

## Nick Raduner

«Lohnmensch» und vieles andere ist er beim SEV gewesen. Jetzt geht Nick Raduner in Pension.

Seiten 6 & 7



## Sicherheitslücke wurde geschlossen

Die Ereignisanalyse förderte eine Sicherheitslücke zutage. Der Fahrdienstleiter war nicht schuld an der Zugkollision. Und der SEV half, dass das Verfahren eingestellt wurde.

Seite 18



## Hart am Wind

Gilles Bürki liebt das Fahren mit der Lokomotive und das Segeln. Wir begegnen ihm auf

Seite 20

Seit fünf Jahren ist der Basistunnel in Betrieb

# Arbeitsplatz Lötschberg

Vor fünf Jahren ist er eröffnet worden, der erste Neat-Tunnel am Lötschberg. Er ist aber nicht nur Verkehrsachse, sondern auch Arbeitsplatz für viele Menschen.

Im Juni 2007 fand die Eröffnung statt, seither fahren Güter- und Fernverkehrszüge durch den Lötschberg-Basistunnel. Das knapp 35 Kilometer lange Bauwerk ist gleichzeitig eine Industrieanlage: Be- und Entlüftung, Entwässerung, Versorgung mit Strom

und nicht zuletzt alle Bahnsicherheitsanlagen: Da gibt es dauernd etwas zu kontrollieren und reparieren. Ja, bereits geht es ans Erneuern. Eine Reportage aus dem Berg. pmo

Seiten 10 bis 12



Eine Technikequipe im Zugangsstollen Ferden des Lötschberg-Basistunnels

## JETZT WERBEN!

Die Mitgliederwerbaktion «12-12-12 Memberstars plus» läuft bis am 12. Dezember. Noch ist Zeit, Kollegen und Kolleginnen vom Beitritt zur Gewerkschaft zu überzeugen. Wirb noch heute! Die tollen Preise sollen zu einem Zusatzeffort anstacheln, das primäre Ziel aber ist es, die Gewerkschaft, den Zusammenschluss und die Vertretung der Arbeitnehmenden, zu stärken, damit sie noch erfolgreicher zum Wohl der Mitglieder tätig sein kann. Ein Talon für Neumitglieder findet sich auf Seite 17, weitere sendet das Sekretariat.

## Weitere Neigezüge für den Gotthard und Verträge mit Italien

# Neues vom Nord-Süd-Verkehr

■ Die Passagierorganisation Pro Bahn Schweiz vermutet einen Kuhhandel: Die SBB bestellt die Züge für den Gotthardverkehr in Italien, und dafür macht die italienische Infrastrukturgesellschaft RFI der SBB Zugeständnisse im Betrieb.

Ob dieser Zusammenhang besteht, bleibt offen. Tatsache ist, dass die SBB entschieden hat, acht weitere Neigezüge ETR 610 zu kaufen, die ab

2015 auf der Gotthardstrecke fahren sollen. Sieben solche Kompositionen fahren bereits auf der Simplonachse.

Tatsache ist auch, dass am Tag nach Bekanntgabe dieses Kaufs SBB und RFI eine intensivere Zusammenarbeit angekündigt haben, um den grenzüberschreitenden Verkehr zu verbessern. pmo

Seite 2

## ZUR SACHE

Vor 32 Jahren eröffnete der damalige Bundesrat Hans Hürlimann den Gotthardstrassentunnel. Er verkündete, dieser werde keine Schwerverkehrsrouten, wobei die Gewichtslimite damals noch bei 28 Tonnen lag. Heute fahren jährlich rund eine Million Lastwagen mit bis 40 Tonnen Gewicht durch den Gotthard, und es wären zweifellos noch viel mehr, wenn das Volk nicht mit

„Es wäre eine Illusion zu glauben, bei zwei Röhren würden nur zwei Spuren befahren.“

Pietro Gianolli,  
Gewerkschaftssekretär SEV

der Alpen-Initiative bestimmt hätte, dass Güter auf die Bahn gehören. Nach Ansicht des heutigen Bundesrats soll es bis in 15 Jahren zwei Röhren geben, wobei diese nicht zu einer Zunahme der Verkehrskapazität führen sollen, weil pro Röhre nur eine Spur befahren würde. Diese Lösung – Bundesrätin Leuthard bezeichnete sie im Januar noch als «scheinheilig» – scheint nun auch dem Landverkehrsabkommen mit der EU zu widersprechen, wie der auf europäisches Recht spezialisierte Jurist Markus Kern in der NZZ vom 7. August schreibt. Dieses verbiete einseitige Kapazitätsbeschränkungen; wenn also am Gotthard vier Spuren zur Verfügung stünden, müssten auch vier Spuren betrieben werden, schreibt er.

Dem Druck, der bei den ersten Sommerferienstaus auftaucht, folgt also rechtlicher Druck aus Brüssel. Es wäre wirklich illusorisch zu glauben, bei zwei Tunneln würden nur zwei Spuren befahren.

## NEWS

## NEUER LEITER SGB-KOMMUNIKATION

Der Schweizerische Gewerkschaftsbund SGB hat Thomas Zimmermann zum neuen Leiter Kommunikation gewählt. Der 42-jährige Berner Politologe wird Nachfolge von Peter Lauener, der von Bundesrat Alain Berset zum Berater für Kommunikation und Kampa-



gnen berufen wurde. Zimmermann arbeitete in der Kommunikation für den Bau des Lötschberg-Basistunnels, bevor er als Journalist zur Schweizerischen Depeschagentur ging, wo er zuletzt als Bundeshausredaktor arbeitete.

## REGIO-DOSTO IM EINSATZ

Seit letztem Montag sind auf der Strecke Wettingen–Olten zwei neue Regio-Dosto-Zugkompositionen im Einsatz. Die neuen, klimatisierten Fahrzeuge werden vorläufig von Montag bis Freitag und vor allem zu Spitzenzeiten eingesetzt. Die sechsteiligen, 150 Meter langen Züge bieten 535 Sitz- und 388 Stehplätze. 12 Türen pro Seite ermöglichen stufenfreies Einsteigen. Die Züge fahren bis 160 km/h.

## INFOBEREICH IN SCHALTERHALLE

In der Basler Bahnhofhalle ist ein zentraler Info- und Selbstbedienungsbereich in Betrieb genommen worden. Gleichzeitig wurden die zwei Postomaten auf der Passerelle durch drei neue Postomaten an der Rampe unterhalb der Zugsanzeigetafel ersetzt. Auch die vier Billettautomaten wurden umplatziert. Des Weiteren wurden die zehn Telefonkabinen im Ostzugang durch drei neue zwischen Passerellenaufgang und Migros ersetzt. Alle diese Massnahmen haben zum Ziel, die Zirkulation der Reisenden zu erleichtern. In weiteren Phasen werden u.a. Türen verbreitert und weitere Billettautomaten installiert. Die Arbeiten sollen bis Frühjahr 2013 abgeschlossen werden.

Statt Bellinzona profitiert Genf beim Unterhalt der neuen Fahrzeuge am Gotthard

## SBB setzt vorerst auf den un

Von 2015 bis 2018 sollen Neigezüge der neuen Generation den Verkehr über den Gotthard nach Italien fahren. Das überrascht die Kundenorganisation und enttäuscht das Industriewerk Bellinzona.

Lange hatte sich die SBB Zeit gelassen mit dem Entscheid, welche Fahrzeuge ab 2015 über den Gotthard fahren sollten. Entsprechend kamen Vermutungen und Erwartungen auf; eine häufige war, dass konventionelle Züge fahren sollten, die auf beiden Seiten mit einer Italien-tauglichen Lokomotive bespannt wären. Im Industriewerk Bellinzona machte man sich Hoffnungen, diese Lokomotiven unterhalten zu können.

Nun hat die SBB anders entschieden: Sie löst eine Option ein, die noch die damalige Cisalpino AG vorgesehen hatte, als sie die erste Tranche der Alstom-Neigezüge ETR 610 bestellte. Cisalpino gibt es nicht mehr, und von de-

ren 15 ETR-610-Kompositionen fährt nun noch die Hälfte in die Schweiz. Nach der Aufteilung der gemeinsamen Gesellschaft hatte Trenitalia ihre Kompositionen in den Inlandverkehr umgeteilt.

So fahren die sieben ETR 610 der SBB heute nur am Simplon, zwischen Mailand und Genf bzw. Basel. Nun sollen acht weitere Kompositionen hinzukommen, um ab 2015 auch den Verkehr zwischen Zürich und Mailand zu bedienen. Dort sind vorerst noch die pannenanfälligen ETR 470 im Einsatz, was aber weder die Reisenden noch die SBB zufriedenstellt. Die SBB hat angekündigt, dass sie weiterhin jeden Zug zusätzlich mit einem ICN doppelt führt, um zumindest zwischen Zürich und Lugano den Fahrplan einhalten zu können.

Gleichzeitig soll allerdings auch der Fahrplan angepasst werden: Die Fahrzeit Zürich–Mailand wird künftig fast 4 Stunden betragen (statt 3 Stunden 41 gemäss heutigem Fahrplan). Netter Nebeneffekt: Der Fahrzeitgewinn durch den Basistunnel



Heute verkehren die ETR 610 ab Basel und Genf nach Mailand (Bild bei Salgesch); a

wird dann deutlich höher ausfallen...

## Lob und Tadel

Die SBB preist die Beschaffung in den höchsten Tönen: Sie habe sich für «die beste Lösung für ihre Kundinnen und Kunden entschieden». Der ETR 610 sei rasch verfügbar und tech-

nisch zuverlässig; er bewähre sich seit einiger Zeit auf der Achse Basel/Genf–Simplon–Mailand und werde «von den Kundinnen und Kunden sehr geschätzt». Dumm nur, dass gerade die Organisation der Kundinnen und Kunden nicht in den Freudenjubiläum einstimmen mag. Pro Bahn Schweiz

## SCHWEIZER UND ITALIENISCHE INFRASTRUKTUR PLANEN GEMEINSAM FÜR DIE ZUKUNFT

Nur einen Tag, nachdem die SBB ihren 250-Millionen-Franken-Auftrag für den Nord-Süd-Verkehr bekannt gab (siehe oben stehenden Artikel), verkündete sie eine engere Zusammenarbeit mit Rete Ferroviaria Italiana (RFI), der Infrastrukturbetreiberin der italienischen Bahn. Das ist dringend nötig, ist doch der internationale Verkehr zwischen der Schweiz und Italien immer mehr zum Trauerspiel verkommen. Die Ansprüche steigen jedoch: 2015 findet in Mailand die Weltausstellung statt, was zu deutlich mehr Verkehr führen dürfte. Zwei Jahre später geht die Gotthard-Basistrecke in Betrieb, was zu einer weiteren Verkehrszunahme sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr führen soll. Nun haben die beiden Infrastrukturchefs, Philippe Gauderon auf Seiten SBB und Michele Mario Elia für die RFI, zwei Zusammenarbeitsverträge unterschrieben.

«Pünktlicher und stabiler» Darin geht es einerseits um den Betrieb, andererseits um das Zugsicherungssystem ETCS. Die Züge sollen nach der Eröffnung des Basistunnels «pünktlicher und stabiler verkehren als heute», wie es in der Medienmitteilung der SBB heisst. Um dies zu erreichen, werden gemeinsame Arbeitsgruppen gebildet. Diese haben den Auftrag, «die technische und betriebliche Interoperabilität, die Kapazität und eine hohe Qualität in enger Zusammenarbeit sicherzustellen». Die Gruppe «Fahrplan» erstelle Fahrplankonzepte für den Personen- und Güterverkehr ab 2014. Ihr Ziel sei, die Netznutzung zu verbessern und eine Reisezeitverkürzung zu erreichen. Die Gruppe «Netzentwicklung» koordiniere die zukünftigen Infrastrukturprojekte wie den durchgehenden 4-Meter-Korridor oder Perronverlängerungen. Die Gruppe

«Betrieb» schliesslich «sichert die grenzüberschreitende Betriebsführung, mit dem Ziel, die Informationsflüsse zu verbessern und die Pünktlichkeitsstandards zu erreichen». Der zweite Zusammenarbeitsvertrag «ETCS» soll Aktionspläne für die Ausrüstung der Linien und Grenzbahnhöfe mit dem Zugsicherungssystem «European Train Control System» festlegen. Damit werde gemäss SBB und RFI sichergestellt, dass die Verkehrsunternehmen zukünftig von einheitlich nutzbaren Zugsbeeinflussungssystemen profitieren könnten.

## Verbesserung dringend erwünscht

Die Kundenorganisation Pro Bahn Schweiz stellte in einer Reaktion einen Zusammenhang her zwischen der Vergabe des Grossauftrags nach Italien und der Bereitschaft der italienischen Bahn, mit der SBB besser

zusammenzuarbeiten. Sie hofft, dass der erwünschte Nutzen tatsächlich eintritt: «Bekanntlich liegt der Eisenbahnverkehr zwischen der Schweiz und Italien im Argen – eine Reise nach Mailand verkommt in vielen Fällen zu einer Abenteuerreise. Wenn also in diesem Zusammenhang dank einer Anschlussbestellung nach Italien und dank eines weiteren Zusammenarbeitsvertrags Verbesserungen erzielt werden können, dann hat Pro Bahn Schweiz gegen dieses Vorgehen nichts einzuwenden. Ganz im Gegenteil!» Als ersten Schritt könne die italienische Bahn umgehend der SBB ermöglichen, mit konventionellen Zügen nach Mailand zu fahren, was heute wegen Rangierproblemen in Mailand nicht möglich sei. «Allein diese Massnahme würde das Angebot von und nach Italien sofort und massiv verbessern», stellt Pro Bahn fest.

pmo

# umstrittenen ETR 610



ab 2015 werden sie auch über den Gotthard fahren.

bestätigt zwar, dass der ETR 610 zuverlässiger ist als sein Vorgänger ETR 470. Sie erinnert aber daran, dass die Ablieferung mit grossen Schwierigkeiten verbunden war und massiv verspätet erfolgte. Zudem können die Züge nach wie vor nicht als Doppelkomposition mit Neigetech- nologie geführt werden. Pro

Bahn kommt deshalb zum nüchternen Schluss: «Es bleibt zu hoffen, dass die Kinderkrankheiten dieser Triebzüge so auskuriert werden, dass sie die ursprünglich aufgestellten Bedingungen erfüllen und mithelfen, den gegenwärtig schlechten Ruf der Eisenbahn am Gotthard wirklich zu verbessern»

Die SBB zahlt für die acht Kompositionen 250 Millionen Franken; wo sie eingesetzt werden, wenn die neuen Gotthardzüge kommen, steht noch nicht fest; möglich wären vor allem die Linien nach München und Stuttgart. Die Wartung erfolgt in Genf, wie schon bei den bisherigen ETR 610. pmo

## BILD DER WOCHE



Die Appenzeller Bahnen führen seit 12 Jahren regelmässig Publikumsfahrten mit der Dampflok «Rosa» durch. Nun kann die Dampflok aufgrund eines grösseren Defekts eines Siederrohrs voraussichtlich bis Ende Saison nicht eingesetzt werden. Deshalb werden die Fahrten vom 2. September und voraussichtlich vom 7. Oktober mit einem anderen Veteranen aus dem Fuhrpark durchgeführt, mit der historischen Elektrolok «Lok Nr. 22» (unser Bild) aus den Dreissigerjahren.

## MEINE MEINUNG

### Erst Gewinn und Boni – dann die Moral

*Der Steuerstreit mit europäischen Ländern und den USA, in den die Schweizer Banken involviert sind, lenkt von Fundamentalerem ab, das uns bezüglich der Schweizer Grossbanken alarmieren sollte! Wer wie die UBS weltweit 2167 und die CS 1571 Milliarden Franken verwaltet, muss unsere Skepsis wecken, wo und wie dieses Geld investiert wird:*

- Zum Beispiel in die weltweit umstrittenste Bergbaufirma «Vedanta», bekannt durch Zink- und Kupferabbau, die in Ostindien trotz heftigstem Widerstand der Bevölkerung Bauxit für die Aluminiumherstellung abbaut. Die CS verschachert hier Anleihen im Wert von 1,65 Milliarden US \$, die UBS zieht nach mit Wertpapieren für 883 Millionen US \$. Ohne Rücksicht auf die Zerstörung des 8000 Seelen zählenden indigenen Volkes, dessen Nahrungsressourcen und Trinkwasser durch den hochtoxischen Bauxitschlamm zerstört werden. Explizit be- schwört die UBS auf ihrer Website ihr Engagement für verantwortungsvollen Umgang mit Umwelt und Menschenrechten, und die CS äussert sich etwas kleingedrucker in ähnlicher Weise...
- Oder durch die Finanzierung mit Krediten und Anleihen in der Verarbeitung von Nahrungsmitteln zu Treibstoffen, die für die Preisexplosion von Grundnahrungsmitteln in Asien, Lateinamerika und Afrika verantwortlich ist und unsägliche Hungersnöte verursacht.
- Oder in die Zerstörungen an der Elfenbeinküste, wo im Auftrag der niederländisch-schweizerischen Firma «Trafigura» hochgiftige Öl-Abfälle entsorgt werden, woran sich die CS mit Beteiligungen an Kreditsyndikaten mitschuldig macht.

Die Auswahl kann beliebig fortgesetzt werden. Kann neben Skrupellosigkeit auch Peinliches zum Vorschein bringen: Die beiden Grossbanken figurieren unter den grössten Spendern für den US-Wahlkampf, scheuen sich nicht, – getarnt als Mitgliederbeiträge – Millionen in diesen absurden und schmutzigen Wahlzirkus zu werfen. Wobei beide nicht uneigennützig auf den Oligarchen Mitt Romney setzen.

Liegt hier nicht der ketzerische Gedanke nahe, dass die Schweiz und all die Steuereintreiber – so lange sie die Machenschaften der Banken tolerieren und nicht sanktionieren – wohlweislich auf die Besteuerung dieser schmutzigen Gelder verzichten sollten, um sich nicht der Hehlerei und der Mittäterschaft schuldig zu machen?

Monika Barth



## NEWS

UMZUG DER  
PERRONHALLE

Der Umbau in Olten geht weiter. Vorgestern wurde mit dem Rückbau der historischen Perronhalle im Industriebauwerk begonnen. Die Überreste werden nicht etwa weggeworfen, die Halle wird vielmehr nach Bauma transferiert, wo sie vom Dampf-bahn-Verein Zürcher Oberland weiter genutzt wird.

Es ist nicht der erste Umzug der Halle: 1860 wurde sie als eine der beiden Perronhallen des Basler Zentralbahnhofs in Betrieb genommen, 1905 wurde sie nach Olten transferiert. Die 16x101 Meter grosse Halle steht unter Denkmalschutz.

ZB AUCH ENGLISCH  
IM WORLD WIDE WEB

Die vor einem Jahr komplett neu gestaltete Website der Zentralbahn ist in den letzten Wochen teilweise auf Englisch übersetzt worden. Da für die Zentralbahn sowohl der Lokalverkehr als auch die internationalen Gäste wichtig sind, bemüht man sich auch im Internet um beide Segmente.

TIEFDRUCK,  
WIR KOMMEN!

Eine «Tiefdrucklage», bei Nichtmeteorologen/meteorologinnen unter dem Ausdruck «schlechtes Wetter» bekannt, ist kein Grund, zu Hause zu bleiben. Auf der von der Zentralbahn betriebenen Website «www.tiefdruckangebote.ch» werden bei (meteorologisch definierten «Tiefdrucklagen») Ausflugsangebote mit speziellen Vergünstigungen (z. B. Gra-tismittagessen, Gratis-Museumseintritt) vorgestellt. Neu gibt es an jedem Schlechtwettertag auf der Seite zwei Angebote zum Auswählen. Derzeit werden 1100 registrierte Nutzer über die Angebote informiert.

BAUFELD A  
VOLL VERMIETET

Das Baufeld A an der Europaallee ist voll vermietet. Neben der Pädagogischen Hochschule Zürich werden in der Passage Geschäfte aus den Bereichen Outdoor, Travel, Adventure und Sport sowie ein Supermarkt und Restaurants einziehen. Die Europahalle wird bis 2020 neu gebaut.

## Petition gegen die Ungleichbehandlung des Postauto-Fahrpersonals

## Ein GAV für alle Busfahrer!

Postautochauffeure und  
-chauffeusen wehren sich  
für Gleichbehandlung.

Über 800 Fahrerinnen und Fahrer der Postautounternehmen erklären mit einer Petition, das heutige Zweiklassen-System unter den Fahrerinnen und Fahrern der Postautos sei ungerechtfertigt und deshalb abzuschaffen. Die einen sind direkt von der

PostAuto AG, der sogenannten Regie, angestellt und unterstehen dem Gesamtarbeitsvertrag für Konzerngesellschaften (GAV KG) der Post. Die anderen arbeiten bei Subunternehmern der PostAuto AG, den sogenannten Postautounternehmern (PU). Diese unterstehen einem Personalreglement, das die PostAuto AG den PU vorschreibt und das deutlich schlechter ist als der GAV KG. Die Gewerk-

schaft syndicom verlangt von der Schweizerischen Post und der PostAuto AG – denn sie stehen beide in der Verantwortung – die Gleichbehandlung des Fahrpersonals der PU und des Fahrpersonals der Regie.

## Keine Ungleichbehandlung!

Die Fahrerinnen und Fahrer der Postautounternehmer verlangen gleiche Anstellungsbedingungen für gleiche Arbeit:

- Gleichbehandlung des PU-Fahrpersonals und des Fahrpersonals der Regie.
- Ein GAV für das ganze Fahrpersonal: Ausdehnung des Geltungsbereichs des GAV KG auf die PU.
- Sofortige Angleichung der Lohn- und Arbeitsbedingungen an den GAV KG.

Die Post kann jetzt beweisen, dass sie eine soziale Arbeitgeberin ist. Sie muss jetzt handeln. Es geht nicht an, dass die PostAuto AG konzessionierte Linien unter dem Postauto-Label an Subunterneh-

mer (PU) vergibt und von diesen vertraglich verlangt, dass sie ihr Fahrpersonal schlechterstellen als das Fahrpersonal der Regie. Die Fahrerinnen und Fahrer, die direkt von der PostAuto AG angestellt sind, unterstehen dem Gesamtarbeitsvertrag, während für die PU-Beschäftigten lediglich das Personalreglement gilt. Dies führt zu stossenden Ergebnissen insbesondere beim Lohn. Bereits die Anfangslöhne sind tiefer, und die Lohnschere öffnet sich im Laufe der Anstellungsjahre kontinuierlich weiter. Die Differenz kann nach 12 Jahren gut und gerne 10000 Franken pro Jahr betragen! Die Ungleichbehandlung der Fahrerinnen und Fahrer von Postautos ist ungerechtfertigt. Sie fahren dieselben gelben Postautos, sie verrichten dieselbe Tätigkeit, und sie tragen dieselbe Verantwortung. Deshalb sagt das Fahrpersonal der PU: Schluss mit dieser Ungerechtigkeit! syndicom



Manche Arbeitsverträge sind ziemlich antiquiert.

## Nachwuchs für die Welt des Verkehrs

## 772 neue Lernende bei login

Für 772 junge Frauen und Männer begann dieser Tage das erste Lehrjahr in der Welt des Verkehrs. Dies sind 38 mehr als im Vorjahr. Nachwuchsprobleme ortet login beim Beruf Gleisbauer/in.

Insgesamt 772 junge Leute (Deutschschweiz: 623 Lernende; Romandie: 108 Lernende; Tessin: 41 Lernende) beginnen gegenwärtig das erste Lehrjahr oder ein Praktikumsjahr bei login, dem Ausbildungsverbund in der Welt des Verkehrs. Dies sind 38 mehr als im Vorjahr. Damit konnte login genügend Nachwuchs für seine Mitgliedsfirmen rekrutieren.

Auch in den nächsten Jahren sucht login rund 700 Lernende pro Jahrgang.

Insbesondere im Beruf Gleisbauer/in werden dringend Nachwuchskräfte benötigt. Rund 80 Lehrstellen hat login für Sommer 2013 ausgeschrieben. Mit innovativen Massnahmen wie dem «Lehrstellenexpress» bietet der Ausbildungsverbund Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit, den Beruf kennenzulernen.

Eigenständiges Handeln wird  
gefördert

In der Deutschschweiz erleben die Lernenden am 6. August ihre Einführung in die Welt des Verkehrs. In der Romandie startete das Lehrjahr am 13.8., das Tessin folgt am 27.8. Schon in der Einführungswoche lösen die Lernenden ihre ersten Aufgaben in der Berufswelt. «Im Zentrum unseres ganzheitlichen Ausbildungsmodells steht das eigenständige Handeln.



Dringend gesucht: Gleisbauerlernende

Dies fördern wir unter anderem bereits während der Einführungswoche, mit Erlebnispädagogik und mit unseren Junior Teams wie zum Beispiel den Lernendenbahnhöfen von SBB und BLS. Ebenso werden Sprach-

aufenthalte oder Austauschsemester von login unterstützt», erklärt Michael Schweizer, Leiter Grundbildung bei login. «Auch unsere Lehrabschlussquote von 97 Prozent zeugt von der hohen Qualität der Lehren.» mgt

Halbierter Halbjahresgewinn bei der Swiss

# Düstere Wolken bei Swiss

Eigentlich ist das Halbjahresergebnis der Fluggesellschaft Swiss gar nicht so schlecht. Im Interesse der Gewinnmaximierung wird aber auf Vorrat gemammelt.

Der Flugverkehr erlebt – bei weitem nicht zum ersten Mal – schwierige Zeiten: neben dem starken Franken und den hohen Treibstoffpreisen werden als Gründe das «anhaltend schwierige Umfeld» und «der Druck auf die Durchschnittserlöse» genannt. Vor diesem Hintergrund müsste man eigentlich applaudieren, dass die Swiss im 1. Halbjahr 2012 die Passagierzahlen um 4,5% zu steigern vermochte und mit mehr Flügen die Auslastung verbessern konnte. Auch der Umsatz im Frachtgeschäft konnte gesteigert werden.

## Zusätzliche Sparmassnahmen geplant

Trotzdem ist die Swiss gar nicht zufrieden: der Gewinn ist von 129 Millionen im ersten Halbjahr 2011 auf 61 Millionen in diesem Jahr zurückgegangen. Weil der Mutterkonzern Lufthansa einen Verlust schreibt (allerdings einen geringeren als im Vor-



Ein guter Flugverkehr funktioniert nicht ohne gutes Bodenpersonal.

jahr), soll die Swiss beim Sparen helfen. Im administrativen Bereich herrscht ein Einstellungsstopp, die Flugpreise wurden erhöht. Ausserdem würden «Optimierungen im Nachbarschaftsverkehr umgesetzt» und «das Treibstoffmanagement verstärkt», schreibt das Unternehmen.

Trotz den Klagen und Hiobsbotschaften rühmt sich

Swiss weiterhin, ein «Wirtschafts- und Jobmotor» zu sein. Weltweit bietet sie 6722 Vollzeitstellen, verteilt auf 7975 Mitarbeitende, was gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von 6,9% ergibt.

## Panik wäre fehl am Platz

SEV-GATA-Präsident und SEV-Sekretär NR Philipp Hadorn warnt bei der Interpretation der Zahlen vor einer

«nahezu unerträglichen Mehrbelastung des Bodenpersonals, also der Administration». Die Swiss sei «herausragend positioniert», «jetzt auf Panik zu machen, wäre schlicht fehl am Platz». Die «weitgehend finanziell gesunde» Swiss dürfe nicht «in den Turbulenzen der Lufthansa-Sparprogramme zu Bauernopfern gezwungen werden». pan.

Die Opfer der Bedienpunkt-Reduzierung melden sich zu Wort

# Firmen sind in der Klemme

Für etliche Unternehmen ist der Gleisanschluss ein wichtiger Punkt beim Standortentscheid. Der Schliessungsentscheid verzögert sie.

Beispiele gefällig? Die Baumaterialfirma Baumat AG mit Hauptsitz in Wichtrach wird ihre Filiale in Biglen künftig nicht mehr über die Schiene beliefern lassen können – der Bedienpunkt wird aufgegeben. In den letzten beiden Jahren seien nur je ca.

40 Wagen oder rund tausend Tonnen Material geliefert worden. Künftig wird nur noch das Hauptgeschäft in Wichtrach bedient. Hier hat die Firma an eine Weichenanierung 500 000 Franken beigesteuert – der Gleisanschluss ist der Firma etwas wert. Mit der Bahn wurden vor allem Isolations- und Bedachungsmaterialien und Baustahl geliefert.

## Unternehmen sind enttäuscht

Ähnlich enttäuscht vom Schliessungsentscheid ist die Firma Fors AG in Studen. Bei

ihr kommen pro Jahr rund 350 Bahnlieferungen an, mit den Rückfahrten gibt das 700 Fahrten. Damit der Bedienpunkt weiterhin bedient würde, müssten es mindestens 1000 sein. Die Fors, die mit Haushalts-, Kühl- und Gefriergeräten handelt, sieht sich als ökologisch denkendes Unternehmen, auf der Homepage werden energieeffiziente Geräte besonders hervorgehoben. Zum ökologischen Selbstverständnis gehört auch der Schienentransport, für eine halbe Million Franken wurde der vor drei

Jahren bezogene Firmenneubau ans Schienennetz abgeschlossen. Um die zusätzlichen rund 1200 Lastwagenfahrten durchs Dorf abzuwehren, verhandelten das Unternehmen und die Gemeinde mit SBB Cargo. Diese war zu einem Weiterbetrieb des Bedienpunktes bereit, wenn künftig pro Lieferung 350 statt 45 Franken bezahlt würden. Ein happiger Aufschlag von 700 Prozent! Die Firma offerierte 250 Franken. Bei Redaktionsschluss stand die Reaktion von SBB Cargo noch aus. pan.

## INFO

### Ja zum Werkplatz

Man hört es immer wieder: Die Schweiz sei eine Dienstleistungsgesellschaft geworden, die Arbeit werde zunehmend in Büros und vor Computern erledigt. Es gibt aber auch zahlreiche Industrie- und Dienstleistungsarbeitsplätze, auch der öffentliche Verkehr verfügt über zahlreiche solche Arbeitsplätze: Arbeitsplätze, wo Menschen mit ihrer Hände Arbeit Werte schaffen. *Noch* gibt es solche Arbeitsplätze.

In der Maschinen-, Elektro- und Metallindustrie gibt es einen Gesamtarbeitsvertrag. *Noch* gibt es diesen GAV. Er läuft Ende 2013 aus. Bei den Verhandlungen über die Erneuerung, die im November starten werden, soll offenbar Druck ausgeübt werden auf die Errungenschaften des GAV. Druck auf die Löhne, auf die Arbeitszeiten, auf die Arbeitsbedingungen ganz allgemein.

### Druck auf die Arbeitsbedingungen

Druck gibt es auch in andern Branchen, wo Gesamtarbeitsverträge erneuert werden. Druck gibt es in der Druckindustrie, wo die GAV-Verhandlungen am 20. September beginnen. Geht es nach den Arbeitgebern, sollen die Fixierung der Mindestlöhne, die Zuschläge für Nacht- und Sonntagsarbeit und die 40-Stunden-Woche aufgehoben werden.

Die Schweizer Industrie droht die Innovation zu verschlafen. Die Eurountergrenze von 1.20 wird verteidigt, derweil es einen Mindestkurs von 1.40 bräuchte. Damit werden 10 000 Arbeitsplätze aufs Spiel gesetzt.

### Auf zur Industriekundgebung!

Vom Druck auf die Arbeitsbedingungen und auf die Gesamtarbeitsverträge sind auch die Arbeitnehmenden im öffentlichen Verkehr betroffen. Deshalb ruft der SEV seine Mitglieder auf, an der nationalen Industriekundgebung vom Samstag, 22. September, teilzunehmen. Die Demonstration beginnt um 14 Uhr auf der Schützenmatten in Bern. Anschliessend geht der Umzug auf den Bundesplatz, wo zum Abschluss ein Konzert von «Stiller Has» stattfindet.



„Die Arbeit bei der Gewerkschaft, für die Mitgliedschaft interessierte mich.“

Nick Raduner, Gewerkschaftssekretär SEV

Nick Raduner hat beim SEV fast alles gemacht – jetzt wird er pensioniert

# «Ich arbeite lieber mit Menschen als mit Bits und Bytes»

*Nick Raduner ist zwar kein «klassischer» Bähnler, aber er hat eine «klassische» SEV-Karriere hinter sich: Er arbeitete bei der GD SBB, war aktiv in der Gewerkschaft und wurde schliesslich angefragt, ob er nicht auf der SEV-Zentrale arbeiten möchte. Bei ihm brauchte es sogar zwei Anläufe, bis er ja sagte – und heute ist er hier fast nicht mehr wegzudenken.*

**kontakt.sev:** Nick, dein Büro sieht aufgeräumt auf. Bist du schon ein bisschen auf dem Sprung?

**Nick Raduner:** Ich habe ein bisschen Ordnung gemacht, in den Papier gewordenen Erinnerungen gekramt. Mein letzter Arbeitstag wird zwar erst am 24. August\* sein, aber bis dann müsste ich nur noch acht Tage arbeiten. Ja, ich gehe in Pension, und im Moment dünkt es mich gut.

**Du bist 1975, mit 23 Jahren, «in den Bahndienst» getreten, wie es in den Unterlagen des SEV heisst. Was hast du vorher gearbeitet?**

Nach der Schulzeit habe ich eine Schriftsetzerlehre gemacht – sehr zum Stolz meines einen Grossvaters übrigens, der auch diesen Beruf ausgeübt hatte. Bald nach Abschluss der Lehre wurden wir vom Bleisatz auf den Fotosatz umgeschult. Da bin ich erstmals

mit dem Computer in Kontakt gekommen. Als es mir dann an einer Arbeitsstelle nicht gut gefiel, habe ich mich für eine Stelle bei der elektronischen Datenverarbeitung der SBB beworben. Mein erster näherer Kontakt mit der Bahnwelt war

„Ich war offen, habe andern zugehört und bin ihnen, wenn ich konnte, beigegeben.“

also geografisch bedingt: mein Arbeitsplatz lag am Bollwerk in Bern, direkt neben den Gleisen!

**Dann warst du einer dieser «Informatikfreaks» der ersten Stunde, die daheim am Commodore Programme geschrieben haben?**

Nein, überhaupt nicht. Die Informatik war für mich einfach ein spannendes Arbeitsmittel. Bei der SBB wurden damals die Programme noch auf Lochkarten gestanzt, 1975 steckte die Computertechnik noch in den Kinderschuhen.

**1976 bist du dann auch in den SEV eingetreten.**

Ja, und bald wurde ich Vertrauensmann – wie es eben so geht. Dann wurde ich Sekretär und schliesslich Vizepräsident der Sektion VPV Bern.

**Und dann hast du dich beim SEV um eine Stelle beworben?**

Nein, in meinem Fall hat sich eher der SEV um mich beworben, irgendwer ist wohl auf mich aufmerksam geworden. Beim ersten Mal habe ich nein gesagt, später, beim zweiten Mal, passte die Anfrage dann zu meiner Lebenssituation, und

ich habe zur Gewerkschaft gewechselt. Die Arbeit bei der Gewerkschaft, für die Mitgliedschaft interessierte mich, ich wollte lieber mit Menschen arbeiten als mit Bits und Bytes.

**Welche Aufgaben hattest und hast du auf der SEV-Zentrale?**

Im Laufe der Jahre habe ich mich mit zahlreichen Arbeitsgebieten auseinandergesetzt: Ich war zuständig für Aus- und Weiterbildungen, habe mich um die Fahrvergünstigungen gekümmert, einmal haben

„Dank dem SEV bietet die Bahn heute grundsätzlich ein gutes Arbeitsgebiet mit guten Arbeitsbedingungen.“

wir vom SEV sogar Berufskleidersortimente entworfen, ich habe die weiblichen Mitglieder betreut und mit ihnen Statuten für eine Frauenkommission erarbeitet, längere Zeit war

ich als Stellvertreter für die Verbandspresse zuständig, unter anderem für die Ausgabe zum Frauenstreiktag 1991 unter dem Titel «Die Eisenbahnerin» (statt «Der Eisenbahner»), die damals für heisse Diskussionen sorgte. Dann habe ich für die Sektionen mehrerer KTU gearbeitet, für die ich auch beim Erarbeiten der GAV tätig war. Seit 1997 betreute ich die BLS-Gruppe, seit 3 Jahren mache ich das zusammen mit Jérôme Hayoz. In all den Jahren bin ich aber auch der «Lohnmensch» des SEV gewesen. Man sieht, ich habe fast alles gemacht und auch viele Abende für den SEV eingesetzt. Meine Frau und die Familie mussten da oft hinstehen.

**Leute, die dich kennen, sprechen gern von deiner Liebe zur Bahn und den Mitarbeitenden der Bahn.**

Ich will es nochmals betonen: ich bin überhaupt

nicht «ferrosexuell»! Bei mir ist es vor allem die Liebe zu den Menschen, die den Ausschlag gegeben hat, bei der Gewerkschaft zu arbeiten. Diese Liebe hat mein Götti schon in Kin-

## BIO

**Nick (Niklaus) Raduner** wurde am 6. August 60 Jahre alt. Er ist zum zweiten Mal verheiratet, hat aus der ersten Ehe einen Sohn und eine Tochter und aus der zweiten Ehe drei Töchter – die jüngste ist 19 Jahre alt – und inzwischen auch schon zwei Enkelinnen.

Geboren in Rapperswil am Zürichsee, zog die Familie des Berufs des Vaters wegen – er arbeitete als Fernmeldetechniker bei der PTT – alle vier Jahre um. Nick Raduner behielt diesen Brauch ursprünglich bei, als er zuhause ausgezogen war ... Seit 1981 wohnt er in Münsingen.

In seiner Freizeit spielt er Badminton («ich habe auch an Schweizer Meisterschaften des Sportverbandes öffentlicher Verkehr teilgenommen»), fährt



mit dem Mountainbike («wegen des Naturerlebnisses») und segelt seit diesem Jahr. Wenn es die Zeit erlaubt, geht er mit seiner Frau und seinem Hund wandern, er ist im Vorstand der Berner Wanderwege. Er liebt die Arbeit im Garten und auf dem Pflanzblätz («ich bin eher fürs Grobe zuständig, meine Frau für die feineren Arbeiten») und beschäftigt sich seit einigen Jahren mit der Bonsai-Zucht.

# INTERVIEW



Nick Raduner fing beim SEV als «Vertrauensmann» an – und er geht immer noch für die Gewerkschaft auf die Strasse, wie unser Bild von der Verteilaktion «Ohne uns kein öffentlicher Verkehr» im Dezember 2011 zeigt.

## „Mein Arbeitsplatz bei der SBB-Datenverarbeitung lag am Bollwerk in Bern, direkt neben den Gleisen.“

dertagen in mir geweckt. Ich war offen, habe andern zugehört und bin ihnen, wenn ich konnte, beigegeben. Dank dem SEV bietet die Bahn heute grundsätzlich ein gutes Arbeitsgebiet mit guten Arbeitsbedingungen.

### Welche Änderungen bei der Bahn sind dir besonders in Erinnerung geblieben?

Ich bin ja erst nach dem «Dampfzeitalter» zur Bahn

gekommen. Technisch gab es zwar immer Verbesserungen, eine neue Lok vielleicht oder die Einführung der Weichenheizungen, oder auch eigentliche Meilensteine wie die Ankunft des ersten TGV in Bern. Der grösste Einschnitt war aber rechtlich-organisatorischer Art, nämlich die Aufgabe des Beamtenstatuts. Dabei konnte der SEV immerhin einen garantierten niveaugleichen Übergang

ins neue Recht erreichen. Die Divisionalisierung war der nächste grosse Schritt. Im Zuge der Divisionalisierung gelang es uns, bei einzelnen Divisionen Vorteile zu sichern, die dann in den andern Divisionen als Vorbild dienten.

### Wie sah es in deinem Spezialgebiet, bei den Löhnen, aus?

Bei neuen Lohnsystemen war immer die Idee der SBB vorherrschend, sparen zu wollen. Unter Zuhilfenahme sogenannter «Marktvergleiche» – die hinken – hat man die handwerklichen Funktionen abgewer-

tet. Massgebliche Faktoren, die bei der Bahn als Betrieb des öffentlichen Verkehrs zu beachten wären, wurden weitgehend ausgeblendet: die Sicherheitsrelevanz, die unregelmässige Arbeitszeit, die Selbstverantwortung. Wer bei der Bahn arbeitet, weiss, dass beispielsweise eine fehlende Schraube verheerende Folgen haben kann. Es wird rund um die Uhr gearbeitet, auch an Sonn- und Feiertagen, das nehmen die Mitarbeitenden im öffentlichen Verkehr in Kauf, um der Kundenschaft ein gutes Angebot offerieren zu können. Die

Bahnangestellten müssen auch in unterschiedlichsten Situationen souverän reagieren können. All dies zählt meiner Meinung nach beim Lohn zu wenig. Die weiteren Aspekte der Arbeitsbedingungen sind nicht mein Kerngebiet. Ich habe aber feststellen können, dass der Ruf nach «Flexibilisierung» nicht nur für die Unternehmungen Vorteile hatte – wie es ursprünglich gedacht war –, sondern durchaus auch fürs Personal, wenn man sie zu nutzen weiss.

Interview: pan.

\*Das Gespräch fand am 25. Juli statt.

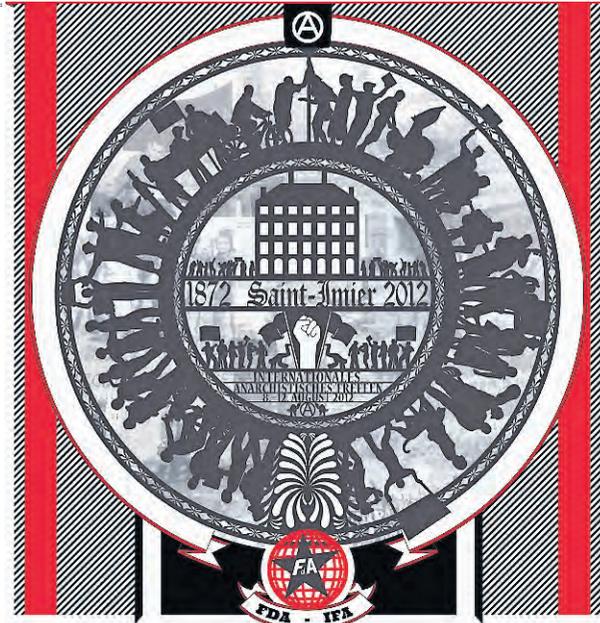
In St. Immer fand das «anarchistische Welttreffen» statt

# Für eine Gesellschaft ohne Chefs

Am 15. und 16. September 1872 wurde in St. Immer die «Internationale der antiautoritären Föderationen» gegründet. Jetzt wurde das Jubiläum gefeiert.

Vom 2. bis 8. August fand das Treffen statt, das ganz im Zeichen anarchistischer Theorie, aber auch von Kunst, Literatur, Film und Musik stand. In Dutzenden Vorträgen wurde über den Stand der anarchistischen Bewegung berichtet.

Der Anarcho-Syndikalismus beruft sich auf den russischen Revolutionär Michail Bakunin als seinen «Gründervater». Bakunin (1814–1876) starb in Bern und ist auf dem Berner Bremgartenfriedhof begraben. Die unterschiedlichen Auffassungen



Das (nur auf den ersten Blick etwas folkloristisch anmutende) Signet des anarchistischen Jubiläumskongresses von St. Immer.

von Marx und Bakunin führten zur Auflösung der 1. Internationale und zur Gründung der «Antiautoritären Internationale». Der Anarchismus, wie ihn Bakunin verstand, sieht die Menschen als freie, emanzipierte und gleichberechtigte Wesen, die nur aus freien Stücken «epistemologische Autoritäten» anerkennen, das heisst die Autorität, die auf dem Wissen beruht.

Der Kongress der Anarchisten von 1872 fand in St. Immer statt, weil dort zahlreiche gebildete, belesene Uhrenarbeiter lebten, die Bakunins Ideen zuneigten. Im Programm des fünftägigen Jubiläumskongresses zeigt sich, dass sich auch jetzt wieder belesene, an sozialen Fragen Interessierte trafen, um sich über Geschichte, Gegen-

wart und Zukunft des «liberären» Gedankenguts auszutauschen.

Zur Jubiläumsveranstaltung kamen über tausend Anarchist/innen in den Berner Jura. Zwar hat der Anarchismus heute teilweise einen etwas zweifelhaften Ruf, nicht zuletzt durch die Mitläufer an Demonstrationen in schwarzer Kleidung und mit schwarz-roten Fahnen, die sich in der anarchistischen Tradition sehen. Die Veranstaltung in St. Immer war aber von der Polizei bewilligt worden. Der Kanton Bern hatte den Anarchismus unlängst auf die «Liste der lebendigen Traditionen» gesetzt, ihn dann allerdings nicht auf die dem Bund weitergeleitete Shortlist zuhanden der Unesco übernommen. *pan.*

# Drkt.

Neu 15%  
SEV-Rabatt

auf alle Verträge,  
jedes Jahr

Wir lassen alles weg, was eine Versicherung nicht braucht: zum Beispiel teure Filialen, fixe Knebelverträge und unnötige Öffnungszeiten. Stattdessen bieten wir günstige Prämien, flexible Verträge und sind rund um die Uhr erreichbar. Über 70'000 Kunden hat das bereits überzeugt.

Überzeugen auch Sie sich: [www.smile-direct.ch/sev](http://www.smile-direct.ch/sev)



Ein Unternehmen von  
Nationale Suisse

Die direkteste Versicherung der Schweiz. [www.smile-direct.ch](http://www.smile-direct.ch)



Ein wichtiger Vorschlag des Europäischen Gewerkschaftsbundes (EGB)

# Ein Sozialpakt für Europa

Die führenden Gewerkschafter und Gewerkschafterinnen Europas, die im Europäischen Gewerkschaftsbund vereint sind, schlagen mit diesem Appell einen Sozialpakt für Europa vor.

Wir stellen eine wachsende Ungleichheit, eine Zunahme der Armut und der Ausgrenzung, rasant steigende Arbeitslosenzahlen, mangelnde Arbeitsplatzsicherheit, von der in erster Linie junge Menschen betroffen sind, sowie eine gewisse Ernüchterung und zunehmende Enttäuschung hinsichtlich des Europäischen Einigungswerks fest.

Wir beobachten ein beunruhigendes Erstarken von Nationalismus, Rassismus und Fremdenfeindlichkeit.

Wir unterstreichen, dass die sozialen Grundrechte Vorrang vor wirtschaftlichen Freiheiten haben müssen. So legt es die im Vertrag von Lissabon enthaltene Grundrechtscharta fest.

Wir glauben, dass die Währungsunion dem europäischen Integrationsprozess dienen muss, der auf den Prinzipien Frieden, Demokratie und Solidarität und auf dem wirtschaftlichen, sozialen und territorialen Zusammenhalt beruht. Dies ist der richtige Weg, um den Bürgerinnen und Bürgern in einer globalisierten Welt eine Zukunft zu sichern.

Wir erinnern daran, dass der erklärte Zweck der EU der wirtschaftliche und soziale Fortschritt ist. Um die EU-2020-Zielsetzungen zu erreichen, brauchen wir sozial stabile Gesellschaften, ein nachhaltiges Wirtschaftswachstum und Finanzinrichtungen, die der Realwirtschaft dienen.

Wir glauben, dass gerade im sozialen Dialog gerechte und effiziente Lösungen gefunden werden können; als Antwort auf die ernste Krise, die die Europäische Union derzeit durchlebt. Bedauerlicherweise stellen wir jedoch fest, dass Mitbestimmung und der Soziale Dialog dis-

kreditiert, attackiert und untergraben werden.

Wir appellieren an die EU, sich auf eine Politik zu besinnen, die die Lebens- und Arbeitsbedingungen verbessert und eine qualitativ hochwertige Beschäftigung, gerechte Löhne, Gleichstellung, einen effektiven Sozialdialog, Gewerkschafts- und andere Menschenrechte, einen hochwertigen öffentlichen Dienst, soziale Schutzstandards sowie eine Industriepolitik, die einen gerechten Übergang zu einem nachhaltigen Entwicklungsmodell begünstigt, gewährleistet. Eine derartige Politik würde dazu beitragen, das Vertrauen der Bürgerinnen und Bürger in ihre gemeinsame Zukunft aufzubauen.

Wir lehnen jede Politik ab, die zu einem Dumping-Wettlauf nach unten führt – sei es beim Arbeitsrecht, den Löhnen, der Arbeitszeit, der sozialen Sicherheit, den Steuern oder bei der Umwelt.

Wir unterstützen eine koordinierte Wirtschaftspolitik sowie das Ziel gesunder Staatsfinanzen, beklagen aber die jüngst eingeführten Massnahmen der wirtschaftlichen Steuerung, welche die sozialen Errungenschaften der letzten zehn Jahre aushöhlt, eine nachhaltige Entwicklung sowie den Wirtschaftsaufschwung im Keim erstickt und die öffentliche Daseinsvorsorge zerstört. Daher sprechen wir uns gegen den Fiskalvertrag aus. Wir sind auch besorgt darüber, wie der Fiskalvertrag zustande kam, waren doch das Europäische Parlament und die Bürger dabei nicht eingebunden.

Wir fordern, dass die EU und ihre Mitgliedstaaten europäische und internationale Abkommen und Instrumente strikt einhalten: ILO-Übereinkommen, die Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte und die Revidierte Europäische Sozialcharta.

Aus all den genannten Gründen fordern wir einen Sozialpakt für Europa, über dessen Inhalt wir auf tripartiter Ebene diskutieren wollen.

Der Europäische Gewerkschaftsbund ist der Auffassung, dass die nachstehen-



Arbeit schafft Reichtum: Die Arbeitenden sollen ihren Anteil daran erhalten.

den Punkte in diesen Sozialpakt aufgenommen werden müssen:

## Tarifverhandlungen und Sozialdialog:

- Tarifautonomie und der soziale Dialog sind fester Bestandteil des europäischen Sozialmodells. Beide müssen auf EU- sowie auf nationaler Ebene garantiert werden. Jeder Mitgliedstaat muss entsprechende unterstützende Massnahmen einführen.

- Die Autonomie der Sozialpartner sowie ihre Rolle und Stellung muss auf nationaler und auf europäischer Ebene gewährleistet sein. Es darf kein Eingreifen in Tarifverhandlungen oder bestehende Tarifverträge vonseiten der Behörden geben.

- Die effektive Einbindung der Sozialpartner in die europäische wirtschaftliche Steuerung und die nationalen Reformpläne ist von Beginn an, also schon in der Diagnosephase, wesentlich. Bemühungen zur Anpassung an die sich wandelnden Umstände sollten in Einklang mit den zur Verfügung stehenden Mitteln der Menschen stehen und nicht von den Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmern und ihren Familien allein geschultert werden.

## Wirtschaftspolitik für nachhaltiges Wachstum und Beschäftigung:

- Dringende Massnahmen, um die Krise der Staatsverschuldungen zu beenden

und der EZB die Rolle zu übertragen, auch als Kreditgeber in letzter Instanz für die Euroländer zu fungieren. Dazu gehört auch die Emission der Gemeinschaftsanleihe Eurobonds. Die für jedes Land vorgeschlagenen Wachstumsprogramme müssen mit den Sozialpartnern diskutiert, vereinbart und überwacht werden.

- Eine europäische Industrie- und Investitionspolitik, die darauf abzielt, wirtschaftliche und ökologische Herausforderungen zu meistern; Investitionen in nachhaltige Infrastruktur, Forschung und Entwicklung, Klimatechnik und erneuerbare Ressourcen sollen hierbei Vorrang haben. Sie dürfen nicht in die Budgetdefizite eingerechnet werden.

- Regeln zur Sicherstellung eines regulierten, soliden und transparenten Finanzsektors im Dienst der Realwirtschaft.
- Zusätzliche Mittel, die aus einer verbesserten Nutzung des europäischen Strukturfonds, der Europäischen Investitionsbank, aus Projektanleihen und einer angemessen entwickelten Finanztransaktionssteuer gewonnen werden können, sollten für soziale und ökologische Zwecke verwendet werden.

- Dem Druck der EU zur Liberalisierung des öffentlichen Dienstes, der in nationaler Zuständigkeit liegt, ist Einhalt zu gebieten.

- Menschenwürdige Löhne für alle, die zur Stärkung von

Wachstum und Binnen-

nachfrage beitragen.

- Eine Garantie für alle jungen Menschen in Europa, dass sie spätestens nach vier Monaten Arbeitslosigkeit oder nach Beendigung der Schulzeit eine menschenwürdige Arbeit oder angemessene Ausbildungsmöglichkeiten erhalten.

- Massnahmen zur Verbesserung der Qualität von Arbeitsplätzen und zur Bekämpfung von prekären Arbeitsverhältnissen; Kampf gegen missbräuchliche Praktiken in Teilzeit, Leiharbeit und bei befristeten Verträgen.

- Eine aktive Arbeitsmarktpolitik mit Initiativen insbesondere zur Unterstützung von Menschen, die nur beschränkt oder gar nicht Zugang zum Arbeitsmarkt haben.

## Wirtschaftliche und soziale Gerechtigkeit:

- Eine gerechte Besteuerung von Einkommen und Vermögen und ein Ende für Steuerparadiese, Steuerflucht, Steuerhinterziehung, Korruption und Schwarzarbeit.

- Entschlossene Massnahmen gegen Spekulation.
- Effektive für alle geltende Massnahmen zur Sicherung von gleichem Lohn und gleichen Rechten für gleichwertige Arbeit am gleichen Ort; Tarifverträge und gleiches Arbeitsentgelt müssen für alle gelten, unabhängig von der Art des Vertrags.

- Umsetzung einer Politik zur Beendigung der Lohnunterschiede zwischen Frauen und Männern.

- Die Lohnbildung muss nationale Angelegenheit bleiben und nach nationalen Gepflogenheiten und nach dem System der Arbeitsbeziehungen gehandhabt werden. Verhandlungen zwischen den Sozialpartnern auf der entsprechenden Ebene sind das beste Mittel, um gute Löhne und Arbeitsbedingungen zu gewährleisten; der gesetzliche Mindestlohn in den Ländern, wo ihn die Gewerkschaften als nötig erachten, muss angehoben werden; jedenfalls müssen diese Lohnuntergrenzen die Regeln des Europarates für ein gerechtes Arbeitsentgelt respektieren. *EBG*



„Die Arbeit unter Tag macht mir nichts aus. Sie ist abwechslungsreich, und ich genieße die Selbständigkeit.“

Rolf Allenbach, Brunnenmeister

Tag und Nacht wird im Lötschberg-Basistunnel gearbeitet

# Arbeitsplatz Lötschbergtunnel

*Vor fünf Jahren wurde der Lötschberg-Basistunnel eröffnet. Heute fahren nicht nur Reisende und Güter durch den Berg. Der Tunnel ist auch ein Arbeitsplatz.*

Drei Tage pro Woche bin ich im Tunnel», sagt Rolf Allenbach. Er ist Brunnenmeister des Lötschberg-Basistunnels und damit Herr über das Wasser im Untergrund. Eben kontrolliert er das Pumpwerk «Stetslauf» bei der Querverbindung 38. Es befindet sich gut zwei Kilometer unterhalb der Krete auf der Berner Seite des Tunnels.

In diesem Gebiet fällt aus mehreren warmen und kalten Quellen viel Bergwasser an. Sie führen auch schwefelhaltiges Wasser, dessen leichter Geruch nach faulen Eiern in der Luft hängt. Das Wasser wird gefasst und durch eine Röhre zum Scheitel auf 828 Metern über Meer hochgepumpt, von wo es teils ins Wallis rinnt, teils Richtung Norden nach Frutigen. Aber nicht direkt: Unterwegs kühlt es die 136 Container, die in sechs grossen Felskavernen untergebracht sind. Diese Betriebszentralen bilden das eigentliche Nervenzentrum des Basistunnels.

In den Containern sind die Geräte für die Stromversorgung der Bahn und ihrer Infrastruktur untergebracht: für Funk, Stellwerke und Klimatisierung, die im modernsten und bis zur Eröffnung des Gotthards längsten Bahntunnel der Schweiz für einen reibungslosen Ablauf sorgen. «Wenn das Kühlwasser schon nur für anderthalb Stunden ausfällt, bekommen wir Probleme», erklärt Allenbach.

Allenbach ist ausgebildeter Elektriker. Er hat während 12 Jahren als technischer Lei-

ter in Adelboden für ein Seilbahnunternehmen gearbeitet und sich dann zum Klärwärter ausbilden lassen. «Die Arbeit unter Tag macht mir nichts aus», bemerkt er. Sie sei abwechslungsreich, und er genieße die Selbständigkeit.

## Die «Hauswarte» des Lötschbergs

An diesem Tag begleitet ihn die Tunnelsupporterin Evelin Schmid. Sie gehört mit zum 12-köpfigen Tunneltechnikteam. «Wir sind gewissermassen die Hauswarte des Lötschbergs», erklärt ihr Chef

Daniel Suter, Leiter Tunneltechnik. Allenbach und Schmid sind am Morgen von ihrem Einsatzzentrum beim Bahnhof Frutigen aus losgefahren und rollen nun mit einem weissen Kastenwagen durch die im Rohbau fertig gestellte, schwach und regelmässig mit Neonröhren beleuchtete zweite Tunnelröhre zwischen Mitholz und Ferden.

Sie lesen Anzeigen ab und überprüfen den Wasserstand in den Reservoirs und der Kanalisation. Im Berg herrscht fast völlige Ruhe. Nur die eigenen Geräusche hallen von

den hohen Wänden und der gewölbten Decke zurück. In den Querstollen, die alle 333 Meter die beiden Röhren verbinden, hört man ab und zu das dumpfe Donnern eines Zugs, der in der durchgehenden Tunnelröhre nach Norden oder Süden unterwegs ist.

Zum Rundgang gehört die Kontrolle der Tanks für das Löschwasser, das für den Notfall immer in genügender Menge zur Verfügung stehen muss. Es wird von ausserhalb des Tunnels zugeführt. Später schauen Rolf Allenbach und Evelin Schmid bei einer Fassung vorbei, die sich im Zugangsstollen Ferden befindet. Hier gräbt ihr Kollege, Supporter Fritz Zurbrugg, einen Ablaufkanal. Er dient dazu, das an dieser Stelle anfallende Bergwasser dem Kühlwasser zuzuführen.

Seit der Eröffnung des Tunnels ist die Menge des

entrenntes Entwässerungssystem bringt das Schmutzwasser aus dem Tunnel in die Rückhalteanlagen.

## Zu Fuss durch den Tunnel

Hauptaufgabe von Evelin Schmid ist das Reinigen und Warten der 17 Sanitäranlagen, die sich im Basistunnel befinden. Daneben übt sie eine ganze Reihe von Unterhaltsarbeiten aus. Sie packt mit an, wenn die Monteure Reparatur- und Ersatzarbeiten tätigen, kontrolliert, ob in der Rohbauröhre alle Leuchten brennen und hilft beim Reinigen der Querschläge, in denen sich der Staub aus dem Bahntunnel sammelt.

Speziell ist jeweils der Monat August, wenn die Italiener für den heissen Ferragosto an den Strand fahren. In dieser Zeit ist der Güterverkehr von und nach Italien kleiner als üblich, so dass der

„Im «Ferragosto» schreiten wir die ganzen 50 Kilometer ab und reinigen und flicken, was nötig ist.“

Evelin Schmid, Tunnelsupporterin



Rolf Allenbach und Evelin Schmid bei der Kontrolle einer Pumpstation

Bergwassers kontinuierlich zurückgegangen, so dass nun auch diese Reserve angezapft wird. Immer noch verlassen aber jede Sekunde 200 bis 250 Liter den Basistunnel, schätzt Allenbach. In Frutigen wird das 20 Grad warme Nass vom Tropenhaus mit der dazugehörigen Störzucht genutzt; in Raron auf der Walliser Seite versorgt es zunächst eine Eglizucht, bevor es mit der Rhone ins Mittelmeer reist. Ein weiteres, ge-

Tunnel in der Nacht «geschlossen» bleibt. Dann durchqueren Evelin Schmid und ihre Supporterkollegen die beiden zusammengerechnet fast 50 Kilometer langen Bahntunnelröhren in sieben Nächten zu Fuss, um die Fluchtschilder und die Notleuchten zu reinigen oder zu ersetzen, um kaputte Kanalisationsdeckel und Risse in den Wänden zu melden.

Bei dieser Gelegenheit trifft sie auf so einiges, das die

# DOSSIER

Fotos: Peter Krebs



Mit dem Kleinbus in den Bahntunnel: Die Technikequipe im Zugangsstollen Ferden

Güterzüge und die Lastwagenchauffeure der «rollenden Autobahn» verloren haben: Plachenteile, Schlüssel, Brillen, und einmal sogar einen WC-Deckel. Manchmal geht sie auch in der Nacht vom Sonntag auf den Montag mit auf die Tour, wenn der Zugverkehr für die wöchentlichen Wartungsarbeiten jeweils ruht. Daniel Suter ist überzeugt, dass der gute Unterhalt des Tunnels sich auszahlt und die Lebensdauer der Anlagen und Geräte verlängert. Das sei wie mit dem eigenen Haus, das auch leide, wenn man es vernachlässige.

Evelin Schmid ist die einzige Frau im Tunneltechnikteam. Sie fühlt sich deswegen nicht benachteiligt: «Ich bin gut aufgenommen.» Die gelernte Servicefachangestellte und Verkäuferin kam im April 2007 als Quereinsteigerin zur BLS. Sie war vor der Eröffnung Besucherführerin

Fortsetzung auf Seite 12

## MEHR REISENDE ALS GÜTER IM LÖTSCHBERG-BASISTUNNEL

Mitte Juni 2007 ging der Lötschberg-Basistunnel für den Güterverkehr in Betrieb, am 9. Dezember benutzten dann die ersten fahrplanmässigen Personenzüge den 34,6 Kilometer langen Tunnel. Dieser bildet zusammen mit dem Gotthard-Basistunnel das Projekt Alptransit (Neat). Es dient hauptsächlich dazu, den Güterverkehr auf der Schiene durch die Alpen zu schleusen. Im Angebotskonzept Finöv, über welches das Volk 1998 abstimmte, war für den Lötschberg von 73 Prozent Güterzügen und 27 Prozent Reisezügen die Rede. Nach fünf Jahren ergibt sich allerdings ein anderes Bild. Laut einer BLS-Statistik durchqueren seit der Eröffnung 56 Prozent Reisezüge und nur gut 42 Prozent Güterzüge (inklusive «rollende Autobahn») den Basistunnel. Knapp zwei Prozent sind Dienstzüge. Dank der massiv verkürzten

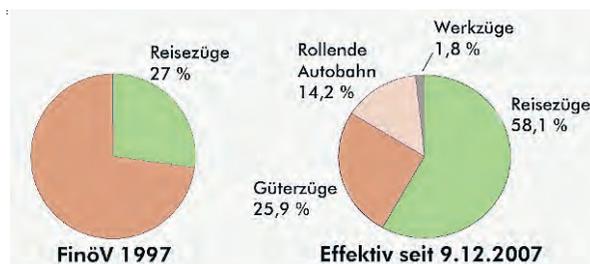
Reisezeiten vom Oberwallis nach Bern stieg die Nachfrage im Personenverkehr massiv an. Die Fahrt von grossen Teilen der Deutschschweiz nach Visp (und damit in die Ferienregionen Zermatt und Saas Fee) verkürzte sich um eine gute Stunde, nach Brig um 30 Minuten. Das erhöhte die Wettbewerbsfähigkeit der Bahn und damit die Nachfrage. Mit 50 Personen- und bis zu 60 Güterzügen sei die Kapazitätsgrenze an Werktagen inzwischen oft erreicht, schreibt die BLS. Insgesamt erreicht die Auslas-

tung 80 Prozent. Auch der Güterverkehr hat zugenommen, allerdings nicht im gleichen Ausmass. Im Vergleich zu 2006 wurden letztes Jahr auf der Lötschbergachse (inkl. Bergstrecke) 28 Prozent mehr Gütertonnen befördert.

### Neuer Anlauf für Vollausbau

Das Lötschberg-Komitee, dem die Kantone Bern, Wallis, Freiburg, Neuenburg, Solothurn, Aarau und die beiden Basel angehören, macht sich deshalb für einen Vollausbau des

Basistunnels stark. Dieser wurde aus Spargründen bloss in einer abgespeckten Form realisiert. Auf 21 Kilometern ist er nur einspurig ausgebaut und befahrbar. Gut 15 Kilometer der zweiten Röhre sind im Rohbau ausgebrochen. Eine durchgehende oder wenigstens verlängerte Doppelspur sei nötig, um den Halbstundentakt ins Wallis zu realisieren und die Güterverkehrskapazität mindestens zu verdoppeln, sagt das Komitee. Es rechnet mit Kosten von 1,35 Milliarden Franken und einer Realisierungszeit von zwölf Jahren. Wie realistisch seine Forderungen sind, wird die Debatte über die Fabi-Vorlage zeigen, die frühestens im Herbst im Ständerat beginnt. Ein Kredit für die Projektierungs- und Vorbereitungsarbeiten von 100 Millionen sei bereits in den ersten Ausbauschritt aufzunehmen, fordert das Komitee.



Fortsetzung von Seite 11

im Tunnel und hat schon damals bei Handarbeiten ausgeholfen: «So kam ich auf den Geschmack.» Den Berufswechsel bereut sie keineswegs, nicht nur wegen des besseren Lohns, sondern auch, weil die Arbeit spannend sei und sie viel lerne. Ausserdem herrsche während des ganzen Jahres das gleiche Klima. Nur trockene Kleider müsse man mitnehmen. An der wärmsten Stelle im Berg steigt die Temperatur bis auf 31 Grad, bei hoher Luftfeuchtigkeit. Da kommt man beim Arbeiten schon mal ins Schwitzen.

#### Neues Lüftungsregime

Fünf Jahre nach der Eröffnung werden im Tunnelsystem, das aus fast 90 Kilometern Röhren und Stollen besteht, schon grössere Veränderungen und Korrekturen vorgenommen.

Eine davon betrifft die Lüftung. Bisher wird die nötige Frischluft für die Unterhaltsarbeiten im Normalbetrieb von grossen Ventilatoren in Mitholz und in Ferden angesogen. In Ferden erwärmt im Winter eine riesige Heizanlage die Luft, da sie sonst den Zugangsstollen vereisen würde. Weiter unten müssen Klimageräte die gleichen Luftmassen wieder herunterkühlen, damit der Tunnel nicht noch wärmer wird. Nun soll im Normalfall nur noch der Ventilator in Mitholz in Betrieb sein. Bei Ferden strömt die erwärmte Luft in Zukunft aus dem Tunnel.

Für das neue Regime sind

Investitionen von 4,75 Millionen Franken vorgesehen, die sich gemäss Projektleiter Daniel Suter aber auszahlen werden. «Allein mit dem Verzicht auf die Heizanlage können wir jährlich 100 000 Liter Heizöl einsparen.» Im «Ereignisfall», wenn auch Frischluft aus Ferden nötig ist, sei eine ausreichend lange Eisfreiheit der Fahrbahn dennoch gewährleistet, die dann auch für die Evakuation der Reisenden dienen würde.

#### Technik schon veraltet

Für 24 Millionen Franken wird bis Ende 2013 ausserdem die Leit- und Steuerungstechnik erneuert. Wesentliche Informatikelemente seien bereits veraltet und müssten ersetzt werden, sagt der Leittechnikeningenieur Marcel Fankhauser. Ausserdem sollen die Software und die Benutzeroberflächen vereinheitlicht werden. Bedingt durch die Einteilung des Baus in Lose sind bisher sechs unterschiedliche Systeme im Einsatz. Weil die neue Leittechnik präzisere Daten liefern werde, werde im Störfall eine schnellere und gezieltere Intervention möglich sein.

An manchen Stellen lässt sich die Anlage auch vereinfachen. So sei es zum Beispiel nicht nötig, an allen Querstollen Temperaturmessgeräte zu betreiben, versichert Fankhauser. Die Erfahrung habe gezeigt, dass es ausreiche, wenn die Sonden nur an jedem fünften Querstollen Angaben in die Leitstelle liefern, ungefähr alle 1,3 Kilometer. Auch das spart Kosten.

Peter Krebs



Daniel Suter, Leiter Tunneltechnik, in einer der Betriebszentralen

## BLS spricht sich für Lötschberg-Vollausbau aus

# «Forderung nach Halbstundentakt wird stärker»

Auch wenn in vier Jahren der Gotthard-Basistunnel eröffnet wird, mache der Ausbau des Lötschbergs Sinn, sagt Daniel Wyder, Leiter Infrastruktur der BLS.

**kontakt.sev: Fazit nach fünf Jahren: Der Tunnel wurde für den Güterverkehr gebaut, wird aber vor allem von Personenzügen befahren. Welches ist der Hauptgrund?**

**Daniel Wyder:** Der Hauptgrund dürfte in der massiven Verkürzung der Fahrzeit von und nach dem Wallis liegen. Dies führte zu einer unerwartet starken Frequenzzunahme im Personenverkehr.

**Der Güterverkehr auf der Lötschbergachse stieg schon vor der Eröffnung des Basistunnels im Jahr 2007 stark. Hat dieser überhaupt zu mehr Güterverkehr geführt?**

Nach einem Einbruch aufgrund der Wirtschaftskrise steigt die Zahl der transportierten Güter wieder an, so waren es im vergangenen Jahr 27,5 Mio. Bruttotonnen im Gütertransit über die Lötschberg-Achse. Das ist über 2,5-mal mehr als noch 2001. Zudem kann diese Achse heute als einzige in der Schweiz von hochprofiligen Güterzügen – mit einer Eckhöhe von 4 Metern – befahren werden.

**Wie sieht es finanziell aus? Belastet der Tunnel die BLS?**

Die BLS führt für den Basistunnel keine separate Rechnung. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt sowie die Abschreibungen werden wie im übrigen Netz schwergewichtig durch die öffentliche Hand und zu einem kleinen



Daniel Wyder, Leiter Infrastruktur BLS

Teil durch Trassengebühren gedeckt. Man kann also nicht sagen, dass der LBT die BLS-Rechnung belastet.

**An Werktagen ist der Basistunnel laut Ihren Angaben praktisch ausgelastet. Trotzdem konnte das «System Lötschberg» mit Basis- und Bergtunnel während der Schliessung des Gotthards im Juni viel Verkehr übernehmen. Ein Widerspruch?**

Unsere Disponentinnen und Disponenten holten das Maximum aus der Strecke heraus, indem sämtliche Kapazitätsreserven und auch die Randzeiten ausgenutzt wurden. Dies zu Lasten der Pünktlichkeit, auch bei Reisezügen. Der Basistunnel war unter der Woche tatsächlich voll ausgelastet, wir mussten Züge mit längeren Fahrzeiten und weniger Last über die Bergstrecke leiten.

**Das Lötschberg-Komitee strebt den Vollausbau des Lötschberg-Basistunnels mit einer durchgehenden Doppelspur an. Einverstanden?**

Dies deckt sich mit unseren Forderungen. Je kürzer der Einspurteil, desto höher wird die Flexibilität und damit die Fahrplanstabilität.

Zudem entstünde Raum für eine Kapazitätssteigerung im Güter- und Personenverkehr, zum Beispiel für den Halbstundentakt Bern-Wallis. Noch dringender sind aber Kapazitätsausbauten auf den Zuläufen zum Basistunnel, insbesondere im Knoten Bern und im Aaretal zwischen Gmülenen und Münsingen.

**In Italien genießt die Simplonstrecke keine Priorität. Macht da der weitere Ausbau des Lötschbergs überhaupt Sinn?**

Auch wenn die Strecke südlich des Simplons einige Kapazitätsengpässe aufweist, haben wir in Italien immerhin eine doppelspurige Zufahrtsstrecke zum Lötschberg, die auch hochprofilige Güterzüge aufnehmen kann. Wir setzen uns in internationalen Gremien und bei unseren Partnern in Italien dafür ein, dass die bestehenden Engpässe behoben werden.

**In vier Jahren wird der Gotthard-Basistunnel eröffnet. Ein Vollausbau des Lötschbergs würde da doch Überkapazitäten im Güterverkehr schaffen.**

Nein, aufgrund des prognostizierten Nachfragewachstums im Gütertransit, insbesondere bei den Transporten mit einer Eckhöhe von 4 Metern, braucht es in der Schweiz beide Neat-Achsen. Dies bietet überdies langfristig Vorteile für die Betriebsstabilität und das Trassenmanagement. Aufgrund der Nachfrage wird die Forderung nach einem Halbstundentakt ins Oberwallis stärker. Dieses Angebot kann nur mit einem Doppelspurausbau realisiert werden.

Interview: pk

## ■ PV Aargau

**Olga Senn zum 100. Geburtstag**

Im Altersheim Süssbach in Brugg feierte am 30. Juli 2012 unsere Kollegin Olga Senn ihren 100. Geburtstag. Das jubilierende Geburtstagskind erfreut sich seiner guten Gesundheit und hat immer ein offenes Ohr für alle Anliegen. Geistig noch immer sehr rege, weiss Olga Senn sehr viel und auch Interessantes aus ihrem langen Leben zu erzählen. Sie liest auch immer die Zeitungen und freut sich insbesondere am Donnerstag auf die Verbandszeitung *kontakt.sev*, wie sie verriet.

Der PV Aargau mit Präsident Ueli Röthenmund und dem Obmann der Besuchsgruppe, Martin Schwyter, liessen es sich nicht nehmen, die Jubilarin zu besuchen und ihr alles Gute für die Zukunft zu wünschen. ur



V.l.: Präsident Ueli Röthenmund mit der Jubilarin und Martin Schwyter.

**TOTENTAFEL**

**Aubord Victor**, Glion; gestorben im 86. Altersjahr. VPT GoldenPass.

**Bryner Franz**, pensionierter Stationsvorstand, Möriken AG; gestorben im 82. Altersjahr. PV Aargau.

**Bünzli Ernst**, pensionierter Stationsvorstand, Küssnacht am Rigi; gestorben im 98. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

**Bürgi Walter**, pensionierter Lokomotivführer, Bätterkinden; gestorben im 85. Altersjahr. PV Bern.

**Decaillet Georges**, pensionierter Zugführer, Bern; gestorben im 77. Altersjahr. PV Bern.

**Diener Gertrud**, Uster; gestorben im 99. Altersjahr. PV Zürich.

**Duschletta Richard**, pensionierter Betriebsangestellter, Thuisis; gestorben im 76. Altersjahr. VPT RhB, Pensionierte.

**Hahn Johann**, pensionierter Stellwerkbeamter, Zürich; gestorben im 83. Altersjahr. PV Zürich.

**Hasler August**, pensionierter Wagenführer, Gais; gestorben im 96. Altersjahr. VPT Appenzellerland.

**Heuberger Alice**, Witwe des Karl, Kriens; gestorben im 89. Altersjahr. PV Luzern.

**Huber Hans**, pensionierter Gruppenchef, Luzern; gestorben im 89. Altersjahr. PV Luzern.

**Imgrüth Kandid**, pensionierter Gruppenchef, Ruswil; gestorben im 88. Altersjahr. PV Luzern.

**Knecht Josef**, pensionierter Zugführer, Knecht; gestorben im 83. Altersjahr. PV Zürich.

**Kocher Hans**, pensionierter Rangierlokfürer, Basel; gestorben im 89. Altersjahr. PV Basel.

**Kraft Jean**, pensionierter Bahnhofsvorstand-Stellvertreter, Reinach BL; gestorben im 86. Altersjahr. PV Basel.

**Kurath Alois**, pensionierter Bahndienst-Vorarbeiter, Wohlen AG; gestorben im 85. Altersjahr. PV Zürich.

**Loosli Willy**, pensionierter Zugführer, Thun; gestorben im 82. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

**Meier Klara**, Witwe des Adolf, Dulliken; gestorben im 93. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Niedermann Paul**, pensionierter Bahndienst-Vorarbeiter, Mörschwil; gestorben im 84. Altersjahr. PV St. Gallen.

**Oes Erika**, Witwe des Hermann, Ennenda; gestorben im 73. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Oesch Otto**, pensionierter Stellwerkbeamter, Freienstein; gestorben im 86. Altersjahr. PV Bern.

**Saxer Oskar**, pensionierter Meister, Gais; gestorben im 82. Altersjahr. VPT Appenzellerland.

**Schärer Max**, pensionierter Lokomotivführer, Olten; gestorben im 83. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

**Schärli Rita**, pensionierte Rottenköchin, Wolhusen; gestorben im 76. Altersjahr. PV Luzern.

**Scheuber Martin**, Gais; gestorben im 82. Altersjahr. VPT Appenzellerland.

**Schmutz Heinz**, pensionierter Fachspezialist, Bätterkinden; gestorben im 66. Altersjahr. PV Bern.

**Steiner Beat**, pensionierter Schienentraktorfürer, Jona; gestorben im 83. Altersjahr. PV Glarus-Rapperswil.

**Zeller Margrit**, Witwe des Fritz, Neuhausen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

**BILDUNGSKURS LPV: ROUTINEFEHLER IM ALLTAG UND TRAUMA-VERARBEITUNG**

**25. bis 27. Oktober, Parkhotel Brenscino, Brissago**

Das Thema des LPV-Bildungskurses 2012 lautet: Routinefehler im Alltag und Trauma-Verarbeitung. Der Kurs wird simultan übersetzt (deutsch/französisch). Weitere Informationen zum Tagesablauf usw. erhalten die Teilnehmenden rechtzeitig zugestellt.

Die Zentralkasse übernimmt die Kosten für sämtliche ZV- und GPK-Mitglieder sowie für zwei Teilnehmende pro Sektion. Für weitere Teilnehmende müssen die Sektionskassen aufkommen. Die Kosten betragen CHF 264 pro Teilnehmer/in.

SBB-Mitarbeitende können Bildungsurlaub gemäss GAV-Anhang 6, Ziffer 6g beziehen. BLS-Mitarbeitende gemäss GAV-Anhang 2, Art. 3, Ziffer 18.

Die Lebenspartner/innen der BiKu-Teilnehmenden sind ebenfalls herzlich willkommen. Die Kosten müssen sie allerdings selber übernehmen. Sie betragen CHF 264 für Vollpension oder CHF 242 für Halbpension.

Anmeldungen bis spätestens 14. September an LPV-Zentralsekretär Daniel Buner, daniel.buner@bluewin.ch, 051 281 31 53.

**Bildungstagung für Frauen****Vom Fortschritt zum Erfolg**

**Frauen gestern – heute – und in Zukunft**

**Freitag, 23. November 2012, 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.

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

Jetzt anmelden!

Der Anlass wird organisiert und finanziert durch:



Deine starke Gewerkschaft  
Ton syndicat fort  
Il tuo forte sindacato

**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  
Hôtel Ador, Laupenstrasse 15, Bern**

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

Wir freuen uns auf ein zahlreiches Erscheinen.

SEV, VPV, SBV

## Sektionen VPT

<b>21. August</b> (kein Verschiebedatum)	<p>■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte</p> <p>Wanderung über den Tessenberg an den Bielersee</p>	Wanderung von Prêles nach La Neuveville mit steilem Abstieg durch die Combe du Pilouvi; zirka 3 Stunden. Wanderausrüstung; Rucksackverpflegung. Bern ab 8.13 Uhr, Biel ab 8.52 Uhr, Ligerz ab 9.04 Uhr (mit Vinifuni), Prêles an 9.10 Uhr. La Neuveville ab 14.52 Uhr über Biel, Bern an 15.47 Uhr oder mit Schiff bis Biel, La Neuveville ab 15.25 Uhr, Bern an 17.17 Uhr. Auskunft über Durchführung am Vorabend ab 18 Uhr bei Peter Senn, 031 721 48 24 oder 076 373 76 90.
<b>21. August</b> (Verschiebedatum bei Schlechtwetter: 28. August)	<p>■ VPT RBS, Pensionierte</p> <p>Wanderung Les Ruinettes-Cabane du Mont Ford-Les Ruinettes</p>	Wanderung (+/-270m) der Bisse du Levron entlang zur Cabane du Mont Fort und wieder zurück nach Les Ruinettes; 3 Stunden. Keine anstrengende Wanderung, aber auf einer Höhe zwischen 2200 und 2400m. Gute Kondition und gute körperliche Verfassung erforderlich. Wanderstöcke unbedingt mitnehmen. Rucksackverpflegung. Kosten Gondelbahn: 15 Franken. Worb-Dorf ab 6.15 Uhr; Solothurn ab 6.59 Uhr via Biel-Lausanne; Bern ab 7.04 Uhr, Lausanne ab 8.23 Uhr, Martigny ab 9.23 Uhr, Le Châble (Postauto) ab 9.55 Uhr, Verbier Post ab 10.20 Uhr. Rückfahrt: Verbier Post ab 16.40 Uhr. Anmeldung bis 19. August an Kurt Bühler, 031 839 11 15.
<b>6. September</b> (bei jedem Wetter) 13.30 Uhr, Langnau i.E. Bahnhof, Gleis 1 (Sektor C)	<p>■ VPT BLS, Pensionierte Emmental</p> <p>Leichte Wanderung Langnau i.E.– Zollbrück</p>	Leichte Wanderung ab Bahnhof Langnau entlang der Ilfis, Emmenmatt, entlang der Emme nach Zollbrück; zirka 2 Stunden. Zvieriteller im Gasthof Rössli in Zollbrück. Auskunft bei Samuel Hug, 062 962 18 02. Solothurn ab 12.01 Uhr, Burgdorf ab 12.47 Uhr, Hasle-Rüegsau ab 12.56 Uhr; Huttwil ab 12.14 Uhr; Thun ab 12.39 Uhr.
<b>6. September</b>	<p>■ VPT SOB, Pensionierengruppe Süd</p> <p>Pensioniertenreise nach Frutigen</p>	Alle Mitglieder und Partner/innen sind eingeladen. Start in Zürich um 8.02 Uhr via Bern nach Thun. Im Bahnhofbuffet Thun gibts Kaffee und Gipfeli, dann bringt uns der «Lötschberger» nach Frutigen. Wir besichtigen das Tropenhaus – die erste alpine Störzucht mit Kaviarproduktion und Anbau tropischer Früchte. Um zirka 12.30 Uhr Mittagessen im Restaurant Rustica. Am späten Nachmittag fahren wir mit vielen neuen Eindrücken via Zürich HB nach Hause. Die Anmeldung erfolgt mit der Einzahlung des auf der Einladung aufgeführten Betrages. Bitte unbedingt die Anmeldefrist vom 28. August beachten. Auskunft erteilen Hans Kaser, 044 784 33 69 und Rolf Wacker, 041 855 20 65.
<b>14. September</b> 20 Uhr, Ettingen, Rest. Rebstock	<p>■ VPT BLT</p> <p>Hock</p>	Ungezwungenes Beisammensein für Gedankenaustausch unter Arbeitskolleginnen und -kollegen.
<b>20. September</b>	<p>■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte</p> <p>Leichte Bergwanderung Männlichen-Kleine Scheidegg (Durchführung bei jeder Witterung)</p>	Bern ab 8.04 Uhr, Interlaken Ost ab 9.05 Uhr, Grindelwald ab 9.47 Uhr, Grindelwald Grund an 9.55 Uhr. Männlichenbahn ab 10.15 Uhr, Bergstation an 10.45 Uhr. Wanderung nach Kleine Scheidegg, zirka 1½ Stunden. Rucksackverpflegung oder Restaurant. Rückfahrt alle 30 Minuten. Fahrausweise selbst besorgen. Auskunft: Bruno Friedli, 079 337 23 75.

## Pensionierte

<b>22. August</b> 7.45 Uhr, Arth-Goldau, Bahnhof	<p>■ PV Zug-Goldau</p> <p>Sektionsreise ins Wallis</p>	Arth-Goldau ab 7.52 Uhr mit der SBB Richtung Gotthard und ab Göschenen mit der MGB ins Wallis. Ab Visp bringt uns die SBB nach Sierre, wo wir im Restaurant Le Bourgeois kulinarisch verwöhnt werden. Die weitere Reise führt nach Lausanne an den Lac Léman (Ankunft 16.15 Uhr). Um 16.45 Uhr treten wir definitiv die Heimkehr über Luzern nach Arth-Goldau an. Auskunft bei Ernst Corninboeuf, 041 850 30 13.
<b>28. August</b> Mont de Marsens, Chalet Gros Prarays	<p>■ PV Fribourg</p> <p>Picknick</p>	Mit Bus: Fribourg ab 11.08 Uhr, Marsens an 11.55 Uhr. Mit Privatauto: Treffpunkt 11.55 Uhr vor der Metzgerei in Marsens. Ab dort Mitfahrmöglichkeit für ÖV-Anreisende. Marsens ab 16.26 oder 17.19 Uhr, Fribourg an 17.20 oder 18.00 Uhr. «Soupe de chalet» und Kaffee sind offeriert. Picknick bitte selbst mitbringen. Getränke sind im Chalet erhältlich. Anmeldungen (Transportmittel angeben) bitte bis spätestens 25. August bei Franz Rohner, 026 493 20 15, franzrohner@bluewin.ch, oder bei Jacques Zulauff, jzulauff@hotmail.com, 026 668 21 37.
<b>11. September</b>	<p>■ PV Bern</p> <p>Leichte Wanderung</p>	Leichte Wanderung ab Pfäffikon ZH rund um den See. Keine Steigungen. Wanderzeit zirka 3 Stunden. Bern ab 8.32 Uhr. Zürich an/ab 9.28/10.03 Uhr (S-Bahn-Bahnhof), Pfäffikon ZH an 10.33 Uhr. Nach der Wanderung Zvieriplättli im Restaurant L'aq in Pfäffikon. Bern zirka 18 Uhr. Anmeldungen bis spätestens 7. September an Klaus Gasser, Lerchenweg 12, 3613 Steffisburg, 033 437 35 10, klausxgasser@bluewin.ch, Andreas Lüthi, Burgdorfstrasse 4b, 3550 Langnau im Emmental. 034 402 32 70 oder luethi_4b@bluewin.ch.
<b>11. September</b> 11.30 Uhr, Tenero, Azienda agricola Al Saliciolo	<p>■ PV Ticino</p> <p>Sommertreffen</p>	Um 11.30 Uhr Apéro im Hof der Azienda und um 12.30 Uhr köstliches kaltes Büffet. Kosten: 50 Franken, inkl. Getränke. Weitere Auskünfte und Anmeldungen bitte bis 2. September an Biagino Gioli, 091 825 85 83 oder biagino_gioli@hotmail.com.
<b>11. Oktober</b> 14.30 Uhr, Vacallo, Centro Sociale	<p>■ PV Ticino</p> <p>Marroni-Plausch</p>	Ein amüsanter Nachmittag bei Marroni, Speck, Alpkäse und Merlot. Keine Anmeldung nötig. Weitere Auskünfte erteilt Biagino Gioli, 091 825 85 83.
<b>23. Oktober</b> 14.30 Uhr, Biasca, Bocciodromo Rodoni	<p>■ PV Ticino</p> <p>Marroni-Plausch</p>	Ein amüsanter Nachmittag bei Marroni, Speck, Alpkäse und Merlot. Keine Anmeldung nötig. Weitere Auskünfte erteilt Biagino Gioli, 091 825 85 83.
<b>29. und 30. August</b>	<p>■ ESV Rheintal-Walensee www.esv-rhw.ch</p> <p>Klettern im Schächental</p>	Wir klettern am Spilauerstock die Route «Westgipfel S-Wand» mit 6 Seillängen und am Höch Nossen Routen mit 2 bis 5 Seillängen. Schwierigkeiten bis 5c+. Übernachtung im Berggasthaus Biel oder Skihaus Edelweiss. Anmeldung bis 22. August bei Andreas Wittmer, 044 951 07 67, 051 281 31 04, andreas.wittmer@cablenetwork.ch

## Sport und Kultur

<p><b>30. August</b></p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> www.escw.ch</p> <p>Wanderung Senda Sursilvana</p>	<p>Wanderung Felsbach, Crestasee, Digg, Tamins, Reichenau; 4½ Stunden, +100/-200m. Verpflegung: Kafi beim Start, Übriges aus Rucksack. Billette via Zürich-Chur nach Felsbach-Crestasee. Heimkehr ab Reichenau. Winterthur ab 7.58 Uhr, Zürich ab 8.37 Uhr, Chur ab 9.58 Uhr (Bus 149). Heimkehr: Zürich an 17.23 Uhr, Winterthur an 17.58 Uhr. Anmeldung bis 28. August an Toni Wiedmer, 052 383 29 97, unterwegs 079 733 50 92.</p>	<p><b>7. bis 9. September</b></p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> www.escw.ch</p> <p>Kombinierte Kletter- bzw. Hochtour Portjengrat (3653 m)</p>	<p>Anspruchsvolle kombinierte Überschreitung dieses Grates via Pizzo d'Andolla (wie der Berg richtig heisst). Alpine Kletterei mit Stellen bis 4a. Übernachten mit HP in der Almagellerhütte. Freitag: Hüttenzustieg ab Furggstalden in ¾ Stunden und anschliessend Überschreitung der «Dri Horlini» oder Klettern im Klettergarten. Samstag: Überschreitung Portjengrat via Port (ZS) und Abstieg zur Hütte; total zirka 10 Stunden. Sonntag: Abstieg und Heimreise. Bei nicht optimalen Verhältnissen leichtere Tour (Mittelrück) möglich. Zürich ab 7.02 Uhr nach Visp und mit Bus bis Saas Almagell. Hochtourenausrüstung und Kletterfinken. Anmeldung und Auskünfte, auch bezüglich Ausrüstung, bis 26. August bei Hans Jaggi, 056 444 70 34, hmjaggi@bluewin.ch.</p>
<p><b>2. und 3. September</b> 9.15 Uhr, Biel, Bahnhof</p>	<p>■ <b>TC Biel</b></p> <p>Gemeinschaftstour mit ESC Basel, EWF Herisau und ESV Brugg-Windisch</p>	<p>1. Tag: Wanderung von Zelgli via Froburg, Trimbach nach Rumpelhöchi, Übernachtung im Naturfreundehaus. 2. Tag: Wanderung von Rumpelhöchi via Hombergglücke, Belchenflue, Allerheiligenberg, Teufelsschlucht nach Hägendorf. Auskunft und Anmeldung bis 10. August bei Regula Meier, 079 865 46 59. Versand Detailprogramm erfolgt nach Anmeldung.</p>	<p><b>11. und 12. September</b> 8.30 Uhr, Winterthur, Bahnhof, Gleis 9</p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> www.escw.ch</p> <p>Wanderung Schwarzwald</p>	<p>Winterthur ab 8.36 Uhr nach Waldshut. Rückkehr am 12. September um 19.24 Uhr. 1. Tag: St. Blasien, Lehenkopf, Albsee, Höchenschwand; 3½ Stunden, +500/-300m. Übernachtung im Hotel Porten, HP 66 Euro pro Person. 2. Tag: Höchenschwand, Nöggenschwiel, Waldhaus; 4 Stunden, -500/+250m. An beiden Tagen Mittagessen aus dem Rucksack. Gepäcktransfer zum/ab Hotel möglich. Anmeldung unter Angabe Einzel- oder Doppelzimmer bis 24. August an Joachim Eberle, 052 233 20 24 oder jh.eberle@bluewin.ch.</p>
<p><b>4. September</b></p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> www.escw.ch</p> <p>Wanderung in der Leventina</p>	<p>Schöne Wanderung auf der linken Talseite von Cari über Predelp, Sompréi nach Cassine di Catto, Abstieg via Lurengo nach Deggio, kurzer steiler Abstieg nach Ambri sotto. Verpflegung aus dem Rucksack, zirka 5 Stunden, +300/-950 m. Winterthur ab 6.28 Uhr, Zürich ab 7.01 Uhr; Winterthur an 20.33 Uhr. Billette nach Cari Paese und ab Ambri sotto lösen. Teilnehmerzahl max. 14 Personen. Anmeldung bis 2. September an Hansueli Fräfel, Kirchweg 45, 8102 Oberengstringen, 044 272 82 96, elfraefel@bluewin.ch.</p>	<p><b>15. September</b> (Datumsänderung!) 10 Uhr, Wil, Bahnhof</p>	<p>■ <b>ESV Herisau</b> www.ewf-herisau.ch</p> <p>Wanderung Fischingen-Allenwinden</p>	<p>Weiterfahrt mit Buslinie 734 um 10.04 Uhr nach Fischingen. Wanderung via Grat-Allenwinden zur Hulftegg, +500/-220m in 3 Stunden. Rucksackverpflegung. Anmeldung am 13. September (abends) an Johann Stillhard, 071 923 48 05.</p>
<p><b>5. September</b></p>	<p>■ <b>ESV Rheintal-Walensee</b> www.esv-rhw.ch</p> <p>Gonzen oder Klettergarten</p>	<p>Klettern am Gonzen oder im Klettergarten (wetterabhängig). Informationen und Anmeldung bei Tin Frehner, 081 723 64 67 oder 051 222 59 38, tin.ursi@bluewin.ch.</p>	<p><b>21. September</b> 8 Uhr, Winterthur HB, Gleis 4</p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> www.escw.ch</p> <p>Wanderung auf den Pizalun</p>	<p>Wir wandern ab Mastrils, Trätsch über Prafisaschga auf den Pizalun und hinunter nach Pfäfers, zirka 4 Stunden, +800/-650m. Winterthur ab 8.00 Uhr, Zürich HB ab 8.37 Uhr; zurück in Winterthur um 19.33 Uhr. Rucksackverpflegung. Auskunft und Anmeldung bis 18. September bei Manfred Portmann, 052 232 30 00.</p>
<p><b>5. September</b></p>	<p>■ <b>EWF Herisau</b> www.ewf-herisau.ch</p> <p>Bergtour Preda-Spinas</p>	<p>8.58 Uhr ab Chur RhB nach Preda. Route: Preda, Lai da Palpuogna, Fuorcla Crap Alv, Val Bever, Spinas +/-650m in 4½ Stunden. Rucksackverpflegung. Rückfahrt ab Spinas 16.23 Uhr. Anmeldung bitte bis 3. September an Othmar Zwyssig, 071 277 87 55 oder othmar.zwyssig@bluewin.ch.</p>	<p><b>21. und 22. September</b> Thun, Guntelsey</p>	<p>■ <b>ESV Thun</b></p> <p>Ausschiesset</p>	<p>Ausschiesset mit Sturmgewehr 300m und Pistole 25m. Schiesszeiten: Freitag: 17 bis 19.20 Uhr (ab 17.30 Uhr Gabenstich); Samstag: 8 bis 11.30 Uhr, (Gabenstich ab 9 Uhr).</p>
<p><b>6. September</b> Start: 8.30 Uhr, Winterthur, Bahnhof, Westseite Gleis 3</p>	<p>■ <b>ESC Winterthur</b> www.escw.ch</p> <p>Velotour ins Züri-Oberland</p>	<p>Velotour mit gutem Alltagsvelo, zirka 90 bis 100 Kilometer, mit einigen Steigungen. Route: Winterthur, Weisslingen, Hittnau, Hasenstrick, Greifensee, Kyburg, Winterthur. Mittagessen in Restaurant unterwegs. Getränke und Zwischenverpflegung mitnehmen. Weitere Auskunft und Anmeldung bis 4. September bei Max Wiesmann, 071 385 56 72.</p>	<p><b>5. und 6. Oktober</b> Zuchwil</p>	<p>■ <b>SVSE Schiessen</b> www.svse.ch</p> <p>Schweizerische Eisenbahner Schiessmeisterschaft 2012</p>	<p>Sektionsdoppel, 30 Franken, und Gruppendoppel, je 20 Franken, im Voraus einzahlen aufs Festkonto: Schweizerischer Sportverband öffentlicher Verkehr (SVSE) Zürich, PC 87-53370-8, IBAN: CH28 0900 0000 8705 3370 8. Schiessplan unter www.svse.ch. Anmeldung bei Franz Hurschler, Via Carona 33, 6815 Melide, 091 649 84 62.</p>
<p><b>6. September</b></p>	<p>■ <b>ESV Rheintal-Walensee</b> www.esv-rhw.ch</p> <p>Klettersteig Graustock (2661 m)</p>	<p>Mittelschwieriger Klettersteig (K3). Klettersteigpassagen und Bergwege wechseln sich ab. «Pièce de résistance» ist der zirka 70m hohe, fast senkrechte Zentralpfeiler. Trittsicherheit und Schwindelfreiheit werden vorausgesetzt. Für Einsteiger nur bedingt geeignet. An- und Rückreise nach/ab Jochpass. Dauer zirka 4 Stunden, rund 500Hm. Anmeldung bei Dänu Kaiser, 055 410 59 69 oder 079 937 86 92, daniel.kaiser@bluewin.ch.</p>	<p><b>14. Oktober</b> 10 Uhr, Wettingen, Forsthaus Muntel</p>	<p>■ <b>ESC Soldanella</b></p> <p>Voranzeige: SVSE-Sternwanderung</p>	<p>Sternwanderung im Raum Wettingen organisiert durch ESC Soldanella mit vier verschiedenen Wanderrouten. Weitere Informationen folgen. Fragen beantwortet Raimund Gamma, 044 921 16 25, berg@soldanella.info.</p>



## Wir vertrauen Ihnen unsere Fahrgäste an.

Die BDWM Transport AG führt die Bahnlinie S17 Dietikon–Bremgarten–Wohlen und ist Betreiberin verschiedener Buslinien im Limmattal, im aargauischen Seetal und im Raum Zofingen.

Mit Qualität und Sicherheit erwerben wir Glaubwürdigkeit und Kundentreue. Täglich stehen unsere Mitarbeitenden für dieses Credo im Einsatz. Vielleicht gehören Sie auch schon bald dazu? Wir suchen per 1. November 2012 oder nach Vereinbarung eine/einen

### Fahrdienstleiterin/Fahrdienstleiter

#### Diese Aufgaben gehören zum spannenden Tätigkeitsfeld:

- Gemeinsam mit dem Team der Zugleitstelle sorgen Sie für einen sicheren und pünktlichen Zugsverkehr auf der Strecke Wohlen—Bremgarten—Dietikon
- Sie sind der «Fels in der Brandung» im Störfall und stellen die lückenlose Kundeninformation sicher
- Ein reibungsloser Betrieb und die Einhaltung von Reglementen und Vorschriften sind für Sie selbstverständlich
- Sie unterstützen bei Planungsarbeiten wie Fahrplanwechsel, Grossanlässe etc. und sind hauptverantwortlich für das Ressort „Betriebliche Anordnungen“ (Extrazüge, Streckensperrungen, usw.)
- Bei Eignung ist zu einem späteren Zeitpunkt auch die Ausbildung zum Lokführer/In B 100 möglich

#### Folgende Anforderungen sind Voraussetzung:

- Erfolgreich abgeschlossene Ausbildung in einem BBT anerkannten Beruf und mindestens 2 Jahre Berufserfahrung, von Vorteil im Bereich Disposition (Bus/Tramleitstelle, Transportdisponent, etc.)
- Bestehen der ärztlichen und psychologischen Abklärung für Fahrdienstleiter/Innen
- Bereitschaft zum Absolvieren der entsprechenden Weiterbildung (Dauer ca. 6 Monate) und Freude an der Arbeit im unregelmässigen Dienst
- Flair für das Arbeiten mit den gängigen Computerprogrammen (Office) sowie stilsicheres Deutsch in Wort und Schrift
- Bereitschaft, gemeinsam mit dem Zugleitstelle-Team den Pikettdienst sicher zu stellen (Bei Betriebsstörungen innert 10 Minuten in der Zugleitstelle Bremgarten)

**Sie haben bereits eine Ausbildung als Bahnbetriebsdisponent/In, Zugverkehrsleiter/In o.ä.?** Dann können wir Ihren Einstieg bei der BDWM auch individuell planen.

Wir freuen uns auf Ihre schriftliche Bewerbung mit Foto an:

BDWM Transport AG, Kornelia Zeugin  
Zürcherstrasse 10, 5620 Bremgarten  
Telefon 056 648 33 00 [www.bdwm.ch](http://www.bdwm.ch)



Seit 1970 verbindet die **Regionalbus Lenzburg AG** die umliegenden Gemeinden mit dem Bahnhof und der Stadt Lenzburg. Mit einer modernen Busflotte und 80 Mitarbeitenden bieten wir ein breitgefächertes Dienstleistungsangebot.

Für unser Team im **Büro für Tourismus und Mobilität** in Lenzburg suchen per sofort oder nach Vereinbarung wir eine(n)

### Sachbearbeiterin / Sachbearbeiter (50 bis 80 %)

#### Sie sind

- Ein aufgestelltes Verkaufs- und Beratungstalent mit guten Kenntnissen des Ticketangebotes im öffentlichen Verkehr, ev. mit Reisebüro oder einer touristische Ausbildung,
- kommunikativ mit ausgeprägter Kundenorientierung.
- Sie interessieren sich für die Stadt und Region Lenzburg / Seetal und freuen sich, Gäste zu beraten und sie für unsere Region zu begeistern.
- Fremdsprachenkenntnisse (Englisch, Französisch) sind von Vorteil

#### Wir bieten Ihnen

Alles was das Reiseherz begehrt: nationale und internationale Reisen, Bahnbillette, Abonnemente, Reservationen aller Art, Gäste die sich über eine kompetente Beratung und Ausflugsvorschläge freuen. Mit andern Worten: Sie finden eine interessante Tätigkeit in einem spannenden Umfeld und in einem Team, das sich gegenseitig unterstützt, um die gesteckten Ziele zu erreichen. Zudem bieten wir zeitgemässe Anstellungsbedingungen.

Wir freuen uns auf Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen, die Sie uns auch elektronisch einreichen können. Bei Fragen steht Ihnen René Bossard, unter 062 886 10 00 oder E-Mail [r.bossard@eurobus.ch](mailto:r.bossard@eurobus.ch) gerne zur Verfügung.



Regionalbus Lenzburg AG  
Lenzhardstrasse 3  
5600 Lenzburg  
Tel 062 886 10 00 / Internet: [www.rbl.ch](http://www.rbl.ch)



# HOTEL VALAISIA

Crans-Montana



**EXKLUSIV FÜR SEV-MITGLIEDER:  
WALLISER RACLETTE  
UND WEIN GESCHENKT**

## TYPISCH WALLIS

Das Hotel Valaisia überzeugt dank zentraler Lage, dem äusserst zuvorkommenden sowie herzlichen Service, den geselligen Abenden an der Bar und dem einladenden Wellnessbereich mit Solbad 33 °C.

**Geniessen Sie die Walliser Bergwelt und Spezialitäten für nur CHF 819.– pro Person:**

- ✓ 7 Übernachtungen im Doppelzimmer mit Balkon
- ✓ Reichhaltige Frühstückbuffets, 4-Gang-Abendmenüs
- ✓ 1 Raclette-Mittagessen geschenkt
- ✓ 1 Flasche Walliser Wein geschenkt

Gültig bis 14.10.2012, Buchungscode «Typisch Wallis».

Hotel Valaisia, T +41 27 4812612 [www.hotel-valaisia.ch](http://www.hotel-valaisia.ch)

Auch Arbeitslosigkeit hat ein Geschlecht

# Frauen betroffen

Das Bundesamt für Statistik hat die Ergebnisse einer ILO-Studie veröffentlicht: Frauen sind besonders stark von Arbeitslosigkeit betroffen.

Zwischen 2001 und 2011 war die Erwerbslosenquote der Frauen gemäss der Definition des Internationalen Arbeitsamtes (ILO) in der Schweiz systematisch höher als jene der Männer: Die Abweichung beträgt im Durchschnitt einen Prozentpunkt. In der Schweiz kann somit von einer anhaltend überproportionalen Arbeitslosigkeit der Frauen gesprochen werden. Im Jahr 2011 lag die Erwerbslosenquote der Männer in 11 Mitgliedsländern der EU-27/EFTA über derjenigen der Frauen, während in 15 Ländern das Gegenteil zu beobachten war.

Nicht alle Bevölkerungsgruppen sind gleich betroffen

Im Jahr 2011 zählte die Schweiz im Durchschnitt 92 000 Frauen und 90 000 Männer, die noch nicht das Rentenalter erreicht hatten und auf Stellensuche waren. Die Erwerbslosenquote gemäss ILO betrug damit 4,5% bei den Frauen gegenüber 3,8% bei den Männern. Die Über-Erwerbslosigkeit der Frauen betrifft in erster Linie Ausländerinnen aus Drittstaaten (Staatsangehörige eines Landes, das nicht der EU/EFTA angehört: Erwerbslosenquote gemäss ILO von 13,8% bei den Frauen gegenüber 10,6% bei den Männern) und Frauen, die in einem Haushalt mit einem Kind bzw. mit Kindern unter 7 Jahren leben (Erwerbslosenquote gemäss ILO von 5,2% bei den Frauen gegenüber 2,3% bei den Männern).

Wiedereinstieg schwierig

In der Gruppe der 25- bis 54-Jährigen, in der gleichzeitig der Grossteil der Arbeitskräfte und auch die Mehrheit der Personen mit Kindern unter 15 Jahren vertreten sind, ist für weibliche Erwerbspersonen die Wahrscheinlichkeit, von einer Erwerbslosigkeit gemäss ILO betroffen zu sein, grösser als für die männlichen. Ein Grund für diesen Unterschied zwischen erwerbslosen Frauen und erwerbslosen Männern ist das unterschiedliche Verhalten auf dem Arbeitsmarkt: Die Frauen neigen eher dazu, sich vorübergehend aus dem Arbeitsmarkt zurückzuziehen, um familiären Verpflichtungen nachzukommen. Sie sind vor der Stellensuche häufiger nicht erwerbstätig: 46,9% der erwerbslosen Frauen gemäss ILO waren nicht auf dem Arbeitsmarkt aktiv, als

**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.

**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; Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58.

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

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

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

**Druck:** Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen; www.solprint.ch. Ein Unternehmen der AZ Medien AG

## IMPRESSUM

Die nächste Ausgabe von **kontakt.sev** erscheint am **30. August 2012**.

**Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 23. August 2012, 8 Uhr**  
**Inserateschluss: 20. August 2012, 10 Uhr**

sie ihre Stellensuche antragen. Bei den Männern hingegen betrug dieser Anteil lediglich 29,6%. Dies erklärt, dass im Gegensatz zu den Männern die Mehrheit der Frauen eine Arbeit sucht, ohne sich bei einem RAV anzumelden (39,5% der erwerbslosen Frauen gemäss ILO

sind bei einem RAV registriert, im Vergleich zu 52,6% der erwerbslosen Männer). Zudem haben Frauen mehr Schwierigkeiten, sich wieder in den Arbeitsmarkt einzugliedern: Sie brauchen 245 Tage für die Stellensuche, Männer im Vergleich 226 Tage (Mediandauer). BFS

### 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](http://kontakt.sev) und [www.sev-online.ch](http://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:	Name/Vorname:
Strasse:	Strasse:
PLZ/Ort:	PLZ/Ort:
Telefon:	Telefon:
E-Mail:	IBAN (Kontonummer):
Datum:	Unterschrift:

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

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

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 Übergabe einlädt. Die Kumulation der Preise ist ausgeschlossen.
4. Erfolgreichen Werberinnen und Werbern 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 Lederfreizeittasche 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 Elektrovélo Flyer wird unter allen SEV-Mitgliedern verlost, die vom 1. Januar 2012 bis zum 12. Dezember 2012 mindestens ein Neumitglied geworben haben.
6. Die Werbepremien werden an einer gemeinsamen Feier am 26. Januar 2013 übergeben.



Link zum Recht

# Eine Lücke, an die niemand dachte

Ein Fahrdienstleiter hat eine Strafverfolgung wegen «Störung des Eisenbahnverkehrs etc.» am Hals. Zum Glück geht die Rechtsgeschichte gut aus.

*Eine Kollision zwischen zwei Zügen – das darf nicht sein und geht selten glimpflich aus. Manchmal ist auch die Technik nicht auf eine besondere Situation ausgelegt.*

Es passierte im Morgengrauen eines Herbsttages im unübersichtlichen Gleisfeld eines grossen Bahnhofs in der Schweiz: Eine ausfahrende S-Bahn fuhr auf einen wartenden Bauzug auf. In den beiden vom Unfall betroffenen Zügen gab es mehrere Verletzte, glücklicherweise waren die Verletzungen nur leichter Art. An den beiden Zügen und an den Infrastrukturanlagen entstand allerdings ein grosser Sachschaden.

Fahrdienstleiter war abgelenkt Gegen den Lokführer A der S-Bahn und den im Stellwerk zuständigen Fahrdienstleiter B wurde darauf von der Polizei wegen «fahrlässiger Störung des Eisenbahnverkehrs sowie fahrlässiger Körperverletzung» ermittelt. Fahrdienstleiter B wandte sich daraufhin an den SEV und bat um Rechtsschutz, der ihm auch gewährt wurde. Die SBB erhob, wie in solchen Fällen üblich, im Rahmen der «Ereignisanalyse» mit einem 19-seitigen Fragebogen, wie es zum Unfall hatte kommen können. Sie stellte fest, dass der Fahrdienstleiter dem Bauzug die Fahrstrasse geöffnet hatte. Er war dann durch mehrere Telefonie und Funkverkehr abgelenkt, sodass er dem Bauzug, der eine Spitzkehre machen musste, die Weiterfahrt

nicht sofort freigeben konnte. Dann war es schon passiert: Die S-Bahn hatte das Signal zur Fahrt erhalten – über den stehenden Bauzug hinweg! Es wurde festgestellt, dass es sich um eine Sicherheitslücke handelte, an die niemand gedacht hatte. Kollege B schlug vor, in der Zeit zwischen 4 und 5 Uhr, in der jeweils viele Sperrungen wegen Baustellen wieder aufgehoben werden, eine Person mehr im Stellwerk zu haben. Und die erkannte Sicherheitslücke müsste geschlossen werden, was auch sofort in die Wege geleitet wurde. Seit dem Unfall war ein Monat vergangen. Weil die Vorgesetzten hinter dem Fahrdienstleiter standen, hoffte man schon, dass sich die Sache damit erledigt hätte. Es passierte denn auch erst mal längere Zeit nichts.

## Kein Interesse an einer Strafverfolgung

Doch elf Monate nach dem Unfall musste das Dossier noch einmal geöffnet werden. Fahrdienstleiter B erhielt ein Aufgebot der Staatsanwaltschaft – und vom SEV einen Anwalt zugeteilt. Dieser intervenierte erfolgreich: Etwas mehr als ein Jahr nach dem Unfall erliess die Staatsanwaltschaft eine «Einstellungsverfügung». Darin wurde festgestellt, dass die sechs Verletzten auf einen Strafanspruch verzichtet hatten und somit kein Prozess wegen fahrlässiger Körperverletzung zu führen sei. Die SBB erklärte, auch sie habe kein Interesse an einer Strafverfolgung. blieb noch das öffentliche Interesse an einer Strafuntersuchung. Die Staatsanwaltschaft befand, die beiden Beschuldigten hätten sich kein

Fehlverhalten zuschulden kommen lassen: Lokomotivführer A habe sich auf das Signal «Fahrt» verlassen dürfen, und Fahrdienstleiter B treffe deshalb keine Schuld, weil «weder den Fahrdienstleitern noch dem Kader im Stellwerk bekannt war», dass eine automatische Signalstellung «Fahrt» über ein Hindernis möglich war. Deshalb sei «die vorliegende Untersuchung ohne Weiterungen einzustellen».

## Eine Umtriebsentschädigung

Fahrdienstleiter B wurde für seine «Umtriebe, insbesondere die entstandenen Anwaltskosten», eine Entschädigung von 1000 Franken zugesprochen, womit ein wesentlicher Teil der Auslagen des Rechtsdienstes des SEV gedeckt war.

Rechtsschutzteam SEV

## Fragen und Antworten zur Hitze

# Wenn der Schweiss aus allen Poren rinnt

Der Sommer ist endlich angekommen. Wer an der Hitze arbeiten muss, kann und soll sich schützen.

Die normale Körpertemperatur wird durch verschiedene Regulationsmechanismen in einem engen Bereich gehalten. Bei Hitzearbeiten entscheidet das Schwitzen über das Aufrechterhalten einer normalen Körpertemperatur, da durch die Verdampfung des Schweißes Wärme abgegeben wird.

### Ist das Arbeiten bei Temperaturen über 30 Grad ungesund?

Bei Hitze belastet körperliche Arbeit den Organismus, vor allem den Kreislauf, zusätzlich. Die körperliche und auch die geistige Leistungsfähigkeit nehmen ab. Das Schwitzen wird als unangenehm empfunden. Gesunde Personen, insbesondere wenn sie an die Hitze akklimatisiert sind, haben jedoch selten eigentliche gesundheitliche Probleme.

Manche Personen ertragen die Hitze schlechter, wir sprechen von einer Hitzeintoleranz. Ältere Menschen können sich grösseren Temperaturschwankungen schlechter anpassen. Personen mit Erkrankungen, beispielsweise des Herzens, des Kreislaufes, der Leber, der Niere und des Stoffwechsels, können ebenfalls vermehrt hitzeintolerant sein. Auch akute Infektionskrankheiten, die Einnahme von Drogen und Alkohol sowie Schlafentzug fördern das Auftreten hitzebedingter Erkrankungen.

### Was kann durch die Hitze einwirkung passieren?

**Hitzekrämpfe** werden durch Verluste von Salz und Flüssigkeit verursacht und äussern sich in krampfartigen Schmerzen der Muskulatur. Eine **Hitzeerschöpfung** geht mit Schwächegefühl, Beklemmung, Schwindel, Kopfschmerzen, Appetitlosigkeit, Übelkeit und starkem Durst einher. Von **Hitzeschlag** spricht man, wenn die Körpertempe-

ratur ansteigt und die Regulationsmechanismen des Körpers versagen. Er betrifft vor allem ältere Leute und Personen mit vorbestehenden Leiden, kann aber auch bei jungen, gesunden Personen als Folge körperlicher Anstrengungen in der Hitze auftreten.

### Warum ist direkte Sonneneinstrahlung auf die Haut, etwa beim Arbeiten mit nacktem Oberkörper, gefährlich?

Die Einwirkung von Sonnenlicht resp. Ultraviolett kann zu einem Sonnenbrand führen. Gewisse Hautkrankheiten können durch Sonnenlicht verursacht oder verschlimmert werden. Auf lange Sicht wird durch die Sonnenlichteinwirkung die Hautalterung gefördert, das Risiko für das Auftreten bestimmter Hautkrebse nimmt zu.

**Mit dem Steigen der Temperaturen sinkt das Arbeitstempo, die Konzentration und die Leistungsfähigkeit. Was ist Leuten zu raten, die trotzdem arbeiten müssen?**

- Trinken Sie genügend Flüssigkeit, beispielsweise bei mittelschwerer bis schwerer körperlicher Arbeit mehrere Liter pro Tag. Alkohol ist strikte zu vermeiden.
- Tragen Sie leichte Kleidung. Tragen Sie bei direkter Sonneneinstrahlung eine Kopfbedeckung.
- Verlegen Sie körperlich anstrengende Arbeiten in die frühen Morgenstunden.
- Machen Sie regelmässige Pause – wenn immer möglich im Schatten. Kühlen Sie sich während der Pause möglichst ab – am besten mit Wasser.
- Tragen Sie ein Sonnenschutzmittel mit einem genügenden Lichtschutzfaktor auf.
- Tragen Sie eine geeignete Sonnenbrille.
- Nehmen Sie leichte Kost zu sich.
- Innenräume sollen am Morgen gut durchgelüftet werden. Schliessen Sie dann auf der Sonnenseite Storen und Fenster. Lassen Sie Türen zu Korridor und andern

Räumen offen. Kühlgeräte können in sehr warmen Büros die Temperatur senken.

### Offt klagen «klimatisierte» Arbeitnehmende über Erkältungen mitten im Hochsommer. Wie sinnvoll sind Klimaanlage in unseren Breitengraden?

Bei «angenehmen» Umgebungstemperaturen können subjektiv beeinträchtigende Hitzebelastungen vermieden und damit die körperliche und geistige Leistungsfähigkeit verbessert werden. Das Problem stellt damit nicht die Klimaanlage an sich dar, sondern schnelle und häufige Wechsel von klimatisierten Räumen resp. zu tief eingestellte Temperaturen oder beispielsweise Luftzugerscheinungen durch Klimaanlage. Eine gute Konzeption, Einstellung und vor allem auch die regelmässige Wartung der Klimaanlage ist somit die Voraussetzung, dass diese sich auf das Wohlbefinden auch positiv auswirkt.

Suva

## Swiss Labyrinth

## Sich in Kornkreisen verlaufen in Delsberg

Schon das dritte aufeinanderfolgende Jahr empfiehlt sich das Swiss Labyrinth mit seinen mehrere Kilometer langen Irrwegen in einem Maisfeld. Im Labyrinth in den zwei Meter hohen Pflanzen ist mit Begegnungen mit Piraten, Feen und Fabelwesen zu rechnen!

Obschon Jean-François Milani den Dienst bei den Chemins de fer du Jura (CJ) quittiert und das Präsidium der Sektion VPT Jura abgegeben hat, ist er Mitglied unserer Gewerkschaft geblieben und arbeitet weiterhin für die SEV-Versicherungen und unsere Zeitung *kontakt.sev*. Er ist nie um Ideen verlegen und schlägt uns einen Spaziergang

im Labyrinth von Delsberg vor. Für den Weg muss man zwischen eineinhalb und zwei Stunden rechnen, man sehe sich vor...

«Gleich hinter dem Bahnhof Delémont erstreckt sich das Swiss Labyrinth auf einer riesigen Fläche, so gross wie acht Fussballfelder. Der kleine Weg lässt sich in einer halben Stunde absolvieren, er bietet etwas Zerstreuung für Abenteurer, die allein oder mit der Familie kommen. Die zwei längeren Wege verlangen dagegen mehr Geduld, sie sind eineinhalb bis zwei Stunden lang. Es ist nicht leicht, sich im Dickicht dieses Weges ohne genauen Plan zurechtzufinden. Die einzige gute Übersicht bietet das nebenstehende Luftbild – zu Fuss sieht die Sache schon ganz anders aus! Das Vergnügen ist garantiert, das Erlebnis ist einzigartig. Im ganzen sind es etwa eine Million Maisstängel, in die das Wegnetz geschnitten wurde. Der Bewuchs ist sehr dicht, wie in einem undurchdringlichen

Dschungel. Dieser Wald ist voller Überraschungen und exotischer Abenteuer. Trotzdem sind die Wege rollstuhl- bzw. kinderwagengängig. Die Mutigsten werden in der letzten Vollmondnacht vor der jährlichen Schliessung kommen, am 1. September. Für eine zusätzliche Gänsehaut wird der Park bis Mitternacht geöffnet sein. Für Kinder (und Eltern) gehört ein Spielpark zum Swiss Labyrinth. Das «Yatouland» bietet sechs grosse Hüpfburgen, ein Trampolin und einen Dreiradparcours für die Allerkleinsten. Auch ein Verpflegungsstand fehlt nicht auf dem Gelände.»

Jean-François Milani/pan



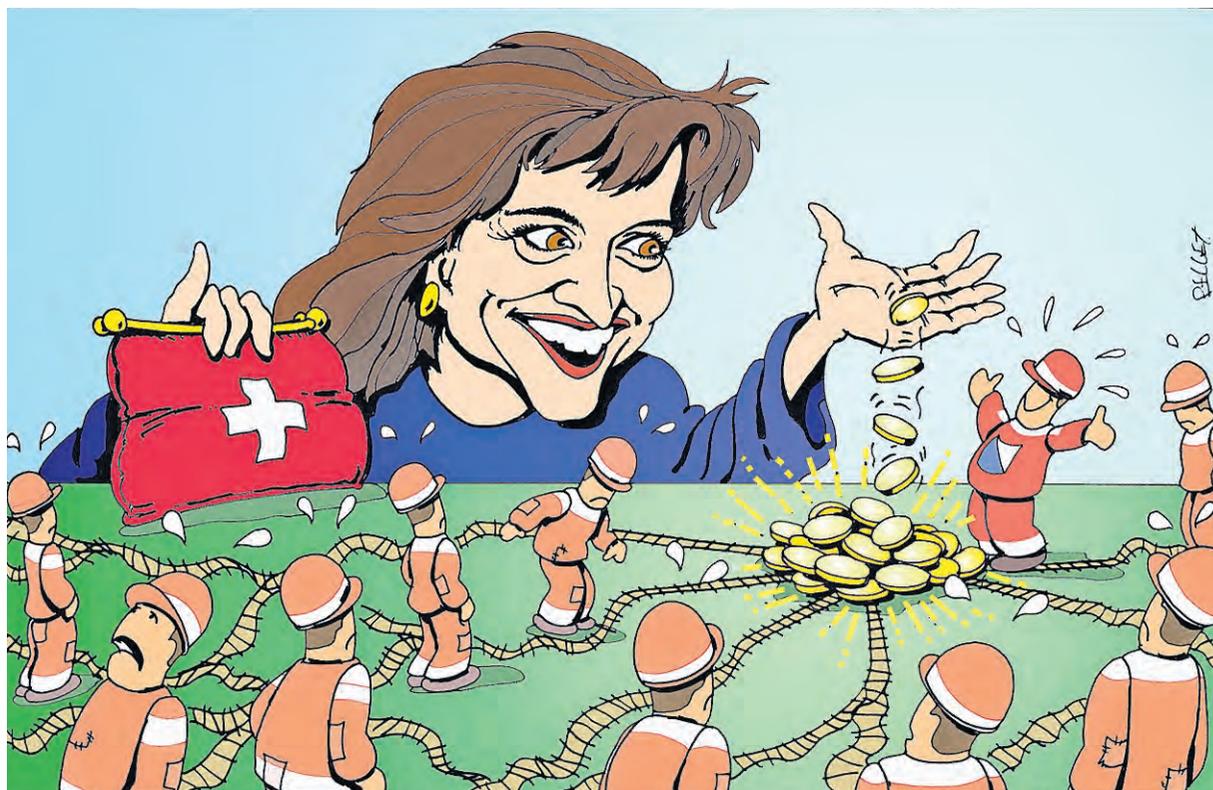
**Öffnungszeiten:** bis 19. August täglich geöffnet von 11 bis 20 Uhr (Eintritt bis 18 Uhr). Vom 22. August bis 23. September mittwochs von 13.30 bis 19 Uhr (Eintritt bis 17 Uhr), samstags und sonntags von 11 bis 20 Uhr (Eintritt bis 18 Uhr). Für Gruppen Öffnungszeiten auf Anfrage.  
**Anreise:** mit Zug oder Privatwagen. Der Bahnhof Delémont befindet sich weniger als 5 Fussminuten

entfernt (ohne das Stadtzentrum zu durchqueren). Mit RailAway-Angebot 50% Rabatt auf den Preisen der Bahnfahrt und des Eintrittes (auch für GA-Inhaber/innen: bei Vorweisen des GA auf dem Abgangsbahnhof erhält man den Eintritt zum halben Preis).  
[www.sbb.ch/railaway](http://www.sbb.ch/railaway)  
[www.les-cj.ch](http://www.les-cj.ch)  
[www.postauto.ch](http://www.postauto.ch)



J.-F. Milani.

## WER STEHT AM SCHLUSS IM (GELD-)REGEN?



Mag es auch ein durchzogener Sommer gewesen sein, der Herbst wird mit der Diskussion über die Finanzierung des Bahnvorlagen sicher heiss!

## VOR 50 JAHREN

## Unbeachteter Reichtum

Gereifte Menschen erweisen sich als zuverlässiger denn solche, die das Leben noch ungenügend kennen. Sie zeigen sich als sesshafter, ruhiger, ausgeglichener und sachlicher; sie lassen sich nicht mehr durch Träume und Sehnsüchte von der Arbeit ablenken; sie wissen, was Pflichterfüllung bedeutet und vermögen die Menschen richtig zu werten und einzuschätzen. Dies alles bedeutet nicht anderes als ein im Laufe der Jahre erworbener Reichtum an beruflichen und menschlichen Werten, den die Leute von über 40 Jahren mitbringen und der einer Unternehmung nur zum Nutzen gereichen kann. Bei uns aber missachtet man alle diese grossen Vorteile und geht an ihnen achtlos vorbei. Servis venit usus ab annis – das Alter gibt Erfahrung (sagte Ovid).

«Der Eisenbahner» vom 24. August 1962 (gekürzt)

Gilles Bürki, Lokomotivführer und passionierter Segler

# Auf Wellen so wohl wie auf Schienen

Auf seinem Boot hört der sonst so zurückhaltende Gilles Bürki kaum mehr auf zu reden. Wer seine Einladung ablehnt, «doch noch ein bisschen segeln zu gehen», enttäuscht ihn. Die Begegnung mit einem Enthusiasten.

Obschon er erst 38-jährig ist, hat er schon mehrere Berufskarrieren hinter sich. Er ist sowohl Ingenieur, Lokomotivführer wie Journalist; deshalb gibt der Tausendsassa auch zu, sowohl die Technik wie das Schreiben zu lieben. Er könnte sich auch vorstellen, als Schiffskapitän zu arbeiten, was es ihm erlauben würde, den Beruf mit seinem Hobby zu verbinden: dem Schiff. Aber das ist noch Zukunftsmusik.

## Auf der Suche nach der «Life-Work-Balance»

Gilles Bürki ist frischdiplomierter Lokführer und arbeitet seit elf Monaten im Depot Neuenburg. Warum er vom Journalismus zur Schiene gewechselt hat? Der Journalismus, wie er ihn beim «Journal du Jura» ausübte, beschränkte ihn auf eine einzige Region – den Berner Jura. Er sucht das Gleichgewicht zwischen Arbeit und

Freizeit, was als Medienschaffender kaum möglich ist, vor allem im Tagesjournalismus.

Ausserdem hat er beim Führen einer Lokomotive das Gefühl, «draussen zu arbeiten, nicht in einem Büro». – «Ich sehe die Landschaft vorbeifliegen, was ich liebe. Bei der Arbeit für die SBB fahre ich auf ganz unterschiedlichen Linien. Zudem liebe ich die Technik. Das ist das Gute bei der SBB, man kann in der Praxis anwenden, was man in der Ausbildung gelernt hat – es ist konkret! Ich habe viel gelernt, von dem ich nie gedacht hätte, dass ich es je brauchen würde. Aber in den letzten elf Monaten sind schon viele kleine Pannen und Zwischenfälle passiert. Aber das ist normal und man wird dafür geschult.» Die neue Arbeit bei der SBB befriedigt ihn, er hat das Gefühl, ein gutes Gleichgewicht zwischen Arbeit, Freizeit und Familie gefunden zu haben.

## Die Einsamkeit des Führerstandes

Er, der die zahlreichen Kontakte als Journalist gewohnt war, gibt zu, dass es manchmal etwas hart ist, ganz allein im Führerstand der Lokomotive zu sein. «An manchen Tagen ist man zufrieden, allein zu sein, und an andern ist diese Einsamkeit etwas hart.» Schon als kleiner Jun-



Der Segelenthusiast Gilles Bürki liebt es, mit seinem «Sportboot» zu segeln, aber er liebt es auch, Lokomotiven zu «pilotieren». Am wenigsten gern fährt er Auto.

ge segelte er; bevor er zur SBB kam, liebte er es über alles, allein zu segeln. Seit er als Lokomotivführer arbeitet, nimmt er lieber an Regatten teil, an Rennen im 4er- oder 5er-Team. Ausserhalb der Arbeit braucht er mehr und mehr den Kontakt zu Menschen, auch wenn er viel Kontakt zu den Kollegen im Depot hat, vor allem im Regionalverkehr.

Seit er bei der SBB ist, hat er mehr Zeit zum Segeln. Seit fünf Jahren hat er sein Boot, aber bisher hatte er keine Zeit, genügend für die Teil-

nahme an Regatten zu trainieren (zuerst der Journalismus, dann die Ausbildung bei der SBB). Dieses Jahr hat's jetzt geklappt! «Ich möchte an Regatten auf dem Bieler- und Neuenburgersee teilnehmen, bin am Zusammenstellen der Ausrüstung. Auch wenn es ein Wettbewerb ist, bleibt die Stimmung friedlich und entspannt.»

## Von klein auf auf dem Schiff

Gilles hat bisher seine Tochter, die eben ihren ersten Geburtstag feierte, noch nie aufs Schiff mitgenommen. aber er weiss, dass sein Vater ihn mitnahm, seit er einjährig war. «Ich verbrachte alle Ferien auf dem See. Oft kam ich zu den Grosseltern, die ein

Haus am Bielersee hatten, in Le Landeron. Ich ging fischen mit meinem Grossvater, der die Schiffe liebte. Wir standen mit den Hühnern auf, um fischen zu gehen.» Seine Eltern haben das Haus übernommen, es ist jetzt der Heimathafen seines Schiffes.

## Und im Winter?

Im Winter hat das Boot von Ende Oktober bis ungefähr März Zwangspause. Gilles geht in dieser Zeit unter anderem in den Jura langlaufen. «Aber diese Monate ohne Schiff sind hart», sagt er. Jetzt, im Sommer, will er wöchentlich für die Regatten trainieren, die Ende August und im September stattfinden.

Henriette Schaffter/pan,



Gilles Bürki segelt vor allem auf dem Bielersee, wo sich auch sein Heimathafen Le Landeron befindet.

## BIO

**Gilles Bürki, 38**, wuchs in Biel auf. Nach einer Erstausbildung als Mikroingenieur in St. Immer hat er zweieinhalb Jahre bei der ETA in Grenchen gearbeitet. Er wollte anschliessend weiterstudieren und absolvierte zwei Jahre an der Handelshochschule HEC in Lausanne, hat die Ausbildung aber nicht abgeschlossen. Da er als Ingenieur keine Arbeit mehr fand, übte er diverse kleine Jobs aus (Migros, Spitallogistik) und schrieb als Freelancer fürs Sportressort des «Journal du Jura». Diese journalistische

Tätigkeit nahm im Lauf der Jahre zu, und schliesslich absolvierte er einen zweijährigen Stage als Journalist. Als er am Ende der Ausbildung nicht sicher war, eine Anstellung bei seiner Zeitung zu erhalten, begann er eine neue Ausbildung: jene zum Lokomotivführer. Die Ausbildung ist seit acht Monaten abgeschlossen, und er ist jetzt im Depot Neuenburg angestellt, wo er rund 80% Regionalverkehr und 20% Fernverkehr fährt. Gilles Bürki ist Vater einer einjährigen Tochter.