

Die Zeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals

Nr. 19

27. September
2012

kontakt.sev

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

GAV-Konferenz

Die Delegierten sprachen über Frühpensionierungsmodelle und den Stand der Eingaben zu Toco.

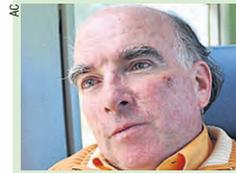
Seite 4



Bahnsuizide

Mit den «Personenunfällen» ist neben dem Lokpersonal vor allem das Interventionspersonal konfrontiert. *kontakt.sev* hat mit Kollegen und psychologischen Betreuern gesprochen.

Seiten 14 bis 16



Jean-Paul Beuret

Der ehemalige Bahnhofsvorstand von Travers erzählt vom Hochbetrieb, der dort früher herrschte.

Seite 24

Industriekundgebung der SGB-Gewerkschaften vom 22. September

5000 für gute GAV

Tausende demonstrierten in Bern für eine aktive Industriepolitik und Gesamtarbeitsverträge, die wirksam vor Lohndumping schützen.

Auf dem Bundesplatz appellierten die Redner/innen an die Politik, die lang-

fristigen Perspektiven der Industrie höher zu gewichten als die kurzfristigen Profitinteressen der Banken, die dreimal weniger Volkseinkommen erwirtschaften als die 700 000 Industrieangestellten. Der SEV war an der Demo ebenfalls gut sichtbar und hörbar. Dies nicht nur, weil der öffentliche

Verkehr als Ganzes von einer intakten Industrie profitiert, sondern auch, weil Verschlechterungen des MEM-GAV die Arbeitsbedingungen des Technischen Servicepersonals bei den Bahnen unter Druck setzen würden.

Seite 9



Florian Achter

ZUR SACHE

Mit den Reorganisationen «Strukturkosten» und «Netz» versucht sich SBB Cargo fit zu strampeln. Hatte der SEV für die «Struko»-Ziele noch ein gewisses Verständnis, setzte er sich gegen die Schliessung von über 150 Bedienpunkten vehement zur Wehr, sammelte Unterschriften, mobilisierte Verbündete, machte politische Vorstösse und suchte Kontakt mit Cargo-Kunden

»Schluss mit Scheinlösungen!«

Philipp Hadorn, Leiter SEV-Team Cargo (→ Artikel Seite 5)

und Kantonen. Doch der Bundesrat deckte die voreiligen Pläne von SBB Cargo, obwohl die politische Diskussion über Verlagerungsziele und Grundangebot des Binnengüterverkehrs auf der Schiene erst jetzt lanciert wurde. Und die SBB lässt ihre Cargo-Tochter den Abbau unbeirrt umsetzen oder zwingt sie gar dazu. Umsetzung in welcher Qualität? Die Zahl der betroffenen Mitarbeitenden steigt plötzlich von 200 auf 250. Und überforderte Führungskräfte in der Fläche sollen sich nach Eröffnung der Hiobsbotschaften in die Ferien abgemeldet haben, wobei sie den Betroffenen eine Liste von fünf «wichtigen Adressen» hinterliessen, darunter die Dargebotene Hand, Telefon 143. Schluss mit diesen Scheinlösungen! SBB Cargo muss fairen und transparenten Umgang mit den Mitarbeitenden leben und ihnen echte Optionen anbieten! Soll SBB Cargo sich doch selbst Hilfe bei Nr. 143 holen ... auch zur Erarbeitung kundenfreundlicher Lösungen, damit das Geschäft endlich wieder wächst!

DER BLS DROHT ABBAU



Die Zitrone ist ausgepresst!

Seiten 2 bis 3

Naturrisiken für die Bahninfrastruktur

Warum die Natur entgleist

■ Eingriffe des Menschen in die Natur verursachen mehr Naturkatastrophen als die Klimaerwärmung, erklärt der Geologe Michel Jaboyedoff im Interview. Die Schweizer Bahninfrastruktur sei gegen Naturgefahren zwar gut geschützt, doch die fortlaufende Betonierung der Landschaft führe zu Wasseransammlungen, die Erdstöße auslösen könnten. Zudem seien Bauten an Seen und Flüssen wie der

Hauptbahnhof Zürich durch Jahrhunderthochwasser bedroht. Und in den Alpen schmelze wegen der Klimaerwärmung in gewissen Zonen der Permafrost, was die Gefahr von Erdstößen und Überschwemmungen erhöhe. Aus Naturkatastrophen aber resultieren häufig Unterbrüche von Bahnlinien auf unbestimmte Zeit.

Interview auf den Seiten 6 bis 7

NEWS

KANTON BERN
SPART BEIM ÖV

Die bernische Verkehrsdirektion hat am 6. September bekannt gegeben, dass sie nächstes Jahr beim öffentlichen Regionalverkehr 3 Mio. Franken sparen will. Erreichen will sie dies durch Angebotsreduktionen bei elf Bahn- und drei Buslinien. Gestrichen werden nicht ganze Linien, sondern gewisse Verbindungen. Zum Beispiel fallen zwischen Spiez und Frutigen die Regionalzüge von Montag bis Freitag zwischen 7.45 und 8.15 Uhr aus, und am Wochenende von 10 bis 17 Uhr sowie ab 18.45 Uhr. Dennoch steigen die Ausgaben des Kantons Bern für den öffentlichen Orts- und Regionalverkehr 2013 gegenüber 2012 um 5% auf 285 Mio. Franken.

LOCH VON 113 MIO.

Nachdem die Stimmbürger/innen des Kantons Bern am vergangenen Wochenende den «Volksvorschlag» für die Reduktion der Motorfahrzeugsteuer um rund ein Drittel mit 53,6% Ja-Stimmenanteil angenommen haben, fehlen dem Kanton für das Budget 2013 113 Mio. Franken. Da es Steuererhöhungen schwer haben werden, ist mit zusätzlichen Sparmassnahmen zu rechnen.

SEV warnt bernisches Kantonsparlament vor weiteren Einsparungen beim öffentlichen Verkehr

Kein Spielraum mehr beim Die Zitrone ist ausgepresst

Sparen bei der BLS führt zwingend zu Leistungsabbau – beim Personal ist jedenfalls nichts mehr zu holen. Dies hat der SEV den bernischen Grossrät/innen mit einer Aktion in Erinnerung gerufen.

Der BLS geht es finanziell nicht gut. Dafür mitverantwortlich sind die Politiker/-innen des bernischen Grossen Rates, die mit ihrer Sparpolitik den Regierungsrat und damit die öV-Unternehmungen unter Druck setzen.

Aktivist/-innen des SEV, namentlich BLS-Mitarbeitende, übergaben deshalb den Grossrätinnen und Grossräten am 11. September vor dem Berner Rathaus Flugblätter mit Erklärungen unter dem Titel «Die Zitrone ist ausgepresst!» sowie Zitronen. Die Politiker/-innen konnten ihre sauren Früchte an-

schliessend bei der für den öffentlichen Verkehr zuständigen Regierungsrätin Barbara Egger-Jenzer auspressen lassen. Die Magistratin erhielt zu diesem Zweck vom SEV eine Zitronenpresse.

Die Aktion vor dem Rathaus sollte mit der symbolischen Zitrone eine Prise Humor haben, aber auch zeigen, dass Entscheidungen im Ratssaal Auswirkungen auf Menschen haben – auf die öV-Benutzenden, aber insbesondere auch auf die Angestellten, die im öV arbeiten. Bei Regierungsrätin Barbara Egger und den Grossrätinnen kam die sympathische Aktion sehr gut an.

Hintergrund ist der Sparauftrag, den der Grosse Rat Ende März dem Regierungsrat erteilt hat und der sich auch auf die BLS auswirkt. Die mehrheitlich dem Kanton Bern gehörende Bahn hat im Juli bereits Sparmassnahmen für das laufende Jahr in der Höhe von 12 Mio. Fran-



Drei für den öV: Jérôme Hayoz, Barbara Egger und SEV-Präsident Giorgio Tuti.



VPT-Zentralpräsident Gilbert d'Alessandro (rechts) mit den BLS-Angestellten.

SEV-Kampagne «Ohne uns ... kein öffentlicher Verkehr!» gegen Fremdenfeindlichkeit

Hauptpreis des Wettbewerbs geht an Marlise Devald

Es hätte kaum eine würdigere Person treffen können als die aus einer Eisenbahnerfamilie stammende, seit 40 Jahren mit einem Mann aus dem ehemaligen Jugoslawien verheiratete Hauptpreisträgerin.

Der Vater der ehemaligen Primarlehrerin Marlise Devald – nach 40 Jahren im Schuldienst ist sie heute pensioniert – arbeitete als Stellwerkmonteur und war auch für den Unterhalt der Weichen verantwortlich, bei denen das Schmieren noch nicht automatisch geschah. Ihr Bruder machte eine Ausbildung als Betriebsdisponent und ist immer noch bei

der SBB tätig. Da auch einer ihrer Schwiegersöhne bei der Bahn arbeitet, scheint sich die Tradition in der Familie zu halten. Vom SEV-Wettbewerb erfuhr Marlise Devald durch ihre Mutter, die als Eisenbahnerwitwe *kontakt.sev* immer noch bekommt.

Durch die Heirat mit ihrem Mann Anton aus Slowenien erfuhr Marlise Devald am eigenen Leib, was es bedeutet, auf Ablehnung und Misstrauen zu stossen oder Schwierigkeiten mit den Behörden zu haben. So musste sie sich bei der Heirat extra

bemühen, ihren Schweizer Pass behalten zu dürfen.

Sie betrieb zeitweise neben ihrer Arbeit zu Hause fast so etwas wie ein «Integrationsbüro», indem sie Immigranten aus Jugoslawien beim Verkehr mit den Behörden unterstützte. Sie half ih-

nen beim Ausfüllen der richtigen Formulare und auch sonst mit Rat und Tat.

Für fremdenfeindliche Äusserungen waren ihre Töchter sensibilisiert. Beide sind inzwischen mit Männern verheiratet, die italienische Wurzeln haben. Wer weiss, vielleicht sind binationale Ehen in der Schweiz dereinst der Normalfall. Zu wünschen ist, dass sich das bald in einer gelasseneren Haltung der Einheimischen ausdrückt.

Mit der Hauptpreisübergabe ist der Wettbewerb «Ohne uns ...» offiziell abgeschlossen. Doch der SEV wird sich auch künftig gegen den alltäglichen Rassismus wehren und sich für die Rechte der Migrant/innen einsetzen.

Jörg Matter;
siehe auch www.sev-online.ch



BLS-Personal:

ken beschlossen und im August angekündigt, dass sie in den Jahren 2013 bis 2015 zusätzliche 50 Millionen einsparen muss. Die BLS begründete ihre finanziellen Schwierigkeiten mit «einer Reihe finanzieller Herausforderungen», insbesondere der Notwendigkeit von Investitionen zur Bewältigung der steigenden Nachfrage, «zum Beispiel für neues Rollmaterial». Zwar beruhigt die BLS, das Kostensenkungs- und Effizienzsteigerungsprogramm sei kein Personalabbauprogramm, sie schliesst aber den Stellenabbau nicht aus.

Nicht auf dem Rücken des Personals sparen!

Für den SEV ist klar, dass beim BLS-Personal kein Spielraum mehr für Sparmassnahmen besteht. «Es hat bereits in den letzten Jahren zu grossen Produktivitätssteigerungen Hand geboten und muss auch schon die für das laufende Jahr angekündigten

MEHR LEISTUNG, WENIGER ERTRAG

Von einem «schwierigen ersten Halbjahr» spricht die BLS in ihrer Halbjahresbilanz. Steigerungen im Personenverkehr, bei der Schifffahrt und der BLS Netz AG standen rückläufige Zahlen beim Autoverlad und bei BLS Cargo gegenüber. Wegen gestiegener Kosten und tieferer Abgeltungen hat sich das Ergebnis massiv verschlechtert und liegt nur noch mit 2,9 Mio. (-38,1 %) im positiven Bereich. Der BLS bereitet «die Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage» Sorge, wie sie schreibt. Sie hofft, dass sie dank der eingeleiteten Sparmassnahmen (siehe Haupttext) «das Gewinnziel von jährlich 25 bis 30 Millionen Franken» mittelfristig erreichen kann: «Die BLS benötigt diese Gewinne, um einerseits ihre Pensionskasse sanieren zu können, aber auch um Investitionen in neues Rollmaterial und in die Weiterentwicklung des Unternehmens tätigen zu können.» *pan.*

Sparmassnahmen mittragen: Einstellungsstopp, Abbau von Überzeiten usw.», erklärt SEV-Gewerkschaftssekretär Jérôme Hayoz. «Weiteres Sparen beim BLS-Personal liegt nicht mehr drin – die Zitrone ist ausgepresst!»

Kanton muss Leistungsausbau korrekt abgelten

Einsparungen könnten nur mit einem Leistungsabbau erreicht werden. Einen sol-

chen zu verhindern, liegt in der Hand des Kantons Bern, der als Eigentümer und Besteller für die Situation der BLS entscheidend verantwortlich ist. «Die Mehrleistungen, die die BLS insbesondere im Bereich der S-Bahn Bern erbringen soll, müssen vom Kanton getragen werden,» betont Jérôme Hayoz. «Das Personal ist nicht der Ort, wo diese Mittel geholt werden können.» *Fl*

BILD DER WOCHE



Mit über 60 Unternehmen hat der SEV als die massgebende Gewerkschaft im öffentlichen Verkehr Gesamtarbeitsverträge abgeschlossen, doch ausgerechnet im modernen, aufgeschlossenen Zürich wollen die Arbeitgeber davon nichts wissen. Deshalb tragen die Mitarbeitenden der Zürcher Verkehrsunternehmen FB, SZU, VZO und ZSG dieser Tage den Pin «GAV ja». «Das Personal hofft, dass die Direktionen und Verwaltungsräte seinen Wunsch erhören und mit dem SEV einen GAV aushandeln», erklärt Gewerkschaftssekretärin und Nationalrätin Edith Graf-Litscher beim Fototermin.

MEINE MEINUNG

Fragwürdige Schwerpunkte

Täglich triefen dieselben Reizwörter durch die Medien: Eurokrise, Rettungsschirm, Zentralbank, Rating-Agentur, Börsensturz, Kreditwürdigkeit... Wir sind diesem Banken- und Schuldenschlamassel ausgeliefert wie die Menschen im Mittelalter den Raubrittern und können uns nur fragen, warum die Medien uns täglich mit diesem Irrsinn zudröhnen.

Die Nachricht über zwei Brände in Textil- und Schuhfabriken in Pakistan, die über 300 Tote forderten, wurde zwar in den Medien vermeldet, war aber schon am nächsten Abend in «10 vor 10» nur noch 20 Sekunden Sendezeit wert, und am folgenden Morgen war der Schwerpunkt bei DRS 1 das neue iPhone 5 von Apple...

Brennende Schuh- und Textilfabriken in Pakistan gehen uns aber sehr wohl etwas an, müssen unsere staatlichen Medien länger als ein paar Sekunden beschäftigen und von ihnen hinterfragt werden. In Pakistan wird ein grosser Teil unserer T-Shirts, Hosen und Schuhe hergestellt. Dort schufteten Menschen – vorwiegend Frauen und nach wie vor auch Kinder – für Hungerlöhne, unter unmenschlichen Bedingungen und ohne Sicherheitsvorkehrungen für den Schnäppchen- und Modewahn der westlichen Wegwerfgesellschaft. Der Textilexport macht in Pakistan 70% des gesamten Industriegüterexports aus und daher das Land abhängig von den Aufträgen der westlichen Firmen. Mit Trinkgeldern, Schokolade und Whisky werden die örtlichen Behörden bestochen und sowohl Umweltauflagen als auch die ohnehin niedrigen arbeitsrechtlichen Anforderungen unterwandert. Sicherheitsvorschriften, etwa gegen die Gefahr von Funkenschlag bei Generatoren im Umfeld von Chemikalien und brennbarem Material, werden nicht eingehalten.

Im Gegensatz zu der Überinformation im Banken- und Schuldendebakel müssen wir von unseren Medien mehr Information und Hintergründe für Sachverhalte fordern, denen wir nicht ausgeliefert sind, sondern die wir durch unser Konsumverhalten beeinflussen können. Dadurch müssten Firmen und Grossverteiler verpflichtet werden, bei ihren Lieferanten und deren Zulieferern einen minimalen Kodex bezüglich der Arbeitsbedingungen, der Löhne, der Sicherheit am Arbeitsplatz einzufordern und zu kontrollieren.

Fabriken ohne Notausgänge und mit Gittern an den Fenstern sind die paar eingesparten Franken beim Kleiderkauf nicht wert!

Monika Barth



NEWS

ECHTE, GERECHTE
LÖSUNGEN GEFRAGT

■ Mit 52,6% Neinstimmen zur Volksinitiative «Sicheres Wohnen im Alter» hat das Volk auch den 3. Anlauf der Hauseigentümer bachab geschickt, für sich ein Steuergeschenk herauszuschlagen. Der Entschluss zeigt, dass die Bevölkerung keine Scheinlösungen für die finanziellen Schwierigkeiten im Rentenalter goutiert. Nun sind echte Lösungen gefragt. Eine solche ist das Modell AHVplus des SGB. Gerade bei Rentnerinnen und Rentnern mit tiefen und mittleren Einkommen, die neben ihrer Rente nicht auf Zusatzeinkünfte zählen oder von ihrem Vermögen zehren können, wird es im Rentenalter finanziell eng. Hier hilft nur eine Erhöhung der Renten. Der SGB bereitet zurzeit eine entsprechende Volksinitiative vor. **SGB**

MUSIKALISCHE
BILDUNG FÜR ALLE

■ Der SGB freut sich über das klare Ja von 72,7% zum Verfassungsartikel zur musikalischen Bildung. Damit haben die Stimmbürger/innen ein unmissverständliches Zeichen dafür gesetzt, dass nicht nur Kinder aus privilegiertem Hause von Musikunterricht profitieren können sollen, sondern alle Kinder unabhängig von Schicht und Einkommen der Eltern. **SGB**

PASSIVRAUCHEN:
KANTONE AM ZUG

■ Mit 66% Nein-Stimmen zur Volksinitiative zum Schutz vor Passivrauchen wurde eine Chance verpasst, den Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz zu verbessern und den Flickenteppich kantonaler Gesetzgebungen durch eine nationale Regelung zu ersetzen. Nun sind die Kantone gefordert, den Schutz der Arbeitnehmenden vor Passivrauchen sicherzustellen. Denn regelmässiges Passivrauchen hat schwerwiegende Folgen, das ist klar. **SGB**

GOLDENE SCHIENE

■ Die Gesellschaft der Ingenieure des öffentlichen Verkehrs hat die «Goldene Schiene 2012» Hans G. Wägli für sein Werk «Schienennetz Schweiz und Bahnprofile Schweiz» und dem VÖV für sein «Regelwerk Technik Eisenbahn» (RTE) überreicht.

GAV-Konferenz vom 12. September in Bern

Frühpensionierung: Wer sie nötig hat, dem soll sie bezahlt werden

Hauptthemen der halbtägigen Konferenz waren die Frühpensionierungsfrage und das Lohnsystem Toco.

Die rund 100 aus der ganzen Schweiz angereisten Delegierten erhielten von Peter Moor, Leiter Kommunikation SEV, die von den Teilnehmenden an der letzten GAV-Konferenz gewünschte Web-Austauschplattform vorgestellt: eine Art geschlossenes Facebook, das neben dem Austausch von Unterlagen vor allem auch Online-Diskussionen ermöglichen soll.

«Diskutiert werden sollte aber nicht nur in diesem Intranetsystem, sondern vor allem in den Sektionen und Unterverbänden, und ihr solltet deren Meinungen dann hier in der GAV-Konferenz vertreten», bat SEV-Vizepräsident Manuel Avallone

Alle müssen gesund in die Pension gehen können

Die Delegierten setzten die an der GAV-Konferenz vom 9. Mai begonnene Diskussion über die frühzeitige Pensionierung fort. Am 7. September haben Vertreter/innen von SBB und Gewerkschaften zu diesem Thema einen ersten «Workshop» durchgeführt im Sinn eines Austausches – für eigentliche Verhandlungen bräuchte der SEV zuerst ein Mandat der GAV-Konferenz. Sie muss sich darauf einigen, wer von Frühpensionierungsmodellen profitieren soll (alle oder be-

stimmte Berufe?) und wie die Modelle aussehen sollen.

Die Delegierten waren sich darin einig, dass Arbeit und Arbeitsplätze so zu gestalten sind, dass alle SBB-Mitarbeitenden ohne gesundheitliche Probleme bis zum ordentlichen Pensionsalter arbeiten können.

Heute kann nur früher gehen, wer es sich leisten kann

Ein Rangierer rief aber sogleich in Erinnerung, dass heute in jenen Berufskategorien, die körperliche Schwerarbeit leisten, viele Kolleg/innen trotz Hüft- oder Rückenproblemen die Pensionierung möglichst lange hinauszögern müssen, weil sie sich wegen ihrem tiefen Pensionskassenguthaben keine freiwillige Frühpensionierung leisten können.

Aber auch andere Kategorien klagten, dass bei ihnen Schichtdienst und Arbeitsdruck die Gesundheit der Mitarbeitenden auf Dauer so stark strapazieren, dass viele vor dem ordentlichen Pensionsalter krank werden – wobei sie aus finanziellen Gründen doch weiterarbeiten...

Es brauche Frühpensionierungsmodelle für alle, die am Ende ihrer Karriere Mühe haben, die Anforderungen am Arbeitsplatz zu erfüllen, und diese Modelle müssten sich alle leisten können, fasste SBV-Zentralpräsidentin Elisabeth Jacchini zusammen. Das heisst: Alle sollen rechtzeitig in Pension gehen können, bevor sie invalidisiert sind.

STAND DER SAMMELEINGABEN ZU TOCO

Die vom SEV bei der SBB eingereichten Sammeleingaben zum neuen Lohnsystem Toco betreffen rund 1300 Mitarbeitende. Dazu hat die SBB bisher rund 1000 Verfügungen erlassen, rund 300 stehen noch aus.

Die SBB-Verfügungen wurden vom SEV geprüft und an die Betroffenen weitergeleitet mit Empfehlungen für oder gegen eine Beschwerde – je nachdem, ob die Zuordnung im Lohnsystem korrigiert wurde oder nicht (wie viele Fälle das je waren, ist statistisch noch nicht ausgewertet worden) und je nach Erfolgchance einer Beschwerde. Von den Betroffenen haben sich bisher rund 250 für eine Beschwerde entschieden.

Bei mehreren Berufskategorien hat der SEV dank den Sammeleingaben Anpassungen erreicht. Zum Beispiel hat sich die SBB bereit erklärt, bei gewissen Telecom-Bereichen die Grundlagen für die Zuordnung nochmals zu überarbeiten. Das ganze Prozedere wird noch etliche Monate dauern. Wo nötig wird der SEV auch mit gewerkschaftlichen Mitteln dranbleiben.

Lohnsystem weist Mängel auf

Generell belohne das von ausserhalb des Bahnbereichs übernommene Toco-System die unregelmässige Arbeit, bahnspezifische Ausbildungen und Kompetenzen, die für die Bahnsicherheit wichtig sind (wie Genauigkeit oder Zuverlässigkeit) zu wenig im Vergleich zu Kommunikations- oder Führungskompetenzen, erklärte Gewerkschaftssekretär Daniel Froidevaux, neues Mitglied des SEV-Kompetenzzentrums Lohn, an der GAV-Konferenz. **Fi**

Differenzierung zwischen
Berufen je nach Belastung?

Aufgrund der Kosten der Frühpensionierung wurde aber auch die Meinung geäussert, dass zwischen Funktionen je nach Stärke der körperlichen bzw. psychischen Gesamtbelastung zu differenzieren sei. Es seien Belastungsprofile zu erstellen.

Als gute Lösung wurde das «Laufbahnmodell» gelobt, bei dem die Berufskarriere von Anfang an so geplant wird, dass auf stark belastende Funktionen in jungen

Jahren später weniger belastende folgen, damit das ordentliche Pensionierungsalter erreicht werden kann. In diese Richtung gehen auch Teilpensionierungen.

Bevor die GAV-Konferenz festlegen kann, welche Modelle und Geltungsbereiche sie fordern will, braucht es nun eine breite Diskussion in der Mitgliedschaft. Klar ist für SEV-Präsident Giorgio Tuti aber schon jetzt: «Eine einseitige Bezahlung durch die Arbeitnehmenden kommt sicher nicht infrage.» **Fi**



Die insgesamt rund 145 Delegierten und 50 Ersatzdelegierten der GAV-Konferenz SBB/SBB Cargo können sich neu über eine Web-Plattform austauschen.

Projekt «Netz» von SBB Cargo

Inakzeptable Umsetzung

Mit Erstaunen und grossem Befremden hat am 7. September die SEV-Delegation im Begleitausschuss zu den laufenden Reorganisationen bei SBB Cargo vernommen, dass der Stellenabbau durch das Projekt «Netz» beim Wagenladungsverkehr nun plötzlich rund 250 Mitarbeitende betrifft – 50 mehr als von der SBB bisher kommuniziert. Zudem zeigt sich die Umsetzung in der Fläche dilettantisch!

Die nachträgliche Vergrößerung des Personalabbaus ist für den SEV inakzeptabel und dem Vertrauen in die Unternehmensleitung nicht förderlich.

Eine offene, saubere, rechtzeitige Kommunikation ist bei Reorganisationen mit Stellenabbau besonders wichtig. Das gilt vor allem auch für die Information der Mitarbeitenden in der Fläche, die im vorliegenden Fall teilweise ebenfalls in äusserst problematischer Form geschieht, wie der SEV aus den Rückmeldungen seiner Mitglieder schliessen muss.

Skandalöse Aussagen

So hätten Betroffene an einer Infoveranstaltung in der Ostschweiz wörtlich zu hören bekommen, dass nur noch gebraucht werde, wer polyvalent, flexibel und uneingeschränkt einsetzbar sei. Für Leute mit gesundheitlichen Einschränkungen sei kein Platz mehr – diese würden dem Arbeitsmarktcenter übergeben. Solche Aussagen



Damit das Projekt «Netz» für Mitarbeitende, die ihre bisherige Stelle verlieren, nicht zur Geisterbahnfahrt wird, muss SBB Cargo ihnen echte Optionen anbieten – dann brauchen sie auch Telefon 143 nicht (siehe «Zur Sache» auf Seite 1).

lassen gleich mehrfach aufhorchen:

- Erstens pflegt das AMC die Praxis, dass Mitarbeitende mit gesundheitlichen Problemen zurückgewiesen werden. Der SEV befürchtet, dass Betroffene zum «Spielball» zwischen AMC und SBB Cargo werden. Dies darf nicht sein!
- Zweitens hat SBB Cargo eine soziale Verantwortung gegenüber langjährigen Angestellten. Grundsätzlich sind die Arbeitsbedingungen so zu gestalten, dass bis zum ordentlichen Pensionsalter gearbeitet werden kann. Andernfalls muss SBB Cargo den Betroffenen passende Ersatzarbeitsplätze anbieten, wenn nötig bei einer anderen SBB-Division (hier ist aktive konzernübergreifende Zusammenarbeit gefragt!), und

auch für Umschulungen Finanzmittel bereitstellen. Oder sie muss den betroffenen Mitarbeitenden gute Frührentierungsangebote machen.

- Drittens ist zu befürchten, dass die Umsetzungsplaner die personellen Ressourcen allzu knapp veranschlagt haben, wird doch an einzelnen Standorten, wo den Kollegen die Stellenaufhebung mitgeteilt wurde, bereits wieder Personal gesucht. Hier gilt es wachsam zu sein und dem SEV (Sektion, Unterverband, SEV-Regional- oder Zentralsekretariat) allfällige konkrete Hinweise zukommen zu lassen. Es geht nicht an, dass zusätzliche Kolleg/innen ihre Stelle verlieren, während die Verbleibenden unzumutbaren Arbeitsdruck in Kauf nehmen müssen.

Unanständig kurze Bewerbungsfristen

Der SEV erwartet von SBB Cargo, dass sie alles tut, damit alle Betroffenen eine passende Stelle finden. Dazu gehört, ihnen genügend Zeit zu gewähren, um sich für offene Stellen zu bewerben. Eine Frist von 14 Tagen für Erstellung und Einreichung

eines Bewerbungsdossiers, wie sie offenbar teilweise in Aussicht gestellt wurde, ist völlig unzureichend. Für Mitarbeitende, die sich seit Jahren nicht mehr für eine Stelle beworben haben, schlicht ein Affront!

Jüngere nicht gegen Ältere ausspielen!

Dass Lehrabgänger/innen bei SBB Cargo ihre Stelle vorläufig befristet auf ein Jahr behalten können, um Erfahrungen zu sammeln, ist eine gute Sache, darf aber nicht auf Kosten der älteren Mitarbeitenden gehen. Jene, die durch das Projekt Netz ihre Stelle verlieren, dürfen nicht de facto durch Lehrabgänger/innen mit tieferem Lohn ersetzt werden, sondern SBB Cargo muss für die (sehr begrüssenswerte) Weiterbeschäftigung von Lehrabgänger/innen zusätzliche Stellen vorsehen.

Generell dürfen nicht ältere, nach bisherigem Konzept ausgebildete Mitarbeitende durch jüngere, deshalb günstigere und anders ausgebildete Kolleg/innen verdrängt werden. Sonst droht ein Generationenkonflikt mit unabsehbaren Folgen.

Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV, Leiter Team Cargo

NEWS

SBB KANN FÜR 800 MIO. BAUEN

Im Dezember 2008 bewilligte das Parlament einen Kredit von total 5,4 Milliarden Franken für das Projekt «Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur» (ZEB). Nachdem der Bundesrat am 30. Juni 2011 das erste Umsetzungspaket beschlossen hatte, gab er letzten Freitag in einer zweiten Vereinbarung mit der SBB zur Umsetzung von ZEB rund 800 Mio. Franken für elf Infrastrukturmassnahmen frei. Dabei sticht der Bau des Eppenbergtunnels heraus, mit dem zwischen Aarau und Olten eine durchgehende vierspurige Verbindung geschaffen wird. Dies ermöglicht Angebotsverdichtungen im Fernverkehr. Andere Massnahmen stehen im Zusammenhang mit dem Ausbau der Neat-Zufahrten und der 4. Teilergänzung der S-Bahn Zürich.

BUNDESRAT WILL 4-METER-KORRIDOR

Der Bundesrat hat am letzten Freitag auch einen Vorschlag präsentiert, wie er auf der Bahnachse Basel-Gottard-Chiasso und auf der Luino-Linie den Transport von Lastwagen-Sattelauflegern mit vier Metern Eckhöhe ermöglichen will, um die Verlagerungspolitik zu stärken. Die nötigen Ausbauten kosten rund 940 Millionen Franken. Darin enthalten ist auch die Vorfinanzierung der Massnahmen auf den Zulaufstrecken in Italien. Der Vier-Meter-Korridor soll über den FinV-Fonds bzw. den künftigen Bahninfrastrukturfonds finanziert werden.

TRANSRUN ADE

Die Schnellbahn zwischen Neuenburg und La Chaux-de-Fonds, welche die Fahrzeit von heute 30 auf 14 Minuten verkürzt hätte, kann nicht gebaut werden: Die Neuenburger Stimmberechtigten haben am Sonntag dieses Kernstück der neuen S-Bahn mit 50,29% abgelehnt (mit 33 724 zu 33 332 Stimmen), bei einer Stimmbeteiligung von 51,5%. Die SBB kündigte an, sich nun auf die bestehende Linie zu konzentrieren und diese zu renovieren. Gekostet hätte das Projekt total 919 Mio. Davon hätten die SBB mindestens 240 und der Bund 111 Mio. übernommen. sda

EMPFEHLUNGEN AN DIE BETROFFENEN

- Alle Mitarbeitenden haben das Recht, zu wichtigen Gesprächen über ihre berufliche Zukunft (z. B. Trennungsgespräch) einen Beistand mitzubringen, allenfalls jemanden von SEV oder Peko.
- Kein Vorschlag muss sofort unterschrieben werden. Man hat stets Anrecht auf eine genügende Bedenkzeit. Im Zweifel den SEV beziehen, bevor man unterschreibt. Die Bestätigung einer **Kenntnisnahme** mit Unterschrift ist unproblematisch, eine **Zustimmung** hingegen bindend.



„Das Gotthardmassiv ist ein wahrer Emmentaler, vor allem aufgrund der von der Armee gebauten Festungswerke, von denen man vermuten kann, dass sie das Risiko von Felsstürzen und Erdbeben erhöhen.“

Michel Jaboyedoff, Geologe

Michel Jaboyedoff, Professor an der Fakultät für Erdwissenschaften und Umwelt der Universität Lausanne

«Die Eingriffe des Menschen in die Natur sind risikoreicher als die Klimaerwärmung»

Die Haupteisenbahnlinien der Schweiz sind im allgemeinen gut konstruiert und gut vor Naturgefahren geschützt. Trotzdem lassen die zunehmende Nutzung des Bodens und die Klimaerwärmung die Risiken steigen, die von den Naturgefahren ausgehen. Der 50-jährige Lausanner Professor Michel Jaboyedoff, Spezialist im Umgang mit Umweltrisiken, hat mehrere wissenschaftliche Studien durchgeführt über die Veränderung und Schädigung unserer natürlichen Umwelt.

kontakt.sev: Welche Naturgefahren bedrohen die Eisenbahnlinien unseres Landes?

Michel Jaboyedoff: Wie alle Bauwerke ist das helvetische Schienennetz durch verschiedene Naturgefahren bedroht: Bergstürze, Erdbeben, Überschwemmungen, Erosionen, ganz zu schweigen von Stürmen und Lawinen... Ich muss aber gleich anfügen, dass die grossen Schweizer Eisenbahnlinien auch über wichtige Schutz- und Sicherungs-

massnahmen verfügen. Die Risiken werden minimiert. Die SBB und ihre Dienststelle «Naturgefahren» sind leistungsfähig. Die Bergstrecken der KTU sind natürlicherweise ausgesetzt. Sie führen durch Gebiete mit grösseren Risiken in teilweise steilem Gelände.

Wie steht es mit seismischen Gefahren?

In der Schweiz ist die Gefahr nicht sehr gross, dass

Eisenbahnanlagen durch ein Erdbeben direkt zerstört würden. Was dagegen sehr wohl eintreten könnte, ist, dass Felsstürze oder Erdbeben, die durch ein Erdbeben ausgelöst werden, die Gleise verschütten.

Bewegen sich eigentlich die Berge weiterhin? Und, falls ja: Geht von diesen Bewegungen eine Gefahr aus?

Im geologischen Massstab sind die Alpen ein «junges Gebirge», das sich nicht

mehr stark bewegt, verglichen mit anderen Gebirgszügen. Aber sie stellen ein Hindernis dar für atmosphärische Störungen. Damit verbunden ist ein Risiko langer und anhaltender Niederschläge, die Überschwemmungen oder Hangrutsche auslösen können, wie im Jahr 2005 in der Zentralschweiz.

Sie sagen, dass die grossen Eisenbahnlinien gut geschützt seien, aber die jüngste Verschüttung in Gurtellen auf der Gotthardlinie und der Erdbeben vom Juni 2010 in Flamatt zwischen Bern und Freiburg haben den Eisenbahnverkehr erheblich gestört.

Bei Naturgefahren gibt es kein Nullrisiko. In Gurtellen ist der Felssturz passiert, als die Arbeiter mit dem Reinigen der Felswand beschäftigt waren. Die Resultate der laufenden Untersuchung werden zeigen, ob hier menschliches Versagen vorliegt. Wie auch immer – das Gotthardmassiv ist ein wahrer Emmentaler, vor allem aufgrund der von der Armee gebauten Festungswerke, von denen man vermuten kann, dass sie das Risiko

von Felsstürzen und Erdbeben erhöhen.

Sind Sie der Meinung, dass das menschliche Handeln verantwortlich ist für die Verschüttungen auf der Gotthardstrecke?

Teilweise schon, und nicht nur am Gotthard. Bauwerke und Verkehrswege in Hanglagen führen zur Konzentration von Oberflächenwasser, das Erdbeben auslösen kann. Es hat einfach mehr Erdbeben, wo das menschliche Handeln Wasserkonzentrationen hervorruft. Gegenwärtig ist wohl mehr als die Hälfte der registrierten Hangrutsche in der Schweiz auf menschliches Handeln zurückzuführen.

Welches sind die hauptsächlichsten, durch die Klimaerwärmung hervorgerufenen Gefahren?

Die Wasserläufe können starken Schwankungen unterliegen, die Überschwemmungen verursachen. Gleichzeitig können diese Wasserläufe zu anderen Zeiten (fast) versiegen. Schon jetzt schmilzt an sehr warmen Sommertagen der Permafrost, der die höchsten Zonen der Alpen zusam-

BEDROHTER BAHNHOF ZÜRICH?

Bevor sie in die Limmat mündet, fliesst die Sihl in einem Kanal unter den Gleisen des Hauptbahnhofs Zürich durch (nebenstehendes Bild wurde während der Arbeiten zur Vergrösserung des unterirdischen Bahnhofs 2008 aufgenommen). Die Infrastruktur würde einem Jahrhunderthochwasser nicht standhalten, weshalb die kantonalen und eidgenössischen Behörden Schutzmassnahmen prüfen. Das Bundesamt für Umwelt bestätigt, dass das Gebiet des Bahnhofs Zürich dasjenige aller bedrohten Schweizer Gebiete «mit der höchsten Konzentration an Sachwerten» ist. Die Gebäudeversicherung des Kantons Zürich schätzt ihrerseits, dass die Schäden bei einem Extremereignis eine Höhe von 3 bis 5 Milliarden Franken erreichen könnten, wovon 10% im Gebiet des Bahnhofs. Dabei spricht diese Untersuchung noch nicht von möglichen Opfern und den Kosten von Verkehrsunterbrüchen bei SBB und ZVW. AC/pan.



INTERVIEW

Michel Jaboyedoff kam am 8. Februar 1962 in Lausanne zur Welt. Er ist Diplomgeologe, hat ein Lizenziat in Physik und hat über die Umwandlung der Alpen in der Westschweiz den Dokortitel in Mineralogie erworben. Er ist verheiratet, Vater zweier Söhne von 18 und 13 Jahren und lebt mit seiner Familie in Lausanne. Professor Michel Jaboyedoff hat Untersuchungen über Geländeerutschungen und die damit verbundenen Gefahren in verschiedenen Ländern durchgeführt und ist Gründer der Stiftung Quanterra (International Independent Center of Climate Change Impact on Nature Risk Analysis in Mountainous Areas).



menhält. Das Schmelzwasser nimmt das Material mit, das vorher festgefroren und damit widerstandsfähiger war. Das kann zu Wasseranstauungen und Überschwemmungen führen. Aber ich glaube, dass das direkte Handeln des Men-

»In unserem Land werden jährlich fast 2,5 Milliarden investiert, um uns vor Naturgefahren zu schützen.«

schen gegen die Natur risikoreicher ist als die Klimaerwärmung.

Welche Massnahmen wurden schon ergriffen, um die Kosten der Schäden zu mindern?

In unserem Land wächst die Bevölkerungsdichte im Gleichschritt mit dem Wert der Gebäude und der übrigen Güter. Deshalb wächst auch die Schadenssumme der Zerstörungen im Katastrophenfall.

Was heisst das?

Es genügt nicht, Schutzbauten zu errichten. Präventionsmassnahmen wie die Überwachung des Geländes, die Raumplanung und Stärkung der Kommunikation mit der Bevölkerung müssen vervielfacht wer-

den. Ebenso wichtig ist bei der Wiederherstellung zerstörter Gebiete ein gutes, integriertes Risikomanagement.

Tut man in der Schweiz genug für die Vorsorge gegen Naturgefahren?

In unserem Land werden jährlich fast 2,5 Milliarden investiert, um uns vor Naturgefahren zu schützen. Wir müssen aber die Kommunikation verbessern.

Was ist Ihrer Meinung nach die hauptsächliche Schwäche in Bezug auf die Prävention von Risiken?

Schöne Karten auszuarbeiten, auf denen die lawinengefährdeten, die durch Steinschlag, Erdbeben oder Wolkenbrüche bedrohten Gebiete angegeben sind, wie wir es in den Universitäten und Forschungsinstituten tun, ist gut. Diese Gefahren aber bei der Raumplanung zu berücksichtigen und dabei weniger strenge Lösungen als heute vorzusehen, das wäre in einem Land angemessen, das so dicht besiedelt ist wie die Schweiz.

Gibt es in dieser Hinsicht ein grosses Problem?

Der «Classe politique» fehlt es an Mut. Man muss seine Verantwortung wahrnehmen: Wenn ein bestimmtes Gebiet durch Naturgefahren bedroht ist, darf man

keine Rücksicht nehmen auf Immobilienmakler oder auf lokale Autoritäten, die bereit sind, blindlings eine Baubewilligung zu erteilen. Mehr und mehr, dies muss gesagt werden, sind wir jedoch gezwungen, gewisse Risiken einzugehen und auch da zu bauen, wo es Erdbeben, Lawinen oder Überschwemmungen geben kann. Diese Risiken müssen aber bekannt sein, und es müssen Schutzmassnahmen und Evakuierungspläne ausgearbeitet werden. Die Kommunikation ist ein Präventionsinstrument.

Müssen solche Risiken auch in Kauf genommen werden in Bezug auf Gefahren, die Eisenbahnstrecken bedrohen?

Sicher. Ich bin in Québec an einer geologischen Studie zur touristischen Eisenbahnlinie im Charlevoix-Massiv beteiligt. Die Linie führt von Québec nach La

Malbaie und verläuft entlang dem Fluss St. Laurent; in Schluchten drohen Felsstürze. Statt teurer Schutzbauten, die enorme Summen verschlingen würden, kann man sich beispielsweise die Einrichtung eines geologischen Videoüberwachungssystems vorstellen, das die betreibende Firma und die Lokomotivführer warnen würde, so dass der Zug rechtzeitig angehalten werden könnte, wenn wirklich unmittelbar ein Felssturz auf die Gleise droht. Das soll nicht heissen, dass nie Schutzbauten errichtet werden. Aber heute, wo die öffentlichen Körperschaften von überallher unter finanziellem Druck stehen, kann man sich vorstellen, dass temporäre Videoüberwachung solange zum Einsatz kommt, bis Schutzbauten realisiert werden können.

Die Fragen stellte
Alberto Cherubini / pan.

Parlament stimmt für öV

Finanzierung der Bahninfrastruktur bis 2016 gesichert

Nach dem Ständerat stimmte am Montag auch der Nationalrat den Vorlagen zur Finanzierung der schweizerischen Eisenbahninfrastruktur (SBB und Privatbahnen) für die Jahre 2013 bis 2016 zu. 9,5 Milliarden Franken stehen damit für Betrieb und Substanzerhalt für die kommenden vier Jahre zur Verfügung.

Gleich über drei Vorlagen zur Sicherung der Finanzierung

unserer Bahninfrastruktur hatte der Nationalrat als Zweit-Rat zu befinden:

- über die «Leistungsvereinbarung zwischen der Schweizerischen Eidgenossenschaft und der Aktiengesellschaft Schweizerische Bundesbahnen (SBB) für die Jahre 2013–2016»,
- über den «Zahlungsrahmen für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der SBB für die Jahre 2013–2016» und
- über den «Verpflichtungskredit für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der schweizerischen Privatbahnen für die Jahre 2013–2016».

Entsprach die Vorgehensweise bei den ersten beiden Vorlagen einer Praxis, die seit Inkrafttreten der Bahnreform 1999 bereits zum fünften Mal in Folge zur Anwendung kam, ist ein Verpflichtungskredit für die Privatbahnen ein sinnvoller «Primeur».

Der Schwerpunkt liegt klar beim Substanzerhalt der Infrastruktur, die einen ausgewiesenen Nachholbedarf hat. Von den 9,5 Milliarden für Betrieb und Unterhalt der Infrastruktur entfallen 6,6 Mia. auf die SBB und 2,8 Mia. auf die Privatbahnen.

Der Nationalrat stimmte den Vorlagen ohne Gegen-

stimmen zu, womit die Finanzierung bis zu der vorgesehenen Ablösung durch «Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur» (FABI) im Jahr 2017 gesichert ist.

Trassenpreiserhöhung für Bahngüterverkehr problematisch

Teil des Vorlagenpakets war auch eine Anhebung der Trassenpreise, welche für den Schienengüterverkehr die Konkurrenzsituation gegenüber der Strasse weiter verschärfen wird.

Dabei erwartet der SEV, dass gerade in der Konsultation zur «Förderung des Schienengüterverkehrs in der Fläche» auch die Variante

«Verlagerung» berücksichtigt wird und nicht einseitig kurzfristige betriebsökonomische Ziele in den Vordergrund gerückt werden.

Zu gross ist die Gefahr, dass die volkswirtschaftliche Bedeutung des inländischen Schienengüterverkehrs verkannt und möglicherweise gar durch Privatisierungen die Versorgungssicherheit und Arbeitsplätze gefährdet werden, nur um die Gewinne kurzfristig zu maximieren.



Philipp Hadorn,
Nationalrat und
Gewerkschafts-
sekretär SEV

Mehr Schutz für das Personal im öffentlichen Verkehr

Nationalrat will Transportpflicht der öV-Betriebe lockern

Wie kann die Sicherheit an Sportanlässen erhöht werden?

Zur Klärung dieser Frage lud die Sicherheitspolitische Kommission des Nationalrates (SiK-N) das Bundesamt für Sport, SBB, Kantone, Gemeinden, Verbände und den Datenschutzbeauftragten in die Kommission ein, um von ihnen zu hören, wo und wie Handlungsbedarf besteht.

Nach diesen Anhörungen beschloss die Kommission, dass Handlungsbedarf besteht. Dazu erstellten wir eine Kommissionsmotion (Mo-

SiK-N 3017), welche ich am 24. September als Kommissionssprecherin im Nationalratsplenum vertrat.

Ein wichtiger Beitrag zur Erhöhung der Sicherheit bei Sportanlässen ist die Lockerung der Transportpflicht. Der Transport von Fans zu Auswärtsspielen bedeutet für den öffentlichen Verkehr eine grosse Herausforderung. Vor allem in Extrazügen, die die SBB für Fantransporte einsetzt, kommt es immer wieder zu Zwischenfällen. Diese gefährden die Sicherheit der Fahrgäste sowie des Bahnpersonals und schaden dem Image des Fussballs bzw.

des Sports. Dadurch entstehen für die SBB jährlich ungedeckte Kosten von rund drei Millionen Franken. Auch die BLS und städtische Transportunternehmen sind betroffen. Diese Kosten belasten die Transportunternehmen und gehen zulasten aller öV-Benutzer/innen bzw. der Allgemeinheit. Das widerspricht dem Verursacherprinzip.

Plenum sagt Ja zur Motion der Kommission

Mit 135 zu 26 Stimmen stimmte der Nationalrat der Motion zu. Sie ist ein Schritt in die richtige Richtung, die

auch der Bundesrat mit der Revision des Personenbeförderungsgesetzes anstrebt.

Die Revisionsvorlage befindet sich zurzeit auch beim SEV in der Vernehmlassung. Ich vertrete die Haltung, dass eine Lockerung der Transportpflicht notwendig ist. Gleichzeitig muss aber festgehalten werden, dass einzelne Personengruppen nicht willkürlich ausgeschlossen werden dürfen.

Das Thema wird für mich als SEV-Mitarbeiterin sowie als Mitglied der Verkehrskommission und der Sicherheitspolitischen Kommission in den nächsten Monaten ein

nen Schwerpunkt meiner Tätigkeit bilden. Dabei steht für mich im Vordergrund, dass Fans, insbesondere Familien mit Kindern, grosse Fussball- und Eishockeyspiele besuchen können, ohne befürchten zu müssen, mit Gewalt konfrontiert zu werden. Die Sicherheit des Fahrpersonals, der Zugbegleiter/innen sowie der Sicherheitsleute geniesst höchste Priorität und muss gewährleistet sein.



Edith Graf-Litscher,
Nationalrätin und
Gewerkschafts-
sekretärin SEV

Bundespersonalgesetz

Neue Regelungen bei Kündigungen: Der SEV ist wachsam

Nach dem Ständerat hat am 17. September auch der Nationalrat beschlossen, die Anstellungsbedingungen des Bundespersonals an jene im Obligationenrecht anzunähern.

Weil das Bundespersonalgesetz ein Rahmengesetz ist, findet es auch Anwendung in Betrieben, die nicht direkt in der Bundesverwaltung

eingegliedert sind wie die SBB, die ETH oder die Publika. Deshalb wird der SEV ein kritisches Auge auf die Umsetzung der neuen Regelungen bei Kündigungen haben. Die wichtigsten Änderungen:

1. Die Auflösung des Arbeitsverhältnisses wird flexibler geregelt, indem im Gesetz die Kündigungsgründe nur noch beispielhaft, nicht mehr abschliessend aufgeführt werden. Damit das Willkürverbot nicht verletzt

wird, darf ein Arbeitsverhältnis nur aus sachlich hinreichenden Gründen gekündigt werden und nur in Form einer schriftlich begründeten Verfügung.

2. Sieht der Arbeitgeber bei einer unverschuldet erfolgten Kündigung von einer Weiterbeschäftigung ab, bietet er dafür seinen Angestellten Unterstützung im beruflichen Fortkommen. Bei Monopolberufen oder nach einem langdauernden Ar-

beitsverhältnis sieht er die Möglichkeit einer Abgangsentschädigung im Umfang von mindestens einem Monatslohn bis maximal einem Jahreslohn vor.

3. Auch bei einer ungültigen Kündigung ist keine Weiterbeschäftigung vorgesehen, sondern eine Abgangsentschädigung, in diesem Fall von mindestens sechs bis maximal zwölf Monatslöhnen.

4. Bei einer missbräuchlichen Kündigung dagegen

soll die angestellte Person wählen können zwischen der Weiterbeschäftigung und einer Entschädigung von mindestens 6 Monatslöhnen bis einem Jahreslohn.

5. Die interne Beschwerdestelle wird aufgehoben. Zukünftig entscheidet das Bundesverwaltungsgericht in erster Instanz. Im Gegenzug wurde der Datenschutz der Personaldossiers präzisiert.

Edith Graf-Litscher, Nationalrätin und Gewerkschaftssekretärin SEV

Nationale Kundgebung der SGB-Gewerkschaften Unia, Syndicom, SEV und des Bundespersonalverbandes PVB

«Wir sind die Industrie!»

Über 5000 Leute haben letzten Samstag auf dem Bundesplatz für eine aktive Industriepolitik und gute Gesamtarbeitsverträge mit verbindlichen Mindestlöhnen demonstriert.

Zur «Industriekundgebung» aufgerufen hatte an vorderster Front die Unia aus Anlass der bevorstehenden Neuaushandlung des MEM-GAV. Doch auch der SEV, Syndicom und der Bundespersonalverband PVB hatten mobilisiert. So erhielten die Arbeitnehmenden aus der Metallindustrie Unterstützung von Eisenbahner/innen – vor allem, aber nicht nur aus dem Rollmaterialunterhalt –, von Beschäftigten aus Ruag, Druckindustrie und weiteren Industriezweigen sowie von allerlei Sympathisant/innen aus dem ganzen Land.

Gut gelaunt trotz anfänglich starkem Regen zogen die über 5000 Demonstrant/innen mit ihren Fahnen und Transparenten von der Schützenmatte via Kornhausplatz zum Bundesplatz. Angefeuert wurden sie vom fetzigen Sound des Freestyle-Rappers Knackeboul, der vom Umzug die Stichwörter «Mindestlohn», «Überzeit», «Ferien» usw. aufnahm und dazu improvisierte.

Während es auf dem Platz zwischen Bundeshaus, Nationalbank und Berner Kantonalbank immer enger wurde, liess der Regen nach und «Stiller Has» sorgte für Stimmung, z.B. mit «Wallisellen».

«Wir sind die Industrie und wir haben den Bundesplatz gefüllt!» rief als erster Redner Corrado Pardini, Sektorleiter Industrie der Gewerkschaft Unia, der bunten Menge zu.

Industrie erwirtschaftet mehr Volkseinkommen als die Banken

«Ihr tragt Jahr für Jahr mit harter Arbeit entscheidend zum Wohlstand der Schweiz bei», fuhr Pardini fort und erinnerte daran, dass die 700'000 Industrieangestellten pro Jahr 100 Milliarden Franken für den Schweizer Wohlstand erwirtschaften – drei-

mal mehr als der «vom Bundesrat verhätschelte» Bankensektor. «Doch jetzt ist der Werkplatz Schweiz in Gefahr – und die Politik schaut weg! Das akzeptieren wir nicht. Es braucht endlich eine aktive Industriepolitik für den ökosozialen Umbau.» Corrado Pardini kritisierte namentlich Wirtschaftsminister Johann Schneider-Ammann für seine Passivität.

«Und es braucht einen guten Gesamtarbeitsvertrag in der MEM-Industrie, der endlich verbindliche Mindestlöhne und faire Arbeitsbedingungen garantiert. Nur so hat die Industrie in unserem Land eine Zukunft.»

Pardini betonte, dass es die Friedenspflicht nicht mehr zum Nulltarif geben werde, und erntete mit seiner kämpferischen Ansprache viel Beifall, während über 40 Mitglieder der Zürcher Unia-Sektion vor der Bühne je einen Buchstaben hochhielten, sodass zu lesen war: «Mehr Schutz für alle, statt Profit für wenige!»

Pardini erhielt auch Unterstützung von Redner/innen aus den Betriebskommissionen von Bosch-Sapal, Tornos und ABB sowie von Christian Gusset, dem Branchenverantwortlichen MEM-Industrie der Unia.

MEM-GAV ist wichtig für Technisches Servicepersonal der Bahn

Als letzter Redner hob Werner Schwarzer, Zentralpräsident des SEV-Unterverbands Technisches Servicepersonal (TS), ebenfalls die grosse Bedeutung des GAV in der MEM-Industrie hervor:

«Auch wir Mitarbeiter der SBB-Industriewerke sind sehr daran interessiert, dass ein guter MEM GAV zustande kommt, denn Verschlechterungen würden auch die



Werner Schwarzer auf der Tribüne.



Start im Regen auf der Schützenmatte. – Auch der SEV-Präsident marschiert mit. – SEV-ler auf dem Kornhausplatz.

nächsten GAV-Verhandlungen bei der SBB belasten.»

Druckunternehmer wollen radikales Abbauprogramm

Zuvor kritisierte Niklaus Dähler, Branchenpräsident Grafische Industrie und Verpackungsdruck bei Syndicom, den Angriff der Arbeitgeber auf die Arbeitsbedingungen in der Druckindustrie mit scharfen Worten: «Die von Viscom geforderte Erhöhung der Wochenarbeitszeit auf 42

Stunden würde auf einen Schlag rund 1000 Arbeitsplätze in der Druckindustrie vernichten.» Um den gewerkschaftlichen Forderungen in den laufenden GAV-Verhandlungen der grafischen Industrie Nachdruck zu verleihen und die von den Arbeitgebern geforderten Lohnkürzungen und Arbeitszeitverlängerungen zurückzuweisen, hatte bereits der Demonstrationzug durch die Berner Altstadt vor dem Sitz

des Unternehmerverbandes Viscom halt gemacht.

Maria Roth-Bernasconi, Generalsekretärin des PVB, erinnerte an die starke wechselseitige Abhängigkeit von Industrie und Service public: «Ein Service public, der hohen Standards genügt, ist eine notwendige Voraussetzung für die Entwicklung der Wirtschaft und vor allem auch des Industriestandortes Schweiz.»

Fi/Unia; Rede von Werner Schwarzer unter www.sev-online.ch

SOB SÜDOSTBAHN

Zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee ist die SÜDOSTBAHN mit rund 500 Mitarbeitenden im Personenverkehr und im Tourismus tätig. Die SOB unterhält und erweitert ihre Gleisanlagen, und die eigenen Werkstätten betreuen das Rollmaterial der SOB und Dritter. Eine moderne Bahn mit Zukunft, die durch die S-Bahn St. Gallen 2013 stark wachsen wird.

Wir suchen per sofort oder nach Vereinbarung in Herisau einen

Betriebsangestellten (m/w)

Ihre Tätigkeiten:

- Reinigung und Unterhalt der Kundenanlagen auf den Bahnhöfen
- Umgebungsarbeiten
- Kleinunterhalt an Aussenanlagen (Weichen und Signale)
- Wartung und Betreuung von technischen Einrichtungen (z.B. Billettautomaten, Billettentwerter)
- Umschlag von Reisegepäck und anderer Transportgüter
- Winterdienst
- Bei Eignung und vorhandener Zulassung: Übernahme von Rangieraufgaben (Kat. Ai40 oder A40)

Ihr Profil:

- Berufserfahrung im Bereich Clean oder Logistik
- Fahrausweis PW, Kat. B vorhanden
- Gute körperliche Verfassung
- Selbstständig, flexibel, initiativ
- Bereitschaft für unregelmässige Arbeitszeiten
- Sehr gute Deutschkenntnisse
- Von Vorteil: Zulassung BAV für Rangierdienst (Kat. Ai40 / A40)

Nähere Auskünfte erteilt Ihnen gerne Herr Bernhard Braun, Leiter Bahnhöfe Infrastruktur, Tel. 071 353 36 62.

Wir bieten Ihnen attraktive Arbeitsbedingungen in einem abwechslungsreichen und spannenden Tätigkeitsbereich sowie Entwicklungsmöglichkeiten. Wenn Sie sich angesprochen fühlen und gerne in einem dynamischen Team arbeiten, freuen wir uns auf Ihre aussagekräftige schriftliche Bewerbung, die Sie einsenden an:

Schweizerische Südostbahn AG

Human Resources
Bahnhofplatz 1a
9001 St. Gallen
jasmin.wirtensohn@sob.ch
www.sob.ch

Leserbrief

Peko-Strukturen nicht ohne Not ändern

«Gewerkschaften konsultieren Peko-Präsident/innen», in *kontakt.sev* 18/12

Nach dem Lesen des Artikels stellen sich mir mehr Fragen, als dass ich Antworten daraus erhalten hätte. Grundsätzlich finde ich es richtig, dass die Verhandlungsgemeinschaft der Gewerkschaften mit der Peko über die Weiterentwicklung der Mitwirkung spricht. Offenbar interessiert hierbei aber nur die Meinung der Flächenpräsident/innen. Meines Wissens wurde weder die Meinung der Stufe Division noch jene der Stufe Konzern in dieser Form eingeholt oder publiziert.

Speziell die Wahl von unten nach oben erschliesst sich mir nicht ganz. Ich sehe erhebliche Probleme in der Thematik der Freistellung. Wenn, wie angedacht, die Flächenpräsidenten die Division bilden, benötigen diese dann auch erheblich mehr Freistellung, als sie jetzt haben, da ja die ganzen Geschäfte vom Konzern direkt in die Fläche durchrauschen.

Da mutet es schon etwas seltsam an, dass die Teilzeitfreistellung als so positiv dargestellt wird. Viele Bereiche haben jetzt schon Mühe, die Sitze in den Flächen-Pekos zu besetzen. Wenn die Belastung und Abwesenheiten vom Arbeitsplatz noch zunehmen, wird die Suche für solche Mandate sicher nicht einfacher. Zumal wir ja auch eine gewisse Kontinuität verlangen und anstreben müssen. Immer mehr Geschäftsbereiche verlangen eine Mindestpräsenz am Stammarbeitsplatz, um die steigenden Anforderungen bezüglich Wissen und Qualität zu gewährleisten. Es muss bedacht werden, dass die Doppelbelastung durch eine professionell durchgeführte Peko-Arbeit nicht unterschätzt werden darf.

Ich vermisse auch Aussagen darüber, wie sich die Peko Konzern konstituieren soll. Ich gehe ja nicht

davon aus, dass die kombinierten Flächen- und Divisionspräsidenten diesen Part auch noch übernehmen sollen. Wer nimmt Einsitz in den Projekten, wer erstellt Stellungnahmen zu konzernübergreifenden Fragen? Die Personalkommission aller Stufen hat sich in diesem Jahr zum gemeinsamen Ziel gesetzt, ein modernes Führungs- und Kompetenzmodell zu erarbeiten, welches genau solche Fragen regelt. Sollte diese Arbeit vergeblich gewesen sein?

Ich fühle mich als Mitglied der Peko Division Personenverkehr durch diese Berichterstattung in meiner Arbeit nicht ernst genommen. Ich spüre die unterschwellige Meinung, es brauche die Peko Stufe Division in dieser Form nicht mehr, und deren heutige Aufgaben könnten so ein passand durch die Fläche mit erledigt werden. Da würde ich mir auch von der Verhandlungsgemeinschaft mehr Wertschätzung unserer Arbeit wünschen. Mindestens sollte die Meinung der Stufe Konzern und Division gleichwertig in die Entscheidungsfindung einfließen. Ansonsten könnte der Eindruck entstehen, man wolle seitens der Sozialpartner die Peko schwächen, um im neuen GAV selber wieder mehr Geschäftsverantwortung für die Gewerkschaften festzulegen.

Ich hoffe, die Entscheidungsfindung in diesem Geschäft sei noch nicht abgeschlossen und die Gremien seien noch zugänglich für andere Blickwinkel. Ich plädiere dafür, die bewährten Strukturen und Prozesse nicht ohne Not zu ändern. Dies auch, um im Sinne des Wissenserhalts und der Kontinuität für unsere Mitarbeitenden weiterhin eine professionelle Arbeit zu gewährleisten.

Clemens Cola, Peko Div. Personenverkehr, langjähriger Regionalpräsident SBV Ostschweiz und GAV-Delegierter

IMPRESSUM

kontakt.sev ist die Mitgliederzeitung der Gewerkschaft des Verkehrspersonals SEV und erscheint vierzehntäglich. ISSN 1662-8454.

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

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch.

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

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 11. Oktober 2012.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 4. Oktober 2012, 8 Uhr.

Inserateschluss: 1. Oktober 2012, 10 Uhr.

Link zum Recht

Was bedeutet «Reintegrationsprozess»?

Welche Rechte und Pflichten haben SBB-Mitarbeitende, die von einer länger dauernden Krankheit oder länger dauernden Unfallfolgen betroffen sind?

Wenn eine Krankheit oder die gesundheitlichen Folgen einer Krankheit länger dauern, beginnt der Reintegrationsprozess (GAV SBB Ziffer 154 ff., GAV SBB Cargo Ziffer 152 ff.).

Ist bei einer gesundheitlichen Beeinträchtigung nicht klar, ob, wann und wie die Arbeit wieder aufgenommen werden kann, besteht eine zwei-jährige Lohngarantie. Der Beginn der Anspruchsfrist wird spätestens drei Monate nach Eintreten der Problematik zusammen mit dem Reintegrationsplan mitgeteilt. Diese Lohngarantie steht anstelle einer Taggeldzahlung aus Unfall- oder Krankenversicherung und garantiert im ersten Jahr den

vollen Grundlohn mit Zulagen. Bei Berufsunfall besteht dieser Anspruch auch im zweiten Jahr. Bei Krankheit wird im zweiten Jahr ein Lohnabzug von höchstens 10% vorgenommen, wenn keine volle Arbeitstätigkeit möglich ist. Grundlage ist die zeitliche Präsenz am Arbeitsplatz und nicht die Leistungsfähigkeit.

Warum Reintegration?

Die Kündigung ist nie das Ziel des Reintegrationsplanes! Während der Anspruchsfrist besteht ein Kündigungsschutz aus Gesundheitsgründen. Ziel der Reintegrationsmassnahmen ist es immer, eine der Gesundheit angepasste Tätigkeit zu finden. Im besten Fall ist das eine uneingeschränkte Rückkehr in die ursprüngliche Tätigkeit. Möglich ist aber auch die Ver-

mittlung einer anderen Stelle mit oder ohne Umschulung. Priorität hat dabei der SBB-interne Stellenmarkt, es kann aber auch eine externe Stelle sein. Sollte keine neue Arbeitsstelle vermittelt werden können, kann das Arbeitsverhältnis nach Ablauf der zwei-jährigen Anspruchsfrist aufgelöst werden.

Was für Rechte habe ich?

Jede betroffene Person hat Anspruch darauf, während dieser zwei Jahre vom Gesundheitsmanagement aktiv unterstützt und begleitet zu werden. Dazu gehört – je nach Situation – auch die Unterstützung durch die IV oder die Suva. Betroffene haben Anspruch auf die Bezahlung des Lohnes, auch wenn keine Arbeitsleistung möglich ist. Kommt es trotzdem zu einer Auflösung, haben

Betroffene Anspruch auf Austrittsleistungen, sei das eine Abgangsentschädigung oder Leistungen aus der Pensionskasse. Auch andere Leistungen sind bei einer externen Reintegration möglich und zu vereinbaren gemäss Ziffer 156 GAV SBB.

Welche Pflichten habe ich?

Betroffene haben alles zu unterlassen, was der Gesundheit schadet und alles zu tun, was die Genesung fördert. Das heisst, die Anweisungen der Ärzt/innen und Therapeut/innen befolgen, wobei Operationen nur dann gemacht werden müssen, wenn es wirklich sinnvoll ist. Klar ist, dass Arztzeugnisse dem Arbeitgeber vorgelegt werden müssen. Weiter ist dem Reintegrationsplan zu folgen. Das heisst, es sind alle Massnahmen mitzumachen, welche mit dem Gesundheitsmanagement und allenfalls auch dem Personaldienst vereinbart wurden. Hier besteht natürlich ein Mitspracherecht. Das bedeutet auch, dass sich die Betroffenen auf zumutbare Stellen

bewerben müssen. Was zumutbar ist, ist vor allem eine medizinische Frage und wird vom Medical Service festgelegt. Werden die Pflichten aus dem Reintegrationsplan verletzt, können arbeitsrechtliche Schritte folgen. Vorher braucht es aber ein Gespräch mit einer Abmahnung.

Die Reintegration ist eine schwierige, anspruchsvolle, aber auch spannende Zeit. Die Prozesse, gerade auch mit der Suva und der IV, sind komplex. Und wo der Mensch mit medizinischen Massnahmen zusammenstößt, können Spannungen und Probleme auftreten. Das Rechtsschutzteam beantwortet Fragen in diesem Zusammenhang oder begleitet betroffene Kolleginnen und Kollegen durch den Prozess. Eine wichtige Schlussbemerkung: Im Reintegrationsprozess ist vor allem Vorsicht geboten bezüglich eigenem Einreichen einer Kündigung und beim Unterschreiben einer Austrittsvereinbarung, damit man nicht den Anspruch auf Leistungen verliert. *Rechtsschutzteam SEV*

Leserbriefe

Peko-Wahlen sind eine Errungenschaft für die Mitarbeitenden der SBB

«Gewerkschaften konsultieren Peko-Präsident/innen», in *kontakt.sev* 18/12

Den Bericht habe ich mit grossem Interesse gelesen. Die Weiterentwicklung der Mitwirkung begrüsse ich vollumfänglich. Befremdend finde ich aber die Aussage: «... und die Präsident/innen der Peko Fläche sollen die Peko Division bilden, so wie jetzt schon bei der Division Cargo.»

Ich erachte die Möglichkeit der Mitarbeiter SBB, ihre Vertreter auf zwei Stufen (Fläche und Division) in

Wahlen selber zu bestimmen, als demokratische Errungenschaft, wie sie in vergleichbarer Weise nicht jeder Belegschaft offen steht. An solchen bewährten Verfahren zu rütteln, gleicht einer Entmündigung der Wählerschaft.

Die Mitarbeiter der Infrastruktur haben mich als ihren Vertreter in die Personalkommission der Division gewählt, diesen Wahlauftrag nehme ich auch ohne ein Präsidium in der Fläche sehr ernst.

Pius Steffen, Peko Infrastruktur

Gesundheitsschutz vergessen

«ZPV zufrieden mit BAR-Verhandlungen für das Zugpersonal», in *kontakt.sev* 14/12

Wie ich lese, war im BAR-Forderungskatalog der SBB u. a. eine Verschlechterung der GAV-Regelung für die Nachtruhe bis hinunter auf 9 Stunden vorgesehen, sowie eine Ausdehnung der durchgehenden Arbeitszeit auf dem Zug von 4,5 Stunden auf 5 Stunden.

Ich bin enttäuscht, dass solche unmenschlichen Forderungen überhaupt in einem Forderungskatalog

stehen, zumal vonseiten SBB immer wieder zu lesen ist, wie wichtig die Gesundheit der Mitarbeitenden dem Unternehmen ist. Solche Forderungen lassen aber eher auf Geringschätzung der Verantwortlichen der SBB gegenüber dem Personal schliessen.

Ich danke hiermit den Verantwortlichen des SEV (und Transfair) recht herzlich, dass ihr solche unmenschliche Forderungen abgelehnt habt.

Christian Lüthi,
Zugchef Basel

SOB SÜDOSTBAHN

Zwischen Bodensee und Vierwaldstättersee ist die SÜDOSTBAHN mit rund 500 Mitarbeitenden im Personenverkehr und im Tourismus tätig. Die SOB unterhält und erweitert ihre Gleisanlagen und die eigenen Werkstätten betreuen das Rollmaterial der SOB und Dritter. Eine moderne Bahn mit Zukunft, die durch die S-Bahn St. Gallen 2013 stark wachsen wird.

Per sofort oder nach Vereinbarung suchen wir in **Samstagern** einen

Mechaniker (m/w)

Ihr Profil:

- Abgeschlossene Ausbildung als Elektromechaniker/-in, Automatiker/-in oder Polymechaniker/-in
- Erfahrung in der Instandhaltung von Schienenfahrzeugen von Vorteil

Weitere Informationen finden Sie unter www.sob.ch/stellen.

Grosses Bahn in den Karpat



Eine Reise mit gemütlichen Zügen durch die faszinierenden Landschaften, mystische Klöster und fahren mit der berühmten Wassertalbahn durch die

R E I S E R E P E R T O

1. Tag: Dienstag, 16. April 2013: Durch Österreich nach Budapest

Im direkten Railjet reisen Sie von Zürich durch ganz Österreich nach Budapest.

2. Tag: Durch die Puszta nach Timisoara

Durch flache ungarische Landschaft geht es nach Timisoara in Rumänien.

3. Tag: Mit der Bergbahn nach Anina

Über Nebenstrecken im Banat fahren Sie nach Oravita und weiter mit der spektakulären Gebirgsbahn nach Anina.

4. Tag: Romantisches Siebenbürgen

Der Interregio bringt Sie durch die liebevolle Landschaft Siebenbürgens nach Braşov.

5. Tag: Braşov und die Waldbahn von Covasna

Sie haben die Wahl zwischen einer individuellen Stadtbesichtigung in Braşov oder einem Besuch der Waldbahn von Covasna.

6. Tag: Durch die Berge nach Târgu Mureş

Von Braşov reisen Sie durch das Karpatengebirge in die geschichtsträchtige Stadt Târgu Mureş.

7. Tag: Malerisches Maramureş

Die heutige Fahrt führt Sie über interessante Bahnstrecken und durch einsame Landschaften nach Sighetu Marmatiei in den Bergen von Maramureş.

8. Tag: Legendäre Wassertalbahn

Ein Höhepunkt: Die Fahrt mit der Wassertalbahn durch die dichten Wälder an der ukrainischen Grenze! Sie fahren mit einem Extrazug der von der Dampflokomotive «Elvetia» gezogen wird.

9. Tag: Gebirgsbahn nach Suceava

Ab Sighetu Marmatiei fahren Sie auf Gebirgsbahnen via Salva und den Kurort Vatra Dornei in die Bukowina nach Suceava.

10. Tag: Die berühmten Moldauklöster

Sie besichtigen berühmte Moldauklöster und fahren mit der Waldbahn von Moldovita.

11. Tag: Auf Nebenstrecken nach Braşov

Bahnfahrt durch den rumänischen Teil Moldaviens nach Adjud und weiter durch die malerischen Landschaften Siebenbürgens nach Braşov.

12. Tag: Sighisoara und Kirchenburgen

Carfahrt in die historische Stadt Sighisoara und zu den historischen Kirchenburgen Transsylvaniens. Ankunft am Abend in Sibiu.

13. Tag: Geschichtsträchtiges Sibiu

Zeit zur Besichtigung der liebevoll restaurierten Altstadt und des Dampflokfriedhofs.

14. Tag: Sibiu - Budapest

Bahnfahrt von Sibiu nach Budapest und weiter mit dem Nachtzug in die Schweiz.

15. Tag: Dienstag, 30. April 2013: Ankunft in der Schweiz

Ankunft am Morgen in Zürich.

abenteuer ten

16. bis 30. April 2013 (15 Tage)

Rumäniens. Sie besuchen historische Städte,
Wälder von Maramures.

G R A M M L E I S T U N G E N

Inbegriffen: Bahnfahrt Zürich - Budapest im Railjet in der 1. Klasse • Bahnfahrten ab/bis Budapest gemäss Programm in der 1. Klasse • Grosse Rundfahrt in Rumänien vom 6. bis 11. Tag in Extrawagen 1. Klasse • Bahnfahrt Budapest – Zürich im Schlafwagen (Basis Abteil Double) • Alle Carfahrten und Transfers • 13 Hotelübernachtungen in landestypischen Hotels mit Frühstück • Vollpension ab dem 1. Tag abends bis am 14. Tag abends • Stadtbesichtigungen und Besuch der Moldauklöster • Ausführliche Reisedokumentation • Lokale Reiseführer in Rumänien • SERVRAIL-Reiseleitung ab/bis Zürich HB

Nicht inbegriffen: Bahnbillette Wohnort – Buchs SG und Zürich HB - Wohnort • Zuschlag Einzelzimmer, CHF 520.– • Obligatorische Annullierungs- und SOS-Versicherung, CHF 90.–

Pauschalpreis: CHF 3850.–

Variante mit Flug: Bahnrundreise durch die Karpaten

20. bis 27. April 2013 (8 Tage)

Reiseprogramm

1. Tag: Samstag, 20. April 2013 Flug nach Bukarest

Flug mit Swiss von Zürich nach Bukarest. Stadtrundfahrt durch die rumänische Hauptstadt.

2. Tag: Durch die Berge nach Târgu Mureş

Von Bukarest reisen Sie über den Predeal-Pass nach Brasov und durch das Karpatengebirge in die geschichtsträchtige Stadt Targu Mures.

3. – 7. Tag: gleiches Programm wie 7. - 11. Tag nebenan

8. Tag: Samstag, 27. April 2013 Rückflug in die Schweiz

Bahnfahrt von Brasov nach Bukarest und Rückflug in die Schweiz.

Pauschalpreis: CHF 2550.–

Inbegriffen: Flüge Zürich – Bukarest – Zürich in der Economy Class • Grosse Rundfahrt in Rumänien vom 2. bis 8. Tag in Extrawagen 1. Klasse • Alle Carfahrten und Transfers • 7 Hotelübernachtungen in landestypischen Hotels mit Frühstück • Vollpension ab dem 1. Tag abends bis am 8. Tag mittags • Stadtbesichtigungen und Besuch der Moldauklöster • Ausführliche Reisedokumentation • Lokale Reiseführer in Rumänien • SERVRAIL-Reiseleitung ab / bis Zürich HB

Nicht inbegriffen: Bahnbillette Wohnort – Zürich Flughafen – Wohnort • Zuschlag Einzelzimmer, CHF 280.– • Obligatorische Annullierungs- und SOS-Versicherung, CHF 60.–

Anmeldung

- Grosses Bahnabenteuer in den Karpaten, 16. – 30. April 2013
 Bahnreise in den Karpaten Variante Flug, 20. – 27. April 2013

- Einzelzimmer gewünscht, mit Zuschlag
 Ich bin Mitglied des SEV/ wir sind Mitglieder des SEV
 Ich bin/ wir sind SERV-Mitglied/er der Sektion
 Ich habe/ wir haben eine eigene Annullierungskostenversicherung und verzichte/n auf die obligatorische Annullierungskostenversicherung.

Name, Vorname, Geburtsdatum

1.

2.

Adresse

PLZ/Ort

Telefon P

Mobile

Bemerkungen

Ort/Datum

Unterschrift

Einsenden an: SERVRAIL, Postfach 335, 3027 Bern oder Anmeldung über www.servrail.ch

Auskunft: SERVRAIL, Tel. 031 311 89 51

Es gelten die allgemeinen Reise- und Vertragsbedingungen der SERVRAIL GmbH





„Traumabewältigung ist Teamarbeit: Die Betroffenen selbst, ihr Beziehungsnetz, wir Nachbetreuer/innen und nötigenfalls Fachleute leisten alle ihren Beitrag. Aber auch die Zeit heilt Wunden.“

Christoph Keller, SBB-Nachbetreuer, Ereignismanager und Lokführer

Bahnsuicide: Wie gehen die betroffenen Bahnmitarbeitenden damit um?

«Miteinander sprechen hilft»

Jede Woche nehmen sich in der Schweiz durchschnittlich zwei bis drei Menschen das Leben, indem sie unter einen Zug gehen. Hinzu kommen Unfälle. Beides fassen die Bahnen unter dem Begriff «Personenunfälle» zusammen – eine traurige Realität, deren Bewältigung für die Bahnen betrieblich und menschlich sehr belastend ist. kontakt.sev sprach mit direkt betroffenen Kollegen und Spezialisten für psychologische Betreuung über ihre Erfahrungen.

Bei einem Personenunfall bietet die vom Lokführer alarmierte Leitstelle neben Polizei und Sanität sofort einen/eine Ereignismanager/in des betroffenen Interventionsrayons und die Betriebswehr auf. Ein Vorausdetachment fährt mit einem Auto mit Blaulicht vor Ort, das Gros des Einsatzteams folgt mit dem Lösch- und Rettungszug (LRZ). Am schnellsten ist in der Regel eine Polizeistreife zur Stelle, gefolgt von der Sanität – doch Suizidenten sind in den meisten Fällen tot.

Seitens der Bahn übernimmt der/die Ereignismanager/in die Einsatzleitung und sichert mit der Betriebswehr den Ereignisplatz. Leichenteile werden zugedeckt, der/die Lokführer/in bis zum Eintreffen seines/r Vorgesetzten betreut, der Zug zusammen mit dem Zugpersonal evakuiert.

Kommt die Polizei bei den unfalltechnischen Ermittlungen nicht zum Schluss, dass es sich um einen Suizid gehandelt hat, alarmiert der/die Ereignismanager/in die Unfalluntersuchungsstelle Bahnen und Schiffe (UUS). Die Polizei braucht für ihre Arbeit Zeit, während die SBB-Leute baldmöglichst wieder ein Gleis befahrbar machen wollen, mit entsprechender Absicherung für die «Bahnlaien». In der Regel wird daher auch ein/eine Sicherheitswärter/in aufgebeten.

Wenn die Polizeiuntersuchung abgeschlossen ist, hilft die Betriebswehr dem Bestattungsinstitut wenn nötig bei

der Arbeit und reinigt danach Gleis und Zug mit Wasser. Im Schnitt dauert es drei bis vier Stunden, bis das Gleis wieder freigegeben werden kann. Je nachdem wird der ganze Zug in eine Reinigungsanlage geführt.

Traumatisierte brauchen Hilfe

Im Kanton Bern kümmert sich bei Bahnsuiziden ein kantonales Care-Team um schockierte Augenzeugen und überbringt den Angehörigen der Suizidenten zusammen mit der Polizei die traurige Nachricht. «Geschieht ein Suizid in der Hauptverkehrszeit auf einem Bahnhof, brauchen oft mehrere stark traumatisierte Augenzeugen Betreuung», sagt Care-Team-Mitglied Hans Zaugg.

«Aber auch das Lokpersonal leidet nach Bahnsuiziden manchmal sehr», weiss der Pfarrer von Gesprächen mit Betroffenen. «Ihr berufliches Selbstverständnis wird erschüttert, denn Gewissenhaftigkeit hilft da nicht. Das löst Hilflosigkeit und sogar Wut gegen die Suizidenten aus.»

Ein Suizid ist kein Verbrechen

Auch Bahnverantwortliche äussern sich manchmal sehr verärgert darüber, dass Suizidenten die Bahn «missbrauchen», den Betrieb stören und hohe Kosten verursachen. Dafür hat Pfarrer Hans Zaugg Verständnis, bittet aber darum, die Suizidenten für ihre Verzweiflung nicht zu kriminalisieren, allein schon aus Rücksicht auf die Hinterbliebenen, die sich ohnehin Vorwürfe machen.

«Selbstmörder» sei auch deshalb keine gute Bezeichnung, weil es ein Recht auf den eigenen Tod gebe.

Selbstverständnis muss aber alles versucht werden, um gefährdete Menschen von Suizidgedanken abzubringen: durch mitmenschliche Hilfe, Aufklärung und Prävention. Beratung bieten die Dargebotene Hand (Tel. 143, www.143.ch) und die Kirchen (www.seelsorge.net). Die Medien müssen Zurückhaltung üben, um der Nachahmung vorzubeugen.

Die betroffenen Bahnmitarbeitenden dagegen sollten miteinander noch vermehrt über ihre Gefühle nach einem Suizid sprechen: «Das hilft bei der Verarbeitung», sagt Hans Zaugg. Markus Fischer

Beat Lüscher, Ereignismanager

«Jeder Fall ist anders»

Bevor Beat Lüscher (49) im April Ereignismanager wurde, hatte er schon 10 Jahre als Betriebs- und Rangierangestellter und über 20 Jahre als Lokführer bei der SBB gearbeitet. Und er hatte mehrfach im Bestattungsinstitut seines Bruders ausgeholfen. Dennoch war es ihm auf dem Weg zu seinem ersten Bahnsuizid-Einsatz ziemlich mulmig. «Ich machte mich im Auto auf den Worst Case



gefasst.» Es sei dann alles ganz gut gegangen. Mentale Vorbereitung sei wichtig, «denn wir wissen nie, was wir antreffen werden. Jeder Fall ist anders.»

Im Einsatz macht er einfach Schritt für Schritt seine Arbeit und studiert nicht darüber nach. Bei der Verarbeitung helfen ihm Gespräche mit dem Chef oder Kollegen. Zurückziehen müsste er sich, wenn ein Bekannter oder Angehöriger betroffen wäre. «Dann würde ich meinen Einsatz abbrechen und einen Ersatz aufbieten lassen.» Fi

Rolf Meier, Vizekommandant der Betriebswehr Bern

«Wir schauen aufeinander»

Den Leuten von der Betriebswehr bietet sich bei Bahnsuiziden kein schönes Bild. Wie kommt Rolf Meier (55) damit zurecht? Während er mit der Ereignisbewältigung beschäftigt ist, kann er Gedanken und Gefühle ausblenden. Diese kommen erst im Nachhinein. Probleme hätte er besonders bei einem Unfall mit Kindern oder Bahnmitarbeitenden, wenn er sie kennen würde. «In einem solchen Fall könnten wir einen anderen Lösch- und Rettungszug (LRZ) aufbieten.» Bei Ereignissen auf der Neubaustrecke rückt neben der Betriebswehr

Bern auch jene von Olten aus, und sie helfen einander.

«Stellt der Offizier vor Ort fest, dass ein Mitarbeiter ein Problem hat, dann setzt er diesen so ein, dass er nicht mit Arbeiten an der Front beschäftigt ist. Wer sich nicht gut fühlt, kann sich im LRZ erholen. Wir schauen aufeinander.» Nach dem Einsatz sitzt das ganze Team in der Personalküche zusammen, beredet bei einem Kaffee, was gut und was schlecht gelaufen ist und spricht sich auch sonst aus. Rolf Meier kann sein Herz zudem bei seiner Frau ausschütten.

Von der SBB-Nachbetreuung hat Rolf Meier noch nie Gebrauch gemacht, doch sei es gut, zu wissen, dass man dort jederzeit anrufen könne. Es sei auch schon eine Nachbetreuerin im Team vorbeigekommen und habe mit ihm und den Kollegen über ihre Erfahrungen und Bedürfnisse gesprochen. Die Leitung Intervention plane für Einsatzleiter im Jahr 2013 Schulungen im Bereich Nachbetreuung. Rolf Meier fände zum Beispiel Tipps für die Einschätzung der psychologischen Verfassung von Teamkollegen nützlich. Fi

DOSSIER



An diesem Tisch sitzen Rolf Meier (Bild) und seine Kollegen von der Betriebswehr Bern nach jedem Einsatz zusammen, trinken Kaffee und sprechen sich eine Weile über das Erlebte aus.

INFO

Nachbetreuung SBB hilft nach Trauma

SBB-Mitarbeitende, die einen Suizid miterleben, angegriffen werden oder sonst ein traumatisierendes Erlebnis haben, können sich rund um die Uhr über eine Picketnummer an die Nachbetreuung SBB wenden. Der Dienst besteht aus zwei Psychologinnen und rund 40 «Laienbetreuer/innen» vor allem vom Lokpersonal, die im Nebenjob traumatisierten Kollegen/innen beistehen. Der Dienst ist aus einer Selbsthilfeorganisation des Lokpersonals herausgewachsen und deckt alle drei Landessprachen ab. Die beiden Psychologinnen sind auch in der Personalausbildung tätig und besuchen Teams vor Ort (z. B. bei der Betriebswehr), um ihnen Tipps für die Schockverarbeitung und die gegenseitige Betreuung zu geben. Es gibt Ideen, die SBB-Nachbetreuer/innen künftig auch bei Suiziden, Unfällen usw. für die Erstbetreuung externer Traumatisierter aufzubieten. FI

Andreas Jost, Lokführer

«Den Chefs vertrauen zu können, ist sehr wichtig»

Vor fünf Monaten erlebte Andreas Jost (56) auf der Neubaustrecke einen Bahn-suizid: Als er in einen Tunnel einfährt, spürt er plötzlich einen Schlag und vernimmt Geräusche unter dem Zug. Nach dem ersten Schrecken überprüft er die Fahrtauglichkeit des Zuges und entscheidet, bis Olten weiterzufahren. Natürlich informiert er auch sofort die Leitstelle und das Zugpersonal.

In Olten wird der Zug geräumt und zur Reinigung weggeführt. Der örtliche Chef Lokpersonal (CLP) kommt zu Andreas Jost, lädt ihn in sein Büro und trinkt mit ihm Kaffee, bis ihn die Polizei einvernimmt. «Dabei gab es keine Vorwürfe oder Verdächtigungen und keinen Alkoholest. Die Polizisten waren sehr verständnisvoll.» Das Angebot des CLP, ihn nach Hause zu begleiten, lehnt Andreas



Jost dankend ab, da er sich dafür wieder genügend stark fühlt. Zu Hause kann er sich mit seiner Frau aussprechen. Daher verzichtet er auf ein Telefon mit dem Nachbetreuer. Dieser ruft ihn am nächsten Tag von sich aus an. Das Gespräch mit einem Berufskollegen hilft ihm. «Die ersten beiden Nächte schlief ich sehr schlecht. Man ist auf einen Suizid zwar vorbereitet, doch wenn es passiert, funktioniert es anders. Man macht sich schon Gedanken!» Er nimmt einen Tag frei. «Heute gilt dies als Berufsunfall, während früher Freitage eingeteilt wurden.»

Die Einvernahme durch den eigenen CLP erlebt Andreas Jost als «sehr fair». Sein CLP begleitet ihn auch bei der ersten Fahrt, «das ist heute bei allen so». Danach fährt er alleine weiter. «Wenn man das erste Mal wieder am Ereignisort vorbeifährt, kommt das Erlebte natürlich wieder hoch...» Doch mit der Zeit schwäche sich dies ab.

Bei der Verarbeitung des Suizids hat ihm geholfen, zu wissen, dass er nur das Werkzeug für einen gewollten Tod war. Dies war anders, als ihm vor etwa 15 Jahren ein Rangierkollege unter den Zug kam. Mit einem Kollegen leistete er dem Verunfallten Erste Hilfe, doch dieser starb auf der Unfallstelle. Es war ein «toller Kollege», der Kinder im schulpflichtigen Alter hatte. Sein Tod ging Andreas Jost sehr nahe, obwohl ihn daran ebenfalls keine Schuld traf – viel näher als der Suizid. «Auch war damals bei der SBB die Betreuung noch nicht so gut wie heute.»

Wichtig sei zudem, Hilfe auch wirklich annehmen zu können, wenn man sie braucht. Voraussetzung dafür sei, den Chefs vertrauen zu können. «Das ist sehr wichtig. Und man muss mit sich selber ehrlich sein und nicht unbedingt den starken Mann markieren wollen.» FI

Fortsetzung auf Seite 16

RECHTSSCHUTZGESUCH NOTFALLS NACHTRÄGLICH MÖGLICH

Viele Lokführende reichen bei Personenunfällen vorsorglich sofort ein SEV-Rechtsschutzgesuch ein. Das mache durchaus Sinn, sagt René Windlin vom Rechtsschutzteam SEV. Denn es könnten sich bei einer längeren Arbeitsunfähigkeit versicherungs- und arbeitsrechtliche Fragen stellen. Denkbar sei auch, dass Angehörige eines Verunfallten den Lokführer oder die Lokführerin mit Vorwürfen oder finanziellen Forderungen konfrontieren. Solche Probleme seien aber bisher sehr selten aufgetreten, und der SEV würde in einem solchen Fall wohl auch noch nachträglich Berufsschutz gewähren, beruhigt René Windlin. Bei Personenunfällen jedoch, die nicht eindeutig als Suizid erkannt werden können – zum Beispiel bei Vorfällen beim Ein- oder Aussteigen – empfiehlt René Windlin, in jedem Fall sofort ein Rechtsschutzgesuch einzureichen. FI

Christoph Keller, SBB-Nachbetreuer und Ereignismanager/Lokführer

Er betreut Kolleginnen und Kollegen der SBB

Nach 25 Jahren als Lokführer durfte Christoph Keller (52) eine Zeit lang nicht mehr fahren und wechselte daher vor zwei Jahren ins Ereignismanagement, arbeitet heute aber auch wieder als Lokführer. Nachbetreuer ist er ebenfalls seit zwei Jahren und hat bisher etwa 15 Lokführer/innen betreut, die einen Suizid oder Unfall erlebt hatten. Bevor er die Betroffenen anruft (sie können ihn ihrerseits



schon anrufen, wenn sie wollen), lässt er eine Nacht verstreichen. Er lässt sie dann das Erlebte erzählen, was ihnen guttut, und fragt nach dem Befinden: Können sie schlafen oder werden sie von Bildern verfolgt? Ist die Verdauung normal? So beurteilt er die Stärke des Schocks.

Mit zwei Traumatisierten vereinbarte er sofort weitere Treffen, die andern konnte er sich selbst überlassen mit der Aufforderung, ihn bei Bedarf jederzeit anzurufen. Alle kontaktiert er erneut nach einem Monat, wenn ein Trauma

abgeklungen sein sollte, und spricht sie auch sonst an, wenn er sie im Depot gerade antrifft. In einem Fall sass der Schock nach zwei kurz hintereinander erlebten Suiziden so tief, dass eine Psychologin beigezogen werden musste.

«Traumabewältigung ist Teamarbeit», sagt Christoph Keller. «Die Betroffenen selbst, ihr Beziehungsnetz, wir Nachbetreuer/innen und nötigenfalls Fachleute leisten alle ihren Beitrag. Aber auch die Zeit heilt Wunden.» Berufsausstiege allein wegen Suiziden seien sehr selten. FI

Hans Zaugg, Einsatzleiter Care-Team Kanton Bern und Pfarrer in Oberdiessbach

Er betreut Augenzeugen und Hinterbliebene

Hans Zaugg (59) ist beim Care-Team Kanton Bern mit dabei, seit dieses im Jahr 2000 vom Kanton als «Notfallseelsorge» gegründet wurde.

Vorbild dafür waren die in Deutschland nach dem Bahnunglück von Eschede am 3. Juni 1998 geschaffenen Organisationen für die Notfallpsychologische Betreuung von Betroffenen traumatisierender Ereignisse und von Einsatzkräften. Die Idee dahinter ist, dass sofortige psychologische Betreuung die posttraumatischen Folgeschäden begrenzen kann.

Den heutigen Namen trägt das Care-Team seit 2006. Sein Leiter und dessen Stellvertreter sind bei der Polizei- und Militärdirektion des Kantons Bern angestellt. Hinzu kommen über 170 Milizmitglieder, die für Ausbildungen und Einsätze wie Zivilschutz- und Militärdienstleistende Sold, Erwerbssersatz und Spesenverguütungen erhalten.

Zum Team gehören acht Einsatzleiter (darunter Hans Zaugg), die pro Jahr mehrere



Pikettwochen leisten. Rund um die Uhr sind zwei Angehörige des Care Teams bei der Sanitätspolizei in Bern stationiert und rücken bei Bedarf mit dieser aus. Aufgeboten wird das Care Team bei einem Ereignis mit Toten oder Schwerverletzten durch die Blaulichtorganisationen. Eine dritte, französischsprachige Person steht in Biel bereit. Wenn nötig geht auch der Einsatzleiter vor Ort oder bietet weitere Care Team-Mitglieder auf.

Fragen an Hans Zaugg:

kontakt.sev: Wann rückt Ihr Team bei Bahnsuiziden aus?

Hans Zaugg: Wenn diese im Kanton Bern passieren, eigentlich immer.

Wen betreuen Sie bei Suiziden?

In erster Linie zufällige Augenzeugen an Bahnhöfen und Hinterbliebene. Diesen überbringen wir mit der Polizei die Todesnachricht und bleiben bei ihnen. Die Polizei dagegen muss den Rapport schreiben oder an den Ereignisort zurückkehren. Bei allen Bahnen betreuen wir auf Wunsch auch die Lokführer/innen,

bis ihre Vorgesetzten ein treffen, sowie Einsatzkräfte.

Wie lange helfen Sie?

Als Erstbetreuer helfen wir in der Regel in den ersten 24 Stunden. Danach verweisen wir Hilfesuchende an psychologische Fachstellen.

Soll Hinterbliebenen der Kontakt zu Lokführenden ermöglicht werden?

Auf keinen Fall. Das ist ein gutes Tabu. Lokführer/innen brauchen Abstand, um professionell weiterarbeiten zu können. Eine Einladung zu einer Beerdigung brächte nur die Emotionen wieder hoch. Bei Unfällen kommt es zudem vor, dass Hinterbliebene den Fehler beim Lokpersonal suchen.

Dürfen Hinterbliebene am Ort des Suizids Blumen oder Kerzen niederlegen?

Ja, dafür muss man Verständnis haben. Ich rate den Trauernden aber, darauf zu verzichten, weil das Lokpersonal darunter leidet, oder die Blumen und Kerzen wieder mitzunehmen. Dann muss die Bahn sie nicht wegräumen. FI

WAS TUN BEI EINEM PERSONENUNFALL?

«Einen Bahnsuizid miterleben zu müssen – sei es als Lokführer oder als zufällig anwesender Augenzeuge – ist ein ausserordentlich belastendes Erlebnis und keine Kleinigkeit», sagt Hans Zaugg, Pfarrer und Einsatzleiter beim Care-Team Kanton Bern. Insbesondere laufe man Gefahr, von wiederkehrenden Bildern und Geräuschen heimgesucht zu werden. Deshalb empfehlen die Fachleute:

- Vor dem Aufprall Augen und Ohren zuhalten (wenige Sekunden).
- Lokführer/innen sollten Überfahrene nicht selber abdecken. Schockerlebnisse führen oft dazu, dass man nicht mehr denken kann und im Affekt handelt. Daher gilt nach dem Ereignis:
- Erst mal durchatmen, Ruhe bewahren und überlegt handeln. Gerade Lokführer erledigen alles Notwendige oft erstaunlich souverän – von der Schnellbremsung, über das Einschalten der roten Warnlichter und die Zugsicherung, bis zur Information von Leitstelle und Zugpersonal. Manchmal funktionieren Menschen in Notsituationen dank dem Adrenalinschub wie automatisch weiter, werden aber plötzlich doch noch von der Schockwirkung getroffen. Diese kann bis zum völligen Verlust der Handlungsfähigkeit gehen. Sofortige Betreuung kann helfen, dass es nicht so weit kommt, oder kann aus dem Schockzustand wieder herausheilen. Folglich gilt:
- Lokführer/innen und Augenzeugen sind vor Ort sofort zu betreuen.

Lokpersonal wünscht sofortige Hilfe

Für die Betreuung der Lokführer/innen kommt zwar stets deren Chef/in auf den Ereignisplatz, doch kann dies manchmal länger dauern. Daher ist das Lokpersonal froh, wenn es sofort Betreuung von andern Bahnmitarbeitenden erhält. Bei Gruppengesprächen mit Hans Zaugg äusserte das Lokpersonal folgende Wünsche:

- Sofortige Hilfe und Unterstützung durch Bahnmitarbeitende vor Ort ist sehr erwünscht – aber Betreuung nicht aufdrängen, sondern fragen: «Wie kann ich dir helfen? Willst du allein sein oder soll ich bei dir sein?» (die einen wollen reden, die anderen nicht).
- Vertraulichkeit des Gesagten ist wichtig, sonst reden sie nicht.
- Jemand anders soll dem/der Lokführer/in den Rücken freihalten (Fahrgäste informieren, Unfallplatz absichern, sich um Verletzte kümmern, Betroffene betreuen, Fahrzeugdaten sichern...).
- Jemand anders soll das Zepter auf dem Unfallplatz übernehmen. Was soll man gegenüber dem Lokpersonal nicht sagen oder tun?
- «Wie geht es dir?» (unpassend als Begrüssung, denn in einer solchen Situation geht es allen schlecht).
- Lokführer/innen nicht das Gefühl geben, dass sie schuldig seien.
- Nicht vorverurteilen (weder mit Worten noch mit Gestik oder Mimik) im Sinn von «schon wieder der Binggeli...».

Verarbeitung eines Personenunfalls

Hans Zaugg betont: **Es gibt keine allgemeingültigen Rezepte, die Verarbeitung ist individuell verschieden.** In der Regel will das Lokpersonal das Ereignis rasch verarbeiten, sei es durch Verdrängen, sei es durch Auseinandersetzung damit.

Wichtig ist, sich als Lokführer/in kein Gewissen zu machen, denn: a) ein Bahnsuizid kann alle Lokführer/innen treffen; b) sie trifft dabei keine Schuld; c) wer Suizid begeht, will sterben; d) jeder Mensch hat letztlich das Recht, seinem Leben ein Ende zu setzen.

Bei der Verarbeitung eines Personenunfalls hilft:

- Gefühle nicht unterdrücken.
- Darüber sprechen – gerade auch im Kollegenkreis (totschweigen macht es nicht besser!) – und Beziehungen pflegen.
- Sich Ruhe gönnen (man muss nicht zwingend in einer Woche schon wieder fahren).
- Sich Gutes tun, also Dinge tun, die man gern macht.
- Bewegung, gesunde Ernährung, genügend Schlaf.
- Wenn nötig professionelle Hilfe beiziehen (zum Beispiel Nachbetreuung SBB oder Sozialberatung SBB).
- Zum Alltag zurückfinden; zum Leben gehört auch das Traurige, das Leben geht trotzdem weiter. FI

ZPV-REGIONALVERSAMMLUNG OST**8. November, 10 Uhr****Maienfeld, Restaurant Schloss Brandis**

(ab 8.30 Uhr Kaffee und Gipfeli)

Im Brennpunkt stehen die Informationen über die diesjährigen Lohnverhandlungen, die Billettpflicht und vieles mehr. Die Personalkommissionen informieren über die geleistete Arbeit. Andreas Menet, Zentralpräsident ZPV, sowie Thomas Walther, Präsident Peko Fläche Zugpersonal, informieren topaktuell.

Alle interessierten Mitglieder des ZPV, das Zugpersonal, das Micronic-Personal, das Regionalverkehrszugpersonal, das Lehrpersonal und die Pensionierten sind eingeladen. Bitte für das anschließende Mittagessen bis 1. November auf den Listen in den Personalmitteln eintragen. Pensionierte und Gäste melden sich an bei Robert Eisenring, Präsident der organisierenden Sektion Rheintal-Chur, 051 281 60 38, roeis@bluewin.ch.

Andreas Menet, Zentralpräsident ZPV

ZPVUnterverband
des
ZugpersonalsSous-fédération
du personnel
des trainsSottofederazione
del personale
del treno

■ PV Bern

«Wandern macht fit...»

...diesen Slogan haben sich die 20 Wanderlustigen zu Herzen genommen, als sie sich zur Wanderung rund um den Pfäffikersee entschlossen. Wanderleiter Klaus Gasser gelingt es immer wieder, die Gruppe in Gebiete zu führen, in die diese als Berner/innen wahrscheinlich gar nie oder nur zufälligerweise kommen würden. Der wahrscheinlich letzte heisse Sommertag dieses Jahres war angesagt und so kamen die Wanderer/innen bereits kurz nach Pfäffikon auch ohne Steigungen ins Schwitzen. Der Wanderweg führte durch eine grosszügige Moorlandschaft mit viel Gras und Schilfpflanzen. Ein erster Zwischenhalt war beim Strandbad vis-à-vis See-

graben. Dort war Zwischenverpflegung aus dem Rucksack angesagt, aber auch die Mandelgipfel aus dem dortigen Restaurant waren nicht zu verachten. Nach einer weiteren halben Stunde erreichte die Gruppe das Strandbad auf der gegenüberliegenden Seite, wo es lebhaft zu und her ging. Schulklassen vergnügten sich im Wasser oder waren beim Bräteln anzutreffen. Nach knapp drei Stunden Wegzeit erreichten sie wieder Pfäffikon, wo sie unter Sonnenschirmen im See- und Gartenrestaurant L'Aq den reichlich verdienten Fleischsteller genossen. Vielen Dank an Klaus Gasser für den erlebnisreichen Tag. *Andreas Lüthi*

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

■ LPV Engadin-Bernina

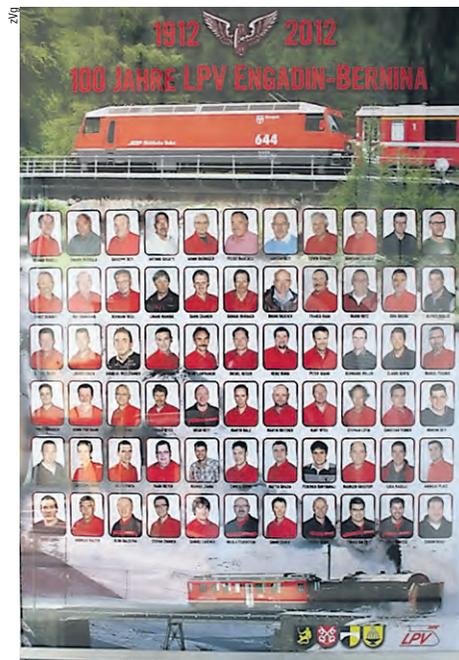
Die Sektion feiert ihr 100-Jahr-Jubiläum

Am 7. und 10. September durfte die LPV-Sektion Engadin-Bernina ihr 100-jähriges Bestehen feiern.

Viele aktive und pensionierte Kollegen folgten der Einladung und genossen die Fahrt im historischen Jubiläumszug, gezogen vom «Bernina-Krokodil 182», von St. Moritz nach Morteratsch. Nach einem Apéro mit Besichtigung des Käsekellers in der Alp-Schaukäserei wurde die neue Fotogalerie der Sektion enthüllt (siehe Foto). Anschliessend konnte beim Raclette der Jubiläumswein «100 Jahre LPV Engadin-Bernina» degustiert werden.

Die Zeit in der Alp-Schaukäserei verging viel zu schnell und so fuhren alle, um ein tolles Erlebnis reicher, zufrieden nach Hause.

Martin Balz



■ ZPV Aargau Solothurn

«Wenn die Führung schon nicht menschlich ist, sollte sie mindestens betrieblich funktionieren»

Präsident René Schaller begrüßte die Teilnehmenden zur Herbstversammlung am 14. September in Brugg. Er erläuterte, dass die meisten Änderungen der Bereichsspezifischen Arbeitszeitregelungen (BAR), vor allem die Erhöhung der Nebenarbeitszeit, zugunsten des Zugpersonals sind. Der Präsident ruft alle Mitglieder dazu auf, den Personalumfragebogen auszufüllen.

Zur Sprache kamen auch die Probleme mit einem Chef Fernverkehrspersonal

in Olten, der seine zugeteilten Mitarbeitenden nur kontrolliert, aber nicht unterstützt, und von ihnen eine mehr als perfekte Dienstverrichtung verlangt, während er selbst bei der Wahrnehmung seiner Aufgaben nicht mit gutem Beispiel vorangeht, wie Mitglieder berichteten. «Wenn die Führung schon nicht menschlich ist, sollte sie mindestens betrieblich funktionieren», sagte ein Kollege. Bei einem persönlichen Gespräch mit dem früher zuständigen Regionen-

leiter sei ein Mitglied an den neuen Regionenleiter Fernverkehr Mitte verwiesen worden, der sich leider noch immer nicht persönlich beim Zugpersonal in Olten vorgestellt habe. So fühle man sich nicht ernst genommen.

Der Anlass hätte besser besucht sein können. Der Vorstand bittet die Mitglieder, an den Versammlungen möglichst teilzunehmen.

Auf den geschäftlichen Teil folgte ein gemütlicher Grillabend mit den Partnern/innen. *Peter Sommer*

■ SVSE Golf

SVSE-Golfmeisterschaft im Elsass

Die SVSE-Golfmeisterschaft fand am 14. September bei herrlichem Wetter im Golfclub La Lague statt. 23 Spieler/innen fanden sich im benachbarten Elsass ein. Sportlich wurde hart um Punkte gekämpft, wobei sich viele mit dem anspruchsvollen Platz schwertaten. Dennoch konnte dieser die Spieler/innen begeistern. Der Kampf der Herren wurde auf den zweiten neun Loch entschieden; nach durchgezogenem Start konnte sich Kevin Ritter massiv steigern und den Titel für sich beanspruchen. Bei den Damen setzte sich Brigitte Winkelmann einmal mehr knapp vor Susi Guldnapfel durch. *Brigitte Winkelmann*



Der neue Herrenmeister Kevin Ritter.

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, iris.piazzoli@sev-online.ch.

**Jetzt
anmelden!**

Weitere Informationen unter:
www.sev-online.ch

Der Anlass wird organisiert und finanziert durch:



Deine starke Gewerkschaft
Ton syndicat fort
Il tuo forte sindacato

SEV Frauen

Bildungstagung: Jetzt anmelden!

Die Frauenkommission SEV führte am 11. September eine zusätzliche Sitzung durch. Am Morgen informierten die Teilnehmerinnen über Neuigkeiten in ihren Sektionen und Unterverbänden. Barbara Amsler mobilisierte für die Demonstration am 22. September sowie die Werbeaktionswochen im Oktober.

DER Event der SEV-Frauen, die Bildungstagung (siehe das oben abgedruckte Inserat), findet im November – diesmal am 23. November – in Bern statt. Anmelden kann man sich schriftlich, telefonisch oder elektronisch aufgrund der Ausschreibung in dieser Zeitung, auf der Website des SEV (www.sev-online.ch) und auf den Aushängen an arbeitsplatznahen Orten. Sich frühzeitig anzumelden lohnt sich. Anfang September waren noch einige Plätze frei.

Nicole Beutler von der Firma «Furrer Hugli & Partner» war zu Besuch bei den Frauen. Sie machte einen kurzen Input zur Staatspolitik und zeigte danach auf, wie die Lobbyingarbeit organisiert und durchgeführt wird. Die Teilnehmerinnen erstellten im Rahmen eines Workshops selber eine Lobbyingarbeit. Vorgegebenes Thema: «Lobbyieren im SEV für Anträge der Frauenkommission».

Am Mittag unterstützten die Frauen die SEV-Aktion «Die Zitrone ist ausgepresst» der BLS-Kolleginnen und -Kollegen vor dem Berner Rathaus. Die Sitzung wurde mit einem kulturellen Anlass auf dem Gurten beendet. Die nächste Frauenkommissionssitzung findet am 3. Oktober statt.

Janine Truttmann und
Susanne Held

www.sev-online.ch

VPT BLS, Pensionierte Emmental

Entlang von Ilfis und Emme

Am 6. September trafen sich 14 Kollegen/innen am Bahnhof Langnau i. E. zur alljährlichen Herbstwanderung. Nach dem Überqueren der Ilfis mit ihrem klaren Wasser schwenkte die Gruppe auf den Wanderweg am linken Ufer ein. Sogar die Sonne brach nach längerer Abstinenz durch die Hochnebeldecke und wärmte die Wanderlustigen. Das Rauschen der Ilfis wurde nun zum ständigen Begleiter. Etwas entfernt standen behäbige Emmentaler Bauernhäuser und auf den Wiesen weidete Vieh. Ein leichter Dunstschleier hatte sich über die Hänge gelegt und kündete bereits den nahenden Herbst an. Schon bald erreichte die Gruppe beim Dorf Em-

menmatt den Zusammenfluss von Ilfis und Emme. Nun wurde die Emme der weitere Begleiter, ganz brav in ihrem Bett sprudelte sie dahin. Kaum zu glauben, dass sie ab und zu ihre Kraft demonstriert und Unheil anrichtet. Der Weg führte dann teilweise durch Waldabschnitte. Nach dem Verlassen des Waldes ging es vorbei an Häusern mit blumengeschmückten Gärten. Nach nicht ganz zwei Stunden war Zollbrück erreicht. Im Restaurant «Rössli» gab es einen ausgezeichneten Zvieri. Nach angeregten Diskussionen hiess es schon bald Abschied nehmen. Besten Dank an Samuel Hug für die Organisation.

Heinz Baumgartner

TOTENTAFEL

Aeberhard Johann, pensionierter Spezialhandwerker, Basel; gestorben im 79. Altersjahr. PV Basel.

Aerni Helena, Witwe des Max, Luzern; gestorben im 93. Altersjahr. PV Luzern.

Allemann Adolf, Wiedlisbach; gestorben im 83. Altersjahr. VPT Oberaargau.

Assey Karl, pensionierter Bahnhofsvorstand, Uetikon am See; gestorben im 74. Altersjahr. PV Zürich.

Berger Robert, pensionierter Lokomotivführer, Visp; gestorben im 97. Altersjahr. VPT Matterhorn Gotthard.

Beutler Ruth, Witwe des Fritz, Zollikofen; gestorben im 87. Altersjahr. VPT RBS.

Bieri Friedrich, Sekretär, Reiden; gestorben im 58. Altersjahr. BAU Nordwestschweiz.

Boog Urs, pensionierter Betriebsangestellter, Schaffhausen; gestorben im 65. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Burri Trudi, Witwe des Hans, Köniz; gestorben im 78. Altersjahr. PV Bern.

Conrad Frieda, Witwe des Hans, Küsnacht ZH; gestorben im 90. Altersjahr. PV Zürich.

Dürig Hansjörg, pensionierter Lokomotivführer, Romanshorn; gestorben im 73. Altersjahr. PV Thurgau.

Edelmann Anna, Witwe des Karl, Flawil; gestorben im 92. Altersjahr. PV St. Gallen.

Eggler Marcel, Reisezugbegleiter National, Brugg AG; gestorben im 47. Altersjahr. SEV Externe Mitglieder.

Flühmann Willy, pens. Visiteur, Brienzwiler; gestorben im 82. Altersjahr. PV Luzern.

Fraquelli Rino Mario, Bergbahnangestellter, Davos Dorf; gestorben im 61. Altersjahr. VPT Touristik Bern.

Glatz Helena, Witwe des Ernst, Erstfeld; gestorben im 93. Altersjahr. PV Uri.

Gmach Lina, Langnau i. E.; gestorben im 100. Altersjahr. PV Bern.

Grieser Heinrich, pensionierter Lokomotivführer, Zürich; gestorben im 89. Altersjahr. PV Zürich.

Häner Irène, Witwe des Benjamin, Olten; gestorben im 84. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Kurmann Eugen, pens. Betriebssekretär, Urdorf; gestorben im 85. Altersjahr. PV Zürich.

Lüthi Ernst, pensionierter Magaziner, Olten; gestorben im 92. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Manser Josef, Appenzell; gestorben im 80. Altersjahr. VPT Appenzellerland.

Meier Josef, pensionierter Stationsvorstand Stellvertreter, Emmenbrücke; gestorben im 91. Altersjahr. PV Luzern.

Meier Jürg, Bern; gestorben im 74. Altersjahr. PV Bern.

Petrtsch Franz, pensionierter Spezialhandwerker, Kloten; gestorben im 82. Altersjahr. PV Zürich.

Ramseyer Gertrud, Witwe des Rudolf, Zofingen; gestorben im 85. Altersjahr. PV Aargau.

Riesen Werner, pens. Zugführer, Delémont; gestorben im 84. Altersjahr. PV Jura.

Roth Peter, pensionierter Zugführer, Grindelwald; gestorben im 84. Altersjahr. PV Luzern.

Rupprecht Vreni, Witwe des Marcel, Biel; gestorben im 90. Altersjahr. PV Biel.

Schafer Josef, pensionierter Aufseher, Olten; gestorben im 91. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Schneeberger Werner, pens. Lokomotivführer, Nidau; gestorben im 87. Altersjahr. PV Biel.

Schuhmacher Laura, Witwe des Otto, Zürich; gestorben im 99. Altersjahr. PV Zürich.

Stuber Heidi, pensionierte Rottenköchin, Niederbipp; gestorben im 81. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Suter Lilly Anna, Witwe des Rudolf, Wetzikon ZH; gestorben im 73. Altersjahr. PV Zürich.

Tanner Hans, pensionierter Zugführer, Chur; gestorben im 89. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Vögeli Martin, pensionierter Stationsvorstand, Rümelingen; gestorben im 89. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Wespi Emma, Witwe des Jakob, Horw; gestorben im 92. Altersjahr. PV Luzern.

Zimmermann Markus, Zizers; gestorben im 79. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Zurbrügg Marius, pensionierter Sekretär, Luzern; gestorben im 73. Altersjahr. PV Luzern.

SEV und Unterverbände

8. November 10 Uhr, Maienfeld, Restaurant Schloss Brandis	■ Unterverband ZPV Regionalversammlung Ost	Details zur Regionalversammlung Ost siehe Infokasten in dieser Ausgabe auf Seite 15.
1. Dezember Sursee, Campus Sursee	■ SEV Jugend Voranzeige: Jugendtagung	Bitte Datum vormerken, genauere Infos folgen zu gegebener Zeit.

Sektionen

5. Oktober 19.30 Uhr, Buchs SG, Restaurant Taucher	■ ZPV Rheintal-Chur Herbstversammlung	Alle aktiven und pensionierten Mitglieder sind eingeladen. Pensionierte melden sich bitte an bei Präsident Robert Eisenring, 051 281 60 38. Die Traktandenliste ist in den Depots ausgehängt. Thomas Walther wird dieses Jahr unser Gast sein.
18. Oktober 14 Uhr, Bern, Restaurant Beaulieu	■ LPV Bern Herbstversammlung	Alle aktiven Mitglieder und Pensionierten sind eingeladen. Die Themen sind der Traktandenliste zu entnehmen, die in den Depots Bern, Fribourg und Interlaken aufgelegt sind. Als Gastreferenten begrüssen wir Marjan D. Klatt, LPV, Ressortleiter SBB P.
19. Oktober 17 Uhr, St. Gallen, Regionalsekretariat SEV	■ ZPV Säntis-Bodensee Herbstversammlung	Als Gast erwarten wir Thomas Walther, Präsident Peko. Herzlich eingeladen sind auch alle Pensionierten.
20. Oktober 10.15 Uhr, Yverdon, Restaurant La Grange	■ TS Romandie Nordwest Herbstversammlung	Der Vorstand lädt alle Mitglieder und Login-Auszubildenden herzlich zur Versammlung mit anschliessendem gemeinsamen Mittagessen ein (offertiert aus der Regionalkasse). Als Referent konnten wir SEV-Präsident Giorgio Tuti gewinnen. Anmeldung bis 10. Oktober an williwenger@bluewin.ch oder unter 078 603 69 39.
26. Oktober 15 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn	■ ZPV Basel 2. Mitgliederversammlung	Die Traktandenliste ist im Depot angeschlagen. Eingeladen sind alle Mitglieder sowie alle Pensionierten.
27. Oktober 16 Uhr, Burgdorf, Restaurant Bernerhof	■ RPV Bern Herbstversammlung	Eingeladen sind alle diestfreien Kollegen sowie die Pensionierten. Die Traktandenliste wird an den verschiedenen Plätzen ausgehängt. Anmeldungen bis 20. Oktober an Bernhard Frey, 079 654 62 54, berhard.frey@sbb.ch.
27. Oktober 17 Uhr, Basel, «Fischerstube», (Rheingasse 45)	■ SBV Nordwestschweiz Herbstversammlung	Treffpunkt fürs Vorprogramm (Fox-trail) ist um 13.45 Uhr beim Treffpunkt, Bahnhof Basel SBB. Nach der Herbstversammlung wird aus der Regionenkasse ein Nachtessen offertiert! Anmeldung bis 17. Oktober mit Angabe ob mit oder ohne Vorprogramm an nordwestschweiz@sbv-online.ch oder rolfmoos@bluewin.ch.
3. November 14.15 Uhr, Buchs SG, «Buchserhof»	■ RPV Südostschweiz Gemeinsame Herbstversammlung mit der RPV-Sektion Thurtal	Zu Gast ist Arne Hegland, Gewerkschaftssekretär SEV, Regionalsekretariat Zürich. Es wird ein Imbiss serviert.
5. November 18.30 Uhr, Bern, Hotel Bern	■ SBV Bern Mitgliederversammlung	Voranzeige! Herbstversammlung mit Referat von Ueli Stückelberger, VöV, und Abendessen. Einladungen folgen per Post.

Sektionen VPT

3. Oktober (Verschiebedatum: 10. Oktober)	■ VPT RBS, Pensionierte Herbstwanderung in den Solothurner Jura vom Weissenstein–Oberalmberg nach St. Niklaus (SO) (neue Wanderroute wegen einer Fahrplanänderung)	Wunderschöne Wanderung von gut drei Stunden. Für den etwas steilen Abstieg von 390m vom Oberalmberg nach Balm b. Günsberg kann das Postauto benützt werden (die Wanderzeit verkürzt sich um zirka 35 Minuten). Wanderstöcke empfehlenswert. Mittagsverpflegung aus dem Rucksack. Bern RBS ab 8.35 Uhr, Solothurn ab 9.32 Uhr bis Oberdorf (SO), St. Niklaus (SO) ab 16.12 oder 16.42 Uhr. Kosten: Für Bus Oberdorf (SO)–Weissenstein CHF 7.– pro Person. Anmeldung bis 1. Oktober, mittags, an Franz Schnider, 032 672 31 92.
10. Oktober 19.30 Uhr, Bremgarten, Restaurant. Stadtkeller	■ VPT BDWM Stammtisch	
16. Oktober 16 Uhr, Bern, Zentralsekretariat SEV	■ VPT Bahndienstleistungen Mitgliederversammlung	Einladung und Traktandenliste werden per Post verschickt. Alle Mitglieder sind herzlich willkommen. Anschliessend gemütlicher Apéro. Anmeldung bis 8. Oktober an Ely Wüthrich, info@ely.ch, 079 287 50 50.
17. Oktober (Durchführung nur bei gutem Wetter, kein Verschiebedatum)	■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Wanderung Savigny (793m)–Tour de Gourze (924m)–Poudoux–Chexbres (618m)	Wanderzeit zirka 3½ Stunden. Normale Wanderausrüstung, wer hat, soll Wanderstöcke mitnehmen. Mittagessen aus dem Rucksack. Interlaken Ost ab 6.27 Uhr, Spiez ab 6.54 Uhr, Thun ab 7.04 Uhr, Bern ab 7.34 Uhr, Lausanne an 8.40 Uhr, dann mit M2 und Bus zum Ausgangspunkt Savigny. Rückfahrt: Poudoux–Chexbres ab 14.45/15.45 Uhr, Bern an 16.04/17.04 Uhr, Thun an 16.21/17.21 Uhr, Spiez an 16.31/17.31 Uhr, Interlaken Ost an 16.57/17.57 Uhr. Auskunft über die Durchführung am Vortag ab 18 Uhr bei Robert Etter, 031 922 18 95 oder 079 378 48 50.
19. Oktober 18.30 Uhr, Münchenstein, Restaurant Hofmatt	■ VPT BLT Sektionsversammlung	Eine Einladung geht an alle Mitglieder. Anmeldung erwünscht bis 12. Oktober.
3. November 10 Uhr, Egg	■ VPT Appenzellerland Ostschweizerische VPT-Tagung	Die Einladungen mit den Anmeldelisten hängen an den üblichen Orten aus. Anmeldungen bitte bis 13. Oktober. Pensionierte können sich bei Walter Rusch, 071 794 12 01, oder einem anderem Vorstandsmitglied anmelden. Verbindungen: St. Gallen ab 7.48 Uhr, Gossau ab 7.56 Uhr.
4. November 9.30 Uhr (Beginn um 10.15 Uhr), Interlaken, Kursaal	■ VPT BLS VPT-Tagung Zentralschweiz	Vor Tagungsbeginn Kaffee und Gipfeli. Neben weiteren Gästen wird SEV-Präsident Giorgio Tuti da sein. An der Podiumsdiskussion nehmen teil: Prof. Dr. Thomas Bieger, Christoph Egger, Hans Bieri und Peter Peyer. Leitung: Adrian Durtschi, Radiomoderator Radio Beo. Die Tagung steht im Zeichen «100 Jahre Jungfrauabahn», Essensanteil pro Person 10 Franken. Fussmarsch ab Interlaken West sowie ab Interlaken Ost zum Kursaal zirka 15 Minuten. Anmeldung bitte bis 1. Oktober an Nicole Neuenschwander nicole.neuenschwander@bbs.ch.

4. November Ab 9.30 Uhr (Beginn um 10.15 Uhr), Interlaken, Kursaal	■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte VPT-Tagung Zentralschweiz	VPT-Tagung mit Giorgio Tuti, Präsident SEV. Ein Podiumsgespräch im Zeichen von «100 Jahre Jungfrauabahn». Züge ab Bern 8.04 Uhr, 8.34 Uhr und 9.04 Uhr, ab Kandersteg 8.12 Uhr. Weitere Details siehe Einladung Sektion VPT BLS. Anmeldungen bitte bis 1. Oktober an Walter Holderegger, Mühlegässli 11, 3700 Spiez, 033 654 63 26 oder holdereggerw@bluewin.ch.	10. Oktober ■ PV Luzern Leichte Wanderung in Roggehuse	Leichte Wanderung mit Emil Knöpfel. Luzern ab 8.54 Uhr, Roggehuse an 10.01 Uhr. Um zirka 12.30 Uhr Mittagessen im Restaurant Jurablick, Tagesmenü CHF 17.-. Schönenwerd ab 15.43 Uhr, Luzern an 16.55 Uhr. Anmeldung bis 5. Oktober an Franz Bühler, 041 252 10 82.
4. November 10.15 Uhr (Türöffnung um 9.30 Uhr), Interlaken, Kursaal	■ VPT BLS, Pensionierte Emmental VPT-Tagung Zentralschweiz	Details zur VPT-Tagung siehe VPT BLS. Solothurn ab 8.01 Uhr (direkt Thun) oder 7.48 Uhr (via RBS), Burgdorf ab 8.07 Uhr, Huttwil ab 7.16 Uhr, Bern ab 8.34 Uhr, Thun ab 8.54 Uhr. An das Mittagessen sind 10 Franken zu bezahlen (Gesamtpreis 35 Franken). Anmeldung bis 1. Oktober an Samuel Hug, 062 962 18 02, oder an Heinz Baumgartner, 032 672 25 17.	11. Oktober 14.30 Uhr, Zürich, Volkshaus	■ PV Zürich Herbstversammlung Referat der Stadtpolizei Zürich zum Thema «Sicherheit im Alter». Zu diesem interessanten Thema sind auch die Partnerinnen herzlich eingeladen. Anschliessend werden die langjährigen SEV-Mitglieder geehrt.
8. November 17 Uhr, Zürich, Kantine auf der Werft Wollishofen	■ VPT Zürichsee Herbstversammlung	Wir freuen uns auf eine gut besuchte Herbstversammlung. Die Traktandenliste ist verteilt, Anträge dem Vorstand bitte bis 28. Oktober einreichen.	16. Oktober 14.30 Uhr, Wildegg, Hotel Aarehof (ab 13.30 Uhr Kalender- und Poloshirtverkauf)	■ PV Aargau Herbstversammlung SP-Ständerätin Pascale Bruderer: «Aktuelles aus dem Bundeshaus» mit Diskussion (bis 15.20 Uhr). PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan: «Grüsse und Infos». SP-Regierungsrat Dr. Urs Hofmann: «Aargauische Projekte aus der Sicht des Regierungsrates».
16. November 20 Uhr, Ettingen, Restaurant Rebstock	■ VPT BLT Hock	Ungezwungenes Beisammensein unter Arbeitskolleginnen und -kollegen.	22. Oktober 14.15 Uhr, Oberwinterthur, Hotel Römertor	■ PV Winterthur- Schaffhausen Monatsversammlung Es finden die Wahlen für die neue Amtsperiode 2013 bis 2016 statt. Das Musikkorps «Alte Garde» erfreut uns mit dem Herbstkonzert.
			23. Oktober 13.45 Uhr, Olten, Stadttheater	■ PV Olten und Umgebung Herbstversammlung Einladung zur traditionellen Herbstversammlung. Der Vorstand freut sich auf eine grosse Teilnehmerzahl.
			24. Oktober 14.30 Uhr, Münchenstein Restaurant See- garten Grün 80	■ PV Basel Herbstversammlung Anreise mit Tram Nr. 10 bis «Neue Welt». PV-Zentralpräsident Ricardo Loretan referiert und diskutiert über gewerkschaftliche Aktualitäten. Mitwirkung des Männerchors.

Pensionierte

2. Oktober 14 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn	■ Pensioniertes Zugpersonal Basel Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.	7. November 12.34 Uhr, Haltestelle Mülligen, (= Zone 54 Schlieren; Trolleybus- Haltestelle 31)	■ PV Zürich www.sev-pv.ch/zuerich Besichtigung Briefpost- zentrum Zürich-Mülligen Beginn um 13 Uhr. Besichtigungsvariante 1: Film und Führung, ca. 2 Stunden. Variante 2: nur Film, ca. 1 Stunde. Teilnehmerzahl: Bei mehr als 45 Personen ist eine 2. Gruppe um 14 Uhr vorgesehen. Anmeldung bitte schriftlich bis 11. Oktober an Rina Marchi, Gugolzstrasse 30, 8004 Zürich, 044 492 12 07.
4. Oktober 14.30 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn	■ Pensioniertes Rangier- personal Basel Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auch Kollegen anderer Kategorien sind freundlich eingeladen.		
4. Oktober Olten, Restaurant Bahnhof, (Gleis 13)	■ Pensioniertes Zug- personal Olten Stammtisch	Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind herzlich willkommen.		
6. Oktober 14.45 Uhr, Egnach, Restaurant Sternen (40m vom Bahnhof)	■ PV Thurgau Herbstversammlung	<i>Achtung neuer Versammlungsort der Herbstversammlung!</i> Der Sängerbund Romanshorn wird die Versammlung eröffnen. Claudia Peyer vermittelt ihre Einblicke in die Unterwasserwelt bei Tauchgängen. Die Versammlung wird nach der Traktandenliste fortgeführt und es gibt gewerkschaftliche Infos von Zentralpräsident Ricardo Loretan.		
10. Oktober 14.30 Uhr, Düdingen, Restaurant Bahnhof	■ PV Bern Herbstversammlung	Behandlung der Geschäfte gemäss üblicher Traktandenliste. Als Gastrednerin konnte Nationalrätin Franziska Teuscher (Grüne) gewonnen werden. Sie spricht zum Thema «Aktuelle Verkehrsprobleme». Die Jubilare/innen werden für die vorgängig stattfindende Ehrung persönlich eingeladen.	1. Oktober 18 Uhr, Bern, Bollwerk, Instruktions- zimmer P 245	■ Eisenbahner Philatelisten Bern Nächstes Sammlertreffen Informationen, Kauf und Tausch sowie Kleinauktionen. Interessierte und neue Mitglieder sind herzlich willkommen.
			4. bis 7. Oktober Samen, «Landenberg»	■ rail-art.ch 29. Internationale Kunstaussstellung Die Vernissage findet am 6. Oktober um 16 Uhr statt. Öffnungszeiten: täglich von 11 bis 18 Uhr.
			8. Oktober 8.22 Uhr ab Biel	■ TC Biel Herbstwanderung Wanderung von Heimenschwand nach Süderen, Mittagessen im «Bären», danach Wanderung nach Schwarzenegg. Marschzeit zweimal 1½ Stunden. Auskunft und Anmeldung bei Josef Eichmüller, 032 323 64 79.
			10. Oktober 8.50 Uhr, Nesslau, Bahnhof	■ EWF Herisau www.ewf-herisau.ch Leichte Höhenwanderung über dem Nebel im Toggenburg Mit dem Postauto ins Obertoggenburg. Wanderung von 3 bis 4 Stunden nach Ansage, je nach Nebelobergrenze. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis spätestens Dienstagabend, 9. Oktober, an Walter Schmid, 071 994 13 31, wmschmid@thurweb.ch.

Sport und Kultur

<p>10. und 11. Oktober</p>	<p>■ ESV Rheintal-Walensee www.esv-rhw.ch</p> <p>Wanderung über den Eggen zum Napf (T1–T2)</p>	<p>1. Tag: Zürich ab 8.04 Uhr, Luzern ab 8.57 Uhr nach Escholzmatt. Wanderung über Turner–Champechnubel zum Napf in zirka 5 Stunden. 2. Tag: Hochänzi–Lüderalp–Gohlgrabe in zirka 5 Stunden. Übernachtung mit Halbpension im Berghaus Napf. Anmeldung bis 6. Oktober an Kurt Suter, 0049 76 214 59 25, 079 769 42 13.</p>	<p>14. Oktober</p>	<p>■ ESC Winterthur www.escw.ch</p> <p>Sternwanderung zum Forsthaus Muntel in Wettingen</p>	<p>«Route 1 blau» ab Baden, Wanderzeit 1½ Stunden; Winterthur ab 9.22 Uhr S12; Start 10.20 Uhr. «Route 2 grün» ab Wettingen, Wanderzeit 1 Stunde; Variante mit Bus 3 bis Brunnenwiese, nur 30 Minuten; Winterthur ab 9.52 Uhr, S12; Start 10.45 Uhr. «Route 3 orange» ab Otelfingen, Wanderzeit 1 Stunde 10 Minuten; Winterthur ab 9.38 Uhr (S7 bis Oerlikon und umsteigen S6 ab 10.09 Uhr); Start 10.35 Uhr. «Route 4 rot» ab Regensberg, Wanderzeit 2¼ Stunden; Winterthur ab 8.43 Uhr (S16 bis Oerlikon und umsteigen S5 ab 9.06 Uhr bis Dielsdorf, Bus ab 9.33 Uhr); Start 9.45 Uhr. Anmeldung bitte an Toni Wiedmer, 052 383 29 97.</p>
<p>13. Oktober</p>	<p>■ ESC Winterthur www.escw.ch</p> <p>Klettern</p>	<p>Klassische Route über den Südgrat auf die Balmfluh (1290 m). Tagesfüllende Grat- und Wandklettere auf Balmfluhköpfchen über der vordersten Jurakette. Schwierigkeiten 3–4c. Zustieg in 1 Stunde ab Bushaltestelle. Rückmarsch in 45 Minuten zum Kurhaus Balmberg. Zürich ab 6.30 Uhr nach Solothurn, weiter mit Bus bis Endhalt in Rüttenen. Rückfahrt mit Postauto ab Kurhaus nach Solothurn. Gute Kondition für Kletterzeit von 6 bis 7 Stunden; die schwierigsten Stellen können leichter umgangen werden. Kletterausrüstung mit 5–6 Expressen und Finken, gute Schuhe für An-/Rückmarsch. Anmeldung bis 10. Oktober an Hans Jaggi, 056 444 70 34, hmjaggi@bluewin.ch.</p>	<p>14. Oktober 9.45 Uhr, Regensberg Dorf</p> <p>oder</p> <p>10.20 Uhr, Baden</p>	<p>■ EWf Herisau www.ewf-herisau.ch</p> <p>SVSE-Sternwanderung Lägernwald Wettingen</p>	<p>Wir werden uns auf zwei verschiedene Routen aufteilen. Ab Regensberg in 2¼ Stunden, nur für trittsichere Teilnehmer oder ab Baden in 1½ Stunden in leichter Wanderung. Rückreise ab Otelfingen. Es erfolgt keine Platzreservierung. Detailinfos siehe EWf-Website oder www.svse.ch. Teilnahmeinfobereiten bis Samstagmittag, 13. Oktober, an Beat Frei, 071 352 61 67, oder touren@ewf-herisau.ch.</p>
<p>13. Oktober</p>	<p>■ ESV Rheintal-Walensee www.esv-rhw.ch</p> <p>Klettern Jura</p>	<p>Klettern im 5. Grad bei Grandval oder an der Balmfluh. Schöne Mehrseillängenrouten im Jurakalk. Zustieg rund ¾ Stunden, Kletterei 3 bis 4 Stunden, Abstieg rund 1¼ Stunden. Anmeldung bis 10. Oktober bei Martin Bellin, 032 636 32 78 oder 079 705 86 20, martin.bellin@kaos.ch.</p>	<p>14. Oktober</p>	<p>■ TC Biel</p> <p>Sternwanderung</p>	<p>Anmeldung direkt bei den verantwortlichen Tourenleitern gemäss Programmversand.</p>
<p>13. Oktober (Reservdatum 14. Oktober) 6.52 Uhr, Biel, Bahnhof</p>	<p>■ TC Biel</p> <p>Sigriswiler Rothorn T3–T4</p>	<p>Wanderung von Schwanden auf das Sigriswiler Rothorn. Gute Trittsicherheit, schwindelfrei. Gute Schuhe (T3–T4), Stim- oder Taschenlampe, Picknick, Getränk. Anmeldung und Auskunft bei Beat Fehlmann, 032 323 08 38 oder 079 827 52 46, beat.sbb@gmx.ch.</p>	<p>16. Oktober</p>	<p>■ ESC Basel, Ski & Bergsport Krokus</p> <p>Emmentalerwanderung: Walkringen–Hammegg– Schafhausen</p>	<p>Basel ab 7.31 Uhr, Olten ab 8.06 Uhr, Burgdorf ab 8.47 Uhr, Hasle-Rüegsau ab 9.01 Uhr, Walkringen an 9.09 Uhr. Nach einem Startkaffee in Walkringen (708 m) Aufstieg auf Asphalt nach Golpispberg, weiter nach Gumm mit Ausblick auf die Stadt Bern und die Voralpen. Weiter bergwärts erreichen wir die Hammegg (1053 m) mit Aussicht auf die Berner Alpenkette, dann durch den Wald über die Schwendiweid mit Mittagsrast an geeigneter Stelle. Weiter Richtung Schwendi und zum Weiler Bütschwil (785 m). Nach rund 30-minütigem Abstieg mit einigen kurzen steilen Stellen erreichen wir Schafhausen i.E. (606 m). Totale Wanderzeit 3½ Stunden. Anmeldung bis 14. Oktober an Heinz Spengler, 061 311 74 32.</p>
<p>14. Oktober</p>	<p>■ ESC Basel, Ski- und Bergsport Krokus</p> <p>Sternwanderung SVSE</p>	<p>Wir nehmen Route 1 ab Bahnhof Baden zum Forsthaus Muntel, Wettingen AG. Wanderzeit 1½ Stunden, Abmarsch 10.20 Uhr. Basel SBB ab 9.13 Uhr. Es stehen drei weitere Wanderungen (ab Wettingen, 1 Stunde, leicht, kann mit dem Bus abgekürzt werden; ab Otelfingen, 1 Stunde 10 Minuten, mittel; ab Regensberg, 2¼ Stunden, schwer, Trittsicherheit) zur Auswahl. Jahrestreffen Bergsteigen um 14 Uhr. Heimreise nach Belieben. Weitere Auskünfte bei Max Leuenberger, max.leuenberger@teleport.ch, oder 061 311 75 19.</p>	<p>27. Oktober 9.30 Uhr, Luzern, Bruchhalle</p>	<p>■ SVSE Badminton www.svse.ch/ index.php?id=62</p> <p>17. SVSE-Badminton-Plauschturnier mit anschließendem Jahrestreffen</p>	<p>Badminton-Turnier für Junge und Junggebliebene. Ein spezieller Spielplan sorgt für spannende Spiele. Anschliessend SVSE-Badminton-Jahrestreffen im Restaurant Anker. Anmeldung bis 7. Oktober an Vincenzo Trifari, 079 661 13 09. Weitere Infos siehe Website.</p>
<p>14. Oktober 10 Uhr, Wettingen, Forsthaus Muntel</p>	<p>■ ESC Soldanella</p> <p>SVSE-Sternwanderung</p>	<p>Die Routenbeschreibungen findet ihr unter www.soldanella.info/bergsport.</p>	<p>17. und 18. November</p>	<p>■ ESV Luzern www.esv-luzern.ch</p> <p>Abschlusswochenende</p>	<p>Abfahrt in Luzern um 9.00 Uhr; Rückkehr um 19.00 Uhr. Wanderung: Schwarzsee, Euschelspass, Jaun (zirka 4 Stunden) und Jaun, Jaunpass, Weisenbach (zirka 4½ Stunden). Übernachtung mit Halbpension im Hotel Zum Wasserfall in Jaun. Anmeldung bis 30. September an Tourenleiter Cyrill Flory, 043 811 36 81) oder auf der Website.</p>
<p>14. Oktober Wettingen, Forsthaus Muntel</p>	<p>■ ESV Luzern www.esv-luzern.ch</p> <p>SVSE-Sternwanderung</p>	<p>Abfahrt in Luzern um 7.35 Uhr. Wanderung: Baden, Lägerngrat, Burghorn, Forsthaus Muntel; zirka 3 Stunden. Rückkehr nach Absprache mit den Teilnehmenden. Wanderschuhe, Regenschutz; Verpflegung am Versammlungsort. Auskunft über die Durchführung am Vorabend ab 19 Uhr bei Tourenleiter Marcel Hofer, 041 280 02 41.</p>			

Von Lütisburg SG auf dem «Windrädliweg» nach Winzenberg und zurück durchs Sägentobel – oder weiter zum Kloster Magdenau

Windräder und Weitblick über Berg und Tal

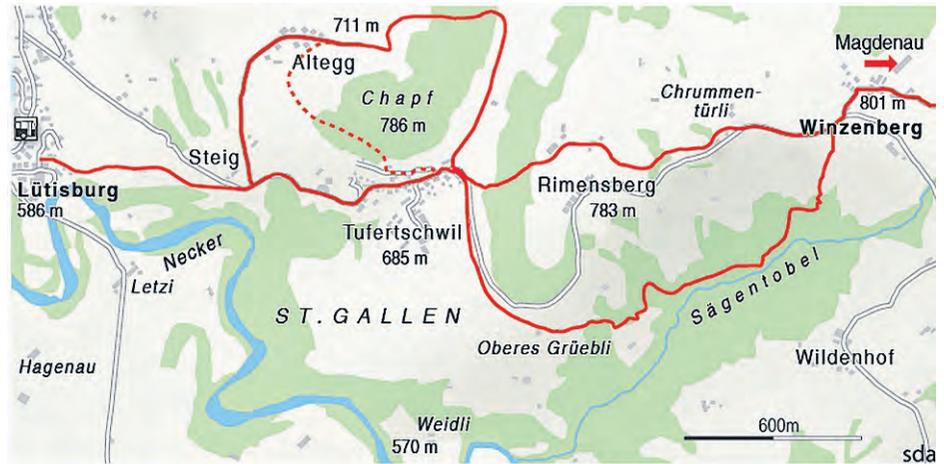
Martin Hug (45), Wagenführer bei der Frauenfeld-Wil-Bahn und Präsident der VPT-Sektion FW-Bahn, empfiehlt uns eine Wanderung, ausgehend von seinem Wohnort Lütisburg im Toggenburg.



Wer sich für Motorräder interessiert, kann in Lütisburg das kleine Oldtimermuseum des «Zweiradcenters Toggenburg» besuchen (So und Mo ganztags und Sa nachmittags geschlossen). Es liegt an der nach Süden führenden Letzistrasse nur etwa 50 Meter südlich der Abzweigung des Wanderwegs, der nach Osten hinauf nach Steig führt (Punkt 686). Dort biegen wir nach Norden zum Weiler Altegg ab und umrunden den Berg Chapf. Dabei kommen wir auf dem 1999 eröffneten «Windrädliweg» an einigen der insgesamt etwa 30 Windrädchen vorbei. Sie sind jeweils einem Beruf gewidmet: eine Schreinerfigur beginnt zu hobeln, sobald ein Lüftchen geht, ein Koch rührt in der Pfanne usw. Zu jedem Beruf gibt es auf einer Schrifftafel Wissenswertes zu lesen. Von Mitte November bis Mitte März sind die Windrädchen im Winterschlaf.

Das südlich von Wil beim Zusammenfluss von Necker und Thur gelegene «Dorf der Brücken» erreicht man von Zürich aus mit Bahn und Postauto (ab Bütschwil) in weniger als 80 Minuten. Die Rückfahrt mit Bus (über Flawil oder Bütschwil) und Bahn dauert etwa gleich lang, der Bus verkehrt auch am Sonntag bis spätabends. Westlich von Lütisburg fährt der Zug über das 60 Meter hohe Guggenlochviadukt, daneben queren eine alte Holz- und eine Stahlbetonbrücke die Thur.

In Tufertschwil angekommen, kann, wer schon Hunger hat, im Landgasthof



Rössli (mit Garteneisenbahn und Spielplatz für die Kinder) einkehren. Oder man spaziert auf dem «Windrädliweg» in etwa 45 Minuten über Rimensberg nach Winzenberg weiter. Je nach Jahreszeit sind die bunten Wälder oder die saftgrünen Wiesen eine besondere Augenweide. Bei schönem Wetter ist die Aussicht auf die Täler und Hügel rundum bis zu den Alpen überwältigend.

In Winzenberg bietet sich für die Mittagsrast das Gartenrestaurant Frohe Aussicht an (ebenfalls mit Spielplatz, dienstags geschlossen). Oder man picknickt schon 500 Meter westlich des Weilers beim Chrummentürli, wo eine Feuerstelle mit Unterstand zum Bräteln einlädt.

Einen weiteren, sehr schönen Picknickplatz gibt es am Zusammenfluss mehrerer Bäche im Sägentobel, etwa 500

Meter südwestlich von Winzenberg. Dort hinunter und via Oberes Grüebli kann man nach Tufertschwil und Lütisburg zurückkehren, vorbei an den geschnitzten Figuren des «Comicwegs».

Oder aber man wandert von Winzenberg nach Osten in etwa 1½ Stunden zum Zisterzienserinnenkloster Magdenau (bei Wolfertschwil) weiter und nimmt dort den Bus nach Flawil. *Markus Fischer*

ES WIRD IMMER WÄRMER



Das Schmelzen des Permafrostes führt zu neuen Bedrohungslagen für die Bahnen im Gebirge.

VOR 50 JAHREN

Echo des Tages

Das Wort von der ungerechten Vermögensbildung steht in unserem helvetischen Musterstaat im Vordergrund der gewerkschaftlichen Erkenntnisse. Die Hochkonjunktur hat die Reichen sehr viel reicher gemacht, die minder bemittelten Volksschichten aber sind in der Vermögensbildung abstandsmässig hinter den Reichen stark zurückgesunken. Die Differenz zwischen den Reichen und den weniger Bemittelten hat sich zuungunsten der letzteren verschoben. Deshalb kann es für die Gewerkschaften in der aktiven Lohnpolitik kein Stillstehen geben. Es darf nicht dazu kommen, dass in unserem Land sich einseitig immer mehr Reichtum anhäuft, während die überwiegende Zahl der arbeitenden Bevölkerung sich nur mit dem Einkommen nach Steigerung der Produktivität begnügen muss.

«Der Eisenbahner» vom 28. September 1962 (gekürzt)

Ihre Karriere im öffentlichen Verkehr

HOFER BSW



Fachfrau/Fachmann öffentlicher Verkehr

Sie arbeiten in der Branche öV und möchten Ihre breiten Kenntnisse von offizieller Seite anerkennen lassen? Oder suchen Sie nach einer umfassenden Weiterbildung, um sich auf Fach- und Führungsaufgaben vorzubereiten?

Dann ist der Lehrgang zur/zum Fachfrau/Fachmann öV mit eidg. Fachausweis genau das Richtige für Sie! Der nächste Lehrgang bei login, dem Ausbildungsverbund in der Welt des Verkehrs, startet im März 2013 in Olten.

Alle Information zur dreisemestrigen Weiterbildung finden Sie auf www.login.org.

login to your future
pour ton futur
per il tuo futuro

Gesundheitstipp der Schweizer Drogerien

Viren: Zutritt verboten

Starke Abwehr

Druck in der Arbeitswelt, Umwelteinflüsse, lange Arbeitswege, Bewegungs- und Schlafmangel, eine schlechte Ernährung und insbesondere psychischer Stress schwächen unser Immunsystem massiv. Standardsprüche wie «Slow down!» oder «Take it easy!» sind leichter geklopft als wirklich umgesetzt. Macht dann noch zusätzlich eine Grippeepidemie die Runde, werden viele Mitarbeitende krank. Deshalb gleich die Chemiekeule zu schwingen, ist selten angebracht: Naturarzneien und Heilpflanzen stoppen Viren, bekämpfen Bakterien und feuern die Tätigkeit der Abwehrzellen an. Warten Sie nicht, bis aus einem Kratzen im Hals Halsschmerzen werden oder aus einem Husten eine Bronchitis entsteht. Wer rasch handelt, kann einer beginnenden Infektion mit dem Einsatz eines Naturheilmittels den Marsch blasen. Aber auch wenn sich die Krankheitserreger bereits festgesetzt haben, wirken natürliche Arzneien hervorragend. Helfende Stoffe zur Vorbeugung und gegen jegliche Beschwerden finden sich zum Beispiel in Bartflechte (Usnea), Efeu, Eukalyptus, Kamille, Kapuzinerkresse, Latschenkiefer, Lavendel, Ratanhia, Salbei, Thymian, Isländisch Moos, Taigawurzel, Ginseng, Sanddorn, Propolis oder Wasserdost. Um die Heilpflanzenkraft zu optimieren, werden im Drogeriealltag oft mehrere Wirkstoffe kombiniert. Daraus entstehen dann zum Beispiel spagyrische Resistenztropfen auf der Basis von Arnika, Bittermandel, Kapuzinerkresse, Thymian, Kleinem Immergrün, Wasserdost und Rhus toxicodendron. Wenn jedoch Erkältungen, Bronchitis, Halsweh & Co. immer wieder den Alltag beeinträchtigen, braucht der Körper möglicherweise tief greifende Massnahmen: Die Sanierung der Darmflora oder eine Entgiftungskur schaffen eine gesunde Basis, auf der wieder starke Abwehrkräfte wachsen – lassen Sie sich in der Drogerie beraten.

besser gesund



Guter Rat aus der **Drogerie**

Hilfe aus der Drogerie kann sowohl Krankheiten vorbeugen als auch bei akuten Beschwerden dem Immunsystem auf die Sprünge helfen.

- Eine ausreichende Versorgung mit den Vitaminen A, C und B-Komplex sowie dem Spurenelement Zink wirkt unterstützend.
- Bei hoher nervlicher Belastung helfen die Mineralstoffe Kalzium und Magnesium.
- Gegen Stress oder körperlicher Überbelastung hilft die Powermischung mit den Schüssler-Salzen Nr. 3 (Ferrum phosphoricum), Nr. 5 (Kalium phosphoricum) und Nr. 8 (Natrium chloratum).
- Aminosäuren dienen der Wiederherstellung der körperlichen und geistigen Leistungsfähigkeit.
- Befeuchtende Nasensprays bekämpfen Krankheitserreger, die sich gerne auf trockenen Schleimhäuten niederlassen.

vitagate.ch

Jeden Tag einen Klick gesünder.

Mehr zum Thema Abwehrsystem und andere hilfreiche Gesundheitsinformationen finden Sie auf:
www.vitagate.ch/gesund_leben/immunsystem



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

GUTSCHEIN



Echinacea-Samen für einen blühenden Garten

Erfreuen Sie sich schon bald an Ihren eigenen Echinacea-Pflanzen in Ihrem Garten oder auf Ihrem Balkon.

In Ihrer Drogerie erhalten Sie gegen Abgabe dieses Bons kostenlos A. Vogel Echinacea-Samen mit Anpflanz-Tipps. Solange Vorrat.

Gewinnen Sie ...



... eines von 5 Iglu Familien- oder Romantik-Wochenenden!

Jetzt teilnehmen auf www.avogel.ch

Teilnahmeschluss: 9. Dezember 2012

Jean-Paul Beuret, ehemaliger Bahnhofsvorstand von Travers und ehemaliges Vorstandsmitglied der SBV-Sektion Biel-Neuenburg

«Ich habe genug getan für das Unternehmen und meinen Bahnhof Travers»

Jean-Paul Beuret war während fünfzehn Jahren Bahnhofsvorstand von Travers an der Linie Bern–Paris. Dieser Bahnhof, der heute, da keine SBB-Angestellten mehr hier arbeiten, einen ausgestorbenen Eindruck macht, sprudelte zur Zeit von Jean-Paul Beuret vor Leben.

«Am Bahnhof von Travers haben wir sogar Absinth verkauft!» Jean-Paul Beuret erinnert sich mit etwas Nostalgie an diese wilde Zeit. «Ich wurde 1995 zum Bahnhofsvorstand ernannt. Ausser Fahrausweisen und Reisen haben wir zuerst Zeitungen, später Getränke, Glacen, Ansichtskarten, Miniaturmodelle, Mauler-Sekt, Absinth verschiedener Produzenten und viele Produkte des täglichen Bedarfs verkauft. Dieser Bahnhof war zu einem kleinen Laden im Dienst der Bevölkerung der Region und Sammlern von eisenbahnbezogenen Objekten geworden. Weil der Bahnhof täglich bis Mitternacht geöffnet war, wurden wir vor allem am Wochenende und abends frequentiert, wenn die traditionellen

Läden geschlossen waren. Wir erhielten viele Bestellungen aus dem Ausland. Der Jahresgewinn floss in die Taschen der SBB. Er kam zu den Verkäufen von Billetten, Reisen, den Geldwechsellgeschäften und den Western-Union-Transfers hinzu. Der Laden lief gut, wir wollten der Kundschaft eine wirkliche Dienstleistung bieten. Wie jede schöne Geschichte ein Ende hat, so mussten auch wir uns damit abfinden, abhauen zu müssen. Einige Monate, bevor der Bahnhof offiziell geschlossen wurde, teilte man mir mit, dass der Laden im Bahnhof

»Man teilte mir mit, dass der Laden im Bahnhof Travers nicht mit den Businessplänen der SBB kompatibel sei ...«

Travers nicht mit den Businessplänen der SBB kompatibel sei... Es war nicht möglich, eine Übergangslösung zu finden, die ein Weiterführen dieser Aktivität in privatem Rahmen nach dem 24. April 2010, dem offiziellen Datum der Bahnhofs-schliessung, ermöglicht hätte.»

Bähnler, Wunschberuf seit Kindsbeinen

Jean-Paul Beuret wurde bereits als Kind mit dem Eisen-

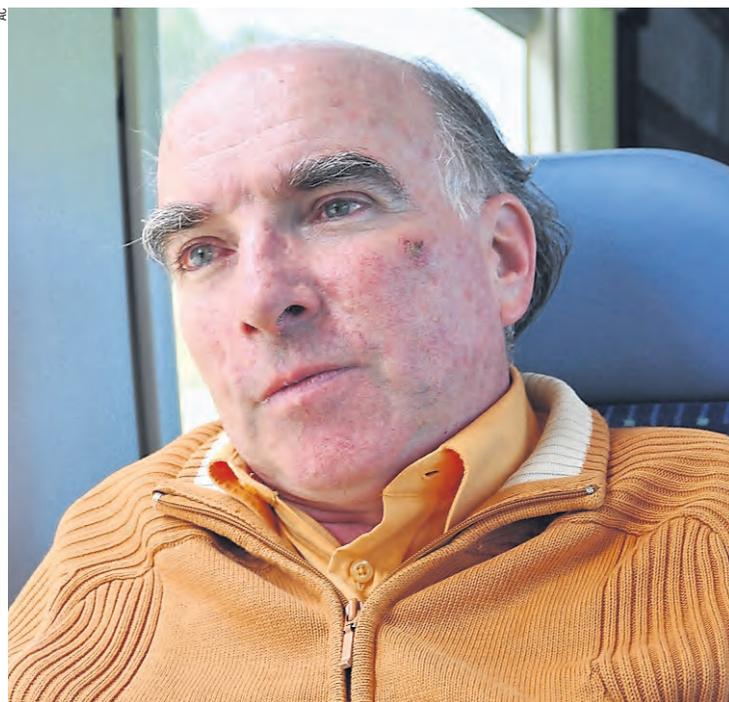
bahnvirus infiziert: «Ich wuchs in Fleurier auf, wo mein Vater als Eisenbahner bei der RVT arbeitete (Regionalverkehrslinie des Val de Travers). Als Kind ging ich oft auf den Bahnhof Fleurier, um die Züge zu beobachten und meinem Vater beim Drücken der Knöpfe der Sicherheitsanlagen zu helfen. Als ich im Bahnhof Lausanne die

TEE-Züge sah und später das SJW-Heft über die Lokomotiven las, die die Züge über den Gotthard zogen, nährte das

meine Träume noch. Ich habe ganz selbstverständlich den Beruf des Eisenbahners gewählt. Eigentlich wäre ich gern Lokomotivführer geworden, aber schliesslich habe ich mich für die Ausbildung zum Bahnbetriebsdisponenten entschieden.» Am Ende seiner Lehrzeit, die er auf dem Bahnhof Travers begonnen hatte, fuhr Jean-Paul Beuret zum Arbeiten in die Deutschschweiz. «Ich dachte, ein bis zwei Jahre jenseits der Saane zu bleiben, schliesslich wurden es sieben Jahre.»

Französisch-schweizerische Linie

Nach seinem «Sprachaufenthalt» kehrte Jean-Paul Beuret zurück und arbeitete zehn Jahre auf dem Bahnhof Travers, bevor er in die Reservationszentrale der Generaldirektion der SBB in Bern gerufen wurde. Auf diesem Posten blieb er etwas weniger als drei Jahre. 1995 wurde er zum Bahnhofsvorstand von Travers ernannt und musste als solcher auch gleich die Bahnhöfe der französisch-schweizerischen Linie im Val de Travers betreten (Champ du Moulin, Noirai-



Jean-Paul Beuret ist zwar nicht mehr Bahnhofsvorstand von Travers, er bleibt aber ein wichtiger Vorkämpfer des Schienenverkehrs im Val-de-Travers.

gue, Travers und Les Verrières). Heute gibt es niemanden mehr, der auf diesen Stationen arbeitet, nur das Team auf dem Grenzbahnhof Les Verrières ist geblieben – wo gegenwärtig auch Jean-Paul Beuret mit einem Teilzeitpensum arbeitet. Es kümmert sich nur um die Betriebsleitung (kein Billetverkauf, kein Geldwechsel usw.), um das tägliche Passieren von drei TGV-Paaren Bern–Neuenburg–Paris und eines Güterzuges zu gewährleisten. Letztere bringt an Werktagen Holz aus Frankreich. «Es ist wohl unnötig, zu sagen, dass der Rhythmus heute ein anderer ist als seinerzeit!», meint Jean-Paul Beuret bedauernd.

Unermüdlicher Kämpfer für die Eisenbahn

Jean-Paul Beuret glüht für sein Val-de-Travers. Er weilt unermüdlich für die Förderung des öffentlichen Verkehrs. Seit mehreren Jahren ist er Präsident der «Regionalen Verkehrskonferenz Val-de-Travers» und Mitglied der grenzüberschreitenden Arbeitsgruppe des Verkehrsclubs in

Neuenburg, welche die Eisenbahnverbindungen zwischen den beiden Nachbarländern verbessern möchte. Er ist zuständig für den kommerziellen Bereich der Dampfvereinigung Val-de-Travers und Präsident von RVT-Historique, die touris-

»Es war vielleicht eine Utopie, den Bahnhof Travers geöffnet zu halten.«

sche Bahn des Tals der Feen und des Absinth.

«Bis auf Weiteres geschlossen»

Trotz seiner vielen Beschäftigungen und seiner ansteckenden Begeisterung bedauert Jean-Paul Beuret immer noch, dass er «seinen» Bahnhof nicht geöffnet halten konnte. «Es war vielleicht eine Utopie, den Bahnhof Travers geöffnet zu halten.» Die Seite www.travers-info.ch ist im Internet noch in Betrieb, und darauf kann man lesen: «Der Bahnhof Travers ist seit dem 24. April 2010 und bis auf Weiteres geschlossen.»

Alberto Cherubini/pan.

BIO

Jean-Paul Beuret stammt aus einer Eisenbahnerfamilie, er wird 1954 in Fleurier geboren, wo er aufwächst und die Schulen besucht. 1973 kommt er als Bahnbetriebsdisponent-Lehrling zur SBB. 1975 arbeitet er auf Bahnhöfen der Region Zürich. Ebenfalls 1975 wird er Mitglied des SEV, wo er später in den Vorstand der Sektion SBV Biel-Neuenburg kommt. 1995 wird er zum Leiter der Bahnhöfe der französisch-schweizerischen Linie durchs Val-de-Travers ernannt. Am 24. April 2010 muss er den Bahnhof Travers verlassen, seine Eisenbahnerlaufbahn

wird er wohl auf dem Bahnhof Les Verrières beenden. «Ich habe genug getan für das Unternehmen und meinen Bahnhof Travers, jetzt bereite ich mich auf die Pensionierung vor!» Jean-Paul Beuret ist verheiratet, Vater zweier Söhne und einer Tochter (die ebenfalls bei der SBB arbeitet) und glücklicher zweifacher Grossvater. Mit seiner Frau bietet er in seinem Haus in Travers Gästezimmer an (www.villamoncalme.ch). «Zu uns kommen vor allem Leute, welche die beeindruckende Felsenarena des Creux du Van und die Areuse-Schlucht erleben wollen.»