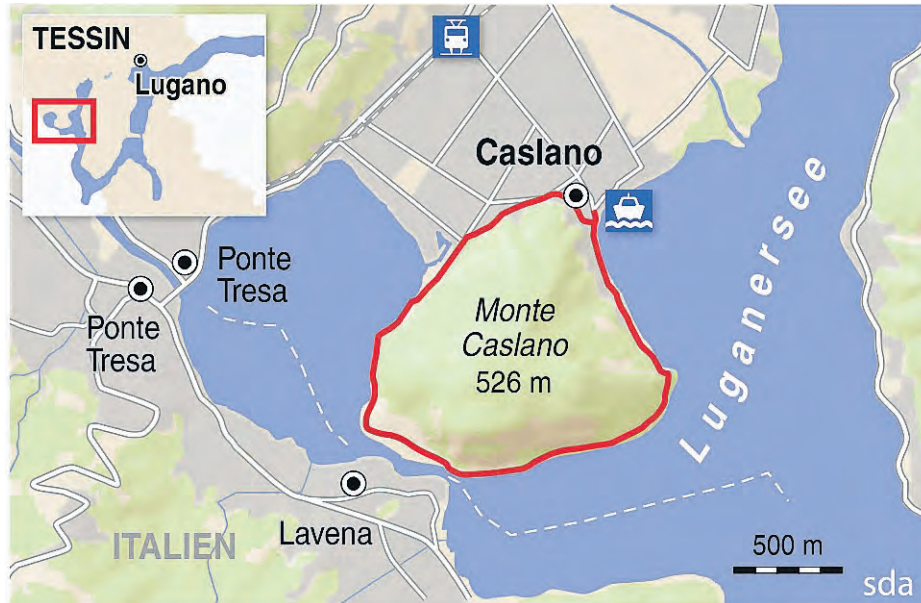
**Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 12. Juli 2012, 8 Uhr  
Inserateschluss: 9. Juli 2012, 10 Uhr**

Familientaugliche Wanderung in erfrischender Umgebung

# Zwischen Hügel und See

Alessandro Galasso, Wagenführer und Kontrolleur bei der «Ferrovia Lugano-Ponte Tresa», empfiehlt einen Ausflug, den alle bewältigen können, und eine Zusatzvariante für jene, die etwas besser trainiert sind.

Der Zug ab Lugano oder ab Ponte Tresa führt uns nach Caslano. Vor drei Wochen hat die Bahn ihr 100-Jahr-Jubiläum gefeiert. In zehn Minuten erreichen wir den Ortskern und danach das Seeufer. Hier ist der Ausgangspunkt der Wanderung, der auch mit dem Schiff der Luganersee-Schiffahrt zu erreichen ist. Der Weg führt vorerst nach Süden; der See liegt zur linken Seite. Nach einigen Minuten geht die asphaltierte Strasse in einen angenehmen Naturweg über, der frei von Hindernissen ist, abgesehen von einigen Treppeinstufen.



Die Strecke schlängelt sich durch den Wald, im Schatten des dichten Blätterwerks, das eine angenehme Kühle verschafft. Zwischendurch ergibt sich ein prächtiger Ausblick über den Luganersee, zuerst ans Ufer von Carabietta, später, nachdem der

Weg nach Westen gedreht hat, auf das italienische Ufer bei Lavena.

Danach folgt die Route dem engen Kanal, der sich bald zum Becken von Ponte Tresa öffnet. Hier verändert sich die Landschaft: Der Wald macht zahlreichen

Häusern und Villen Platz, aber auch, es sei nicht verschwiegen, einigen Grotti, die dem durstigen Wanderer eine willkommene Rast erlauben, verbunden mit der Aussicht über das Seebecken mit dem lebendigen Schiffsbetrieb.

Weiter geht es auf dem Rundweg durch ein Neubaugartier von Caslano und danach rechter Hand zurück in den historischen Ortskern.

Die Strecke misst rund vereinhalf Kilometer. Aber wer Lust hat, findet auch noch eine etwas anstrengendere Variante.

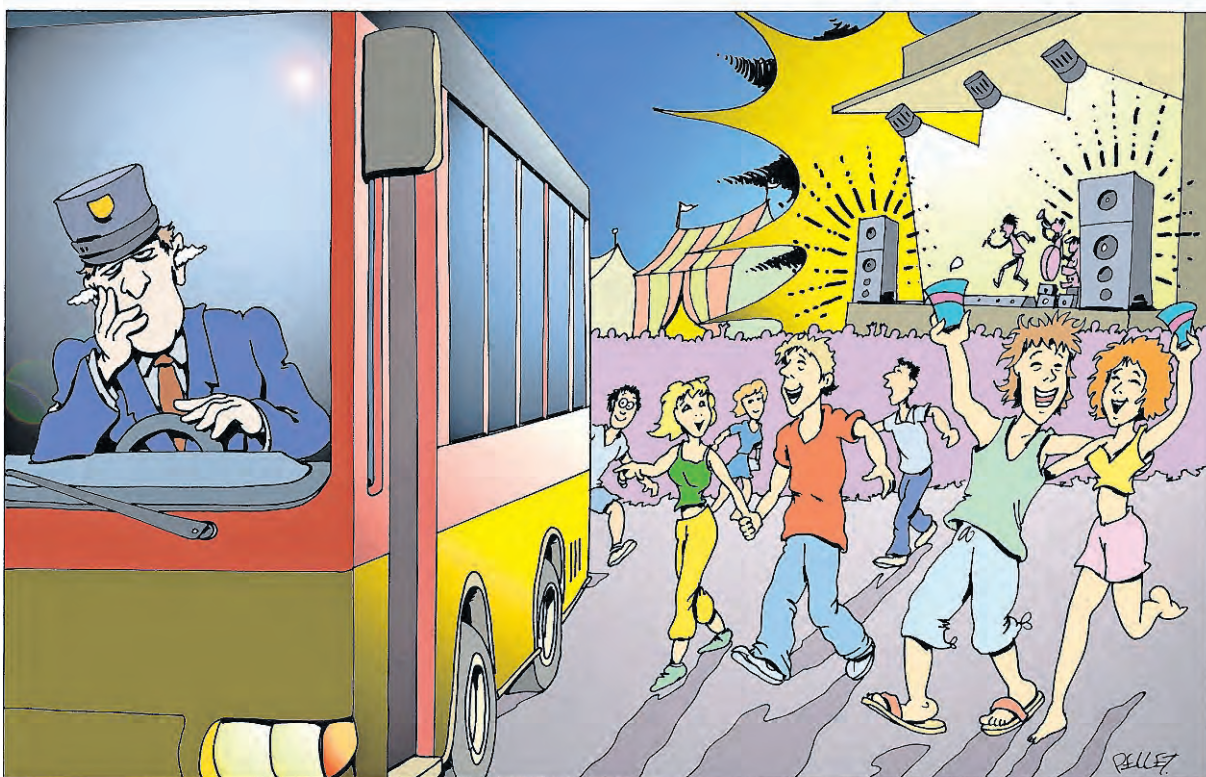
## Naturpark Monte Caslano

Vom Ortsplatz in Caslano geht es vorerst nach rechts auf dem beschriebenen Rundweg. Bei den Grotti folgt man dem Lehrpfad, der auf 15 informativen Tafeln die geologischen und botanischen Besonderheiten der Gegend beschreibt.

Weiter auf diesem Weg lässt sich der Gipfel des Monte Caslano erreichen, von dem aus sich eine wunderbare Aussicht über die Seebecken von Agno, Caslano und Ponte Tresa bietet. Auch diese Wanderung ist ohne besonderes Training zu leisten, der Aufstieg bleibt mit 275 Höhenmetern bescheiden.

Gi/pmo

## DAS GROSSE FESTIVALWEEKEND



Die einen feiern, die andern arbeiten rund um die Uhr ...

## VOR 50 JAHREN

### Kragen und Krawatten weg!

Die plötzlich eingetretene Hitzeperiode hat die Gefahr von Hitzschlägen im Gefolge. Vorbeugen ist besser als heilen, darum unsere Empfehlung: Tragt keine warmen Kleider, die eine Abdunstung des Schweißes verhindern. Weg mit Kragen und Krawatten, ohne Rücksicht auf Stand und Rang! Gesundheit geht vor Eleganz. Wer sich ins Freie begibt, trage eine leichte Kopfbedeckung. In der heissesten Zeit zwischen Mittag und 16 Uhr sollte man, wo es die Arbeitsbedingungen erlauben, die körperliche Tätigkeit auf ein Minimum beschränken und notwendige Arbeiten auf den Abend verschieben oder sie am frühen Morgen verrichten. In den Werkstätten und Büroräumen muss durch Ventilation für die Zufuhr frischer Luft gesorgt werden.

«Der Eisenbahner» vom 29. Juni 1962 (gekürzt)

Der 52-jährige Kurt Schleiss aus Silenen ist vielseitig

# Bahnstromspezialist, Biker und Tüftler

Neben technischem Flair machten verschiedene äussere Einflüsse den Innerschweizer zum Tüftler.

Zuerst einmal begann Kurt Schleiss an einem Velogepäckträger zu basteln, weil er auf dem Velo nicht gern einen Rucksack trug: wegen der Druckstellen und Verspannungen, die das gibt, und weil man unter dem Rucksack sofort schwitzt. Also kreierte er vor etwa sechs Jahren einen ersten, noch ziemlich primitiven Lenkeraufsatz, auf dem er den Rucksack festmachen konnte, insbesondere wenn er bergwärts strampelte – was er zum Training für sein Bergsteigerhobby oft tat und tut. Er hat schon jeden Viertausender der Alpen bezwungen und am Velorennen Verbier–Grimentz schon zweimal teilgenommen.

Öfters mal radelt Kurt Schleiss die 50 Kilometer von seinem Wohnort Silenen zur SBB-Kreisleitstelle (KLS) Luzern, wo er als technischer Assistent im Zweierteam die Energieversorgung im Betriebsführungssektor Mitte überwacht – ein oft sehr stressiger Job, bei dem ein einziger Fehler das halbe SBB-Netz lahmlegen kann. Oder falls er zu spät reagiert, wenn eine Fahrleitung heruntergerissen wurde, droht neben weiteren Schäden auch Lebensgefahr für Menschen.



Der Tüftler vor seiner Werkstatt in Silenen.



Der Geschäftsführer von genial-biken.ch beim Gepäckträger-Fotoshooting im Maderanertal. Durch die schwierige Vermarktung seiner Produkte lässt er sich nicht so schnell entmutigen, getreu seinen Lebensgrundsätzen «Lebe deinen Traum!» und «Sei bereit, mehr zu geben als zu nehmen!»

Sport hilft ihm, für die verantwortungsvolle Schichtarbeit fit zu bleiben.

Auch um bei der Velofahrt zur Arbeit Ersatzkleider, Portemonnaie usw. bequemer mitführen zu können, entwickelte er seinen Lenkeraufsatz zu einer Aluminiumplatte mit elegantem ovalem Ring aus unzerbrechlichem Kunststoff weiter. Dabei arbeitete er mit einer lokalen Metallbaufirma zusammen und fand bei einer deutschen Firma die praktische Klick-Fix-Halterung, die es erlaubt, den Träger samt Rucksack bequem vom Velo zu entfernen, wenn man zum Beispiel in einen Zug steigen will.

## Verzicht aufs Auto ermöglichen

Velo und öffentlichen Verkehr besser kombinierbar zu machen, «damit weniger Auto gefahren wird», war ein weiteres Motiv der Tüftelei. «Wenn man ein gutes Packsystem hat, gibt es keinen Grund mehr, nicht mit dem öV an den Ausgangspunkt einer Velotour zu fahren!», findet Kurt Schleiss. Konsequenter grün sei er selbst aber nicht, besitze er doch immer noch ein Auto und ein Wohnmobil.

## Marktnische für heimische Produktion

Neben Umweltschutz- und praktischen Gründen spornte auch das Interesse von Kollegen und eines Velohändlers Kurt Schleiss dazu an, seinen Gepäckträger zu einem ausgereiften Produkt zu trimmen und eine erste Serie herstellen zu lassen. Schliesslich nahm der SBB Shop das nützliche Velozubehör in sein Sortiment auf.

Ein Kollege regte zudem die Entwicklung eines Heckgepäckträgers an, den der Tüftler in Zusammenarbeit mit seiner lokalen Partnerfirma innert weniger Monate zur Produktionsreife brachte. Dazu bietet er (via SBB Shop) auch einen Sacoehenhalter an, den er in der Holzscheune, die ihm als Werkstatt dient, selbst anfertigt.

## Ablenkung in schwieriger Zeit

Die Tüftelei war für Kurt Schleiss auch eine Ablenkung, als ihn seine Frau krankheitsbedingt nicht mehr auf Bergtouren begleiten konnte. Sie nahm ihm sein neues Hobby denn auch nicht übel, obwohl er die darin investierten Tausenden von Franken

bisher noch nicht durch Verkäufe wettmachen konnte und womöglich nie wieder hereinholen wird. Denn das im Hochpreisland Schweiz in geringer Stückzahl hergestellte Spitzenprodukt zu lancieren gestaltet sich nicht nur aus preislichen Gründen schwierig, sondern vor allem auch, weil die von Kurt Schleiss gegründete Einmannfirma genial-biken.ch nicht die gleichen Beziehungen spielen lassen kann wie etablierte Hersteller.

«Diese Erfahrung hat mir die Augen geöffnet dafür, wie schwierig es ist, in der Schweiz ein neues Produkt zu vermarkten angesichts der Billigkonkurrenz aus Asien. Als Kunde überlegen wir uns eben nicht, dass wir in der Schweiz selbst auch Spitzentechnik produzieren sollten, um bei uns Arbeitsplätze zu sichern!» Auch solche Gedanken hätten ihn letztlich zur Tüftelei angestiftet, sagt der Wahlmurer. Gerade der Kanton Uri habe bekanntlich zu wenig Arbeitsplätze und sei daher ein Kanton von Pendlerinnen und Pendlern.

Kurt Schleiss selbst wird ab 2015, wenn die KLS in die neue Betriebszentrale integriert sein wird, sogar bis Olten pendeln müssen. Umso mehr hofft er, dass die Neat der Zentralschweiz neben den Immissionen auch neue Bahnarbeitsplätze bringt und nicht nur die bisherigen nimmt. *FI*

## BIO

**Kurt Schleiss** (52) ist der Sohn eines Seilbahnmonteurs aus Engelberg, der später in die Kraftwerkbranche wechselte. Nach der Sekundarschule lernte er bei der BBC in Oerlikon Maschinenschlosser und arbeitete ab 1980 für die ABB Oerlikon als Monteur auf Elektrolöken und Reisezugwagen im In- und Ausland. 1986 machte er bei der SBB die Lokführerprüfung, doch eine Farbsinnstörung stoppte ihn auf diesem Weg. Stattdessen wurde er Maschinist und Spezialmonteur im SBB-Kraftwerk Amsteg – und 1987 auch SEV-Mitglied. Ab 1993 war er Schichtführer, bildete sich nebenberuflich in Zug technisch weiter und baute zusammen mit Energiespezialisten des Standorts Zollikofen in seinem Kraftwerksektor (vom Tessin über die Innerschweiz bis Basel) ein neues Kraftwerkleitsystem auf. Dafür trug er von 1998 bis 2005 als Teamleiter die Verantwortung. Seit 2005 überwacht er in der Kreisleitstelle Luzern die Bahnstromversorgung in der Betriebsführungsregion Mitte. Zudem wirkt er in der Peko Fläche I-BF Region Mitte mit. Er ist verheiratet und wohnt in Silenen/UR. Hobbys: Biken, Ski- und Bergtouren, Reisen, Tüfteln.

## VORNE UND HINTEN LADEN

Beim SBB Shop gibts den Gepäckträger mit Klick-Fix-Halterung zum Festmachen am Lenker mit einem Gesamtgewicht von 464 Gramm für 98 Franken und jenen zum Festmachen hinten am Velo mit einem Gewicht von 880 Gramm für 198 Franken. [www.sbbshop.ch](http://www.sbbshop.ch) (siehe Rubrik «Outdoor») [www.genial-biken.ch](http://www.genial-biken.ch)

