

Demo richtig planen!

Zentral- und Regionalsekretariate kümmern sich um die Demovorbereitung der Sektionen.

Seite 2



Weltweiter Druck auf Gewerkschaften

Die Auflistung des Internationalen Gewerkschaftsbundes ist bedrückend: Weltweit werden Menschen verhaftet oder gar ermordet, einzig weil sie in Gewerkschaften aktiv sind.

Seite 5



Ein Weltenbummler

Francis Heivers arbeitet als Techniker im Euro-airport. Vorher war er meist unterwegs...

Seite 20

Auf Strasse und Schiene, aber auch in der Luft und zu Wasser leidet der Güterverkehr

Die Krise durchstehen

Ob Bahnen, Lastwagen oder Fluggesellschaften: Wer Güter transportiert, hat schwierige Monate hinter und wohl auch noch vor sich. Das ist aber kein Grund für überstürzte Abbauschritte.

Rund einen Fünftel weniger Güter als im Vorjahr transportieren die meisten Unternehmen. An einzelnen Orten ist der Einbruch aber noch deutlich massiver. Feine Lichtstreifen am Horizont genügen noch nicht, um Optimismus zu verbreiten.

Für den SEV ist klar: Stellenabbau wäre in dieser Situation die falsche Massnahme, denn die langfristigen Prognosen sind klar: Die Gütertransporte werden zunehmen, ganz besonders auf der Schiene.

Gerade auch mit Blick auf die Kooperationspläne von SBB Cargo mit der deutschen oder der französischen Staatsbahn gilt es, Geduld zu zeigen und Lösungen zu suchen, die die Krise überdauern. *pmo*

Cargo-Dossier ab Seite 10



Der internationale Schienengüterverkehr ist seit einem Jahr um gut einen Fünftel eingebrochen.

SEV spricht sich für Vernunft im Umgang mit der Grippewelle aus

Auch bei Massengrippe gelten GAV-Regeln

Die Schweiz bereitet sich auf eine gigantische Grippewelle vor – auch wenn niemand weiss, ob sie wirklich kommt. Die SBB hat ihr Personal umfangreich über die Gefahren und Massnahmen informiert, was der SEV als angemessen erachtet. «Es ist sinnvoll, dass sich ein Grossunternehmen Gedanken macht, was eine Grippepandemie mit sich bringt», findet SEV-Vizepräsidentin Barbara

Spalinger im Interview mit *kontakt.sev*.

Gleichzeitig betont sie, dass sämtliche Regeln im Umgang mit Krankheit weiter gelten, wie sie im Gesamtarbeitsvertrag festgelegt sind. So kann das Unternehmen beispielsweise Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nicht zur Impfung zwingen. «Und es darf auch keine Sanktionen ergreifen, wenn dann ein ungeimpfter Mitar-

beiter tatsächlich krank wird!», betont Spalinger.

Alle Arten von Zwangsmassnahmen, die die vereinbarten Regeln zwischen Unternehmen und Personal ausser Kraft setzen würden, müssten ausschliesslich vom Bund beschlossen werden.

pmo

Interview Seite 6

ZUR SACHE

Die Ferien sind vorbei – in den Betrieben, im SEV und auch in der Politik. Es stehen uns Monate voll Arbeit bevor. Natürlich steht die Kundgebung vom 19. September zurzeit absolut im Mittelpunkt, aber wir dürfen auch die andern Themen nicht vernachlässigen.

Wir werden selbstverständlich unsere Lobbyarbeit für die Pensionskassen weiterführen. Zudem sind wir

„Ich zähle auf jede und jeden!“

Giorgio Tuti, Präsident SEV

immer noch mit vielen KTU beschäftigt, um die korrekte Umsetzung des «Orange-Urteils» zu erreichen. Bald beginnen zudem an vielen Orten die Lohnverhandlungen, in einem sehr schwierigen Umfeld!

Die Unterschriftensammlung für die öV-Initiative läuft weiter. In den kommenden Wochen werden wir an verschiedenen Orten Sammeltage durchführen.

Die Erneuerung des GAV SBB/SBB Cargo bekommt zunehmend Gewicht bei unserer Arbeit; vorerst geht es darum, dass wir uns klar werden, welches unsere vordringlichen Anliegen in den kommenden Verhandlungen sein werden. Wir bleiben zudem an der Arbeit, um die kantonalen Rahmen-GAV weiterzuentwickeln.

Auch intern sind wir gefordert: Wir bereiten die Umsetzung der neuen Strukturen im SEV vor, damit sie am 1. Januar 2010 startbereit sind. Schliesslich laufen alle unsere Projekte weiter; ich erwähne besonders «Werben und Organisieren», das grosse Bedeutung für die Stärke des SEV hat. Ich zähle auf euch!

NEWS

NUR BASISTUNNEL
NÜTZT ZU WENIG

Der Gotthard-Basistunnel werde zwar die Transportzeit von Gütern durch die Alpen verkürzen, aber die Transportkosten zu wenig reduzieren, um wesentliche Teile des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu bringen. Dies schreibt der Verein Alpen-Initiative. Er stützt sich auf eine Studie des Verkehrsplanungsbüros Metron. Laut der Studie verbessert sich der Marktanteil der Schiene durch den Tunnel nur von 62 auf 64,5%. Die Zahl der Lkw-Fahrten werde nach Vollendung des Tunnels jährlich 1,39 Millionen betragen, ohne Tunnel wären es 1,49 Millionen. Gemäss Güterverkehrsverlagerungsgesetz dürfen es 2018 höchstens noch 650 000 Fahrten sein. Die Alpen-Initiative fordert daher weitere Instrumente wie die Alpentransitbörse.

BEDROHUNG FÜR
ALPEN UND STÄDTE

Mit Höhenfeuern wirbt die Alpen-Initiative seit 20 Jahren immer am zweiten August-Wochenende für den Schutz des Alpenraums. Diesmal warnen die Feuer speziell vor den «Megatrucks», den 60 Tonnen schweren Lastwagen. Diese Riesengefährte würden nicht nur die Alpen zusätzlich belasten, sondern auch städtische Regionen wie Basel. Daher wurde am 8. August auch am Rheinknie ein Mahnfeuer entzündet.

SEV-ZEITUNG JETZT
GANZ AUF DEM WEB

Seit Kurzem ist *kontakt.sev* unter www.sev-online.ch vollständig abrufbar, und zwar in allen drei Sprachen. Die Seiten lassen sich einzeln ausdrucken, und eine Suchfunktion hilft beim Auffinden von Stichwörtern (in einer Ausgabe). Das Archiv reicht zurück bis zur Nummer 8/09.

Eine wissenschaftliche Studie zeigt auch unerwartete positive Auswirkungen der konsequenten Begleitung von

Die Verkehrsbetriebe lernen

Am Anfang stand das Problem, dass sich die Fahrgäste des ZV in den Abendzügen nicht mehr sicher fühlten. Die Lösung: Zugbegleiter! Der Erfolg: mehrfach.

Kriminologen können die Wirksamkeit der von ihnen vorgeschlagenen Massnahmen selten in der Realität nachprüfen – zu komplex sind meistens die untersuchten Systeme.

In dieser Situation sind die Wissenschaftler/innen froh, wenn sie von der Realität einen einigermaßen konsistenten Feldversuch erhalten. Einen solchen stellt etwa der Einsatz von Zugbegleiterinnen und Zugbegleitern

beim Zürcher Verkehrsverbund (ZVV) dar.

Vandalismus bekämpfen

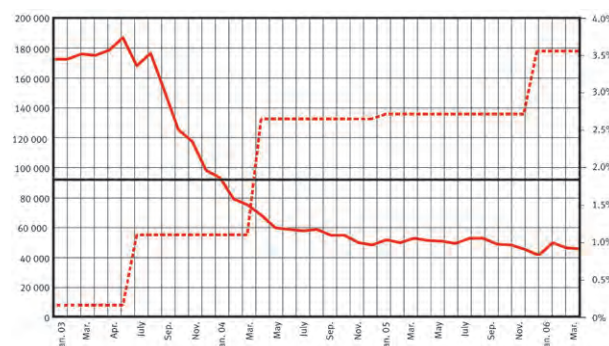
Ziel der Wiedereinführung der Zugbegleitung nach 21 Uhr war es, den Vandalismus zu bekämpfen und das Sicherheitsgefühl der Passagiere zu steigern. 54% der weiblichen und 19% der männlichen Passagiere hatten angegeben, sich am Abend im Zug unsicher zu fühlen – sogar unsicherer als auf der Strasse! Wenn nun schon Zugbegleiter/innen auf den Zügen waren, so sollten diese auch gleich die Billette kontrollieren, beschloss der ZVV. Nun fahren seit 2006 am Abend die S-Bahnzüge begleitet, laut Schätzung kann rund ein Drittel der Passagiere kontrolliert werden.

Schwarzfahrerquote sinkt

Die markant höhere Wahrscheinlichkeit, bei einer Kontrolle erwischt zu werden, reduzierte die Schwarzfahrerquote von vorher rund 4 auf nachher unter 1 Pro-

zent. Und dies nicht nur in den kontrollierten Abendzügen: Auch am Tag ging die Quote auf fast den gleichen Wert zurück.

Wie ist dies zu erklären? Kriminologie-Professor Mar-



Wenn mehr Arbeitsstunden für die Zugbegleitung eingesetzt werden (gepunktete Linie, linke Skala), sinkt die Schwarzfahrerquote (rote Kurve, rechte Skala). Die Stichproben blieben auf konstantem Niveau (schwarze Linie).

Nationale SEV-Demo vom 19. September in Bern

Helft alle mit beim Mobilisieren!

Schon in 30 Tagen gilt es in Bern ein starkes Zeichen gegen den Pensionskassenbschiss zu setzen. Alle nach Bern!

Klar ist: Ob die Demo ein Erfolg wird und etwas bewirkt, hängt vor allem davon ab, wie viele Leute am 19. September um 12.30 Uhr auf der Schützenmatte in Bern stehen werden. Darum ist es wichtig, dass nun am Arbeitsplatz und auch im Familien- und Bekanntenkreis mit aller Kraft mobilisiert wird.

Seitens des SEV werden in den Betrieben und an Versammlungen bereits seit Wochen Karten und Flugblätter verteilt – beispielsweise schon im Juli in Zürich, Lausanne und Freiburg an SBB-Mitarbeitende oder jüngst an Buschauffere in Neuenburg und La Chaux-de-Fonds. «Diese freuten sich über unseren Besuch», erzählt Jean-Pierre Etique vom Regionalsekretariat Lausanne. «In Neuenburg traten vier gleich dem SEV bei.» In den kom-

menden Wochen seien zusammen mit den Sektionen weitere Aktionen geplant.

«In der Romandie zählt man auch auf die Solidarität jener Kolleginnen und Kollegen, die nicht bei den Pensionskassen SBB und Ascoop versichert sind», betont Jean-Pierre Etique. Tatsächlich zielt die Demo vom 19. September nicht nur auf die korrekte Ausfinanzierung dieser beiden Kassen ab, sondern auf eine gleichwertige Behandlung aller Versicherten der beruflichen Vorsorge.

Infoveranstaltungen zur Demo

Weil die zwei Dutzend SEV-Gewerkschaftssekretär/innen allein unmöglich alle rund 47 000 SEV-Mitglieder persönlich zum Gang nach Bern ermuntern können, kommt den Sektionen und Unterverbänden bei der Mobilisierung die Hauptrolle zu. Daher führte das Regionalsekretariat Zürich Anfang August in Aarau, Luzern, Zürich und Winterthur Infoveranstaltungen für die Sektionsverantwortlichen durch, um

diese über organisatorische Fragen und die bei der SEV-Zentrale erhältlichen Hilfsmittel aufzudatieren. Dazu gehören:

- Checkliste für Mobilisierungsverantwortliche;
- Anmelde- und Abfahrtszeit mit dem Namen des/der Verantwortlichen;
- Plakate, Flyer und weiteres Infomaterial;
- SEV-Zentrale macht auf Anfrage SMS- und E-Mail-Versand (nach Lieferung von Nummern/Adressen und Text);
- für Teilnehmende ohne GA stellt der SEV kostenlos Tageskarten zur Verfügung. SEV-Extrazüge wird es keine geben, doch ist mit der SBB vereinbart, dass diese genügend Kapazitäten bereitstellt. Daher ist es wichtig, dass die Sektionsverantwortlichen dem SEV wöchentlich die aktuellen Anmeldezahlen und die Abfahrtszeit melden.

An den Infoveranstaltungen, die sehr gut besucht waren, wurden auch die Inhalte und Ziele der Demo bespro-

chen und in Workshops Ideen zur Mobilisierung gesammelt. «Das Ergebnis war klar: Die meisten Sektionsverantwortlichen setzen auf das persönliche Gespräch!», erzählt SEV-Regionalsekretärin Regula Bieri, die die Infoveranstaltungen moderierte. Nachahmenswert fand sie auch die vom ZPV Zürich bereits früher angewandte Tauschbörse für Dienstreisen: Kolleg/innen, die am 19. September frei haben, aber nicht zur Demo gehen möchten, übernehmen die Touren von Eingeteilten, die teilnehmen wollen. Der Austausch erfolgt über Aushänge oder mündlich – in Absprache mit den Einteilern.

Auch in Basel, Bern und Spiez fanden Infoveranstaltungen für Sektionsverantwortliche statt, organisiert von SEV-Gewerkschaftssekretär Jürg Hurni. «Ein wichtiges Ziel der Veranstaltungen war auch, von jeder Sektion zu erfahren, wer für die Mobilisierung zuständig ist», erklärte er gegenüber *kontakt.sev*.

Markus Fischer

Abendzügen beim ZV

von der Kriminologie

tin Killias erklärt es in einer Studie* so: 48% der Schwarzfahrer sind unter 26-Jährige, obschon sie nur 27% der Passagiere stellen. Weil für diese Gruppe die Abonnemente besonders günstig sind, stieg der Anreiz, ein solches zu kaufen statt die vergleichsweise teuren Einzelbillette. Damit sind die Jugendlichen auch tagsüber keine Schwarzfahrer/innen mehr.

Die optimalen Massnahmen

Die Verkehrsbetriebe hatten zuvor verschiedenste Massnahmen zur Senkung der Schwarzfahrerquote ausprobiert: Kontrollen in grossen Gruppen, in Zivilkleidern, höhere Bussen – alles ohne Erfolg. Erst die hohe Wahrscheinlichkeit, erwischt zu werden, brachte die Wende.

Dabei gibt es eine Schwelle – noch mehr Kontrollen bringen keinen Mehrerfolg. Und kontrolliert werden muss in den «kritischen» Stunden – dann nämlich, wenn mutmasslich viele Schwarzfahrer unterwegs sind.

Während die «kritischen» Stunden relativ leicht zu eruieren sind, ist die kritische Schwelle der Kontrollen kaum im Voraus herauszufinden, sondern nur im praktischen Versuch. Im Gebiet des ZVV, stieg die für die Billettkontrollen eingesetzte Arbeitszeit von gut 90 000 Stunden (nur Stichproben) auf rund 270 000 (Stichproben plus knapp 180 000 Begleitung). In der Zwischenzeit wurde die Begleitedichte auf unter 160 000 Stunden reduziert, ohne dass die

Schwarzfahrerquote gestiegen wäre.

SEV-Vizepräsident Manuel Avallone sieht sich durch die Studie bestätigt: «Wir haben uns immer für die Zugbegleitung eingesetzt, weil es eigentlich selbstverständlich ist, dass die Anwesenheit von Zugbegleitern die Hemmschwelle für Gewalt und Vandalismus erhöht. Jetzt zeigt die Wissenschaft, dass alle etwas von der Arbeit der Zugbegleiter/innen haben: die Passagiere, die Angestellten und die Verkehrsunternehmen.» pan.

*Killias Martin et al.: «The Effects of Increasing the Certainty of Punishment. – A Field Experiment on Public Transportation. European Journal of Criminology, Volume 6(5), 2009.

MEINE MEINUNG

Humorkritik

Ich lese nun schon seit einem Jahr die deutsche Satirezeitschrift «Titanic». Da ich einige Kenntnisse über unsere deutschen Nachbarn habe, kann ich über diesen Humor lachen. Für Menschen, die zum einen Satire nicht verstehen und zum anderen nichts über Deutschland wissen oder wissen wollen, ist die Zeitschrift sicher nicht so lustig.

Kürzlich las ich im Internet über einen Skandal der Zeitschrift. Sie verursachte ja schon einige Skandale (über 50 Gerichtsverfahren), aber dieser war sicher der Grösste. Im Jahre 2000 manipulierten «Titanic-Redaktoren» durch eine Fax-Aktion die Entscheidung des Weltfussballverbandes über den Austragungsort der Fussball-Weltmeisterschaft 2006. Mit täglichen Bestechungsfaxen an den neuseeländischen Fifa-Vertreter versuchte man die Fussball-WM ins eigene Land zu holen – es gelang. Die Stimmenthaltung des Fifa-Vertreters führte womöglich dazu, dass Deutschland die WM 2006 erhielt. Dabei waren es wohl weniger die angebotene Kuckucksuhr und der Schwarzwälderschinken, die den Fifa-Vertreter dazu bewogen haben, seine Meinung zu ändern, sondern eher die täglichen Bestechungsfaxe. Er begründete seine Enthaltung damit, dass ihm am Schluss zu viel Druck gemacht wurde.

Die Aktion der «Titanic» wurde weltberühmt. Der deutsche Fussballverband drohte mit einer Schadensersatzforderung von 600 Millionen DM. Der damalige Chefredakteur musste eine Unterlassungserklärung unterschreiben, diese Aktion nie mehr zu wiederholen. Die «Bild-Zeitung rief ihre Leser auf, ihren Unmut telefonisch kundzutun, und zwar in der Titanic-Redaktion. Ich habe mir das Ganze letzte Woche auf Youtube mal angehört, und ich muss schon sagen, dass viele Menschen keinen Humor für solche Sachen haben. Die «Titanic» hat ja die WM praktisch für Deutschland geholt. Viele «Bild»-Leser beschimpften die «Titanic»-Redaktoren als Vaterlandsverräter.

Mir ist es klar, dass nicht jeder Mensch den gleichen Humor haben kann. Ich für meinen Teil finde aber Aktionen wie diese sehr viel lustiger als zum Beispiel Stand-up-Comedy, wie sie oft im Privatfernsehen ausgestrahlt wird. Satire, wie sie die «Titanic» macht, ist eine lustige Form der Kritik, mit der Missstände angeprangert werden.

Man muss etwas dabei überlegen und kann oft nicht über vorgefertigte Witze lachen, und man soll ja in der heutigen Zeit überlegen, damit man nicht trübsinnig wird. Studieren und lachen ist doch eine tolle Kombination!

Lukas Kissling

DAS JUBILÄUM DER WOCHE



Zum 150. Geburtstag der Eisenbahnlinie Turgi-Koblentz-Waldshut findet am 22. und 23. August am Bahnhof Koblenz das grösste Dampflokom-Treffen der Schweiz statt. Die Spanisch-Brötli-Bahn mit der Lokomotive «Genf» ist für Extrafahrten zwischen Koblenz und Leibstadt unterwegs, weitere Dampflokomotiven und historische Wagen fahren nach Turgi und Zurzach. Das Festgelände beim Bahnhof Koblenz ist am Samstag, 22. August, von 10 bis 24 Uhr und am Sonntag, 23. August, von 9 bis 19 Uhr geöffnet. Es gibt eine Ausstellung von historischen und modernen Eisenbahnfahrzeugen, Fahrten mit Handhebel-Draisinen, eine Fotofahrt im Oldtimer-Postauto (um die Dampfzüge zu fotografieren), eine Kindereisenbahn, Verkauf von Eisenbahnmateriale, mehrere Festwirtschaften, ein Dixieland-Konzert und vieles mehr. Billette für die Dampffahrten am Bahnhof oder unter www.sbb.ch/erlebnisreisen, Infos zum Fest unter www.jubi-koblentz.ch.





Ihr Zug in die Zukunft.

Clever und sicher unterwegs

Millionen von Fahrgästen vertrauen jedes Jahr auf die Sicherheit unserer Bahn und unserer Busse. Zur Verstärkung der Abteilung Stichkontrolle und Sicherheit suchen wir deshalb per 1. Januar 2010 oder nach Vereinbarung:

Stichkontrolleur/Stichkontrolleurin 60 - 80 %

für das Streckennetz der BDWM Transport AG.

Als Mitarbeiterin oder Mitarbeiter dieser im Ausbau stehenden Abteilung sorgen Sie in unseren Zügen, Bussen und Bahnhöfen für Ordnung und Sicherheit. Schwergewichtig übernehmen Sie im direkten Kundenkontakt die sporadische Fahrausweiskontrolle.

Sie sind fit, belastbar und bringen folgende Voraussetzungen mit?

- Sie haben einen Berufsabschluss mit eidg. Fähigkeitsausweis
- Sie besitzen den Fahrausweis Kategorie B
- Sie verfügen über eine gute Allgemeinbildung und eine gute psychische und körperliche Verfassung
- Sie sind bereit für Schicht- und Wochenendarbeit
- Sie verfügen über einen tadellosen Leumund
- Sie haben EDV Anwenderkenntnisse und sind teamfähig
- Sie sind Schweizer Bürger und verfügen bereits über mehrjährige Erfahrung im Bereich Sicherheit, Polizei oder Bahn.
- Sie sind ca. 30 Jahre alt und haben ein einwandfreies Hör- und Sehvermögen

Wenn Sie zudem über Durchsetzungsvermögen, technisches Flair und die Bereitschaft für Weiterbildung verfügen, freuen wir uns auf Ihre Bewerbung. Senden Sie Ihr Dossier bitte inkl. Strafregisterauszug, Betreibungsauskunft und Foto an:

BDWM Transport AG, Personalabteilung
Zürcherstrasse 10, 5620 Bremgarten
Telefon 056 648 33 11, www.bdwm.ch



GoldenPass Services erbringt zwischen dem Berner Oberland und der Waadtländer Riviera wichtige Dienstleistungen im öffentlichen Verkehr sowie im touristischen Ausflugsverkehr.

Zur Verstärkung unseres Teams im neuen Reisezentrum und für die neue Zugleitstelle im Bahnhof Zweisimmen suchen wir eine(n)

Bahnbetriebsdisponent(in) Kaufmann, Kauffrau öffentlicher Verkehr

Sie haben eine abgeschlossene Lehre als Kaufmann, Kauffrau öffentlicher Verkehr, Bahnbetriebsdisponent/in oder gleichwertig. Sie sind initiativ und kundenorientiert und legen Wert auf ein gepflegtes Auftreten. Sie möchten ihren Beruf bei einer attraktiven, touristischen Gebirgsbahn mit internationaler Kundschaft ausüben. Sie reden deutsch oder französisch und können sich in der anderen Sprache gut verständigen. Sie lieben eine abwechslungsreiche Arbeit im Verkauf und im Kundendienst und sind für Fahrdienstaufgaben bereits ausgebildet oder bereit, eine solche Ausbildung zu absolvieren. Unregelmässigen Dienst erachten Sie als eine Chance zum Planen Ihrer Freizeit. Dann sind Sie vielleicht unser(e) zukünftige(r) Mitarbeiter(in).

Für zusätzliche Auskunft steht Ihnen Hanspeter Marggi, Leiter des Bahnhofs Zweisimmen, ☎ 076 558 98 48 oder h-p.marggi@mob.ch gerne zur Verfügung.

Fühlen Sie sich durch dieses Profil angesprochen und möchten Sie in einem jungen und motivierten Team arbeiten? Dann stellen Sie uns einfach die üblichen Bewerbungsunterlagen wie Fähigkeitsausweis, Lebenslauf, Zeugniskopien und Passfoto an folgende Adresse zu:
**GoldenPass Services, Administration, Postfach 1426,
1820 Montreux 1.**



Wir sind zwei Unternehmen des öffentlichen Verkehrs mit Sitz in Aarau. Als moderne Vorortsbahn befördert die Wynental- und Suhrentalbahn pro Jahr rund 5,4 Millionen Fahrgäste. Eine Aufgabe im öffentlichen Verkehr, für die Zukunft, mit Zukunft!

Wir suchen in Aarau eine/n engagierte/n, vertrauenswürdige/n

Personaleinteiler/-in (60%-100%)

Aufgabenschwerpunkte:

- Wirtschaftliche sowie bedarfsgerechte Personaleinsatz- und Personalbedarfsplanung von rund 80 Mitarbeitenden im Stations- und Lokführerbereich
- Administrative Nachbearbeitung von Schadenfällen.

Anforderungsprofil:

- Abgeschlossene Ausbildung als Bahnbetriebsdisponent/in, Lokführer/in, Zugbegleiter/in, KV idealerweise im öffentlichen Verkehr oder eine gleichwertige Ausbildung
- Erfahrung im personalplanerischen Bereich
- Kenntnisse des AZG's (erwünscht aber keine Bedingung)
- Dynamische, aufgeschlossenen, flexible und kommunikative Persönlichkeit, die eigenverantwortliches, exaktes und selbständiges Arbeiten gewohnt ist.

Wir bieten Ihnen:

- Herausfordernde und abwechslungsreiche Tätigkeit
- Teamorientiertes Umfeld
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und gute Sozialleistungen.

Für weitere Auskünfte steht Ihnen Herr Martin Höner, Leiter Verkehr Bahn, unter der Telefonnummer 062 832 83 06 gerne zur Verfügung.

Senden Sie Ihre ausführliche Bewerbung bis spätestens 7. September 2009 an:

AAR bus+bahn, Wynental- und Suhrentalbahn, Martin Höner, Leiter Verkehr Bahn, Postfach 4331, 5001 Aarau

AAR bus+bahn · Postfach 4331 · 5001 Aarau · Tel. 062 832 83 00

www.aar.ch

WARUM NICHT?

IGB-Jahresrapport über die Gewerkschaftsrechte

Weniger Tote, aber mehr Druck

2008 sind weltweit weniger Gewerkschafter/innen ermordet worden als im Vorjahr. Entlassungen und Verhaftungen wegen gewerkschaftlicher Aktivität haben jedoch zugenommen.

Die jährlich erscheinende Übersicht des Internationalen Gewerkschaftsbundes über die weltweiten Verletzungen von Gewerkschaftsrechten verzeichnet für 2008 Verstösse gegen die grundlegenden Arbeitnehmerrechte in 143 Ländern.

Weltweit wurden 76 Gewerkschafter/innen (2007: 91) aufgrund ihres Einsatzes für die Arbeitnehmerrechte getötet, allein in Kolumbien 49.

Ermordet wurden Gewerkschafter/innen ebenso in Guatemala (9), in den Philippinen und in Venezuela (je 4) sowie in Honduras, Nepal, im Irak, in Nigeria, Panama, Tunesien und Simbabwe. In zahlreichen Fällen waren die Regierungen in die Morde verwickelt. Zudem

wurden in sieben Ländern insgesamt 50 Morddrohungen dokumentiert, ebenso wie etwa 100 tätliche Angriffe in 25 Ländern. In mindestens neun Ländern (Birma, Burundi, China, Kuba, Iran, Südkorea, Tunesien, Türkei und Simbabwe) liessen die Regierungen Gewerkschafter/innen aufgrund ihres legitimen Engagements verhaften. IGB-Generalsekretär Guy Ryder kritisiert im Rapport denn auch, dass die Behörden «in einigen Fällen gemeinsame Sache mit skrupellosen Arbeitgebern machen».

pellosen Arbeitgebern machen».

Systematische Entlassungen

In 68 Ländern, darunter 20 allein in Afrika, wurden etwa 7500 Fälle verzeichnet, in denen gewerkschaftlich aktive Beschäftigte entlassen wurden. Diese Fälle sind jedoch lediglich die Spitze des Eisbergs, da zahlreiche weitere Entlassungen nicht gemeldet werden. Am schlechtesten schnitt in dieser Hinsicht die Türkei ab, wo mehr als 2000 gewerkschaftsbedingte Ent-

lassungen verzeichnet wurden und sich die Regierung gegenüber Gewerkschaftsaktivitäten weiterhin intolerant zeigte. In Indonesien, Malawi, Pakistan, Tansania und Argentinien wurden ebenfalls Hunderte von Gewerkschafter/innen entlassen.

In Birma, China, Laos, Nordkorea, Vietnam und zahlreichen anderen Ländern waren lediglich die offiziellen, staatlich kontrollierten Gewerkschaften zugelassen, während in Saudi-Arabien nach wie vor keine wirkliche Gewerkschaftsarbeit möglich war. Zu erheblichen Eingriffen der Regierung in Gewerkschaftsangelegenheiten kam es auch in Weissrussland.

Lichtblicke

In Australien und den USA, die in den letzten Jahren arbeitsrechtlich besonders schlecht abgeschnitten haben, lässt der Regierungswechsel auf neue Schutzmassnahmen für die Beschäftigten hoffen. Auch in Burkina Faso, Kenia und Mosambik ist gedämpfter Optimismus erlaubt. In diesen Staaten sind neue Gesetze

INFO

Kritik an der Schweiz

Zwar geht es hierzulande nicht um Mord und Totschlag. Der Bericht des IGB hält aber die dunklen Seiten hiesigen Geschehens so kurz und unmissverständlich fest, dass wir ihn hier kommentarlos zitieren können: «Es gab keinen Fortschritt bei den Bemühungen, den rechtlichen Schutz gegen gewerkschaftsfeindliche Entlassungen zu verbessern. Im Verlauf des Jahres verloren verschiedene Aktivisten in mindestens fünf Unternehmen ihren Arbeitsplatz. Es gibt zunehmend Massnahmen, die verhindern, dass Gewerkschaften Arbeitsplätze besuchen. Der Einzelhandelsriese Migros stach erneut aufgrund seiner gewerkschaftsfeindlichen Unternehmenspolitik hervor.»

verabschiedet worden, die eine gewerkschaftliche Organisation ermöglichen. Und auf den Malediven garantiert die neue Verfassung die Vereinigungsfreiheit und das Streikrecht.

Ewald Ackermann, SGB



Demonstrationen sind in der Schweiz ohne Lebensgefahr möglich – aber auch bei uns gibt es Einschränkungen (siehe Info-Box).

Lohnsenkungen sind Gift für die Konjunktur

«Franken abwerten, Strompreise senken»

Zwei grosse Schweizer Firmen wollen mit Lohnsenkungen die Krise überwinden. SGB-Chefökonom Daniel Lampart zeigt wirkungsvolle Alternativen.

kontakt.sev: Was hältst du von den Lohnsenkungen, die die Management von Alu Menziken und Rieter angekündigt haben?

Daniel Lampart: Die Lohnsenkungen sind ein Schlag ins Gesicht der betroffenen Mitarbeiter. In den guten Jahren mussten sie zuschauen, wie die Aktionäre und Topmanager die Erträge abkassierten; in den schlech-

ten Zeiten nun sollen sie finanzielle Opfer bringen müssen.

Wie wirken sich Lohnwirkungen in der Krise aus?

Sie sind Gift für die Konjunktur. Bisher wurde die Schweizer Binnenwirtschaft nur deshalb weitgehend von der Rezession verschont, weil die Löhne gestiegen sind. Wird nun bei den Löhnen gespart, wird der Schweizer Wirtschaft 2010 die Kaufkraft fehlen. Die Folge ist eine massive Rezession nicht nur im Export, sondern auch in der Binnenwirtschaft.

Aber werden so nicht die Kosten

gesenkt, ohne Stellen zu streichen?

Der grösste Teil der Exporteure hat keine Probleme mit den Kosten, sondern die ausländischen Kunden kaufen wegen der Rezession zu wenig. Wenn aber einzelne Firmen Probleme mit den Kosten haben, so müssen diese über eine Abwertung des Frankens und eine Senkung der Strompreise gelöst werden. Die Personalkosten machen je nach Branche nur 18 bis 25 Prozent der Gesamtkosten aus. Werden die Löhne um 10 Prozent gesenkt, sinken die Kosten deshalb nur um rund 2 Prozent. Die gleiche Kostenwirkung hat

eine Abwertung des Frankens gegenüber dem Euro um bloss 3 Rappen. Damit sind die Produkte der Schweizer Firmen im Ausland um 2 Prozent billiger. Eine Frankenabwertung hilft allen Firmen. Die Exporteure können billiger anbieten, und die aufs Inland ausgerichteten Firmen können mehr verkaufen, weil ausländische Produkte etwas teurer werden.

Du verlangst auch eine Senkung der Strompreise. Was bewirkt das?

Die Strompreise sind bei vielen Grossfirmen wegen der Öffnung des Strommarktes

um 20 Prozent oder mehr gestiegen. In der Metall- und der Papierindustrie macht der Strom 5 Prozent oder mehr der Gesamtkosten aus.

Wenn Bundesrat und Parlament die Marktöffnung rückgängig machen, sinken die Preise auf das frühere Niveau und die Gesamtkosten sinken dadurch um 1 bis 2 Prozent – also um gleich viel, wie eine 10-prozentige Lohnsenkung bewirken würde.

sev/sgb





„Auf keinen Fall kann die SBB selbst neue Vorschriften erlassen, allenfalls wäre das in der Kompetenz der Bundesbehörden.“

Barbara Spalinger, Vizepräsidentin SEV

Vizepräsidentin und Juristin Barbara Spalinger beantwortet die Fragen rund um die Pandemieplanung

«Ich plädiere für einen vernünftigen Umgang mit der Grippe»

Die ganze Welt spricht von der Schweinegrippe, der Schweiz wird eine Krankheitswelle vorausgesagt. Das Personal im öffentlichen Verkehr ist teilweise in einer besonderen Risikosituation. Was hat der SEV dazu zu sagen?

kontakt.sev: Die SBB hat einen Pandemieplan erstellt und informiert ihr Personal ausgiebig über die Gefahren und Massnahmen. Hältst du das für angebracht?

Barbara Spalinger: Jetzt, wo so viel zur Schweinegrippe zu lesen ist, scheint es mir nicht dumm, wenn ein so grosses Unternehmen sein Personal direkt informiert, umso mehr als der Ton vernünftig ist. Und es ist eine Tatsache, dass viele Leute bei der SBB gewissen Gefahren ausgesetzt sind – da ist es sinnvoll, etwas dazu zu sagen.

Wird damit nicht die Gefahr einer übertriebenen Angstmasche noch erhöht?

Es kann sein, dass gewisse Leute dadurch etwas aufgeschreckt werden, aber es ist sinnvoll, dass sich ein Arbeitgeber Gedanken über eine allfällige Grippewelle macht.

Gelten bei einer grossen Krankheitswelle andere Regeln zwischen Arbeitgeber und Personal als im Alltag?

Nein, es gibt keine neuen Regeln. Auf keinen Fall kann die SBB selbst neue Vorschriften erlassen, allenfalls wäre das in der Kompetenz der Bundesbehörden.

Was ist aus Sicht des SEV in der aktuellen Situation besonders zu beachten?

Wir erwarten, dass die SBB mit einem gewissen Augenmass an die Sache herangeht. So ist es beispielsweise sicher nicht sinnvoll, bei Grippefällen bereits das Verfahren zur Reintegration einzuleiten, auch wenn das möglicherweise auf dem Papier gefordert wäre. Da könnte der GAV falsch verstanden werden, der dies fordert. Gemeint sind dabei natürlich andere Krankheitsfälle, solche, bei denen ein Arbeitsplatzverlust droht.

Du plädiert also für einen lockeren Umgang mit der Situation?

Ich plädiere für einen vernünftigen Umgang. Wo es bei einem Grippefall zu

ernsteren Komplikationen kommt, kann dieses Verfahren möglicherweise nötig werden, aber bei einer normalen Erkrankung nicht, und es wäre auch gar nicht zu leisten, wenn wirklich eine Welle kommt.

In Übereinstimmung mit dem Bund ruft auch die SBB dazu auf, bei den ersten Krankheitszeichen zu Hause zu bleiben und erst nach einem Tag ohne Symptome wieder an die Arbeit zu gehen. Normalerweise erleben wir doch, dass die Arbeitgeber darauf drängen, dass die Leute möglichst schnell am Arbeitsplatz erscheinen. Ist das ein genereller Wandel?

Es ist richtig, dass sich die SBB an die Empfehlungen des Bundes hält. Eigentlich ist es immer sinnvoll, nicht zur Arbeit zu gehen, wenn man sich krank fühlt. Andererseits wird auch nicht zu verhindern sein, dass einzelne Leute trotz Krankheitszeichen zur Arbeit gehen.

Wenn die Leute schnell und lang zu Hause bleiben, bringt das Engpässe, was den Teamleitern Schwierigkeiten verursacht; wie sollen sie das lösen?

Ich gehe davon aus, dass sich die SBB auf diese Situation eingestellt hat. Das kommt ja jeden Winter bei der normalen Grippe auch vor und dann sind auch genügend Leute in der Reserve.

Wie flexibel gelten in einer solchen Situation die Arbeitszeitschriften?

Die Vorschriften enthalten ja schon Ausnahmeregelungen, die die SBB ausschöpfen kann, aber weiter geht es nicht. Gerade da erwarte ich, dass die SBB eine Planung bereithält, die die gesetzlichen Grenzen einhält.

Verändert sich mit der Schweinegrippe etwas zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer, das auch danach bleibt?

Das kann ich mir nicht vorstellen. Wenn die Grippewelle wirklich voll ausbre-

„Die Realität ist und bleibt, dass Menschen älter werden und ihre kleinen Schwächen und Mängel haben. Wir müssen darauf achten, dass daraus nicht sofort eine Krankheit gemacht wird.“

chen sollte, gilt es vielleicht Lehren daraus zu ziehen, aber die Ausnahmesituation sollte nicht den Normalfall beeinflussen.

Werden die Leute nicht in Zukunft schneller daheim bleiben bei Anzeichen einer Krankheit?

Es wird immer Leute geben, die bei einem Kratzen im Hals eher zu Hause bleiben als andere, aber deren Anteil wird sich deswegen nicht verändern.

Es gibt allerdings sicher auch Leute, die wirklich Angst haben vor der angekündigten Grippewelle, auch wenn das nicht angebracht ist, wenn man nicht zu einer besonderen Risikogruppe gehört. Es irritiert etwas, dass die SBB diesen

Leuten empfiehlt, Ferien oder unbezahlten Urlaub zu nehmen, da sie damit ja den Personalengpass noch verschärft.

Losgelöst von der Schweinegrippe: Welches sind die Hauptprobleme zwischen Unternehmen und Personal im Zusammenhang mit Krankheiten?

Die meisten Probleme gibt es im Zusammenhang mit der beruflichen Reintegration; da wird oft als Ziel festgelegt, dass jemand ohne

jegliche Einschränkung eingesetzt werden kann. Wir sind dagegen der Meinung, dass Leute oft auch dann ihre Stelle behalten können, wenn sie eine gewisse Einschränkung haben. Es gibt einen gesellschaftlichen Trend, der eine Welt voller junger, schöner und gesunder Menschen haben will. Aber die Realität ist und bleibt, dass Menschen älter werden und ihre kleinen Schwächen und Mängel haben. Wir müssen darauf achten, dass daraus nicht immer sofort eine Krankheit gemacht wird.

Schauen wir noch auf den SEV: Was für Folgen hat eine Grippewelle auf die Gewerkschaft?

Wir haben keinen Pande-

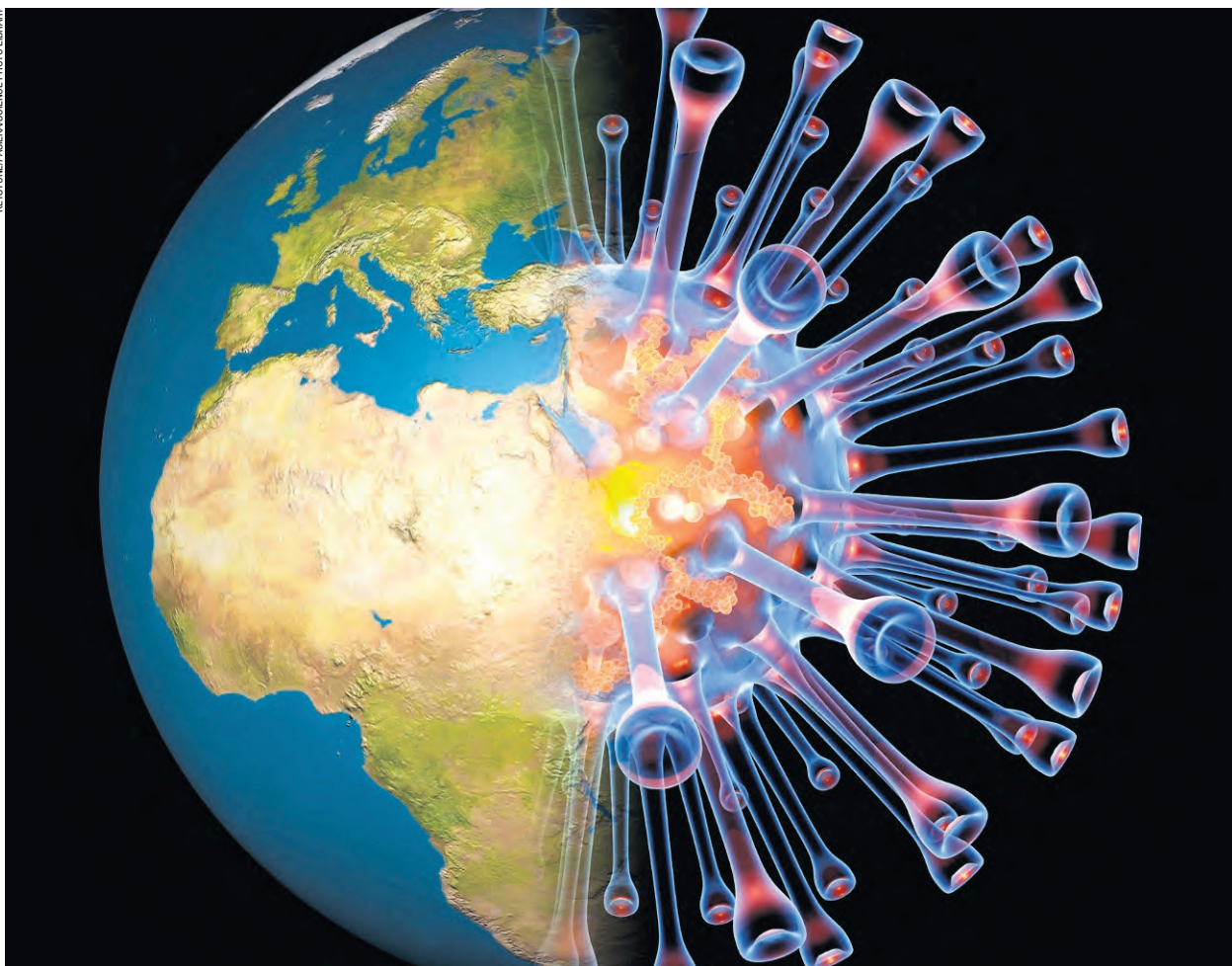
BIO



Barbara Spalinger, 49, ist ausgebildete Juristin und seit 2003 Vizepräsidentin des SEV. Sie leitet den Berufsrechtsschutz und hat im Juni auch den Bereich KTU wieder von Giorgio Tuti übernommen, nach dessen Wahl zum Präsidenten.

INTERVIEW

KEystone/PASSEASCIENCE PHOTO LIBRARY



Beherrscht das Schweinegrippevirus bald die Welt? Die Grafik zeigt stilisiert die Proteine Hämagglutinin (H) und Neuraminidase (N), denen das Virus die Typenbezeichnung H₁N₁ verdankt.

mieplan, aber wir können mit Ausfällen beim Personal umgehen. Wir müssten in eine Art «Ferienmodus» schalten. Dabei kann man aber davon ausgehen, dass bei einer Pandemie auch die Nachfrage nach unseren Dienstleistungen krankheitsbedingt sinkt, sodass der gesamte Betrieb auf tieferem Niveau läuft. Wenn eine Behörde Massnahmen anordnen sollte, die uns betreffen, würden wir uns selbstverständlich daran halten.

Wie sieht es aus mit Versammlungen oder Demonstrationen, wo viele Leute zusammenkommen und ein erhöhtes Ansteckungsrisiko besteht?

Alles findet statt wie geplant! Das Ansteckungsrisiko besteht überall: Wer irgendwo mit Bargeld bezahlt, wer eine Türfalle berührt, wer Fastfood isst – da verhindern wir gar nichts mit der Absage einer

Versammlung. Wir werden die Sektionen auf dem Laufenden halten, wenn der Bund Einschränkungen verfügen sollte. Natürlich gibt es ein Schreckszenario:

das ausgerechnet Mitte September die Grippewelle ihren Höhepunkt erreicht und der Bund Grossveranstaltungen untersagt – und damit auch unsere Kundenge-

bung. Aber damit rechnen wir nicht. Die Mobilisierung für den 19. September läuft unvermindert weiter. Das Problem der Pensionskassen wird uns nämlich

auch noch beschäftigen, wenn die Schweinegrippe längst Geschichte ist!

Interview: Peter Moor

ANTWORTEN AUF DIE HÄUFIGSTEN FRAGEN DER SEV-MITGLIEDER ZUR SCHWEINEGRIPPE

Muss ich dem Arbeitgeber sagen, dass ich Schweinegrippe habe, wenn ich mich krank melde?

Nein, es gelten die üblichen Regeln bei Krankheit. Du musst also nicht sagen, welche Krankheit du hast. Nur wenn eine Bundesbehörde eine persönliche Meldepflicht anordnen würde, wäre dies anders.

Kann ich wegen der Schweinegrippe zu Hause bleiben, ohne ein Arztzeugnis zu bringen?

Auch hier gelten die üblichen Regeln weiter: Bei der SBB ist weiterhin ein Arztzeugnis ab

dem dritten Krankheitstag erforderlich.

Kann mich die SBB zwingen, mich gegen die Schweinegrippe impfen zu lassen?

Nein, das ist deine persönliche Entscheidung. Eine Impfpflicht könnte höchstens vom Bund angeordnet werden, sie wäre aber kaum durchzusetzen.

Was passiert, wenn ich mich nicht impfen lasse und danach an der Schweinegrippe erkrankte?

Der Entscheid, dich nicht impfen zu lassen (auch gegen die Empfehlung des Arbeitgebers),

darf für dich keine Nachteile haben. Sanktionen vonseiten des Arbeitgebers sind in einem solchen Fall nicht zulässig.

Ich arbeite am Schalter und fürchte mich vor einer Ansteckung. Ich finde es fahrlässig, dass die SBB nicht mehr zu meinem Schutz unternimmt.

Der Arbeitgeber hat zwar eine Fürsorgepflicht gegenüber seinem Personal, aber zurzeit gibt es keinen Grund, im Kundenkontakt besondere Vorkehrungen zu treffen. Eine Ausnahme bilden die Personen mit einem besonderen Risiko: Schwangere oder Perso-

nen mit einer Immunschwäche sollten bereits jetzt aus dem Kundenkontakt abgezogen werden, wenn sie dies wünschen. Die SBB handelt aber korrekt, wenn sie sich an den Empfehlungen des Bundesamts für Gesundheit orientiert.

Was kann ich tun, wenn ich Angst habe, mich mit Schweinegrippe anzustecken, aber nicht zu einer Risikogruppe gehöre?

Die SBB empfiehlt, dass du unbezahlten Urlaub oder Ferien beantragst – einfach zu Hause bleiben darfst du nicht.

pmo

■ Boutique SEV – Profitieren Sie jetzt

Neue SEV-Artikel zu unschlagbaren Preisen



Das **schwarze Polo-Shirt** für drunter und drüber! Ob elegant oder sportlich, Polos sind immer passend. Das Shirt aus 100% Baumwolle für nur CHF 12.– ist ein absolutes Muss für jedes SEV-Mitglied.



Mit dem neuen, taillierten **T-Shirt mit V-Ausschnitt** ist man modisch dabei! Das schwarze Shirt aus 100% Baumwolle ist zu einem leistbaren Preis von CHF 12.– erhältlich.



Ideal für den Herbst: Die leicht gefütterte **SEV-Regenjacke** aus Nylon mit versteckbarer Kapuze hält den ärgsten Regengüssen und Windböen stand! Die qualitativ hochwertige Jacke kann zu einem Vorteilspreis von CHF 120.– gekauft werden.



Praktisch – nützlich – zuverlässig. Das neue, handliche **SEV-Taschenmesser LED** bietet neben verschiedenen Klingengrössen, Korkenzieher, Dosenöffner, Schraubendreher, Pinzette, Druckkugelschreiber, Schere, Holzsäge etc. noch etwas ganz Besonderes: Eine Leuchtdiode. So können auch bei Dunkelheit die kleinsten Arbeiten mit guter Sicht erledigt werden. Die Neuheit von Viktorinox kostet beim SEV nur CHF 50.–.

**Alle Preise verstehen sich inkl. MwSt. Mindestbestellung CHF 20.– (plus Portokosten CHF 5.–).
Ab CHF 50.– portofrei. 10 Prozent Rabatt auf Bestellungen ab CHF 200.–**

Bestellungen an:

SEV, Postfach, 3000 Bern 6, 031 357 57 57 oder über unsere Website www.sev-online.ch



Ich profitiere von diesem Angebot und bestelle:

Artikel:	Preis	Stück:	Grösse:
SEV-Polo-Shirt , schwarz, Grösse S/M/L/XL/XXL	CHF 12.–	_____	_____
SEV-T-Shirt , schwarz, V-Ausschnitt. Die Shirts sind klein geschnitten: Grösse XS=32/S=34/M=36/L=38/XL=40	CHF 12.–	_____	_____
SEV-Regenjacke , schwarz, Grösse S / M / L / XL / XXL	CHF 120.–	_____	_____
Taschenmesser mit Licht	CHF 50.–	_____	_____

Liefer- und Rechnungsadresse:

Name/Vorname: _____

Strasse/Nr.: _____

PLZ/Ort: _____

Mitglied der Sektion: _____

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

Link zum Recht – Mobbing ist nicht gleich Mobbing

Checkliste: Werde ich gemobbt?

Über Mobbing wird viel geschrieben, aber wenig gelesen. Ein Modewort, oder was steckt dahinter? Meist sind es ungelöste Konflikte, verhärtete Fronten, vermeintlicher oder tatsächlicher Machtmissbrauch. Haben Sie selbst den Verdacht, gemobbt zu werden? Wenn ja, dann verschaffen Sie sich Klarheit durch einen Test.

Immer wieder erhält das Rechtsschutzteam SEV Anfragen betreffend Mobbing und macht dabei oft die Erfahrung, dass unter Mobbing jeder/jede das versteht, was für sie/ihn in die Situation passt. Nur weil man vom Vorgesetzten gerügt wird, muss dies nicht Mobbing sein. Darum hier eine praktische Checkliste nach Heinz Leymann.

Kreuzen Sie die Mobbing-Kriterien an, die in Ihrem Fall erfüllt sind:

1. Angriffe auf die Möglichkeit, sich mitzuteilen:

- Der/die Vorgesetzte schränkt die Möglichkeit ein, sich zu äussern.
- Man wird ständig unterbrochen.
- Kolleg/innen schränken die Möglichkeit ein, sich zu äussern.
- Anschreien oder lautes Schimpfen.
- Ständige Kritik an der Arbeit.
- Ständige Kritik am Privatleben.
- Telefonterror.
- Mündliche Drohungen.
- Schriftliche Drohungen.
- Kontaktverweigerung durch abwertende Blicke oder Gesten.
- Kontaktverweigerung durch Andeutungen, ohne etwas direkt anzusprechen.

2. Angriffe auf die sozialen Beziehungen:

- Man spricht nicht mehr mit dem/der Betroffenen.
- Man lässt sich nicht ansprechen.
- Versetzung in einen Raum weitab von den Kolleg/innen.
- Den Arbeitskolleg/innen wird verboten, den/die Betroffene anzusprechen.
- Man wird «wie Luft» behandelt.

3. Angriffe auf das soziale Ansehen:

- Hinter dem Rücken der/des Betroffenen wird schlecht über sie/ihn gesprochen.
- Man verbreitet Gerüchte.
- Man macht jemanden lächerlich.
- Man verdächtigt jemanden, psychisch krank zu sein.
- Man will jemanden zu einer psychiatrischen Untersuchung zwingen.
- Man macht sich über eine Behinderung lustig.
- Man imitiert den Gang, die Stimme oder Gesten, um jemanden lächerlich zu machen.

- Man greift die politische oder religiöse Einstellung an.
- Man macht sich über das Privatleben lustig.
- Man macht sich über die Nationalität lustig.
- Man zwingt jemanden zu Arbeiten, die das Selbstbewusstsein verletzen.
- Man beurteilt den Arbeitseinsatz in falscher und kränkender Weise.
- Man stellt die Entscheidungen des/der Betroffenen in Frage.
- Man ruft ihm/ihr obszöne Schimpfworte oder andere entwürdigende Ausdrücke nach.
- Sexuelle Annäherungen oder verbale sexuelle Angebote.

4. Angriffe auf die Qualität der Berufs- und Lebenssituation:

- Man weist dem/der Betroffenen keine Arbeitsaufgaben zu.
- Man nimmt ihm/ihr jede Beschäftigung am Arbeitsplatz, sodass er/sie sich nicht einmal selbst Aufgaben ausdenken kann.
- Man gibt ihm/ihr sinnlose Aufgaben.
- Man gibt ihm/ihr Aufgaben weit unter seinem/ihrer eigentlichen Können.
- Man gibt ihm/ihr ständig neue Aufgaben.
- Man gibt ihm/ihr «kränkende» Arbeitsaufgaben.
- Man gibt dem/der Betroffenen Arbeitsaufgaben, die seine/ihre Qualifikation übersteigen, um ihn/sie zu diskriminieren.

5. Angriffe auf die Gesundheit:

- Zwang zu gesundheitschädigenden Arbeiten.
- Androhung körperlicher Gewalt.
- Anwendung leichter Gewalt, zum Beispiel um jemandem einen Denktzettel zu verpassen.
- Körperliche Misshandlung.
- Man verursacht Kosten für den/die Betroffene, um ihm/ihr zu schaden.
- Man richtet physischen Schaden zu Hause oder am Arbeitsplatz des/der Betroffenen an.
- Sexuelle Handgreiflichkeiten.

Auflösung auf Seite 17 dieser kontakt-Nummer.

Rechtsschutzteam SEV

Bist du SEV-Mitglied?

Eine Kollegin, ein Kollege ist noch nicht beim SEV? 80% der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des öffentlichen Verkehrs sind Mitglied einer Gewerkschaft – der SEV ist für alle da! Wenn du eine Kollegin oder einen Kollegen als neues Mitglied des SEV wirbst, erhältst du eine Werbeprämie von 50 Franken.

Weshalb zum SEV?

Der SEV setzt sich ein für:

- Löhne, von denen man gut leben kann;
- Arbeitszeiten, mit denen sich leben lässt;
- Gesamtarbeitsverträge (GAV), die die Arbeitsbedingungen regeln;
- und vieles mehr...

Eines ist sicher:

Je mehr Mitglieder eine Gewerkschaft hat, desto stärker ist sie und umso besser sind die Arbeitsbedingungen der jeweiligen Branche!



- Ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch das Abonnement von *kontakt.sev*.
- Ich abonniere *kontakt.sev* zum Preis von 40 Franken für ein Jahr.
- Ich will *kontakt.sev* noch genauer kennenlernen und bestelle ein Probeabonnement (6 Ausgaben).

Vorname/Name:	Geworben durch:
Strasse/Nummer:	Vorname/Name:
PLZ/Ort:	Adresse:
Tel. (Beruf):	PLZ/Ort:
Tel. (privat):	Tel.:
Datum/Unterschrift:	

Einsenden an: SEV, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6, oder faxen an 031 357 57 58 (oder die erforderlichen Angaben mailen an christian.cuenoud@sev-online.ch).

Wir werden mit dir Kontakt aufnehmen! Danke für dein Interesse! Weitere Fragen? info@sev-online.ch oder www.sev-online.ch

Willst du dein eigenes kontakt.sev?

Wenn du Mitglied beim SEV wirst, bekommst du automatisch *kontakt.sev*, denn das Abonnement ist in deinem Beitrag enthalten.

Aber auch Kolleginnen und Kollegen aus anderen Branchen und Gewerkschaften können *kontakt.sev* abonnieren.

Das Jahresabonnement kostet 40 Franken.

Oder willst du vielleicht erst einmal ein Probeabonnement?

Es gibt sechs Ausgaben von *kontakt.sev* gratis zum Kennenlernen!



„Bis zur strategischen Klärung der Zukunft von SBB Cargo sollten sämtliche Reorganisationen sistiert werden.“

Philipp Hadorn, Gewerkschaftssekretär SEV

Die Wirtschaftskrise schlägt voll aufs Transportgewerbe durch – was bedeutet das für die Beschäftigten?

«Hire & fire»: die schlechteste Lösung

Wenn weniger produziert und weniger konsumiert wird, gibt es auch weniger zu transportieren. Umso wichtiger ist es, dass Transportunternehmer besonnen reagieren. Wer kurzfristige Hauruck-Übungen durchführt, verstärkt die Krise und wird den Aufschwung verpassen. Es braucht einen «New Deal», um die Beschäftigung zu sichern.

Die schweizerische Wirtschaft ist von der weltweiten Wirtschaftskrise auf unterschiedliche Art betroffen. Das Fehlen einer grossen heimischen Autoindustrie darf diesmal als kleiner Vorteil betrachtet werden. Doch die Zulieferindustrie in der Schweiz wird von der Krise im Autogewerbe ebenfalls stark gebeutelt. Industriebetriebe aller Art leiden ebenfalls, insbesondere die Maschinenindustrie: Überall führt die gedrosselte Produktion zu sinkender Nachfrage, seien es Druckmaschinen, Spinn- und Webmaschinen oder Spezialmaschinen für

Hightech-Produktion. Die sinkende Produktion führt dazu, dass es auch weniger Rohstoffe (u. a. Stahl) zu transportieren gibt. Dadurch leidet auch der Güterverkehr unter der Krise, und zwar auf dem Wasser und in der Luft, zu Lande auf der Strasse wie auf der Schiene: Die DB Schenker Rail AG beispielsweise hat seit Monaten 35 000 Güterwagen stillgelegt.

Sonderfall Personenverkehr

Selbstverständlich leidet auch das Tourismusgewerbe

„Die Überkapazitäten haben im Güterverkehr zu einer verschärften Konkurrenz geführt.“

unter der Krise, denn die schlechtere Konsumentenstimmung führt dazu, dass sich Menschen weniger oder weniger teure Ferien leisten. Doch hier ist die Schweiz in einer recht komfortablen Lage: Die ausbleibenden Feriengäste aus dem Ausland werden ersetzt durch Schweizer, die ihrerseits auf Ferien in fernen Ländern verzichten. Dadurch war der Einbruch weniger stark als ursprünglich befürchtet, nicht nur was die Hotellerie und die Ferien-

einrichtungen betrifft, sondern auch im Bereich der

touristischen Bahnen – Post-Auto erwartet gar eine Erhöhung des Gewinns, weil die Frequenzen auf den touristischen Strecken zugenommen haben.

Die Situation im Transportgewerbe

Die Überkapazitäten haben im Güterverkehr zu einer verschärften Konkurrenz sowohl zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern wie auch innerhalb der einzelnen Bereiche geführt. In den

niedersächsischen Seehäfen sind die Umschlagszahlen im ersten Halbjahr 2009 um 17 Prozent zurückgegangen. Auch die Binnenschifffahrt leidet, der Branchenverband spricht von der «grössten Krise der Nachkriegszeit». Der Flussschiffahrt fehlt der Containerverkehr, aber auch bei den Massengütern (Steine und Erden, Eisen und Stahl, Brenn- und Treibstoffe) gibt es einen Rückgang zu beklagen. Im Basler Rheinhafen ist im ersten Halbjahr 2009 der Containerumschlag um 16 Prozent gefallen. Man hofft auf einen Umschwung im Jahr 2010.

ASTAG-FORDERUNGEN: KEINE WIRKLICH NEUEN IDEEN

Die Ungunst der Stunde für die eigenen Zwecke nutzen will auch der schweizerische Nutzfahrzeugverband Astag. Dazu wärmt er die Mär vom «fiskalischen Würgegriff» auf.

«Zahlreiche Transportunternehmen stehen mit dem Rücken zur Wand.» Dies der Alarmruf. Zuerst gab es einen «dramatischen Einbruch im internationalen Verkehr», wo der Auftragsrückgang bis zu 60 Prozent betrage. Dann folgte der Binnenverkehr, insbesondere die Stückgutlogistik. Es drohe ein «Kahlschlag im Schweizer Binnenverkehr», warnte Astag-Zentralpräsident Adrian Amstutz. Sein Vize Jean-Daniel Faucherre gab sich väterlich: Der «Druck aus dem Ausland» zwingt zu Fahrzeugstilllegungen und Personalabbau: «Der Konjunkturerinbruch hat damit auch eine soziale Komponente.» Die Astag möchte die Krise zur Steigerung seiner Marktanteile nutzen: Insbesondere der Nahverkehr müsse gegenüber dem ausländischen Transitverkehr entlastet werden, heisst es. Dies, bevor der Nahverkehr kaputt ist. Vorbeugen will die Astag der «Zerstörung des funktionierenden Transportsystems», das beim nächsten konjunkturellen Aufschwung vorhanden sein müsse.

Erreichen will die Astag mit ihrem Hilferuf, dass die «staatlichen Zwangsmassnahmen» reduziert

werden, etwa die LSWA. In einem Brief an den Bundesrat fordert die Astag, es müssten «Gebühren gesenkt» werden: «Die Astag fordert deshalb, dass sich der Staat in der jetzigen Situation nicht nur für die Grossbanken einsetzt. Stattdessen muss endlich auch der Strassentransport rasch und massiv entlastet werden. Notwendig seien nicht Subventionen, sondern vor allem fiskalische und administrative Erleichterungen, so Amstutz weiter.»

Fast wäre man versucht, der Astag zu glauben. Wenn die Verbandsbosse aber im gleichen Atemzug gegen die «Verlagerungssillusionisten» vom Leder ziehen, merkt man, woher der Wind weht: Es geht um Verkehrspolitik, darum, die Umsetzung von Volksentscheiden zu verhindern und den Anteil der Strassentransporte zu erhöhen. Und durch die Senkung der «Restriktionen und Gebühren» will man die Gewinne steigern. Denn so schlecht, wie die Astag glauben machen will, geht es der Branche nicht: Von Januar bis Mai wurden 366 neue Strassentransportunternehmen gegründet. Das ist zwar weniger als im Vorjahr, aber es sind immer noch täglich 2½ Unternehmen!

pan.



Der Containerumschlag ist drastisch zurückgegangen.

DOSSIER



Der Verteilungskampf zwischen Strasse und Schiene geht weiter.

Der Güterluftverkehr der Swiss WorldCargo ging um fast ein Fünftel zurück (siehe Kasten). Swiss WorldCargo bietet inzwischen aber auch regelmässig bediente Lastwagenstrecken an, die in letzter Zeit sogar ausgebaut wurden. Da das Lastwagengewerbe am schnellsten auf Nachfrageschwankungen reagieren kann, ist hier auch die Krise am schnellsten und deutlichsten spürbar gewesen. Kleine Unternehmer mit nur wenigen Wagen und Fahrern oder sogenannte «Ich-AGs» leiden am stärksten unter dem Ausbleiben der Aufträge. Der schweizerische Nutzfahrzeugverband Astag spricht denn auch eine drastische Sprache (siehe Kasten). Drei Fünftel der Auslandsaufträge fehlen, es drohe ein «Kahlschlag».

Spezielle Situation der Bahnen

Das System der Bahnen reagiert viel träger auf Auftragschwankungen. Weder der

Rollmaterialpark noch der Personalbestand kann derart schnell angepasst werden wie auf der Strasse – und zwar weder gegen oben noch gegen unten. Der Konjunkturaufschwung der letzten Jahre konnte denn auch nur zum Teil durch einen höheren Personalbestand aufgefangen werden, viel mehr leistete das vorhandene und ausgebildete Personal Überzeit. Der GAV sorgt auf der andern Seite dafür, dass das Personal nicht in der jetzigen Flaute «aus wirtschaftlichen Gründen» entlassen werden kann – ein wesentlicher Unterschied zum Lastwagengewerbe, wo solche Sicherheiten fehlen.

Wenn wegen der schwächeren Nachfrage die Güterzüge kürzer oder weniger dicht beladen werden, drückt dies ebenfalls nicht voll aufs Personal durch – ein Hupac-Zug braucht einen (ganzen) Lokführer, auch wenn er nicht voll beladen ist. Wenn

ein ganzer Güterzug ausfällt, braucht es einen Lokführer weniger, wenn dieselbe Menge Güter auf der Strasse fehlt, sind es bis zu achtzig Lastwagengchauffeure, die keinen Auftrag haben.

Für die Bahnunternehmen gibt es allerdings happige Rückschläge zu verkraften. Der Cargo-Chef der österreichisch-ungarischen Raaber Bahn sagt lakonisch: «Wir haben keine Geschäfte verloren, sondern es wird einfach weniger transportiert.»

Noch im letzten Jahr verzeichnete BLS Cargo «Wachstum in allen Segmenten», doch lagen die Verkehrsleistungen zu Beginn dieses Jahres «20 Prozent unter jenen des – sehr guten – Vorjahres». Es fehlen die Containertransporte aus den Nordseehäfen und die Autotransporte. Weil das langfristige Ziel weiterhin Wachstum heisst – CEO Dirk Stahl erwartet für 2010 eine Erholung der Nachfrage –,

will man kurzfristig nur mit einem vorübergehenden Massnahmenpaket, das den Aufwand um 9 Millionen reduziert, auf den Auftragseinbruch reagieren. Dazu gehört ein Lokführerpool und das Nutzen von Synergien in den Werkstätten und beim Overhead.

Kooperationen mit dem Ausland gesucht

Die SBB begründet mit dem Auftragsrückgang die kürzliche Schliessung des Rangierbahnhofes Rotkreuz. Doch der Abbau hat bei SBB Cargo ebenso Tradition wie die Verluste. Abgebaut wurden Bedienpunkte und Rangierbahnhöfe.

In der gegenwärtigen Situation suchen die Unternehmen Kooperationen mit dem Ausland. Bei BLS Cargo wurden die Eigentumsanteile letztes Jahr neu verteilt, die Mehrheit von 52% bleibt bei der BLS AG, die deutsche DB Schenker Rail (ex Railion) hat

ihren Anteil auf 45% aufgestockt, die italienische IMT AG ist mit 3% beteiligt.

Auch SBB Cargo sucht internationale Kooperationen. Als Partner werden die französische SNCF und die DB Schenker Rail gehandelt. Doch beide Unternehmen kämpfen – wie SBB Cargo selbst – infolge der Krise mit wirtschaftlichen Schwierigkeiten. DB Schenker Rail will heuer im Güterbereich über 1,2 Milliarden Franken einsparen, gut 7000 Angestellte leisten Kurzarbeit. Auch die Gütersparte der französischen Bahn, Fret SNCF, leidet unter einem Umsatzenschwund von einem Viertel in der Folge der Krise. Sie schreibt hohe Defizite, im September soll über ein Rettungskonzept entschieden werden. Ob eine neue internationale Beteiligung unter diesen Umständen opportunt erscheint, wird sich weisen.

Peter Anliker
Mitarbeit: PH, av, bs

»ZUNEHMENDER GEGENWIND«

Unter der Wirtschaftskrise leiden alle Transportunternehmen. Das zeigte sich auch in Halbjahresbilanz der Swiss. Bei der Luftfahrtgesellschaft begründet man die Schwäche mit der «weltweiten Konjunkturlage und der damit verbundenen rückläufigen Nachfrage» beim Personen- wie beim Frachtverkehr. Insbesondere das «Premium-Segment», also die teuren Plätze, war weniger nachgefragt und die Erträge entsprechend tief.

Die Swiss reagierte mit der **Streichung von Flügen**. Es gibt aber auch das Gegenteil: Nach Lyon und Oslo wurden neue Verbindungen eingerichtet. Damit will die Swiss, «sobald der wirtschaftliche Aufschwung beginnt, aus einer Position der Stärke am Wachstum partizipieren».

Die Sitzplatzauslastung ging auf hohem Niveau zurück, der **Rückgang der Passagierzahlen** im Interkontinentalverkehr wurde allerdings durch die Zunahme auf den Europastrecken mehr als wettgemacht. Auch die Anzahl Flüge und die angebotenen Sitzkilometer nahmen insgesamt zu.

Bezogen auf das **Frachtgeschäft** lautet die Bilanz: «Das von Swiss WorldCargo betriebene Frachtgeschäft entwickelte sich auch im zweiten Quartal konjunkturbedingt schlecht.»

Die transportierte Fracht und die Auslastung der Frachtkapazitäten haben um fast einen Fünftel abgenommen. Im Zusammenhang mit der neuen Linie nach Oslo bietet die Swiss aber neu auf jedem Flug (täglich zweimal pro Richtung) 500 kg Frachtvolumen an. Im Februar wurde vom Unternehmen ein neuer **LKW-Service** zwischen Kopenhagen und Billund eingerichtet, der sechsmal wöchentlich verkehrt. Der neue Flug nach Lyon ist eine Ergänzung zur LKW-Verbindung in diese Stadt, die schon bisher bestand. Insgesamt ist Swiss WorldCargo in über 80 Ländern tätig.

Der **Personalbestand** bei der Swiss hat trotz den genannten Entwicklungen im ersten Halbjahr leicht zugenommen. Allerdings ist bei Swiss WorldCargo seit 1. Juni Kurzarbeit eingeführt. *pan.*

FLAUTE ALLÜBERALL

Die Krise führt zum Rückgang im weltweiten Handel und damit zu weniger Aufträgen für alle Transportunternehmen. Dies zeigt das Beispiel des Basler Transport- und Logistikzerns Panalpina. In der ersten Hälfte des laufenden Jahres lief es nicht gut. Das Unternehmen sei «vom starken **Volumenrückgang in der See- und Luftfracht** getroffen» worden, liess es verlauten. Die Luftfracht ging um 28 % zurück, bei der Seefracht waren es 21 % weniger. Die Aufträge aus der Auto-, Hightech- und Telekommunikationsindustrie fehlen.

Weil alle Transportunternehmen unter der Flaute leiden, herrsche «ein **aggressiver Preiskampf** mit Transportpreisen deutlich unter dem Einstandspreis». So wird versucht, Mitbewerber aus dem Markt zu drängen.

Weil Panalpina laut eigenen Angaben dieses Spiel nicht mitmachen will, sank der Nettoumsatz aus Speditionsleistungen von 4,374 Milliarden Franken im ersten Halbjahr 2008 auf 2,973 Milliarden in der ersten Hälfte des laufenden Jahres. Der Halbjahresgewinn sank von 76,7 Millionen auf 16,9 Millionen Franken. Immerhin bewegt sich Panalpina also immer noch in der **Gewinnzone**, wenn auch auf deutlich tieferem Niveau.

Der Rückgang der Aufträge hatte bereits Ende letzten Jahres begonnen. Panalpina gab einen Grossteil seiner Tätigkeit in Nigeria auf, womit einerseits lukrative Aufträge der dortigen Erdölfirmen wegfielen, andererseits aber auch 700 Mitarbeiter entlassen wurden. Insgesamt wurde der weltweite **Personalbestand um 11 Prozent reduziert**.

Bei der Beurteilung der Zahlen darf nicht übersehen werden, dass das Geschäft 2008 ausserordentlich gut gelaufen war. Die Seefracht-Tonnage wuchs um 14 % auf 1,28 Mio Container-Äquivalente; die Luftfracht-Tonnage um 8 %, während der Markt insgesamt nur um 4 % zulegte. Für die Zukunft ist Panalpina bereits wieder vorsichtig optimistisch – das im Frühjahr angekündigte Sparprogramm, insbesondere der Stellenabbau, soll sich positiv auf den Gewinn auswirken. *pan.*



Es gilt, einen flächendeckenden Wagenladungsverkehr als Service public sicherzustellen.

Drei Fragen an Philipp Hadorn

Rezession und Managementfehler

kontakt.sev: Offenkundig hat SBB Cargo grosse Schwierigkeiten. Was sind die Gründe?

Philipp Hadorn: Natürlich ist die anhaltende Rezession, in deren Folge die Aufträge ausblieben, der Hauptgrund für die aktuelle wirtschaftlich äusserst angespannte Situation bei SBB Cargo. Allerdings ist die Schieflage auch eine Folge schwerer Managementfehler der vergangenen Jahre.

Welche Massnahmen müssen jetzt getroffen werden, damit die Unternehmung wieder auf Kurs kommt?

Tief greifende Restrukturierungen oder Reorganisationen wären im Moment völlig fehl am Platz. Natürlich gilt es, in zweckmässigen und

effizienten Strukturen zu arbeiten und einen qualitativ hochstehenden flächendeckenden Wagenladungsverkehr als Service public sicherzustellen. Im Moment hält SBB Cargo Ausschau nach einem Kooperationspartner. Dies könnte möglicherweise wegweisende Impulse bringen und die nachhaltige Gesundung von SBB Cargo bedeuten. Bis zur strategischen Klärung der Zukunft von SBB Cargo sollten sämtlich Reorganisationen sistiert werden, wie dies auch der SEV-Kongress einstimmig forderte. Für den konjunkturbedingten Ausfall gilt es auch die Einführung von Kurzarbeit (unter Einhaltung der Garantien des GAV) vorzubereiten. Gleichzeitig gilt es

jetzt, die Mitarbeitenden weiterzubilden, damit sie auch in möglicherweise anderen Funktionen in Zukunft sinnvoll eingesetzt werden können.

Hat SBB Cargo in Zukunft eine Chance?

Selbstverständlich. Das verkehrspolitische Ziel muss endlich umgesetzt werden: Sicherung und Förderung eines attraktiven und leistungsfähigen Schienengüterverkehrs in und durch die Schweiz, der bei guten Arbeitsbedingungen den Verlagerungsauftrag des Volkes (mit)finanziert und umsetzt.

Philipp Hadorn ist Gewerkschaftssekretär und beim SEV u. a. verantwortlich für SBB Cargo.

SEV und Unterverbände

19. Sept. Bern, Schützen- matte und Bundesplatz	<p>■ SEV SGB-Demo (ab 13.30 Uhr) mit SEV-Vordemo (Beginn 12.30 Uhr)</p>	Die Geschäftsleitung SEV ruft alle Mitglieder dazu auf, teilzunehmen an der SEV-Vordemo für die Pensionskassen SBB und Ascoop auf der Schützenmatte sowie an der SGB-Demo gegen Sozialabbau und für bessere Löhne.
6. Nov. Bern, Hotel Ador	<p>■ SEV Frauen Bildungstagung «Halt Gewalt – schlagfertig gegen alltägliche Gewalt»</p>	Fachleute sensibilisieren für die vielfältigen Formen von Gewalt und zeigen Strategien zur Abwehr und Verteidigung auf.

Sektionen

28. August	<p>■ LPV Luzern «Sonnenberg-Brötlete»</p>	Der Freizeit-Club lädt alle Lokführer (aktive, pensionierte und verbandsunabhängige) mit ihren Angehörigen ein. Treffpunkt ist der Kinderspielplatz oberhalb der Sonnenbergbahn. Ab 11 Uhr ist der Grill bereit, die eigene Verpflegung ist mitzunehmen, die Getränke werden gesponsert vom LPV Luzern. Auskunft bei zweifelhafter Witterung geben Franz Arnold, 051 281 32 95 und Bruno Walter, 051 281 34 56.
11. Sept. 15.15 Uhr, Brugg, Pontonier- haus	<p>■ ZPV Aargau-Solothurn Herbstversammlung mit an- schliessendem Grillplausch</p>	Alle Aktiven und Pensionierten sind herzlich eingeladen. Die Anmelde-Listen liegen in den Personalzimmern Brugg und Olten auf oder Anmeldung an Ruedi Fehlmann, 056 450 20 28.
6. Oktober 16.00 Uhr, Bern, Hotel Bern	<p>■ ZPV Bern Hauptversammlung</p>	Die Traktandenliste ist im Personalzimmer ausgehängt. Der Vorstand freut sich, eine stattliche Anzahl Mitglieder begrüssen zu dürfen.

Sektionen VPT

25. August	<p>■ VPT RBS, Pensionierte Wanderung Grosswangen- Mauensee-Sursee</p>	Landschaftlich abwechslungsreiche Wanderung mit kurzen Auf- und Abstiegen. Höhenmeter +145m/-164m, zwischen 2½ und 3 Stunden. Ausrüstung: gute Wanderschuhe, Wanderstöcke empfehlenswert. Verpflegung aus dem Rucksack. Worb-Dorf ab 8.15 Uhr, Solothurn ab 8.33 Uhr (via Olten). Bern ab 9.00 Uhr, Sursee an/ab 9.40/9.48 Uhr (Bus), Grosswangen Post an 10.18 Uhr. Rückfahrt: Sursee ab 17.18 Uhr. Verschiebedatum bei Schlechtwetter: 1. September. Anmelden bis 21. August an Kurt Bühler, 031 839 11 15.
2. Sept.	<p>■ VPT Südostbahn, Pensioniertengruppe Süd Jahresausflug ins Berner Oberland</p>	Eingeladen sind alle Mitglieder samt Partner/in. Zürich HB ab 8.00 Uhr (Wagen reserviert, bitte Lautsprecherdurchsagen beachten) über Bern nach Spiez (Kaffee und Gipfeli im Bahnhofbuffet). Nach Ankunft in Adelboden lernen wir von einem Dorfführer Kultur und Brauchtum des Bergdorfes kennen. Mittagessen (12.15 Uhr) im Hotel Bären, danach bleibt genügend Zeit für Shopping etc. Rückkehr am späten Nachmittag über Frutigen-Bern-Zürich nach Hause. Die Anmeldung erfolgt mit der Einzahlung des auf der Einladung aufgeführten Betrags. Bitte unbedingt die Anmeldefrist beachten: 20. August. Auskunft erteilen Hans Kaser, 044 784 33 69, und Rolf Wacker, 041 855 20 65.

3. Sept.
11.30 Uhr,
Schönried,
Bahnhof

■ VPT GoldenPass,
Pensionierte
Jahresausflug

Spaziergang zum Hotel Alpin Nova. Gemeinsames Mittagessen, Diskussionen und eine Tombola runden diesen Anlass ab. Anmeldeschluss 25. August oder Georges Butty, 021 922 93 94 (Anrufbeantworter).

Pensionierte

August	<p>■ PV Luzern Bestellung des SEV-Taschen- kalenders 2010</p>	In den nächsten Tagen läuft die Anmeldefrist ab. Falls noch nicht erfolgt, bitte CHF 15.– baldmöglichst einzahlen. Die Kalender werden wie üblich im Verlaufe des Spätherbstes per Post zugestellt. Bei allfälligen Fragen oder wenn der Einzahlungsschein abhanden gekommen sein sollte, gibt Kassier Hansueli Richner, 041 440 75 92, gerne Auskunft.
27. August	<p>■ PV Olten und Umgebung Sektionsreise mit Car und Schiff nach Baumgarten am Zugersee</p>	Abfahrt beim Ruderhaus in Olten um 8 Uhr. Ankunft in Olten zirka 17.30 Uhr. Kosten CHF 70.– für Halbtaxabo-, CHF 65.– für GA-Besitzer, inbegriffen: Carfahrt, Schifffahrt und Mittagessen. Anmeldeschluss mit grüner Karte und Angabe ob GA-Besitzer bis 20. August.
1. Sept. Basel, Rest. Bundesbahn	<p>■ Pensioniertes Zugpersonal Basel Stammtisch</p>	Wir treffen uns bis November immer am ersten Dienstag im Monat im Restaurant Bundesbahn. Kollegen aus auswärtigen Depots sind willkommen.
1. Sept.	<p>■ PV Fribourg Picknick im Chalet des Gros</p>	Nähere Infos siehe <i>kontakt.sev</i> Nummer 15 vom 6. August.
3. Sept. Olten, Rest. Bahnhof	<p>■ Pensioniertes Zugpersonal Olten Stammtisch</p>	Wir treffen uns jeden ersten Donnerstagnachmittag im Monat. Auswärtige Kollegen sind stets willkommen.
3. Sept. 14.30 Uhr, Basel, Rest. Bundesbahn	<p>■ Pensioniertes Rangierpersonal Basel Zusammenkunft</p>	Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat. Auch Kollegen anderer Kategorien sind willkommen.
3. Sept.	<p>■ PV Luzern Wanderung Heitersberg (Fils- libach – Baden) mit Emil Knöpfel</p>	Luzern ab 9.04 Uhr. Wanderzeit zirka 2½ Stunden. Rucksackverpflegung. Baden ab 15.48 Uhr, Luzern ab 17.05 Uhr. Auskunft und Anmeldung bis 31. August bei Franz Bühler, 041 252 10 82.
10. Sept.	<p>■ Pensioniertes Zugpersonal Brugg Wanderung</p>	Mit Zug Brugg ab 13.15 Uhr nach Lenzburg. Wanderung dem Aabach entlang nach Seon, zirka 1½ Stunden. Treffpunkt in Seon im Café Restaurant Mühle. Reiseleiter: Urs Hausheer, 056 281 12 59.
19. Sept.	<p>■ PV Zug-Goldau Aufruf zur Teilnahme an der Demo in Bern</p>	Die Zukunft der Pensionskasse kann auch uns Pensionierten nicht gleichgültig sein. Deshalb erwartet der Vorstand eine stattliche Anzahl Teilnehmer/innen. Haupttreffpunkt: Bahnhof Luzern, Gleis 8, Abfahrt 11.00 Uhr, Bern an 12.00 Uhr; Brunnen ab 9.54 Uhr, Goldau ab 10.14 Uhr, Zug ab 9.02 Uhr, Rotkreuz ab 9.10 Uhr. An den Einsteigbahnhöfen Abgabe der Tageskarten an die Teilnehmenden ohne GA. Anmeldung an Werner Wyss, 041 790 22 20 oder an ein Vorstandsmitglied.
19. Sept.	<p>■ PV Thurgau Grosskundgebung in Bern mit SEV-Vordemo «Stopp dem Pensions- kassenbschiss!»</p>	Wir folgen dem Aufruf des SEV und fahren nach Bern: Ab Romanshorn 9.41 Uhr, ab Amriswil 9.47 Uhr, ab Weinfelden 9.59 Uhr, ab Frauenfeld 10.12 Uhr. Der SEV erwartet einen Grossaufmarsch aller aktiven und pensionierten SEV-Mitglieder. Unsere Sektion will nicht mit einer Absenz glänzen, darum ruft der Vorstand auf: «Kommt nach Bern».

<p>19. Sept. 12.30 Uhr, Bern, Schützen- matte</p>	<p>■ PV St. Gallen Grossdemo in Bern</p>	<p>Zur Unterstützung unserer Forderungen für eine korrekte Ausfinanzierung der Pensionskassen SBB und Ascoop, gegen einen Leistungs- und Rentenabbau und für einen Teuerungsausgleich für uns Pensionierte sind alle aufgerufen (Aktive und Pensionierte) zu dieser Kundgebung nach Bern zu kommen. St. Gallen ab 9.11 Uhr, Bern an 11.29 Uhr. Gratis-Tageskarten erhältlich beim Präsidenten, 071 841 67 89 oder Kassier 071 277 39 86.</p>	<p>30. August</p>	<p>■ ESV Brugg-Windisch Pilzwanderung im Habsburger Wald</p>	<p>Besammlng: 10.00 Uhr Lagerstrasse (Materialmagazin SBB) beim Gartenhaus Kobi (markiert). Parkplätze vorhanden. Die Wanderung wird bei jedem Wetter durchgeführt. Urs Grüter kontrolliert und benennt die Pilze vor Ort. Anschliessend gemütlicher Hock mit Grillieren. Auskunft bei Markus Niederberger, 076 594 07 50 und Urs Kobi, 079 226 29 34.</p>
<p>24. Sept. 14.15 Uhr, Rorschach, Restaurant Stadthof</p>	<p>■ PV St. Gallen Herbstversammlung</p>	<p>Zentralpräsident Ricardo Loretan orientiert über Neuerungen im SEV, neuester Stand FVP, Teuerungszulage, Pensionskasse etc. Peter Hartmann stellt das Regionalsekretariat St. Gallen vor und gibt Tipps zu Ergänzungsleistungen und Krankenkasse. Vor dem obligaten Stadthof- Teller gibts Musik.</p>	<p>2. Sept.</p>	<p>■ EFW Herisau Biketour Wolfensberg</p>	<p>Ersatz für die Velotour Jura vom 3./4. September. Treffpunkt in Flawil um 9.40 Uhr. Bike-Route 7 via Degersheim-Dicken-Mogelsberg-Magdenau nach Flawil (44 km / 1250 Hm / zirka 4½ Stunden). Verpflegung unterwegs. Anmeldung bis am Vortag an Paul Huwiler, 052 232 96 40. @ www.efw-herisau.ch</p>
<h2>Sport und Kultur</h2>					
<p>23. August</p>	<p>■ ESV Burgdorf Vereinswanderung über den Jurahöhenweg zum Chasseral</p>	<p>Marschzeit zirka 3½ Stunden. Verpflegung aus dem Rucksack, Möglichkeit zum Bräteln. Abfahrt ab Burgdorf um 7.38 Uhr. Anmeldung und Auskunft über Durchführung bis 7.15 Uhr unter 034 422 88 72.</p>	<p>3. Sept. 8.20 Uhr, Winterthur, Bahnhof Westseite, Gleis 3</p>	<p>■ ESC Winterthur Velotour ins «Züri Oberland»: Winterthur – Weisslingen – Hittnau – Hasenstrick – Greifensee – Kyburg – Winterthur</p>	<p>Etwas zwischen Radwanderung und Rennvelotour mit gutem Alltagsvelo. Distanz zirka 100 Kilometer mit einigen Steigungen. Mittagessen in Restaurant unterwegs. Getränke und Zwischenverpflegung mitnehmen. Anmeldung bis 1. September und weitere Auskünfte bei Max Wiesmann, 071 385 56 72. @ www.escw.ch</p>
<p>23. August</p>	<p>■ Touristenklub Biel Wanderung im Aletsch</p>	<p>Von der Moosfluh ob Riederalp erwandern wir das «Unesco Weltnaturerbe» der Walliser Gletscherwelt. Immer den Gletscher im Blickfeld erreichen wir, leicht absteigend über einen Plattenweg, den Märjelensee und die Fiescheralp nach zirka 4 Stunden Abfahrt mit dem Zug in Biel um 7.20 Uhr. Rückkehr um 19.36 Uhr. Weitere Auskünfte und Anmeldungen bei Josef Eichmüller, 032 323 64 79, sepp.eichmueller@bluewin.ch. @ www.touristenclubbiel.ch</p>	<p>6. und 7. September</p>	<p>■ ESC Basel, Ski und Bergsport Krokus Gemeinschaftstour mit ESV Brugg-Windisch, EFW Herisau und TC Biel</p>	<p>Basel ab 9.14 Uhr, Frick Postauto ab 9.50 Uhr, Aarau Postauto ab 9.39 Uhr nach Herznach Mitteldorf Post, an 9.58/59 Uhr. Zirka dreistündige Wanderung nach Wölflinswil mit Besichtigung und Info Eisenbergwerk Herznach. Mittagessen aus dem Rucksack. Nachtessen im Ochsen (à la carte). Übernachtung im Gasthof (max. 12 Personen) CHF 75.-, im Massenlager in der Turnhalle CHF 12.-. Wanderung Wölflinswil-Oberhof-Burgfluh-Altenberg (Picknick aus dem Rucksack)-Witnau-Frick. Wanderzeit 3 bis 5 Stunden (kann abgekürzt werden). Weitere Auskünfte und Anmeldung bis 28. August bei Max Leuenberger, 061 311 75 19 oder m.leuenberger@teleport.ch.</p>
<p>27. August</p>	<p>■ ESC Winterthur Wanderung Göscheneralp – auf Fusswegen rund um den Stausee</p>	<p>Wanderzeit 4 Stunden, 400m auf und ab. Mittagessen aus Rucksack, Restaurant beim Bushalt. Winterthur ab 6.28 Uhr, Zürich ab 7.09 Uhr, umsteigen in Goldau. Göschenen Bus ab 9.00 Uhr. Zürich an 17.51 Uhr, Winterthur an 18.35 Uhr. Billette: Göscheneralp retour. Anmeldung bis 25. August an Toni Wiedmer, 052 383 29 97, unterwegs 079 733 50 92. @ www.escw.ch</p>	<p>6. und 7. September</p>	<p>■ EFW Herisau Gemeinschaftstour</p>	<p>Details zur Tour siehe <i>kontakt.sev</i> Nr. 15 vom 6. August (ESV Brugg) oder www.esv-brugg-windisch.ch. Anreise ab St. Gallen 7.48 Uhr via Zürich nach Aarau (an 9.28 Uhr) EWF-Teilnehmende melden sich bis spätestens 30. August bei Beat Frei, 071 352 61 67. @ www.efw-herisau.ch</p>
<p>28. August 18.00 Uhr, Olten, Parkplatz Gösgerstrasse (beim Bahnhof)</p>	<p>■ Eisenbahner Foto-, Film- und Videoclub Olten Ausstellung «Voto09»</p>	<p>Vogt Rolf organisiert rund um sein Elternhaus in Aedermannsdorf die «voto09» (v wie Vogt). Um Mitfahrgelegenheiten im Privatauto zu organisieren, brauche ich eure Anmeldung bis spätestens 27. August mit Angabe, ob Mitfahrgelegenheit gesucht oder angeboten, an Hubert Leuppi.</p>	<p>6. und 7. September</p>	<p>■ Touristenklub Biel Gemeinschaftstour mit EFW Herisau, Krokus Basel und ESV Brugg-Windisch</p>	<p>Biel ab 7.49 Uhr über Basel-Frick nach Herznach (Ortschaft an der Stafflegge). Auf eindruckliche Art werden uns, verbunden mit Bergbau, Geologie und Versteinerungen bis hin zu den landwirtschaftlichen Produkten, die Schätze dieser Talschaft nahegebracht. Dass dabei noch gewandert wird, beweist die Tatsache, dass die abendliche Veranstaltung im Gasthof Ochsen in Wölflinswil stattfindet, wo auch ein Dutzend Teilnehmende übernachten kann (CHF 75.-) Die leichte Kavallerie nächtigt in der Turnhalle für CHF 12.-. Frühstück wird im «Ochsen», wo um 9.30 Uhr wieder zum Weiterwandern über die Zwi-Dörfer-Wanderung gestartet wird. Ab Witnau mit dem Bus über Frick erreichen wir rechtzeitig den Ausgangsort. Weitere Infos und Anmeldungen bei Josef Eichmüller, 032 323 64 79 oder sepp.eichmueller@bluewin.ch.</p>
<p>28. und 29. August</p>	<p>■ ESC Winterthur Biketour Septimer – Suvretta</p>	<p>Wir fahren von Savognin via Bivio über den Septimerpass hinunter nach Casaccia und wieder hinauf über den Maloja nach St. Moritz, wo wir übernachten. Am zweiten Tag geht's dann teilweise (wortwörtlich) über den Suvrettapass mit einer prächtigen Abfahrt hinunter nach Bever – Samedan. Am Freitag sind zirka 1600 und am Samstag noch 700 Höhenmeter zu bewältigen. Fahrplan: Zürich ab 7.37 Uhr, Savognin an 10.09 Uhr. Anmeldungen: Wegen der Postauto- und Zimmerreservation bitte bis 21. August an Hansruedi Zahnd, 052 232 46 46, hrz@gmx.ch. @ www.escw.ch</p>			

13. und 14.
September

■ **EFW Herisau**
Bergtour Rote Wand
(Arlberg)

Buchs ab 8.56 Uhr via Feldkirch nach Langen. Marschzeit 7 Stunden bis Freiburgerhütte (+1500 m/-600 m); Halbpension. Marschzeit Rote Wand-Marul Laguzalpe 6 Stunden (+/-900 m). Rückkehr nach Buchs um 16.58 Uhr. Der Rote-Wand-Gipfel wird über einen ausgesetzten Bergweg erreicht. Gute Wanderausrüstung.
Anmeldung bis 10. September an Beat Frei, 071 352 61 67.

21. Sept. bis
3. Oktober
Biel, Rest.
Gottstatter-
haus

■ **SVSE Kegeln**
45. Schweizer SVSE-
Americaine Kegel-
meisterschaft

Startzeiten täglich von 10 bis 18 Uhr. Letzte Startzeit am 3. Oktober ist um 16 Uhr. Das Restaurant ist mittwochs und donnerstags geschlossen, aber die Kegelbahn ist offen. Anmeldungen ab sofort bei Rosmarie und Martin Blunier, 032 373 17 73 (montags bis freitags von 14 bis 19 Uhr). Ab Meisterschaftsbeginn direkt unter 079 530 13 84.

30. Oktober
bis 1. Nov.
Wildhaus

■ **Curling**
23. SECV-Meisterschaft

Zu diesem Turnier sind alle interessierten Eisenbahner-Curler/innen sowie Einzelcurler herzlich eingeladen. Auch Nichtmitglieder sind willkommen (FVP-Ausweis ist Bedingung). Auskunft erteilen Adolf Ritschard, 033 823 16 13, und Markus Mathys, 033 654 45 69.
@ www.eisenbahner-curling.ch

TOTENTAFEL

Borter Paul, pensionierter Lokomotivführer, Bern; gestorben am 23. Juli im 85. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

Bourquin Germaine, Witwe des Emil, Chamaille; gestorben am 24. Juli im 99. Altersjahr. Mitglied PV Fribourg.

Bratschi Erwin, pensionierter Handwerker, Tüscherz-Alfermée; gestorben am 24. Juli im 96. Altersjahr. Mitglied PV Biel/Bienne.

Burgdorfer Beatrice, Witwe des Hansruedi, Burgdorf; gestorben am 25. Juli im 82. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

Dietrich Hans, pensionierter Stationsvorstand, Därligen; gestorben am 9. Juli im 91. Altersjahr. Mitglied VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

Esseiva Peter, pensionierter Zugführer, Fribourg; gestorben am 27. Juli im 90. Altersjahr. Mitglied PV Fribourg.

Hadorn Willy, pensionierter Visiteur, Zürich; gestorben am 2. August im 75. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Hodel Gertrud, Witwe des Josef, Luzern; gestorben am 3. August im 83. Altersjahr. Mitglied PV Luzern.

Isler Jakob, pensionierter Betriebsbeamter, Winterthur; gestorben am 4. August im 78. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

Kissling Max, pensionierter Gruppenchef, Zürich; gestorben am 6. August im 92. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Kunz Euphemia, Witwe des Willi, Niederbüren; gestorben am 1. Juli im 89. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Leupp Eduard, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Rorschach; gestorben am 28. Juli im 97. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

Meier Oskar, pensionierter Werkführer, Zürich; gestorben am 27. Juni im 80. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Moser Anton, pensionierter Betriebsangestellter, Brügg; gestorben am 5. August im 73. Altersjahr. Mitglied PV Biel/Bienne.

Nef Emil, pensionierter Stellwerkbeamter, Zürich; gestorben am 14. Juli im 86. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Niffeler Hedy, Witwe des Walter, Zürich; gestorben am 25. Juni im 88. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Plattner Paul, pensionierter Betriebsbeamter, Langwiesen; gestorben am 29. Juli im 83. Altersjahr. Mitglied PV Winterthur-Schaffhausen.

Schild Robert, pensionierter Rangierangestellter, Meiringen; gestorben am 31. Juli im 89. Altersjahr. Mitglied PV Luzern.

Schmidlin Richard, pensionierter Schienentraktorführer, Liesberg Dorf; gestorben am 30. Juli im 78. Altersjahr. Mitglied PV Basel.

Schnuriger Augusta, Witwe des Martin, Schlieren; gestorben am 19. Juli im 89. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

Schranz Emma, Witwe des Robert, Faulensee; gestorben am 30. Juni im 98. Altersjahr. Mitglied VPT BLS, Gruppe Pensionierte.

Salvisberg Bluette, Witwe des Martin, Corgémont; gestorben am 8. Juli im 91. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Senn Iwan, pensionierter Spezialhandwerker, Niedergösgen; gestorben am 22. Juli im 75. Altersjahr. Mitglied PV Olten und Umgebung.

Thoma Heinrich, pensionierter Bezirksmeister, Döttingen; gestorben am 29. Juli im 82. Altersjahr. Mitglied PV Bern.

Wehrli Margrit, Witwe des Max, Oberengstringen; gestorben am 17. Juli im 81. Altersjahr. Mitglied PV Zürich.

thurbo
Die Regionalbahn.

Die modernen Gelenkzüge von Thurbo sind in der ganzen Ostschweiz unterwegs und erfüllen eine wichtige Aufgabe im Regionalverkehr. – Für die Standorte Kreuzlingen und Wil SG suchen wir

Mitarbeitende Frequenzerhebung 20-30%

Ihre Aufgaben

Sie erheben in den Regionalzügen auf dem Thurbo-Netz die Frequenzen der Reisenden. Diese Tätigkeit beinhaltet unregelmässige Arbeitszeiten und Einsätze vorwiegend an Wochenenden und Feiertagen.

Ihr Profil

Sie arbeiten gerne mit Menschen, sprechen fliessend Deutsch, sind freundlich und belastbar, denken und handeln kundenorientiert und haben ein gepflegtes Auftreten. Die schweizerischen Fahrausweise kennen Sie bereits. Ein Flair für Zahlen und Bahngeografie-Kenntnisse runden Ihr Profil ab. – Wir bieten Ihnen fortschrittliche Anstellungsbedingungen und eine spannende Aufgabe in einem dynamischen Unternehmen.

Unser Kontakt

Rolf Traber, Leiter Frequenzerhebungen, Tel. 051 223 49 73
Manuela Studer, Personalassistentin, Tel. 051 223 49 85

Wir freuen uns auf Ihre Bewerbungsunterlagen.

Thurbo AG, Personalabteilung, Bahnhofstrasse 31,
Postfach, CH-8280 Kreuzlingen 1

www.thurbo.ch

 SBB CFF FFS

■ Dampfveteranen Romanshorn

Freie Zusammenkunft im Hotel Bodan

Der vom Gemeinderat Romanshorn offerierte Apéro lockerte die Stimmung der 176 Teilnehmer am Treffen in Romanshorn rasch auf. Oft brauchte es einen Blick auf das Namensschild, bis es Klick und das erlösende Aha einem Lächeln Platz machte. Es ist nun einmal der Lauf des Lebens, dass die Falten im Gesicht sich zu Furchen vertiefen.

Zum Glück hat sich aber der Verein Dampfveteranen geöffnet, und er wünschte sich eigentlich noch mehr junge Kollegen, die sich auf eine Begegnung mit ihren früheren «Lehrmeistern» freuen würden. Übrigens, die Dampfveteranen sind in Romanshorn ein eingeschriebener Verein, was ihm einige Vorteile bringt. Zum Beispiel eben bei der Belegung des «Bodan»-saales. Das erzählte Hans Deutsch, der alle im Namen seines Teams herzlich begrüsst und auf einige Neuerungen in Romanshorns kulturellem Geschehen aufmerksam machte. Dazu gehört das Locorama, natürlich ein Eisenbahnmuseum. Rasch erteilte er dann das Wort dem Vertreter des Gemeinderates, Peter Eberle, der ja in unserem Kreis kein Unbekannter ist, hat er uns doch schon öfter über das Geschehen in und um Romanshorn informiert. Er tat das auch diesmal mit einem Rückblick auf das politische und bauliche

Geschehen. Das Hafenbecken ist ausgebaggert, aktuell ist jetzt der Gestaltungsplan für den künftigen Ausbau des Hafens mit Umgebung.

Die Küchenmannschaft des «Bodan» zeigte sich wieder einmal in Bestform und der Service stand ihr in nichts nach. So ging das Mittagessen zügig über die Bühne. Gekonnt überbrückte Albert Noger eine kurze Pause. Woher nimmt er nur immer seine guten Witze? Beim Dessert und Kaffee drehten sich die Gedanken der Teilnehmer bereits um das Nachmittagsprogramm, das jeder selber gestalten konnte.

Die Fahrt mit der Fähre nach Friedrichshafen blieb der grosse Renner. Die Waldschenke oder die vielen Restaurants in Romanshorn ergänzten das Programm und erlaubten, die Gespräche weiterzuführen. Mir bleibt nur noch, dem Team um Hans Deutsch im Namen aller herzlich für ihr Engagement zu danken.
Hans Bayer

Falls du dich als ehemaliger oder auch als noch aktiver Lokführer angesprochen fühlst, melde dich doch bei Hans Deutsch, Monrüti-Strasse 4, 8590 Romanshorn. Es geht auch unter Telefon 071 463 38 72 oder moderner mit h.deutsch@bluewin.ch. Du meldest dich am besten gleich, denn das nächste Treffen findet am 3. August 2010 statt, voraussichtlich wieder mit einer Schifffahrt verbunden.

SEV-Bildung

SEV-Kurse Herbst 2009

Die Bildungskurse sind – wenn nicht anders vermerkt – für alle Mitglieder offen. Sie sind kostenlos. Benutzt die Gelegenheit zur Weiterbildung!

In folgenden Kursen sind noch Plätze frei:

Bewegen und mitgestalten im SEV

Du bist Mitglied im SEV, überzeugt von der Gewerkschaftsarbeit und deine Gewerkschaft aktiv mitzugestalten? Dafür gibt es vielfältige Möglichkeiten, denn der SEV hat eine ausgeprägte Milizstruktur und dafür sind ständig engagierte und interessierte Menschen notwendig. Dieser Kurs ermöglicht dir den Einstieg in die Organisation SEV und in unsere gewerkschaftlichen Strategien und Ziele. Mit dem Ziel, unsere Mitgliedschaft zu den Akteuren und Gestaltern der Gewerkschaftsarbeit zu machen, ist dieses Seminar der ideale Einstieg in eine gewerkschaftliche SEV-Karriere.

Inhalte:	– Aufgaben und Ziele des SEV – Methoden und Instrumente des SEV – Im Mittelpunkt der Organisation: Die Sektion – Die Rolle der Mitgliedschaft im SEV – Unsere Standpunkte
Nutzen:	Die Teilnehmenden setzen sich mit dem SEV, seiner Struktur und seinen gewerkschaftspolitischen Zielen auseinander.
Zielpublikum:	Alle, die sich für den SEV und die Gewerkschaftsarbeit interessieren Mitglieder, die Anwärter/in auf ein Amt im SEV sind
Referent:	Jérôme Hayoz, Gewerkschaftssekretär SEV
Nummer:	1201
Ort:	Bern, Zentralsekretariat SEV
Datum:	Mittwoch, 7. Oktober 2009
Kurskosten:	Mitglieder Nichtmitglieder Kostenlos CHF 250.–

Personalbeurteilung PB /
Mitarbeiter/innengespräch

Personalbeurteilungen sind Führungsinstrumente. Oft sind sie an die Lohnentwicklung geknüpft. Zudem sind Zielvereinbarungen meistens Verwarnungen. Eine gute Vorbereitung auf die Gespräche ist deshalb unerlässlich. Diese Seminar möchte praxisorientiert diese Thematik bearbeiten.

Inhalte:	Vorbereitung auf das Gespräch Welches können Auswirkungen des Gespräches sein? Wann unterschreibe ich und wann nicht? (Protokoll / Personalbeurteilung / Zielvereinbarung)
Nutzen:	Die Teilnehmenden – kennen die verschiedenen Kategorien von Zielen – können entsprechende Ziele verfassen – kennen zumutbare, realistische und unrealistische Erwartungen – kennen ihre Rechte bei Personalbeurteilungen
Zielpublikum:	Alle Angestellten des öffentlichen Verkehrs
Referent:	René Windlin, Gewerkschaftssekretär SEV (Rechtsdienst)
Nummer:	2204
Ort:	Bern, Zentralsekretariat SEV
Datum:	Mittwoch, 9. September 2009
Kurskosten:	Mitglieder Nichtmitglieder Kostenlos CHF 250.–

Anmeldung an:

Verbandssekretariat SEV, Postfach, 3000 Bern 6, Telefon 031 357 57 57, Fax 031 357 57 58
E-Mail: bildung@sev-online.ch oder susanne.schuerch@sev-online.ch oder direkt auf www.sev-online.ch

Wir freuen uns auf zahlreiche Kursbesucher/innen!

Das Bildungsteam SEV

PV Luzern

Plausch auf dem Berner
Hausberg «Gurten»

Über 50 Kolleginnen und Kollegen folgten am 6. August der Einladung des Wanderleiterteams zum «Gurtenplausch». Der Berner Hausberg strahlte Ruhe und Beschaulichkeit aus. Die schrillen Töne des Rockfestivals waren verstummt. Nach der Ankunft auf dem Kulm genossen wir die Aussicht auf das Mittelland. Über der Stadt Bern hing eine Dunstglocke. Diese stammte bestimmt nicht von rauchenden Parlamentarierköpfen aus dem Bundeshaus, da die Herbstsession der eidgenössischen Räte erst im September beginnt.

Gegen Mittag verteilte sich die Reisegruppe auf lauschigen Picknick-Plätzen oder im Restaurant. Anschließend machten wir von den vielfältigen Möglichkeiten Gebrauch: Wandern, Spazieren oder einfach Ausruhen und Plauschen. Selbst die geringen Strapazen eines Rundganges wurden belohnt mit einem grandiosen Panorama, das vom Jura bis zu

den Alpen reicht. Schade, dass der Blick auf die vielen Berggipfel teilweise durch Wolken verdeckt war. Löbliche Ausnahme bildete das Dreigestirn mit Eiger, Mönch und Jungfrau, das sich deutlich am Horizont abzeichnete.

Wanderlustige nahmen den Abstieg ins Tal unter die Füsse, während die anderen die Standseilbahn nach Wabern benützten. Etwas länger als geplant dauerte die Heimreise. Wegen einer Fahrleitungsstörung mussten Umdispositionen im Zugverkehr in Kauf genommen werden. Dadurch durften wir die Strecke entlang des Sem-pachersees gleich dreimal befahren. Mit einer Stunde Verspätung trafen wir in Luzern ein, was das Reisevergnügen jedoch nicht zu verdriessen vermochte.

Herzlichen Dank an Wanderleiter Franz Bühler und sein Team für die gute Organisation.

Otto Fuchs

PV Basel

Ausflug ins Berner Oberland

Bei herrlichem Wetter trafen sich am 6. August im Centralbahnhof Basel 155 Reiselustige. Der IC brachte uns zügig nach Interlaken-Ost, wo wir zur Brienersee-Schiffahrt wechselten. Auf dem Motorschiff «Jungfrau» genossen wir den Kaffee, und weil es uns so gut gefiel, durften wir zur Extrafahrt auf dem Schiff bleiben. Während der fröhlichen Fahrt rätselten viele Teilnehmende noch immer über das «blaue Ziel». Als wir dann über Lautsprecher gebeten wurden auszustiegen, wurde jedem klar, dass das Grandhotel Giessbach das Tagesziel ist.

Teils mit der romantischen Standseilbahn, teils zu Fuss erreichten wir das Märchenschloss. Es liegt auf einer sonnigen Terrasse hoch über dem See, umgeben von prächtigen Blumen und Bäumen und mit atemberaubendem Blick auf die grandiosen Wasserfälle. Der Apéro wurde im Freien kredenzt. An-

schliessend wurde in der ehrwürdigen Halle von flinkem Personal das feine Mittagessen serviert. Den Getränken à discrétion wurde rege zugesprochen. Reiseleiter Alfred Lüthi erzählte Interessantes von früher. Der Männerchor der pensionierten Eisenbahner unter der bewährten Leitung von Niggi Birbaum gab frohe Lieder zum Besten. Es blieb noch Zeit für einen gemütlichen Schwatz oder einen kleinen Bummel durch die Hotelanlagen.

Zurück am See nahm uns die «Jungfrau» wieder an Bord. In Iseltwald warteten zwei Extra-Busse, die uns nach Interlaken brachten. In bester Stimmung verlief die Fahrt in heimatliche Gefilde.

Es war ein herrlicher Ausflug. Herzlichen Dank allen, die zum guten Gelingen beitrugen insbesondere dem Reiseleiter, dem Kassier und dem Männerchor.

Ruedi Mühlethaler

Der öffentliche Verkehr im Buch

«Das grosse Buch der MOB»

Drei sehr kompetente Autoren zeichnen für das neue zweisprachige Referenz-Werk über die MOB.

Das grosse Buch der MOB schildert den Werdegang einer der bemerkenswertesten Schweizer Alpenbahnen, welche von Montreux am Genfersee über Château-d'Oex und Gstaad nach Zweisimmen und Lenk ins Berner Oberland führt. Erläutert werden Projektierung und Bau dieser 75,3 Kilometer langen meterspurigen Bahn sowie deren Betrieb zwischen 1901 und 2008. Nebst den touristischen Eigenschaften weist die

MOB wertvolle Dienste im Regionalverkehr auf. Drei Kapitel befassen sich mit der Entwicklung ihres umfangreichen und bunt gemischten Fahrzeugparks.

Die MOB, seit 2001 unter der Ägide der Golden-Pass-Services, ist Bestandteil der berühmten Golden-Pass-Linie Luzern-Interlaken-Montreux.

Auf ihrem eigenen Netz durchfährt sie die drei Kantone Waadt, Freiburg und Bern und überquert die deutsch-französische Sprachgrenze.

Die MOB ist demzufolge zweisprachig und multikulturell. Es lag somit auf der Hand für den Verleger, das ihr gewidmete Buch in beiden

Sprachen zu verfassen. Der Hauptautor Patrick Belloncle ist kein Unbekannter in der Schweizer Eisenbahn-Szene, denn er hat schon Bücher über die Rhätische Bahn und die BLS geschrieben. Für die Beschreibung des Rollmaterials konnte er auf Jürg Ehrbar, ehemaliger MOB-Depotchef in Zweisimmen, zurückgreifen. Tibert Keller, ebenfalls ein bekannter Eisenbahn-Publizist und freier Mitarbeiter von *kontakt.sev*, hat die sorgfältige Übersetzung ins Deutsche besorgt.

Das gewichtige Buch – es bringt 2,3 Kilo auf die Waage – führt in die über 100-jährige Geschichte der MOB ein, und zeigt, wie sich die Bahn immer wieder an neue Marktbedürfnisse angepasst hat und weiterhin anpassen wird. Das Projekt der neuen Drehgestelle mit variabler Spurweite ist ebenfalls erwähnt. Deren Prototypen werden bis 2010 entwickelt. Die Geschichte läuft weiter...

Die vielen sehr schönen Bilder lösen ganz verschiedene Emotionen aus: Erinnerungen an vergangene harte Zeiten oder den Ruf, wieder einmal eine Reise auf der einmaligen MOB zu unternehmen.

Roland Kallmann

Leserbriefe

Meyers Referenzen

Andreas Meyer kommt von der DB, die sich bei ihren Kunden einen solide rampolierten Ruf erworben hat und weder Vorbild noch Vorzeigunternehmen ist. Dort hätte er mit Verspätungen und irrwitzigen Tarifsystemen in ganz andern Grössenordnungen genug zu tun gehabt. Meyer war Chef der DB Stadtverkehr GmbH Berlin. Diese Bahn war diesen Sommer durch die deutsche Aufsichtsbehörde zu zwei Dritteln lahmgelegt worden, weil sie wegen vernachlässigtem Unterhalt ein Sicher-

heitsrisiko geworden war. Die für den Unterhalt vorgesehenen Finanzen wurden zweckentfremdet in die Kasse von Mehdorns DB geleitet, zwecks verbesserter Situation beim Börsengang. Von 2004 bis 2006 war Meyer Chef dieser Lotterbahn, und seit 2007 ist er nun Chef der SBB. Wurden da bei der Wahl die richtigen Fragen gestellt? Ist das Salär mit über 1 Million Franken für diesen Karriereausweis angemessen?

René Bucher,
Niederwangen

Kaizen: Nichts Neues

«Kaizen», *kontakt.sev* 15/09

Wenn ich den Beitrag «Kaizen» lese, komme ich aus dem Staunen nicht mehr heraus. Nicht weil es etwas Neues, Revolutionäres ist, sondern weil wir das schon vor über 20 Jahren praktiziert haben.

Damals brauchten wir keinen Coach, der uns besucht hätte. Wir nahmen an keinen Workshops mit Theorie und Praxis teil, sondern haben den gesunden Men-

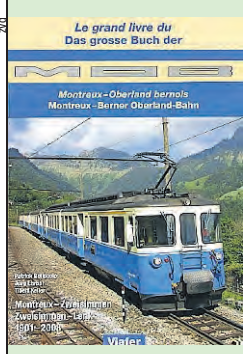
schenverstand walten lassen, haben mit den Mitarbeitern Gespräche geführt und die positiven Ideen dann umgesetzt.

Aber heute braucht es ein Schlagwort und Workshops, um solches umzusetzen. Würde die «Obrigkeit» mehr auf die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen hören, wäre das überflüssig.

Eugen Attenhofer,
pensionierter Mitarbeiter
Verkauf P

INFO

Patrick Belloncle, Jürg Ehrbar, Tibert Keller:



Das grosse Buch der MOB
400 Seiten, gebunden,
22,8 x 31,0 cm, rund 800 Bilder, zum Teil farbig.
ISBN: 3-9522494-2-4, CHF 98.–
Verlag Viafer, Postfach 74,
3210 Kerzers (Fax 031 755 84 85).
Bestellung beim Verlag (Preis inklusive Verpackung + Porto) oder im Buchhandel.

Link zum Recht

Werde ich gemobbt?

Auflösung zur Checkliste auf Seite 9

Mobbing ist keine Einzeltat, sondern ein immer wieder auftretendes Verhaltensmuster. Es ist charakterisiert durch ungleiche Machtverhältnisse und ist dann gegeben, wenn eine oder mehrere der 45 beschriebenen Handlungen über ein halbes Jahr oder länger mindestens einmal pro Woche vorkommen.

Um festzustellen, ob es sich tatsächlich um Mobbing handelt, sind eine neutrale Gesamtbetrachtung und eine objektivierte Sichtweise im Gesamtzusammenhang notwendig.

Dazu ein paar Hinweise und Tipps:

- Konflikte am Arbeitsplatz rechtzeitig angehen, Missverständnisse jeweils sofort klären.
- Physische Angriffe, insbesondere sexueller Art, sind strafbar und müssen nicht erduldet werden.
- Ein Tagebuch führen, das das Mobbing dokumentiert, und zwar mit Datum, Uhrzeit, Ort, Bild, Zeugen und Anwesenden bei Mobbing-Vorfällen.
- Nicht zurückmobben, keine Gegenpartei aufstellen, dies erschwert oder verun-

möglicht gar die Konfliktbewältigung.

- Lassen Sie sich nicht in die Ecke drängen, sondern ergreifen Sie die Initiative.
- Beschweren Sie sich an der richtigen Stelle (Vorgesetzter oder Arbeitgeber).
- Bezeichnen Sie nicht gleich jeden als Mobber, denn dies ist üble Nachrede. Von Mobbing wird erst gesprochen, wenn Mobbing-Handlungen regelmässig und über mehrere Monate hinweg stattgefunden haben. *Rechtsschutzteam SEV*

IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Peter Moor (Chefredaktor), Peter Anliker, Alberto Cherubini, Anita Engimann, Beatrice Fankhauser, Markus Fischer, Pietro Gianolli, 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:

Wirtschaftliche Abteilung SEV, 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: Kretz AG, General Wille-Strasse 147, 8706 Feldmeilen, Telefon 044 925 50 60, Telefax 044 925 50 77, kontakt.annoncen@kretzag.ch, www.kretzag.ch

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

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, SOL PRINT, Subingen; www.solprint.ch (Ein Unternehmen der AZ Medien AG)

Die nächste Ausgabe von *kontakt.sev* erscheint am 3. September 2009.

Redaktionsschluss für den Sektionsteil und Inserateschluss ist am 27. August 2009, 10 Uhr.



Ein SEV-Mitglied präsentiert eine Attraktion seiner Region

Delsberg und seine Altstadt

Pierre Ackermann, 67-jährig, Präsident der Sektion PV Jura und früher Assistent des Bahnhofsvorstands in Delsberg, stellt seine Region vor, genauer: seine Wahlheimat.

Seit 1966 lebt Pierre Ackermann in Delsberg, aber aufgewachsen ist er in der Waadt. Voll Tatendrang füllt er sein Rentnerleben mit der Aufgabe als Präsident des PV Jura, aber auch mit einem Sitz im Verwaltungsrat der Traction SA und als Sekretär der Vereinigung des ehemaligen Bundespersonals in Delsberg, und um in Form zu bleiben, geht er regelmässig ins Fitnesscenter.

Der Weg, den er vorschlägt, dauert ungefähr eine Stunde, wenn man gemütlich marschiert und sich die Zeit nimmt, um die schönen historischen Delsberger Bauten zu betrachten. Er betont, dass sich seine Stadt in den letzten Jahren stark entwi-



ckelt hat: Ganze Villenviertel sind entstanden, aber auch Gewerbe- und Industriezonen.

Die Runde beginnt am Bahnhof Delsberg, der 1875 eröffnet wurde und einen Lebensnerv der Stadt bildet.

Der Bau des Bahnhofs führte zu Beginn des letzten Jahrhunderts zu einer wirtschaftlichen Aufschwung in der Stadt. Pierre Ackermann weist darauf hin: «In den 70er-Jahren war die SBB neben Von Roll und der Mes-

erschmiede Wenger einer der grössten Arbeitgeber in der Stadt.»

Am Bahnhof kann man der 2002 eröffneten Ladenzeile entlangschlendern. Die neue, mit Springbrunnen geschmückte Fussgängerzone erfreut Kinder, besonders wenn es warm ist.

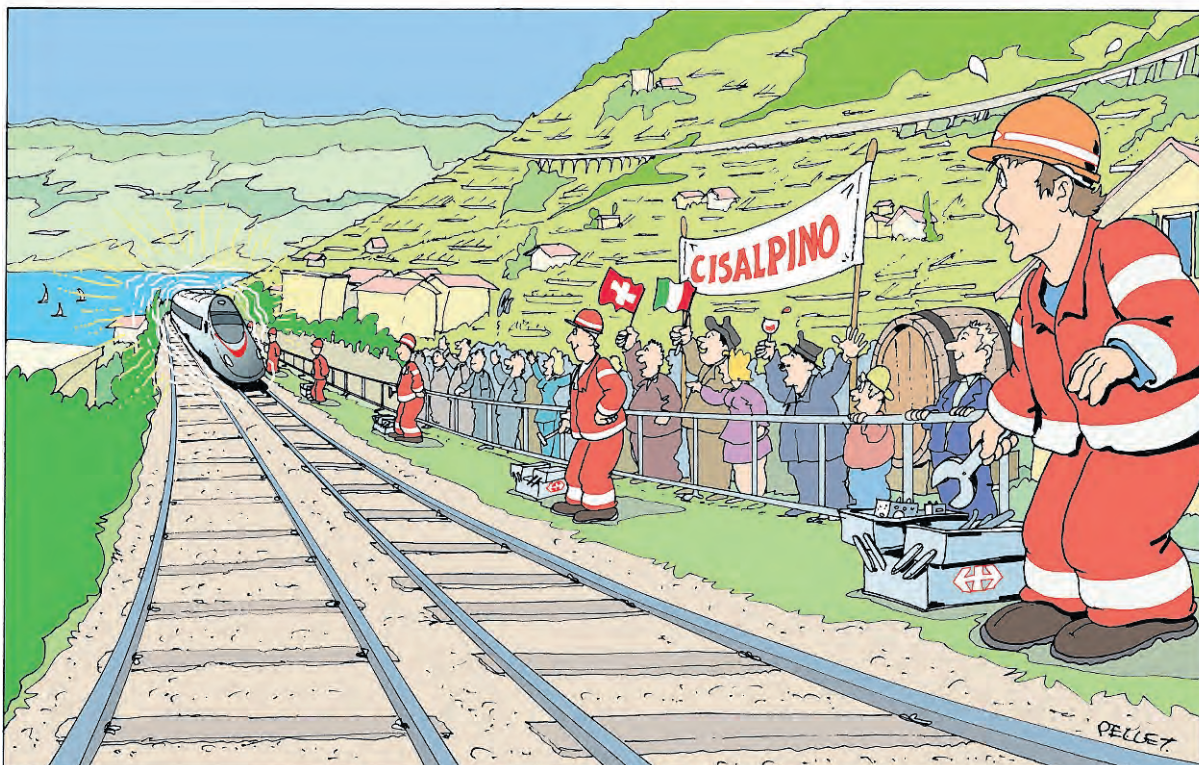
Weshalb nicht gleich in einem der Strassenrestaurants beim Bahnhof einen ersten Kaffee trinken? Weiter geht es danach durch die Avenue de la Gare, die wichtigste Geschäftsstrasse. An deren Ende geht es nach links in die Altstadt. Wer nicht einfach der Route auf der nebenstehenden Karte folgen will, kann in die charmanten Gässchen eintauchen (zum Beispiel die rue du Nord, im Westen der Porte au Loup).

Dies sind die Sehenswürdigkeiten im historischen Delsberger Zentrum: die fünf Brunnen, die Fassaden der Restaurants de l'Espagne et du Boeuf (oberhalb der rue de la Préfecture), das Stadthaus, die Kirche, die Porte au Loup

und die Porte de Porrentruy, das Schloss, das Parlamentsgebäude und das jurassische Museum. Ein Museumsbesuch lohnt sich vor allem, um mehr über die Stadt zu erfahren. Zudem lernt man, dass dieser Teil der Schweiz von 1780 bis 1805 zu Frankreich gehörte.

Nach der kulturellen Erbauung laden die Terrassen der Strasse des 23. Juni oder des Roland-Béguelin-Platzes zu einer Pause. Wer Delsberg an einem Samstag besucht, trifft die Einheimischen am Markt in der rue de l'Hôpital, der nicht nur dem Einkauf von frischem Gemüse dient, sondern auch Treffpunkt ist, um miteinander zu plaudern. «Die Stadt hat 11 000 Einwohner, aber es kennen sich alle – es ist ein grosses Dorf», sagt Ackermann. Der Weg zurück zum Bahnhof führt über den Cras du Moulin und die Brücke de la Maltière, wo bis vor wenigen Jahren die einzige fest installierte Lichtsignalanlage des Kantons Jura stand! *Hes/pmo*

DER NEUE CISALPINO IST ANGEKOMMEN...



VOR 50 JAHREN

Schiene und Strasse

Die Italienischen Staatsbahnen haben ein neues Kraftfahrzeug entwickelt, das für die Beförderung von Eisenbahn-Güterwagen auf der Strasse geeignet ist. Diese Fahrzeuge treten an Stelle der heutigen Strassenroller oder Anhänger mit 16 vollbereiften Rädern. Die Strassenroller erweisen sich für die Beförderung von Güterwagen über mittlere und längere Entfernungen bei dem heutigen Strassenverkehr und angesichts der neuen Städteplanung als zu schwerfällig. So entwickelte man das Gliederfahrzeug. Es ist ein erster Schritt zur Lösung des Problems der Koordinierung von Schiene und Strasse auf europäischer Ebene. Das neue Fahrzeug ist kürzlich von der Wirtschaftskommission für Europa geprüft worden, die es an andere Länder des gemeinsamen Marktes empfohlen wird.

«Der Eisenbahner» vom 14. August 1959 (gekürzt)

Endstation?

**Der VCS
setzt sich für den
Ausbau des öffentlichen
Verkehrs ein.**

**Jetzt Mitglied werden:
www.verkehrsclub.ch
Tel. 0848 611 611**

Ein Willkommensgeschenk
erwartet Sie!



www.verkehrsclub.ch

Mit der Initiative «Für den öffentlichen Verkehr» engagiert sich der VCS für eine umweltbewusste Mobilität.

Verkehrs-Club
der Schweiz



Das Plus für Mensch und Umwelt

Francis Heivers, Flämisch-Belgier, hat sich in Basel niedergelassen, um in der Luftfahrt zu arbeiten

«Ich bin ein Weltbürger»

Francis Heivers ist seit gut einem Jahr Mitglied von SEV GATA. Vor drei Jahren ist er in die Schweiz gekommen, um im Flughafen Basel-Mülhausen zu arbeiten.

kontakt.sev: Was hat dich vor drei Jahren dazu gebracht, zu Swiss arbeiten zu gehen?

Francis Heivers: Ich hatte in Belgien keine Arbeit mehr und erfuhr, dass es hier die Möglichkeit für eine Festanstellung gibt. So habe ich entschieden, nach Basel zu gehen, auch wenn das eine grosse Umstellung im Leben bedeutete. Nicht nur weil ich Belgien verlassen musste, sondern weil ich auch aufhörte, weltweit als Temporärer zu arbeiten. Ein fester Vertrag, das bedeutete auch mehr Sicherheit. Zuvor wusste ich nie, ob ich nach Ablauf einer befristeten Anstellung wieder eine Arbeit finden würde. Mit der Festanstellung bei Swiss wurde ich ruhiger. Wobei es mir nicht verleidet war, durch die Welt zu reisen, gar nicht...

Wo hast du zuvor gearbeitet?

Ich habe immer in der Welt der Luftfahrt gearbeitet. Ich habe bei der belgischen Luftwaffe eine Lehre als Flugzeugtechniker gemacht und bin 13 Jahre dort geblieben. Danach habe ich in Dallas eine Zulassung für die USA bekommen, und so habe ich auf amerikanischen Flugzeugen gearbeitet. Damit hat eine lange Periode mit Temporärarbeit in der ganzen Welt begonnen. Ich habe das während über 20 Jahren gemacht, aber meinen Wohnsitz immer in Belgien behalten. Ich hatte eine Abmachung mit meiner Frau, weil unsere Tochter klein war: Nie mehr als drei Monate aneinander im Ausland. Meist war ich für vier oder fünf Wochen weg. Überall in Europa, in Singapur, Djakarta, Libyen und vielen andern Orten.

Gefällt dir die Arbeit bei Swiss, beziehungsweise nach der Re-



«Als ich in die Schweiz kam, hatte ich die Wahl, auf der französischen oder der Schweizer Seite zu wohnen. Ich habe die Schweiz und die Stadt Basel gewählt, weil ich nicht auf ein Auto angewiesen sein will.»

strukturierung seit letztem Oktober bei Lufthansa Technik?

Ja. In meinem Vertrag ist geregelt, dass ich sechs Tage in Folge arbeite, jeweils von 6.30 bis 16 Uhr, und danach vier Tage frei habe. Das passt mir gut. Wir kümmern uns um den Grossunterhalt; die Flugzeuge bleiben mehrere Wochen bei uns. Wir zerlegen sie, überprüfen alles und setzen sie wieder zusammen. Wir arbeiten an Flugzeugen von Swiss und Luxair.

Da hast du eine beträchtliche Verantwortung?

Ja, sicher. Beim kleinsten Zweifel fragt man einen Kollegen, was er davon hält, und beginnt allenfalls von vorn. Am Schluss entscheidet jedoch immer die Fluggesellschaft als Eigentümerin, ob das Flugzeug flugbereit ist.

Wie ist der Übergang von Swiss zu Lufthansa Technik verlaufen?

Nun ja, wir dachten, es gäbe mehr Arbeit, aber nun ist das Gegenteil der Fall. Seit Anfang Juli verlassen die Externen das Werk und es bleiben praktisch nur die Festangestellten. Ein ganzes Stockwerk unseres Gebäudes ist renoviert worden, aber es ist noch nichts drin. Ich hoffe, dass es im September etwas anzieht. Eigentlich wollte Lufthansa uns einen Tag im

Monat mehr arbeiten lassen, denn mit unserer 6/4-Tage-Regelung fehlen uns einige Stunden. Zwischen 20 und 25 Personen sind davon betroffen, aber wir sind nicht einverstanden. Wir brauchen nun einfach einen Gesamtarbeitsvertrag, der mindestens gleichwertig ist wie jener, den wir bei Swiss hatten.

Was siehst du für Unterschiede bei der Arbeit zwischen Belgien und der Schweiz?

In Belgien fliesst fast die Hälfte des Lohns in Steuern und Abgaben. In der Schweiz ist es weniger. Hier arbeite ich 41 Stunden in der Woche, in Belgien sind es 37,5 Stunden, so viel ich weiss.

Weshalb bist du der Gewerkschaft beigetreten?

In meinem Land ist es sehr wichtig, dass man organisiert ist. Das ist eine Art Schutz vor gewissen Entscheidungen der Chefs. Wenn du organisiert bist, lässt man dich mehr «in Ruhe». Zudem kenne ich das Schweizer Recht nicht gut. Da nützt es mir, wenn ich von der Gewerkschaft Beratung bekomme.

Francis Heivers, du bist Flame und sprichst sehr gut Französisch und Deutsch. Was bringt dir das?

Eigentlich bin ich eher noch am Deutschlernen. An der

Arbeit sprechen wir immer Englisch, das ist die Sprache der Luftfahrt. In Belgien kommt man schnell mit Englisch in Kontakt, so werden zum Beispiel die Spielfilme im Fernsehen in der Originalsprache gezeigt.

Und gefällt dir die Schweiz?

Oh, ich fühle mich überall wohl. Ich bin ein Weltbürger. Was ich hier aber besonders schätze, ist das dichte Netz des öffentlichen Verkehrs. Es hat alle fünf, sechs Minuten ein Tram, nicht wie in Belgi-

en. Ich habe ein Abonnement für den ganzen Kanton. Das geht sehr gut. Als ich zur Swiss kam, hatte ich die Wahl, in Frankreich oder der Schweiz zu leben. Ich habe die Schweiz und die Stadt Basel gewählt, weil ich so kein Auto brauche. Es hat einen Bus zum Flughafen, und in der Stadt ist es ideal. Auf der französischen Seite ist das nicht der Fall, da hätte ich ein Auto kaufen müssen!

Interview:
Henriette Schaffter / pmo

BIO



Der Belgier Francis Heivers ist 56-jährig, geschieden und Vater einer 27-jährigen Tochter, die Innenarchitektur studiert. Sie lebt in Belgien. Auch Francis Heivers selbst ist seinem Herkunftsland verbun-

den und reist häufig nach Löwen bei Brüssel.
«Es sind 50 Minuten mit dem Flugzeug von Basel. Ich nehme das Flugzeug wie andere das Tram oder den Bus», sagt er lächelnd mit einem feinen belgischen Akzent.
Was hat ihn in die Schweiz gebracht? Neben der Aussicht auf eine feste Anstellung ist er sich gewohnt, mit langen Distanzen zu leben. In einem andern als dem Heimatland zu leben, findet er nichts Besonderes.
Sein Freizeitvergnügen? Natürlich das Reisen – was nicht wirklich überrascht!

Hes / pmo