

Franz Steinegger

Der VAP-Präsident fordert bessere Rahmenbedingungen für den Schienengüterverkehr.

Seite 6



Link zum Recht: So hilft der SEV

Wenn das Opfer zum Täter wird: Ein Zugbegleiter war zusammengeschlagen worden und dann vom Täter auch noch angezeigt. Mit der Rechts Hilfe des SEV konnte der Fall geklärt werden.

Seite 17



TGV-Experte

Hansjürg Oesch befasst sich als Videofilmer seit Jahrzehnten unter anderem mit dem TGV. Eine Annäherung.

Seite 20

Hungerkatastrophe am Horn von Afrika

Angekündigtes Drama

Die Situation hat sich aufgrund der Dürre seit Monaten zuge spitzt. Jetzt ist Hilfe dringend für 12 Millionen, die akut vom Hungertod bedroht sind.

In Somalia, dem am stärksten betroffenen Land, hat der Hunger schon Zehntausende Opfer gefordert, ebenso in Kenia und Äthiopien. Ostafrika wird gegenwärtig von einer extremen Dürre heimgesucht. Verschlimmert wird die Situation durch den Bürgerkrieg, der einen grossen Teil von Somalia verwüstet.

Die Glückskette ruft zu Spenden auf, um möglichst schnell der betroffenen Bevölkerung helfen zu können. Über die Nothilfe hinaus und trotz der Widrigkeiten, die die Arbeit in der Gegend erschweren, bauen verschiedene humanitäre Organisationen auch längerfristige Hilfsprogramme auf, etwa den Bau von Zisternen, die die Bevölkerung nicht nur während der Regenzeit mit genügend sauberem Wasser versorgen.



Die Kinder sind die ersten Opfer einer Hungerkatastrophe. Hier warten sie in Puntland, einem der am schwersten von der Dürre betroffenen Gebiete, auf die Verteilung von Nahrungsmitteln.

Seiten 10 bis 12

Grössere Schäden als angenommen

Der Simplontunnel wird ab sofort saniert

Die SBB hat die Untersuchung des beim Brand vor Pfingsten beschädigten Tunnelabschnitts abgeschlossen. Die Resultate zeigen, dass das Naturstein-Gewölbe im Tunnel stärker beschädigt ist als bisher angenommen. Der Tunnelabschnitt wird nun bis zum Fahrplanwechsel am 11. Dezember 2011 wieder instand gesetzt. Damit schafft die SBB optimale Voraussetzungen für die bereits geplanten

Tunnelemerungsarbeiten in den Jahren 2012–2014. Der aktuelle Fahrplan gilt bis zum Fahrplanwechsel und wird anschliessend bis zum Ende der ordentlichen Sanierungsarbeiten 2014 weitergeführt.

Beim Brand wurde unter anderem ein Starkstromkabel im Tunnel stark beschädigt. Die Reparatur dieses Kabels erfolgt parallel zu den anderen Reparatur- und Sanierungsarbeiten in

der beschädigten Tunnelröhre. Um die Betriebssicherheit bis zum Abschluss der Arbeiten zu gewährleisten, wählt die SBB eine unkonventionelle Lösung: Sie hat zwei Lokomotiven zugemietet, die in Domodossola abgestellt werden und als «Phasenschieber» dienen – sie sichern die Spannung im Netz.

Seite 4

ZUR SACHE

Eine offene Gesellschaft, aufgebaut auf Freiheit, Gerechtigkeit und Solidarität: Dies ist meine Grundhaltung als Gewerkschafter. Diese Werte sind am 22. Juli in Norwegen zusammengebombt und zusammengeschossen worden von einem Menschen, der sein Gedankengut bei den rechtspopulistischen Parteien gefunden hat. Dass er sich gar noch christlich legitimiert fühlt,

„Handeln wir!“

Peter Moor, Chefredaktor

lässt mich würgen. Tränen gemischt mit Kotze.

Schon vor der Gräueltat im Norden hatten wir entschieden, in dieser Nummer einen Schwerpunkt auf das Grauen im Süden zu legen: Eine Dürre hat dort die Armut derart gesteigert, dass täglich Hunderte von Menschen verhungern. Und auch dort tragen andere Menschen mit ideologischen und religiösen Argumenten dazu bei, dass das Leiden noch vergrössert wird.

Unsere Antwort kann nur Solidarität heissen, Solidarität im Denken, aber vor allem Solidarität im Handeln.

Das ist die Kernaufgabe einer Gewerkschaft; ich halte es für die Kernaufgabe jeder Gesellschaft, die sich als zivilisiert verstehen will.

Gewerkschaftliche Solidarität kann sich nicht darauf beschränken, für die eigene Berufsgruppe das Beste herauszuholen (hat hier einer Toco gerufen?). Solidarität endet nicht am Werkort, nicht bei der Firma, auch nicht an einer Staatsgrenze.

Solidarität ist eine Verpflichtung für alle, denen es besser geht. Also handeln wir!

NEWS

«RAILS OF PEACE»

Die Eurail Group, die 30 europäische Bahn- und Schiffsverkehrsunternehmen umfasst und den Eurail-Pass verwaltet, geht erneut eine Partnerschaft mit dem «European Rails of Peace Project» ein und ermöglicht es benachteiligten jungen Menschen, ins Ausland zu reisen. «Wir beteiligen uns an diesem Projekt, weil InterRailing für junge Menschen eine unschätzbare Erfahrung darstellt», sagt Ana Dias e Seixas, Marketingdirektorin der Eurail Group. «Neugier ist oftmals der natürliche Ausgangspunkt zu wachsendem Respekt und Toleranz für andere Kulturen und Lebensweisen.»

SWISS MIT ERFOLG

Die Swiss kann gleich zwei Erfolge feiern: Bei den Skytrax World Airline Awards ist sie in der Kategorie «Beste Fluggesellschaft Westeuropas» an die Spitze gewählt worden. Die Auszeichnung ist das Ergebnis einer Befragung von mehreren Millionen Fluggästen durch das britische Beratungsunternehmen Skytrax. Schon 2009 hatte Swiss den Preis als «Beste Airline Europas» auf der Kurs- und Langstrecke erhalten. Letztes Jahr wurde sie als beste Airline für «Staff Service Excellence» ausgezeichnet.

Einen Erfolg feiert die Fluggesellschaft auch auf wirtschaftlichem Gebiet: Sie erzielte im ersten Halbjahr 2011 einen operativen Gewinn von 129 Mio. Franken. Damit gelang im Vergleich zum Vorjahr mehr als eine Verdoppelung des Ergebnisses (2010: CHF 61 Mio.).

NEUER
STI-BETRIEBSCHIEF

Nach über 22 Jahren als Betriebschef der STI tritt Werner Fuhrer per 31. August vorzeitig in den Ruhestand. Bei seinem Eintritt beförderte die STI 2,5 Mio. Passagiere, heute sind es 14,5 Mio. Die Fahrleistung vervielfachte sich, die Zahl der Mitarbeitenden stieg von 70 auf 275. Zudem kamen in dieser Zeit fünf weitere Autoverkehrsbetriebe durch Fusion zur STI. Nachfolger von Werner Fuhrer wird Erich Seiler. Seiler ist Automechaniker, Schiffsführer und technischer Kaufmann und arbeitete viele Jahre bei der Schifffahrt Berner Oberland.

Rekordverdächtige Eintrittszahlen im ersten Halbjahr

Die iPads warten auf die Werber

Die Aktion «11-11-11 – Memberstars» ist gut angelaufen. Mit über 900 Eintritten bis Ende Juli hat der SEV einen Zulauf wie seit langem nicht mehr.

Bereits haben erste Mitglieder die magische Schwelle von 11 Werbungen erreicht und

damit das Anrecht auf einen iPad erworben.

Aber die Aktion ist ja ei-



gentlich erst gerade richtig angelaufen: Noch bis zum 11. November bleibt für alle SEV-Mitglieder Zeit, sich ebenfalls eine Prämie zu verschaffen.

Drei Prämienstufen

Bereits ab drei erworbenen Neumitgliedern gibt es ein Schweizer Multifunktions-taschenmesser – natürlich zusätzlich zur üblichen Prämie von 50 Franken pro erworbenem Mitglied.

Wer es sogar auf sieben Werbungen schafft, erhält statt des Taschenmessers die Smartbox «Hotels mit Charme», die zu einem Wochenende in einem der zahlreichen zur Verfügung stehenden Hotels Anrecht gibt.

Die wahre Meisterschaft ist aber mit 11 Werbungen erreicht: Dann nämlich wartet ein nagelneuer, topmoderner iPad 2 auf die Werberin oder den Werber. (Als

Alternative steht ein Gutschein von 600 Franken für eine Buchung in einem Reisebüro zur Wahl.)

Zurzeit haben 10 Mitglieder oder Sektionen ein- oder mehrmals die 11er-Grenze durchbrochen, weitere stehen kurz davor. Sie alle werden gegen Jahresende zu Übergabeanlässen mit Apéro eingeladen, wo sich der SEV bei ihnen bedanken wird.

Werben lohnt sich dreifach

Die normale Werbepremie, zusätzlich die Aussicht auf die Spezialprämie: Werben lohnt sich für den Werber, die Werberin. Der grösste Nutzen in der Mitgliederwerbung ist aber jener für alle gemeinsam: Eine starke Gewerkschaft ist erfolgreich gegenüber den Arbeitgebern, und damit sind Erfolge bei Lohn, Arbeitsbedingungen und Stellensicherheit möglich. pmo

SBB Industriewerk Bellinzona hat Erfolg

30 modernisierte Loks für Zürich

Im Rahmen der Modernisierung der Zürcher S-Bahn werden in Bellinzona 30 Loks Re 420 erneuert.

Die Zürcher S-Bahn macht sich fit für die Zukunft. Die Beförderungskapazität wird durch den Einsatz neuer Niederflurwagen und neuer Züge erhöht. Die 13 «neuen» Züge bestehen aus zwei erneuerten Universallokomotiven Re 420 und sechs bis zehn revidierten Doppelstockwagen.

40 Jahre sind nicht genug

Die 30 Loks, die im Rahmen des Projekts «Lion» modernisiert werden, sind rund 40 Jahre alt. Damit ist eine Hauptrevision fällig. Die SBB nutzt nun den Zeitpunkt, um die Lokomotiven nicht nur für weitere 20 Betriebsjahre betriebsbereit zu halten, sondern sie auch mit neuen, zeitgemässen technischen Ausrüstungen auszustatten.

Umfangreiche
Erneuerungsarbeiten

Neben den Sanierungs- und Werterhaltungsarbeiten wird deshalb die Vielfachsteuerung mit den Schnittstellen angepasst. Die Hauptkomponenten und Systeme werden revidiert, die elektrische Verkabelung ersetzt, ebenso die Geschwindigkeitsmessanlage und -registrierung.

Der Kompressor wird mit einem Wasser-/Ölabscheider und Lufttrockner nachgerüstet, der Führerstand mit Anzeige- und Bedienkonsolen ausgestattet. Die Frontbeleuchtung wird durch eine moderne LED-Beleuchtung ersetzt. Für das Kundeninformationssystem wird ein Bedienterminal eingebaut. Für die

Steuerung der Doppelstockwagen (Bremsen, Türsteuerung, Notbremsanforderung, Überwachung und Störungsanzeige technischer Systeme) werden die Loks mit den nötigen Funktionen ausgerüstet, ausserdem werden sie neu lackiert.

Ein Gewinn für alle

Das Erneuerungsprojekt bringt für verschiedene Seiten Vorteile: Die Kundschaft profitiert vom erhöhten Platzangebot, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, die SBB kommt verhältnismässig günstig zu «neuem» Rollmaterial und das Kompetenzzentrum für die Instandhaltung von Elektrolokomotiven im Industriewerk Bellinzona kann seine Stellung auch international stärken. «Hier können wir die Stärken des Werks ausspielen», sagt Ferruccio Bianchi, Interimsleiter des Industriewerks Bellinzona.

SBB/pan.

Die Stärke des Schweizer Frankens belastet das Proletariat

Bundesrat stumm und still

Ferienkürzungen, längere Arbeitszeiten und mehr: Die Schweizer Exportwirtschaft gerät ob des starken Frankens ins Schlingern. Der Bundesrat schaut tatenlos zu.

Die Lage ist so dramatisch, dass immer mehr Unternehmen fragwürdige Massnahmen ergreifen, während Bundesrat Schneider-Ammann weiterhin keinen Handlungsbedarf sieht und ausrichten lässt, dass «mögliche Massnahmen nicht zielführend wirken». Gewerkschaftsbund und SP fordern den Bundesrat auf, endlich aus der Lethargie zu erwachen.

Hauptproblem Nationalbank

«Das Hauptproblem ist die Nationalbank, die sich weigert, die Frankenstärke mit der Einführung und Verteidigung einer Untergrenze gegenüber dem Euro zu bekämpfen», betont der Schweizerische Gewerkschaftsbund. Die Rolle des Bundesrates müsse sein, auf die Nationalbank einzuwirken, dass sie ihre Aufgabe

wahrnimmt, und sie dabei zu unterstützen.

Ganz ähnlich tönt es von der SP: «Zusehen und abwarten ist kein Plan, sondern eine politische Bankrotterklärung», sagt deren Präsident Christian Levrat. «Immer mehr Arbeitnehmende löffeln die Suppe aus, die ihnen der Bundesrat einbrockt. Der Bundesrat und die Nationalbank müssen endlich Massnahmen ergreifen.»

Spekulanten bremsen

Im Zentrum steht aus Sicht der SP die Verteidigung eines Wechselkursziels oder die Prüfung einer stufenweisen Franken-Anbindung an den Euro. Ausserdem fordert die SP eine Einschränkung der Währungsspekulation. Dafür brauche es eine Neuauflage und Ergänzung des Gentlemen's Agreements von 1976. In der damaligen Währungskrise hatten sich die Schweizer Banken verpflichtet, Transaktionen zu unterlassen, die offensichtlich spekulativ gegen den Franken gerichtet waren.

Auch in der Vergangenheit verwendete Instrumente

wie Negativzinsen auf ausländische Anlagen könnten ein wirksames Instrument sein. Dabei könnte die Verteidigung einer Untergrenze gegenüber dem Euro erleichtert werden, indem mit diesem Instrument den vor allem über Termingeschäfte auf den Franken spekulierenden Anlegern ein herber Verlust zugefügt werden könnte.

Vorteile weitergeben

Neben dem Versuch, den Franken zu schwächen, muss aber auch dafür gesorgt werden, dass die Vorteile des starken Frankens an die Konsumentinnen und Konsumenten sowie an die kleinen und mittleren Unternehmen weitergegeben werden.

Die pauschale Ablehnung jeglicher Massnahmen durch den Bundesrat ist fehl am Platz. Selbst der Internationale Währungsfonds empfiehlt für solche Situationen Kapitalverkehrskontrollen oder Negativzinsen. Ganz anders der schweizerische Bundesrat: Dort herrscht nach wie vor das Denkverbot.

sgb/sps/pmo

MEINE MEINUNG

Stuttgart 21

Politik ist bei uns kein Schnellläufer. Die Entscheidungswegen sind lang. Alles dauert. Ich denke zum Beispiel an den Zivildienst für Dienstverweigerer. Das deshalb, weil es einer meiner letzten Vorstösse im Nationalrat war.

1989, nach der legendären Abstimmung über die Abschaffung der Armee, passte das gut. 36 Prozent stimmten im November 1989 für das Aus der Armee. Im damaligen EMD (Eidgenössisches Militärdepartement) hatte man mit einer Abfuhr der Initiative gerechnet. 12 bis maximal 15 Prozent Ja-Stimmen etwa. Dann waren es dreimal mehr. Von diesem Sieg hat sich die Armee bis heute nicht erholt. Ueli Maurers «beste Armee der Welt» ist schon fast ein Witz.

So kam mein Vorstoss für einen Zivildienst zustande. Jetzt sei es wenigstens dafür Zeit, dachte ich. Inzwischen nämlich stand die Schweiz am Schluss. In Westeuropa gehörte der Zivildienst in allen Ländern zum staatlichen Angebot. Und bei uns diskutierten wir Jahrzehnte lang darüber. Der erste Vorstoss für einen Zivildienst hat den Jahrgang 1903. Um es kurz zu machen: 1996 wurde er dann auch bei uns eingeführt. Es hatte 93 Jahre gedauert. Politik nimmt sich Zeit. Wobei 93 Jahre die extreme Ausnahme sind. Die UBS etwa wurde in wenigen Wochen gerettet. Für 66 Milliarden Franken. Von Bund und Nationalrat. Es geht, wenn es sein muss, auch Tempo Teufel. Nicht bei der AHV. Sie ist halt keine Bank.

Willi Ritschard meinte mal, Schweizer würden früh aufstehen, aber spät erwachen. Auf den Betrieb im Bundeshaus übertragen: Lösungen brauchen Zeit, viel Zeit.

Ich denke über unsere politische Kultur nach, weil mir Stuttgart 21 eingefallen ist. Da soll ein moderner Bahnhof mit allen Schikanen gebaut werden. Seit 15 Jahren wird geplant, begutachtet, beraten und beschlossen. Auf einmal rumort's in der Stadt. Es gibt Kritik, Demonstrationen, Widerstand. Jede Woche protestieren Tausende auf der Strasse. Es wurde ein Schlichter geholt, ein Stresstest gemacht, nichts beruhigt dieses Volk.

Wie gesagt, unsere Politik hat es mit Günter Grass. Der sagt, Politik macht keine Sprünge. Aber bevor wir 15 Jahre lang an einem Projekt herumplanen, stimmen wir vorher darüber ab. Ob wir zum Beispiel überhaupt einen neuen Bahnhof wollen. Die Langsamen sind am Schluss die Schnelleren. So schlecht sind wir gar nicht.

Helmut Hubacher

BILD DER WOCHE



Urs Fankhauser

Auf dem täglichen Dampfschiffkurs vom Zürichsee in den Obersee nach Schmerikon wird es unter der Brücke bei Hurden manchmal ganz schön eng. Am 1. Juli waren zwischen dem Kamin der «Stadt Zürich» und der Brücke gerade noch 5 cm Luft. Sintflutartiger Regen hat den Pegel ansteigen lassen. Das führt im schmalen Kanal zu starker Strömung, die vom Kapitän grösste Konzentration verlangt.



Eine unübliche Notlösung in Domo

Lokomotiven als Phasenschieber

Der Brand im Simplontunnel hat auch Auswirkungen auf die Technik. Mit Kreativität wird die Betriebssicherheit gewährleistet.

Der Brand vom 9. Juni in der Röhre II des Simplontunnels hat eines der beiden Kabelpaare der Übertragungsleitung Massaboden-Varzo unter 132 kV beschädigt, womit die Sicherheit n-1 für die Speisung der beiden fahrbaren Unterwerke in Varzo (mit einer Einheitsleistung von je 21,8 MVA) nicht mehr gewährleistet ist. Es wird eine unübliche Notlösung eingesetzt: Zwei Lokomotiven wirken in Domodossola als Phasenschieber.

Sicherheitsmassnahme

Wenn das letzte verbleibende Kabelpaar ausfallen würde, wäre die ganze Speisung der Südrampe des Simplons bis Domodossola (46 km von Brig aus gezählt) stark beeinträchtigt: Die Fahrleitung kann nur eine stark reduzierte Leistung ab dem Unterwerk Massaboden übertragen, und es müssten Betriebseinschränkungen in der Richtung Süd-Nord eingeführt werden.

Vorsichtshalber hat die SBB deshalb zwei Traxx-Lokomotiven der Serie 185 ge-



Die beiden Railpool-Lokomotiven 185 704-4 und 185 705-1 in Domodossola sind fest installiert und vorbereitet, bei einem Ausfall der beiden fahrbaren Unterwerke in Varzo Blindenergie unter 15 kV auf der Simplon-Südrampe einzuspeisen.

mietet (durch Bombardier 2011 dem deutschen Unternehmen Railpool GmbH in München geliefert). Sie sind geschleppt von Weil am Rhein kommend am 3. Juli in Domodossola angekommen. Diese Maschinen sind für den Verkehr in der Schweiz nicht abgenommen, sondern für Schweden und Norwegen.

Sie würden als Phasenschieber auf der Stufe 15 kV eingesetzt, wenn die Speisung 132 kV in Varzo ausfiele. Somit wird die Spannungshaltung auf der Strecke Iselle-Domodossola (mit

einer Länge von 24 km) verbessert, und die bis Domo übertragene Wirkleistung (diejenige, die erlaubt, dass sich die Züge bewegen) kann um etwa 40% erhöht werden.

Stehende Lokomotiven

Wird die digitale Steuerung des statischen Frequenzumrichters entsprechend umprogrammiert, kann jede moderne Lokomotive als Erzeugerin von Blindleistung eingesetzt werden. Jede der beiden fest in Domo stationierten Loks 185 ist in der Lage, eine Blindleistung

von 3,75 Mvar (Mega-Var) zu liefern.

Die eingesetzte Notlösung ist eine Premiere für die SBB. Das Ereignis am Simplon zeigt, dass alle möglichen Fälle, die in einem Übertragungsnetz für elektrische Energie vorkommen können, berücksichtigt werden müssen. Dazu zählt auch der Bau von fahrbaren Frequenzumformern mit einer Einzelleistung von 10 MVA, welche provisorisch in abgelegenen Netzstandorten bei grossen Störungen aufgestellt werden können. Roland Kallmann

GROSSE SCHÄDEN

Nach der Bergung der zehn ausgebrannten Güterwagen aus dem Simplontunnel hat die SBB auch die Untersuchung der Struktur des vom Brand am 9. Juni betroffenen Tunnelabschnitts abgeschlossen. Das Naturstein-Tunnelgewölbe weist auf einer Länge von rund 300 Metern Abplatzungen auf. Teilweise brach es auf einer Tiefe von bis zu 20 Zentimetern aus. Die Tragfähigkeit des Gewölbes ist jedoch nicht gefährdet. Die SBB hat entschieden, die Zeit bis zum Fahrplanwechsel vom 11. Dezember zu nutzen, um definitive Massnahmen zur Instandsetzung des beschädigten Tunnelabschnitts einzuleiten. Die gesamte Infrastruktur des betroffenen Abschnitts wird komplett wiederhergestellt. Dazu arbeiten je rund 15 Mitarbeitende in zwei Bauschichten. Die Mitarbeitenden tragen im Tunnel unter anderem auf einer Fläche von rund 1800 m² Spezialmörtel im beschädigten Tunnelgewölbe auf. Zusätzlich sind ausserhalb des Tunnels dauernd zwischen 20 und 25 Personen mit den Instandsetzungsarbeiten beschäftigt. Im Rahmen dieser ordentlichen Sanierung 2012–2014 passt die SBB sämtliche Anlagen des über 100 Jahre alten Tunnels den heutigen Anforderungen bezüglich Sicherheit und Technik an. Dazu gehören zum Beispiel Selbstrettungsmassnahmen, ein Stellwerk- und Weichenersatz sowie Anpassungen der Entwässerung. SBB/pa.

Wandern rund ums Jungfraumassiv

Nur gehen muss man noch selber

Heute gilt es einen Wanderführer vorzustellen, bei dem wir nicht objektiv sein können, hat ihn doch unser Kollege Peter Anliker, Mitglied der *kontakt.sev*-Redaktion, verfasst. Beschrieben wird eine vollständige Umrundung zu Fuss des Unesco-Welterbes Jungfrau-Aletsch, von den Tälern des Berner Oberlandes an die Lötschberg-Südrampe und übers Goms und die Grimsel wieder zurück ins Berner Oberland.

Thema des schmalen Bandes, der als praktischer Ratgeber bestens in die Ho-

sentasche passt, ist aber weit mehr als nur eine Wegbeschreibung: Beim Blättern findet man einerseits praktische Ratschläge zum Wandern in der Schweiz ganz allgemein, aber auch viele Hinweise auf Sehenswertes am Wegesrand, auf Abstecher von der Tour sowie geschichtliche Hinweise. Einige Sagen lockern den Text auf und führen ein ins Denken der Leute, die in dieser Gegend wohnen. Schöne Bilder, die bei einem grösseren Format des Bandes noch besser zur Geltung gekommen

wären, wecken die Lust, selber die Wanderschuhe zu schnüren und loszumarschieren. Nützliche Hinweise wie etwa die Telefonnummern von Übernachtungsmöglichkeiten am Weg und selbstverständlich die Möglichkeiten, wie man mit den öffentlichen Verkehrsmitteln an die einzelnen Etappenorte gelangt oder auch eine längere Strecke abkürzen kann, runden den Führer ab. Red.

Peter Anliker: *Jungfrau-Aletsch, Wandern am Rande des Welterbes*. Vlg. Conrad Stein, 2011

Jungfrau-Aletsch: Wandern am Rande des Welterbes



STEIN

«Flora ferroviaria» ist ein Buch über Pflanzen, die im Rangierbahnhof spriessen und gedeihen

Versteckte Pracht in Chiasso

Von den Edizione Florette im letzten Jahr neu aufgelegt, ist «Flora ferroviaria» ein originelles, interessantes Werk. Es ist ein wertvoller Beitrag zur schweizerischen Umweltliteratur. Erstmals wurde das Werk, das wie ein Reiseführer wirkt, im Jahr 1980 herausgegeben. Es umfasst die Beobachtungen von Ernesto Schick, Spediteur und Hobbybotaniker, der mit Methode und Begeisterung die Pflanzen untersucht hat, die sich im Rangierbahnhof Chiasso selbstständig ihren Platz verschafft haben – ausgelöst durch zehnjährige Sanierungsarbeiten (1957–1967).

Als wieder Züge im neuen Bahnhof verkehrten, begann Ernesto Schick seine Aufzeichnungen der Pflanzen, die es schafften, zwischen den Gleisen zu spriessen. Während mehrerer Jahre hat er beobachtet und gezeichnet, was an Leben entstand, durch Samen, von Güterwagen ungewollt mitgeführt (illegale Einwanderer sozusagen) und vom Wind hergetragen aus den benachbarten Wäldern und Feldern. Es entstand eine reiche, faszinierende Naturlandschaft, ein einzigartiges Biotop.

«Dieses Buch», so ist als Schluss der Einleitung zu lesen, «ist den früheren Lesern gewidmet, die mitgeholfen haben, es am Leben zu erhalten, und den neuen, die sich von den reisenden Pflanzen anstecken lassen.» Die neuen Leserinnen und Leser können diese einzigartige Reise dank der Initiative von Simonetta Candolfi und Nicoletta De Carli unternehmen, die sich um die Neuauflage von «Flora ferroviaria» gekümmert haben. Diese ist ergänzt um das Vorwort von Graziano Papa (früherer Präsident



Das Buch von Ernesto Schick ist ein Kleinod, nicht nur für Pflanzenbegeisterte.



Cichorium intibus L.

des Naturschutzbundes) und die Einführung von Nicola Schoenenberger (botanischer Konservator im naturhistorischen Museum Lugano). Dieser hat auch die wissenschaftlichen Anmerkungen



Lathyrus sylvestris L.

auf den neusten Stand gebracht. «Die Eisenbahn bildet über Tausende von Kilometern eine fortlaufende Umgebung mit gleichbleibenden Eigenschaften, einen ökologischen Korridor, den gewis-



Plantago lanceolata L.

se Pflanzen genutzt haben, um sich in Europa auszubreiten. Ebenso wie es in den Städten eine spontan entstandene Pflanzenwelt (Urbanflora) gibt», schreibt Schoenenberger in seiner Einleitung



Matricaria chamomilla L.



Buddleja davidii Franchet



Papaver rhoeas L.

mit dem Titel «Blinde Passagiere», «besteht die Bahnflora aus einem Potpourri von Pflanzen der unterschiedlichsten Herkunft und Lebensweisen. Wie die Reisenden, die sich auf den Bahnsteigen begegnen, kommen auch die Pflanzen zwischen den Gleisen aus allen Ecken der Erde, und wenn wir innehalten, um ihnen zuzuhören, vernehmen wir die unterschiedlichsten Geschichten.»

Beim Blättern durch die 166 Seiten, verweilend bei den gefälligen Illustrationen, entdeckt man eine Welt, die gleichzeitig voll Zartheit und Widerstandskraft ist. Die Natur hat es geschafft, sich im Niemandsland des internationalen Rangierbahnhofs von Chiasso durchzusetzen. Ein trostloser Durchgangsort, belebt von einer heimlichen Vegetation, die den stärksten Unkrautvertilgern widersteht. Samen von unbekannter Herkunft spriessen und blühen. In seinem Buch widmet Ernesto Schick einer sehr bekannten Blume, dem Klatschmohn, eine Passage: «Er wächst im tristen Grau des Zements, des Eisens, des Asphalts, der Lebligkeit, und entfacht seine Flammen, die sich schon im leisesten Windhauch wiegen.»

Diese poetischen Beschreibungen wurden vom Tessiner Dichter Fabio Pusterla im Beitrag «Collage der Pilotpflanzen» im Anhang der neuen Ausgabe zusammengetragen. Pusterla ist in Chiasso geboren und wurde überwältigt von der berührenden Hartnäckigkeit der Bahnflora, die er in den Seiten des Buches wiederentdeckt: «Schon als Kinder, dann als Heranwachsende, haben wir entlang der Gleise gespielt, oder wir schlenderten vorbei auf der Suche nach etwas, das wir nicht benennen konnten; und einzelne von uns kehren gelegentlich zurück an diesen auf seine Art heiligen Ort. Es geht nicht um Nostalgie, ganz und gar nicht. In dieser entstellten Landschaft finden wir einen Teil von uns, eine sonderbare Mischung aus Tod und Leben.»

Françoise Gehring/pmo



„Man müsste den Alpenschutzartikel so interpretieren, dass es ökologisch sinnvoll ist. Die Belastung durch den Güterverkehr muss insgesamt stabilisiert oder gar reduziert werden.“

Franz Steinegger, Altdorf

Franz Steinegger leitet den runden Tisch in Bellinzona und ist Präsident des VAP

«Der Bahngüterverkehr ist nötig»

Der Inland-Güterverkehr braucht bessere Rahmenbedingungen, sonst kann ihn SBB Cargo nicht kostendeckend betreiben. Das sagt Franz Steinegger als Präsident des VAP, der Interessenvertretung der verladenden Wirtschaft. Als Moderator des runden Tisches zum Industriewerk Bellinzona setzt er weiter auf vertrauensbildende Massnahmen.

kontakt.sev: Sie sind Präsident des VAP, also der Güterverkehrskunden. Was ist ihr vordringliches Anliegen?

Franz Steinegger: Wir versuchen die Rahmenbedingungen für den Bahngüterverkehr in der Schweiz zu verbessern, weil wir überzeugt sind, dass sich diese in der Vergangenheit verschlechtert haben.

In der Vernehmlassung zur Bahnfinanzierung betont der VAP die gleichwertige Bedeutung von Schiene und Strasse; wie sieht für Sie der Verkehrsmix in Zukunft aus?

Die Mitglieder sind sowohl Bahn- als auch Strassenkunden. Auch wer ein Anschlussgleis hat, geht irgendwann auf die Strasse. Unsere Mitglieder sagen, dass sie beide Angebote brauchen. Das ist ein Bekenntnis zur Bahn: Wir sind der Meinung, dass ein Angebot im Bahngüterverkehr in der Schweiz nötig ist.

Aber SBB Cargo kommt einfach auf keinen grünen Zweig. Was läuft schief?

Unternehmerisch sind wohl noch Optimierungen möglich, aber ich muss SBB Cargo etwas in Schutz nehmen: Sie hat nicht so tolle Rahmenbedingungen. Wir reden ständig von der Güterverkehrsverlagerung, aber in Tat und Wahrheit liegt der Fokus nur auf dem Nord-Süd-Korridor. Dieser wird gefördert; der Verkehr zwischen Deutschland und Italien ist hoch subventioniert, zum Teil gar vom Schweizer Güterverkehr.

Welches sind weitere Sorgen?

Wir haben eine sehr intensive Nutzung des Schweizer Schienennetzes. Das ist erfreulich, aber es hat immer weniger Platz für den Güterverkehr. Die Prioritäten sind so: Zuerst kommt der Fernverkehr, der ist rentabel für die SBB, dann kommt der Regionalverkehr, bei

dem die Kantone eine grosse Macht haben. Der Güterverkehr muss immer wieder warten, bei einer Trasse verfügbar ist. Zwischen der Ostschweiz und der Westschweiz ist es ausserordentlich schwierig wegen des Engpasses Oerlikon.

„Der Bahngüterverkehr in der Schweiz hat entgegen vielen Deklamationen keine optimalen Rahmenbedingungen.“

Gibt es weitere Nachteile?

Es kommt hinzu, dass der Güterverkehr zu viel bezahlt für die Schienenbenutzung. Die Trassenpreise richten sich stark nach Tonnenkilometern, und das trifft natürlich den Güterverkehr stärker. Der Güterverkehr zahlt auch an Sicherheitseinrichtungen für den Schnellverkehr, welche deutlich stärker dem Personenverkehr belastet werden müssten. Insgesamt: Der Bahngüterverkehr in der Schweiz hat entgegen vielen Deklamationen keine optimalen Rahmenbedingungen.

Von der Alpeninitiative her gibt es den Verlagerungsauftrag, den Sie offensichtlich auch für

den Inlandverkehr als gültig erachten. Irre ich mich oder macht das Parlament einen grossen Bogen um dieses Thema?

Tatsächlich! Wenn ich mit Parlamentariern spreche, merke ich, dass sie sich dessen gar nicht bewusst sind. Seit 5 Jahren kämpfen wir für das Bewusstsein, dass

Güterverkehr in der Schweiz nicht nur Transitverkehr heisst. Man müsste den Alpenschutzartikel so interpretieren, dass es ökologisch sinnvoll ist. Die Belastung durch den Güterverkehr muss insgesamt stabilisiert oder gar reduziert werden. Es genügt nicht – und das sage ich sogar als Urner –, dass wir auf der Nord-Süd-Achse das Ziel erreichen, aber auf den andern Achsen das Gegenteil geschieht. Es muss eine Gesamtvision stattfinden.

Macht also SBB Cargo gar nicht so viele Fehler?

Sie haben sich in der Vergangenheit wohl schon das eine oder andere Mal selbst ein Bein gestellt. Ob das immer nur Fehler von SBB Cargo waren, kann ich nicht beurteilen, aber sie haben sich wahrscheinlich zu lange als Traktionsunternehmen gesehen und nicht als Unternehmen, das Gesamtverkehrsleistungen anbietet. Das haben die Deutschen besser gemacht.

Vor Jahren wurde entschieden, dass die SBB den Inlandgüterverkehr allein macht. Im Nachhinein gesehen: War dies ein Fehler, wäre Konkurrenz besser?

Wir haben ja in einigen Teilen Konkurrenzverhältnisse, Ganzzüge können frei vergeben werden. Das Monopol gilt nur im Systemverkehr, im Wagenladungsverkehr. Von der verladenden Wirtschaft her sind wir am Systemverkehr interessiert, sonst könnten wir die Anschlussgleise nur noch zu vielleicht einem Viertel nützen. Auch zum Erhalt der Investitionen, die die privaten Verloader gemacht haben, brauchen wir einen Systemverkehr. Hier braucht es ein gewisses Monopol, sonst lässt sich dieser nicht organisieren.

SBB Cargo schafft es aber nicht, diesen Systemverkehr selbsttragend hinzubringen. Müssen dort Subventionen fliessen oder gibt es noch Spielraum bei den Preisen?

Einen Preisspielraum sehen wir nicht, denn die Strasse ist effizient geworden, dies nicht zuletzt durch die LSVA. Ich sehe auch nicht, dass man gewisse Transportformen subventionieren würde. Man muss die notwendigen Investitionen unterstützen, damit auf dem Netz effizienter gearbeitet werden kann. Ein Beispiel: Im Ost-West-Verkehr fährt die Bahn schneller, deshalb müssen die Weichen für die Anschlussgleise erneuert werden. Nun wird teilweise erwartet, dass der Besitzer des An-

INFO

Franz Steinegger, 68, ist Anwalt mit eigener Kanzlei in Altdorf. Von 1980 bis 2003 war er Mitglied des Nationalrats, von 1989 bis 2001 präsidierte er die FDP. Er ist Präsident der Vereinigung der Anschlussgleis- und Privatwagenbesitzer (VAP). 2008 erteilte ihm Bundesrat Moritz Leuenberger das Mandat zur Führung des runden Tisches, der nach dem Streik im Industriewerk Bellinzona eingesetzt wurde.

schlussgleises das bezahlt, aber der Auslöser der Kosten ist der Fernverkehr. Das muss also anders bezahlt werden. Man müsste die Grundlage dafür schaffen, dass SBB Cargo – und zum Teil auch andere Anbieter im Güterverkehr – effizienter arbeiten kann.

Wenn genügend Trassen vorhanden und die Anlagen in Ordnung sind, dann lässt sich dieser Verkehr rentabel führen? Müsste eigentlich, ja!

Als Leiter des runden Tisches zum IW Bellinzona haben Sie noch einen zweiten Blickwinkel auf die SBB. Sehen Sie aus beiden Richtungen dasselbe?

Gewisse Kenntnisse aus dem Güterverkehr haben mir geholfen bei der Aufgabe in Bellinzona. Und gewisse Erkenntnisse aus diesem Mandat haben wieder das Verständnis erhöht für die Arbeit als Präsident des VAP. Ich habe auch vertieft

INTERVIEW



«Es gibt nicht einfach die Guten und die Schlechten»: Franz Steinegger in seiner Kanzlei in Altdorf.

hineingesehen in die Geschichte von SBB Cargo. Man dachte ja zuerst, es gebe einfach ein «Problem Bellinzona», aber im Gesamten war das ein Randproblem. Es hat sich mir und dann auch den Partnern gezeigt, dass die seinerzeitige scharfe Trennung von Cargo und Personenverkehr, bis hin zu Lokomotiven und Unterhaltswerken, übertrieben war. Heute ist der gesamte Fahrzeugunterhalt beim Personenverkehr, und es zeigt sich, dass er so effizienter bewirtschaftet werden kann.

Was reizte Sie an dieser Aufgabe als Vermittler?

Bellinzona brauchte ein Gesprächsforum, damit man gegenseitig wieder Vertrauen fassen konnte. Es ist relativ lang gegangen, um

auch unternehmerisch-betriebswirtschaftlich zu erkennen, wo eigentlich die Probleme liegen. Im We-

Die Vorstellung, alles in Yverdon zu konzentrieren, war fragwürdig.

sentlichen brauchte es eine neue Organisation, keine Aufspaltung, wie es vorgesehen war. Aber nötig war auch die Bereitschaft der Belegschaft, eine Effizienzsteigerung um 10 Prozent in Angriff zu nehmen und durchzusetzen.

Wo steht man heute?

Das schreckliche Unglück von Viareggio führte dazu, dass alle Bahnen den Fahrzeugunterhalt intensiviert haben, und das hat Bellinzona Aufträge gebracht. Sie sind gut ausgelastet, auch im Lokunterhalt, auch mit pri-

vaten Aufträgen. Das heisst, sie haben dort das Know-how und die Einrichtungen, um diese Arbeiten auszufüh-

ren. Die Vorstellung, alles in Yverdon zu konzentrieren, war also wohl fragwürdig.

Sie haben jetzt sehr sachlich geantwortet, als hätte es Sie gar nicht gebracht. Was haben Sie als Person für Bellinzona gebracht?

Einen Konflikt kann man nur lösen, wenn man beide Parteien ernst nimmt. Bei der SBB meinte man zuerst, das seien die «Motzer» von Bellinzona; es brauchte die Einsicht, dass es ein sachliches Problem ist. Ich musste dafür sorgen, dass sich beide Seiten ernst nehmen, ohne

vorgefasste Meinung, die einen seien die Schlechten und die andern die Guten.

Es war ja auch eine recht philosophische Frage: auf der einen Seite die Belegschaft, die alles basisdemokratisch entscheiden wollte, auf der andern Seite das Unternehmen, das Entscheide am liebsten hinter verschlossenen Türen vorbereitet.

Dieser Konflikt wirkt immer noch nach. Es spielt immer noch etwas gewerkschaftliche Folklore hinein; die Faust machen und das Gemeinschaftsgefühl entwickeln. Aber man kann eine Unternehmung nicht basisdemokratisch führen. In der Zwischenzeit hat man akzeptiert, dass es eine unternehmerische Führung braucht, aber man will gewisse Fragen auf einem hohen Niveau diskutieren. Nun hat die SBB akzeptiert,

dass eine institutionalisierte Plattform weiter besteht. Einmal im Jahr (oder wenn nötig auch zusätzlich) führen wir diese Runde durch, wo Leute mindestens der zweiten Hierarchiestufe an den Tisch sitzen und die Belegschaft ihre Sorgen ausdrücken kann und darauf eine Antwort erhält.

Sind Sie zuversichtlich für eine gute Zukunft?

Es gibt noch eine Problematik für Bellinzona, aber auch für andere Standorte. Das sind jene SBB-Unternehmungen, die auch für Dritte arbeiten: Da hat man die optimale Organisation noch nicht gefunden. Wer auch für Dritte arbeiten soll, braucht eine höhere Autonomie als jene, die ausschliesslich für die SBB arbeiten.

Interview: Peter Moor



Bei uns finden Sie... Zeit zum Verweilen – Zeit für Musse – Zeit für sich!

Eine Oase, eingebettet im einzigartigen subtropischen Park (38 000 m²) mit bezaubernder Aussicht auf den Lago Maggiore.

Ihr kleines Paradies...

in dem wir Gastlichkeit «pur» verschenken!

Als SEV-Mitglied erhalten Sie 20% Rabatt:

auf Ihre Übernachtungen. Dies gilt auch für unsere beliebten Brenscino-Hits «7 für 6».

Parkhotel Brenscino, Via Sacro Monte 21, 6614 Brissago
Tel. 091 786 81 11 • Fax 091 793 40 56
info@brenscino.ch • www.brenscino.ch

SEV Versicherungen
Assurances
Assicurazioni

Säule 3A

Spezialofferte

Bei Abschluss einer Police vom

1. Juni bis 1. Dezember 2011 offerieren wir:
Bei einer Versicherungssumme in Höhe von CHF 15'000.- bis 49'999.- einen COOP - Gutschein im Wert von CHF 100.-

Bei einer Versicherungssumme in Höhe von CHF 50'000.- und höher einen COOP - Gutschein im Wert von CHF 200.-

Auskünfte unter 061 225 22 22

IMPRESSUM

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

Herausgeber: SEV, Bern, Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

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

Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch, **Abonnemente/Adressänderungen:** SEV, Mitgliederdienste, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; info@sev-online.ch
Das Jahresabonnement kostet für Nichtmitglieder CHF 40.-.

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

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

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Solprint, Subingen. www.solprint.ch

Die nächste Ausgabe erscheint am 18. August.
Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 11. August, 8 Uhr
Inserateschluss: 8. August, 10 Uhr

Der Beitritt zum SEV lohnt sich: viel Leistungen für einen bescheidenen Beitrag!

Der SEV kämpft für bessere Arbeits- und Anstellungsbedingungen.

Der SEV verhandelt Gesamtarbeitsverträge.

Der SEV berät dich bei Problemen am Arbeitsplatz.

Der SEV bietet dir Berufsrechtsschutz.

Der SEV vertritt deine Anliegen in der Politik.

Im SEV triffst du Gleichgesinnte.

Im SEV kannst du engagieren.

Dank dem SEV machst du günstiger Ferien.

Der SEV fördert dich, indem er dir Kurse für die fachliche und berufliche Weiterbildung anbietet.

Der SEV informiert dich über *kontakt.sev* und *www.sev-online.ch*.

Der SEV hilft dir in Nottagen mit Darlehen und Krediten.

Der SEV macht dein Leben günstiger, denn er bietet dir vergünstigte Versicherungen: Privatrechtsschutz, Zusatzversicherungen zur Krankenkasse, 3. Säule.

SEV-Mitgliederwerbeaktion 11.11.11:

1. An der Werbeaktion 11.11.11 können alle SEV-Mitglieder teilnehmen mit Ausnahme der Angestellten des SEV.

2. Die Werbeaktion dauert vom 1. Januar 2011 bis und mit 11. November 2011.

3. Am 11. November 2011 ermittelt das Zentralsekretariat die Werbezahlen für alle Werber/innen. Die betreffenden Werber erhalten einen Brief, mit dem sie aufgefordert werden, ihre Werbeprämie anzufordern. **Die Kumulation der Preise ist ausgeschlossen.**

4. Erfolgreichen Werber/innen winken folgende Preise:

Für drei geworbene Mitglieder gibt es ein Multifunktionsmesser im Wert von CHF 80 oder einen Coop-Einkaufsgutschein für CHF 50.

Wer sieben Mitglieder wirbt, erhält eine Nacht im Hotel für zwei Personen (Smartbox «Hotels mit Charme») im Wert von CHF 200.

Für elf geworbene Mitglieder hat man Anrecht auf einen iPad 2 im Wert von CHF 600 oder auf einen Reisebüro-Gutschein von CHF 600.

5. Die Werbeprämien werden an drei Veranstaltungen (mit einfachem Apéro) in Bern, Lausanne und Zürich abgegeben.



Ich trete dem SEV bei und erhalte damit automatisch auch das Abonnement von *kontakt.sev*. **Geworben durch:**

Ich anerkenne die geltenden Statuten und Reglemente.

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

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

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

Wichtige Grundlegendaten zur Mobilität in der Schweiz

Fahrzeuge, Kilometer und Leute

Um in der Politik die richtigen Entscheidungen fällen zu können, benötigen wir die richtigen Grundlegendaten. Diese liefert etwa das Bundesamt für Statistik, zum Beispiel mit der «Taschenstatistik Mobilität und Verkehr 2011».

Statistik tönt nur für diejenigen trocken, die sich nicht damit befassen. Das Bundesamt für Statistik erhebt Daten und bereitet sie so auf, dass wir interessante Entwicklungen daraus ablesen können.

Wachsende Mobilität

Die erste Erkenntnis ist wenig überraschend: Die Mobilität hat in den vergangenen Jahrzehnten zugenommen. Doch wie stark, mit welchen Verkehrsmitteln und zu welchem Zweck? Das Bundesamt für Statistik hat ausgerechnet, dass die Bevölkerung und die pro Person zurückgelegte Strecke in den letzten Jahrzehnten etwa im gleichen Mass gestiegen sind. Die Bevölkerungszunahme und die gestiegene Personenmobilität spielen also je eine ähnlich grosse Rolle für den gewachsenen Personenverkehr. Von 1970 bis 2009 ist die pro Person im motorisierten Verkehr zurückgelegte Strecke um 57% gewachsen. Der Anteil des (Pendler-)Verkehrs für Arbeit und Ausbildung beträgt 27%, jener des Freizeitverkehrs 45%. 81% der Haushalte verfügen im Jahr 2005 über mindestens einen Personenkraftwagen, 10% mehr als 1984.

Warum wir wie weit fahren

Die mittlere Tagesdistanz pro Person beträgt 37,3 km. Zur Arbeit fahren «wir» dabei 8,7 km (23%), zur Ausbildung 1,5 km (4%), zum Einkaufen 4,3 km (11%), in der Freizeit 16,6 km (45%), für Service und Begleitung 0,5 km (1%), für geschäftliche und Dienstfahrten 3,2 km (9%) sowie 2,5 km (7%) mit unbestimmtem Zweck – mir scheint allerdings, der Anteil derjenigen, die zwecklos herumfahren, sei wesentlich grösser...

Wachsender Güterverkehr

Stärker als der Personenverkehr hat der Güterverkehr zugenommen, nämlich von 1980 bis 2009 um 80%, insbesondere auf der Strasse.

Geld von der öffentlichen Hand

2008 wurden von der öffentlichen Hand, insbesondere vom Bund 15,7 Milliarden an Subventionen für den Verkehr ausgegeben. Davon flossen 7830 Millionen in den privaten Strassenverkehr und 7704 in den öffentlichen Verkehr auf Strasse und Schiene, 131 Millionen wurden für den Flug- und Schiffsverkehr ausgegeben. Aus dem Strassenverkehr wurden 9796 Millionen eingenommen, 52% davon entfielen auf die Mineralölsteuern, nur geringe Mittel steuerten die Autobahnvignette und die Gebühren (z.B. Parking) bei (je 3%) und die Mehrwertsteuer (1%).

Platz für den Verkehr

32% der Siedlungsfläche entfallen auf den Verkehr. Die Länge der Nationalstrassen beträgt 1790 km, die Kantonsstrassen sind 18050 km lang, die Gemeindestrassen 51615 km. Das Schienennetz misst dagegen «nur» 5107 km.

Wie viele Leute arbeiten im Verkehr?

Im Verkehr gibt es 8141 Unternehmen, die 139182 Personen beschäftigen (auf Vollzeitstellen umgerechnet). Davon sind 89613 Personen im Landverkehr (Schiene, Strasse und Rohrleitungen) beschäftigt, die übrigen in Schifffahrt, Luftfahrt und Erbringung sonstiger Dienstleistungen. Die Anzahl der Beschäftigten stieg von 2001 bis 2008 um 8%.

Wachsender Fahrzeugbestand

Die Zahl der Strassenmotorfahrzeuge stieg von 1980 bis 2010 um 64% auf 5,5 Millionen. Davon sind 4,1 Millionen Personenkraftwagen, also verfügt statistisch gut jeder Zweite über ein Auto. 2005 besaßen 70% aller Haushalte mindestens ein Fahrrad, und schliesslich sind in der Schweiz 3705 Luftfahrzeuge immatrikuliert.

Immer mehr Personenverkehr

Der private Personenmotorfahrzeugverkehr legt jährlich 55362 Millionen Fahrzeugkilometer zurück, in jedem Auto sitzen dabei durchschnittlich 1,57 Personen. Seit 1995 haben die Fahrleistungen auf der Schiene um 41% zugenommen, auf der Strasse um 21%. Die Fahrleistungen des gesamten Strassengüterverkehrs nahmen während dieses Zeitraums um 18% zu. Der Strassengüterverkehr legt 5723 Millionen Fahrzeugkilometer zurück, drei Viertel davon im Binnenverkehr. 41611 Starts und Landungen gibts im Linien- und Charterflugverkehr, diese Zahl hat seit 1970 um mehr als das Doppelte zugenommen. Auf den Nationalstrassen staute sich während 11829 Stunden irgendwo der Verkehr.

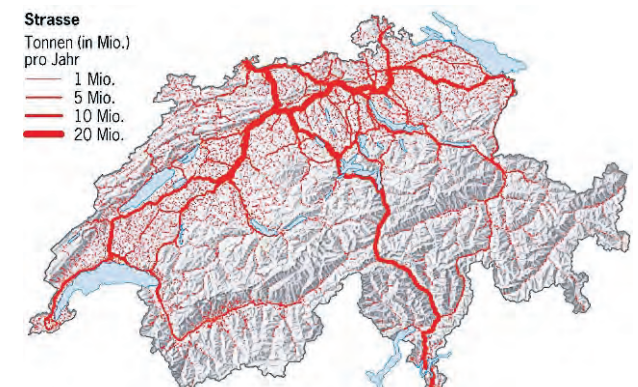
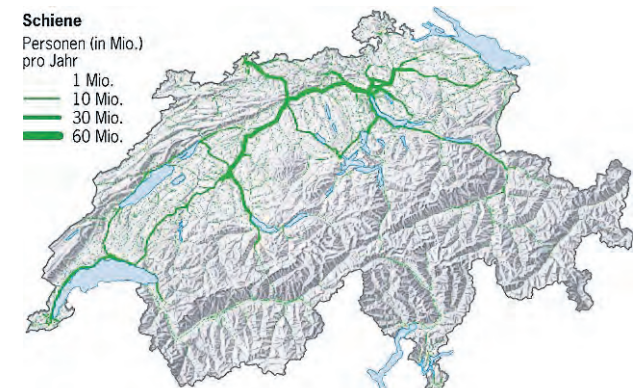
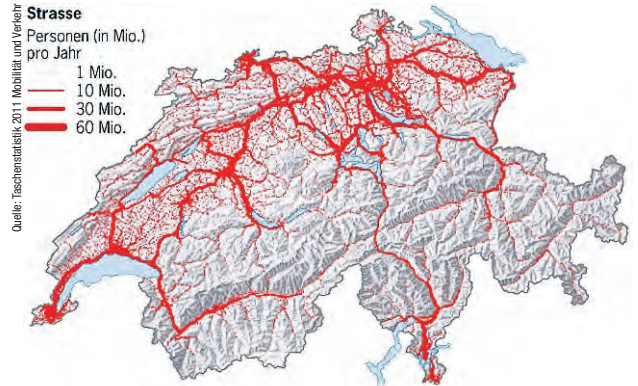
Anderthalb Stunden täglich

In der Schweiz werden jährlich insgesamt 122 Milliarden Personenkilometer zurückgelegt, wenn man den Langsamverkehr dazu zählt. Jede in der Schweiz wohnhafte Person legte im Jahr 2005 19100 km zurück, also fast die Hälfte des Erdumfangs. 13600 km davon entfielen auf die Strecken in der Schweiz. Das wichtigste Reismotiv war die Befriedigung von Freizeitbedürfnissen. Täglich ist jede Person durchschnittlich 93 Minuten unterwegs, fast die Hälfte davon für Freizeitbeschäftigungen.

Jede Person legt täglich 37,3 km zurück. Davon 67% im Auto, 16,1% in der Bahn, 5,5% zu Fuss, 4% in Tram und Bus, 2,1% auf dem Velo, 1,6% auf dem Motorrad, 0,4% im Postauto, 0,2% auf dem Mofa und 3,2% mit andern Verkehrsmitteln.

Sinkender Anteil des Schienengüterverkehrs

Die Transportleistung im Güterverkehr hat zwischen 1980 und 2009 um 80% auf gut 26 Milliarden Tonnenkilometer zugenommen. Während 1980 noch über die Hälfte davon auf der Schiene transportiert wurden, betrug der Anteil der Schiene im Jahr 2009 noch 36%. pan.



Anschauliche Grafiken verdeutlichen das im Text und in den Zahlen der «Taschenstatistik 2011 Mobilität und Verkehr» Gesagte: Zuerst die Verkehrsströme im Personenverkehr auf der Strasse, darunter jene des Personenverkehrs auf der Schiene, gefolgt von den Verkehrsströmen im Güterverkehr auf der Strasse, zuunterst jene des Güterverkehrs auf der Schiene. Die Broschüre kann im Internet (www.bfs.ch) gratis heruntergeladen werden, die gedruckte Version ist gleichorts ebenfalls gratis erhältlich.



»Vor zwei Jahren gab es Überschwemmungen, die ganze Landstriche in Seen verwandelten. Man gerät von einem Extrem ins andere, aber die Tendenz weist in Richtung Dürre.«

Alexandre Gasser, Geschäftsführer von ADRA Schweiz

12 Millionen Menschen sind am Horn von Afrika vom Hungertod bedroht

Die angekündigte Hungertragödie

Der Hunger hat schon Zehntausende Opfer in Somalia, in Nordkenia, in Südäthiopien und Dschibuti gefordert. Schuld daran ist eine verheerende Dürre, deren Auswirkungen noch durch den Bürgerkrieg in Somalia verschlimmert werden. Die humanitären Organisationen kommen der betroffenen Bevölkerung zu Hilfe. Hungersnöte wären vermeidbare Katastrophen, weil sie nicht ohne Ankündigung von heute auf morgen eintreten. Schon vor Monaten hat die UNO angesichts der Verschlechterung der Situation in der ganzen Region um das Horn von Afrika die Alarmglocke geläutet.

Die Hungersnot breitet sich seit mehreren Wochen in Ostafrika aus, und die Hilfsappelle, in der Schweiz, namentlich jene der Glückskette, mehren sich, die auf die Situation in dieser Gegend aufmerksam machen. 12 Millionen Menschen leiden am Horn von Afrika schon Hunger, besonders in Somalia, dem von der Dürre am meistens betroffenen Land. Die gegenwärtige Dürre ist die schlimmste seit Jahrzehnten.

In Somalia wird die Situation noch durch den Bürgerkrieg verschärft. Das Land ist derart ins Chaos abgestürzt, dass es für die humanitären Organisationen fast unmöglich

ist, vor Ort zu arbeiten, insbesondere im Süden.

Die ADRA, die adventistische Entwicklungs- und Katastrophenhilfe («Adventist

»Es ist wirklich schwierig, die Regierungen zwischen zwei Hungersnöten zum Handeln zu bewegen. Jetzt sind wir dabei, die Feuerwehrleute zu rekrutieren, während die Feuersbrunst schon lichterloh lodert!«

Olivier De Schutter, UNO-Sonderberichterstatter

Development and Relief Agency»), gehört zu den wenigen humanitären Organisationen, die immer im Land geblieben sind. «Wir sind vor allem in der Provinz Puntland aktiv, der von der Dürre am meisten betroffenen Ge-

gend», erklärt Alexandre Gasser, Geschäftsführer von ADRA Schweiz. Puntland und Somaliland sind zwar weniger vom Bürgerkrieg be-

troffen, aber die Bevölkerung im Norden hat auch weniger Möglichkeiten zur Flucht als jene im Süden. Das benachbarte Äthiopien leidet unter der gleichen Dürre, und Kenia ist weit, 2000 km, was «praktisch der Distanz von

der Schweiz nach Portugal» entspricht, wie Alexandre Gasser sagt. In der Region fehlt es an Transportmitteln. Und «die Leute gehen erst fort, wenn sie alles verloren haben. Vorher ziehen sie es vor, dort zu bleiben, wo sie wohnen», unterstreicht Alexandre Gasser.

Irène Chaubert, die Präsidentin der «Groupe d'appui aux réfugiés» (Gruppe zur Unterstützung von Flüchtlingen) in Bex, hat ebenfalls

festgestellt, dass es vor allem der Krieg und in seiner Folge die völlige Unsicherheit sind, die die Menschen zur Flucht zwingen. Eine kleine Minderheit dieser Flüchtlinge kommt bis in die Länder des Westens, darunter die Schweiz, aber die meisten stranden in Nordkenia, wo einige schon seit zwanzig Jahren in Flüchtlingslagern leben. «Die Bevölkerung, die die Flüchtlinge aufnimmt, ist selber schon in einer schwie-

HUNGERSNOT: WORUM GEHT ES?

Von der UNO wird in einer Region eine Hungersnot erklärt, wenn mindestens 30% der Kinder unter schwerer Mangelernährung leiden und es auf 10 000 Personen täglich zwei Hungertote gibt. Die betroffene Bevölkerung hat keinen Zugang mehr zu Nahrungsmitteln und ist deshalb auf Hilfe von aussen angewiesen. Dies ist gegenwärtig der Fall am Horn von Afrika, wo aufgrund der schlimmsten Dürre seit sechzig Jahren nichts mehr wächst.

Spekulation und Biotreibstoffe

In andern Fällen stehen zwar genügend Nahrungsmittel zur Verfügung, aber die hohen

Preise verunmöglichen es einem Teil der Bevölkerung, genug zu essen zu kaufen. Entsprechende Hungeraufstände hat es 2007 und 2008 an zahlreichen Orten unseres Planeten gegeben, von Mexiko über so unterschiedliche afrikanische Länder wie Ägypten, Marokko und Moçambique bis Indonesien. Seit einigen Jahren beanspruchen auch der Produktion von Biotreibstoffen gewidmete Kulturen Land, das vorher der Nahrungsmittelproduktion vorbehalten war. Die Börsenspekulation mit Grundnahrungsmitteln wie Weizen und Reis verschlimmert die Situation zusätzlich. Die Mangelernährung verstetigt die Armut und behindert den

Fortschritt ganzer Länder, weil er es neuen Generationen verunmöglicht, sich normal zu entwickeln. «Die Ungleichheit der Verteilung der Arbeit und der Mittel in der Familie und in der Gesellschaft, die noch immer den Mann begünstigt, gefährdet das Wohlergehen der Kinder wie der Frauen», unterstreicht die Unicef in einem Bericht über die Gründe, Auswirkungen und Lösungsmöglichkeiten der Mangelernährung. Unterernährte Mütter bringen geschwächte Kinder zur Welt, und Kinder, die eine Hungersnot überleben, leiden oft ihr ganzes Leben unter den Folgen: körperliche Leiden, geschwächte Abwehrkräfte und geistige Behinderungen. *hk/pan.*



In einigen Regionen von Somalia leidet mehr als die Hälfte der Kinder an Unterernährung.

DOSSIER



ADRA

Diese Kinder in der Provinz Puntland in Nordsomalia warten auf eine Nahrungsmittelverteilung.

rigen Situation, sie gerät nun in eine noch schwierigere Lage», sagt Rahel Specht, Projektverantwortliche der Glückskette. Aus diesem Grund helfen die von der Glückskette unterstützten Projekte für Ostafrika sowohl der lokalen Bevölkerung wie den Flüchtlingen.

Unabdingbare Koordination

Eine andere Richtlinie, die die Glückskette bei ihren Hilfsmassnahmen vor Ort verfolgt, verlangt, sich auf die Nothilfe auf medizinischem und Ernährungsgebiet zu konzentrieren. Die Geldmittel kommen auch nur konkreten Projekten zugute. Rahel Specht weist auch darauf hin, wie wichtig eine gute Koordination ist: «Die Glückskette schaut immer, wer bereits vor Ort tätig ist, damit die Anstrengungen

aufeinander abgestimmt werden können und damit vermieden wird, dass sich alle auf den gleichen Ort konzentrieren, während andernorts niemand ist.»

Die Glückskette arbeitet wenn immer möglich auch mit Organisationen, die bereits vor Ort tätig sind. Sie haben den Vorteil, das Gelände und die Menschen zu kennen. Oder mit Organisationen wie Caritas, die ein sehr gut ausgebautes Partnernetz vor Ort haben.

Unzugängliche Zonen

ADRA arbeitet beispielsweise schon seit vielen Jahren in dieser Gegend und beschäftigt dabei lokales Personal: «Alle unsere lokalen Mitarbeitenden sind Muslime», sagt Alexandre Gasser. Es ist keine Frage, dass sich die humanitäre Hilfe und eine wie

auch immer geartete Missionierung mischen. Die Organisationen, die es schaffen, im Land zu arbeiten, sind diejenigen, die schon seit vielen Jahren hier präsent sind. Die Bevölkerung kennt sie

und weiss, dass sie zum Helfen da sind, ohne Hintergedanken. Aber sogar mit diesen Vorsichtsmassnahmen sind gewisse Zonen im Süden, die in der Hand islamischer Milizen sind, unzu-

gänglich. Seit 2008 hat das Welternährungsprogramm deshalb schon 18 Mitarbeitende verloren, die von diesen Milizen umgebracht wurden.

Fortsetzung auf Seite 12

VON DER ÜBERFISCHUNG ZUR PIRATERIE

Einer der Faktoren, die die Verteilung von Nahrungsmittelhilfe am Horn von Afrika verkomplizieren, ist die Piraterie entlang der Küste Somalias. Piraterie hat es immer gegeben, aber die Zahl der Überfälle ist seit Beginn der 1990er-Jahre sprunghaft angestiegen. Der bekannteste Grund dafür ist der Zusammenbruch der somalischen Regierungsmacht, gefolgt vom immer noch andauernden Chaos des Bürgerkriegs. Der Jemen auf der gegenüberliegenden Seite des Golfes von Aden ist ebenfalls ein schwacher Staat, was den Piraten Entfaltungsmöglichkeiten gibt. Ein anderer, weniger bekannter Grund ist die Verschlechterung der Umweltbedingungen, verursacht durch die industrielle Überfischung durch

die westlichen Länder. Organisationen wie Greenpeace geisseln die gegenwärtige Überfischung an den Küsten Afrikas unter dem Schlagwort «wie Afrika Europa ernährt». Giftige Abfälle, darunter auch radioaktive, wurden ebenfalls längs der somalischen Küsten entsorgt, was zur Umweltzerstörung beigetragen hat. Lokale Fischer wurden deshalb zu Piraten, um zu überleben. Ihnen haben sich Gruppen Krimineller angeschlossen sowie lokale Kriegsfürsten, für die Piraterie ein sehr rentables Geschäft ist. Tatsächlich quert ein grosser Teil des weltweiten Überseehandels den Golf von Aden, vor allem die Schiffe, die zwischen Europa und Fernost verkehren.

hk/pan.

Fortsetzung von Seite 11

Die Zivilisten, die in die Falle dieses Krieges geraten, bezahlen die Zeche.

Internationale Gleichgültigkeit

Die jetzige Tragödie ist zu grossen Teilen eine Folge der Passivität der internationalen Gemeinschaft. Die UNO hat schon seit Monaten aufgrund der anhaltenden Dürre die Alarmglocke geläutet. Aber erst als am 20. Juli offiziell die Hungersnot ausgerufen wurde, begann sich etwas zu bewegen – zu spät für Tausende von Menschen, die bereits Hungers gestorben waren, wie es letzte Woche Olivier De Schutter im «Téléjournal» von TSR, der welschen Tagesschau, in Erinnerung rief: «Es ist wirklich schwierig, die Regierungen zwischen zwei Hungersnöten zum Handeln zu bewegen. Jetzt sind wir dabei, die Feuerwehrlente zu rekrutieren, während die Feuerbrunst schon lichterloh lodert!», empört sich der Sonderberichterstatter der UNO für das Recht auf Nahrung.

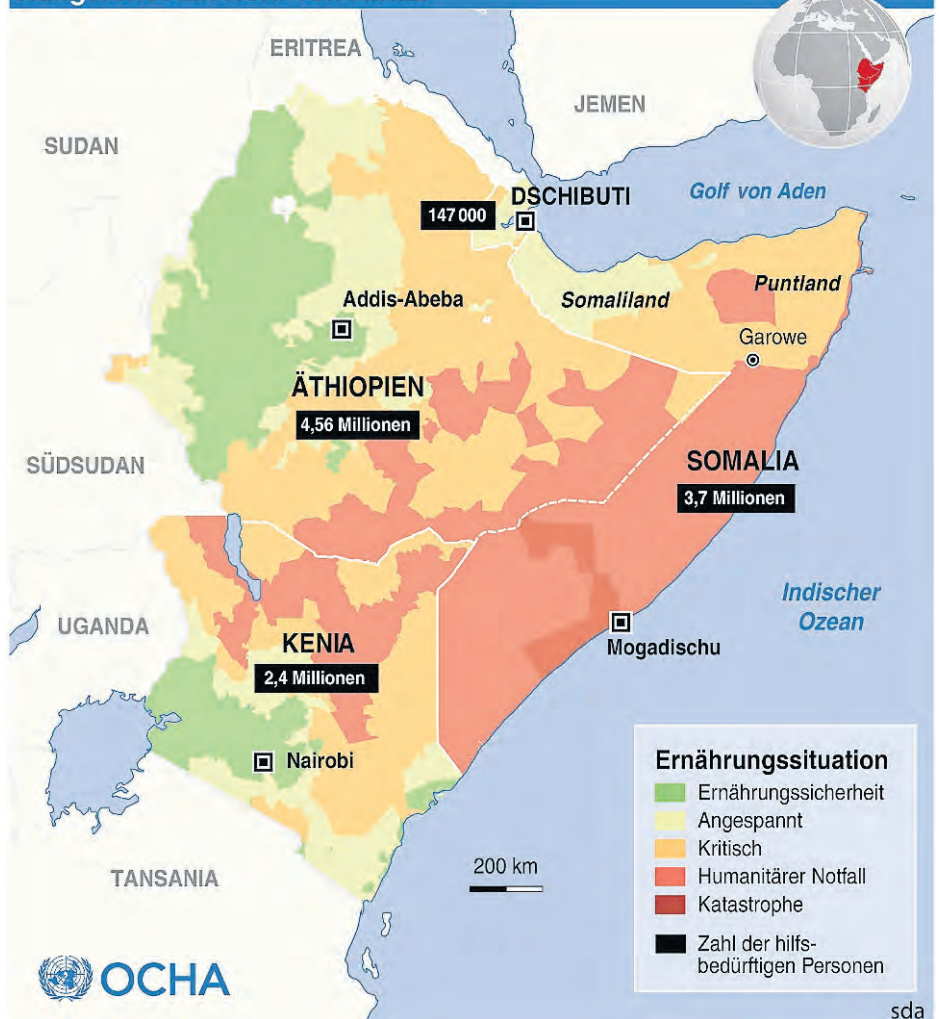
Hungersnöte sind keine Krisen, die überraschend von heute auf morgen ausbrechen. Man kann sie kommen sehen. Für Olivier De Schutter ist das wichtigste Element ei-

ner Vorsorgepolitik die Entwicklung einer Landwirtschaft, die gegen Klimaschwankungen gerüstet ist. Diese sind am Horn von Afrika häufig und gewaltig. «Vor zwei Jahren gab es Überschwemmungen, die ganze Landstriche in Seen verwandelten. Man gerät von einem Extrem ins andere, aber die Tendenz weist in Richtung Dürre», erklärt Alexandre Gasser.

Neben der Nothilfe betreiben die humanitären Organisationen auch längerfristige Entwicklungsprogramme, um die Versorgungssicherheit zu erhöhen. Die ADRA beispielsweise konzentriert sich vorrangig auf landwirtschaftliche Projekte und solche der Wasserversorgung. Das Graben von Brunnen erlaubt das Anlegen eines maximalen Wasservorrates, sodass man es auch ausserhalb der Regenzeit zur Verfügung hat. Zur Ergänzung gibt es Projekte für Wind- und Sonnenenergie.

Das Schweizerische Rote Kreuz hilft den Pflanzern im Süden Äthiopiens beim Bau von Reservoirs und beim Wiederaufbau ihrer Herden. Dieses Programm wird parallel zur Nothilfe fortgesetzt und mit der Aufstockung um 500 000 Franken sogar intensiviert. *Hélène Koch/pan.*

Hungersnot am Horn von Afrika



SPENDENAUFERUF

Die Glückskette verstärkt ihre Spendenaufrufe zur Bekämpfung der Hungerkatastrophe am Horn von Afrika. Das gesammelte Geld wird anschliessend an sieben Partnerorganisationen weitergeleitet, die alle schon seit Jahren in der Region arbeiten. Es handelt sich um Caritas, ADRA, Heks, Medair, CBM (Christoffel Blindenmission), MSF (Médecins Sans Frontières, Ärzte ohne Grenzen) und Schweizerisches Rotes Kreuz.

Das jetzt gesammelte Geld dient vor allem der Nothilfe in Form von Wasser- und Nahrungverteilung, Latrinenaubau und Sensibilisierung für Hygienemassnahmen, damit Epidemien möglichst verhindert

werden können. Über die unmittelbare Hilfe hinaus verteilen die Organisationen Saatgut, damit die betroffene Bevölkerung in der nächsten Regenzeit eine neue Ernte anpflanzen kann. Es braucht sowohl in der Nothilfe wie in der längerfristigen Unterstützung gewaltige Mittel, um die Versorgungssicherheit in Ostafrika zu verbessern. Gespendet werden kann online über Internet (www.gluueckskette.ch), für Postscheckkunden am Postamat oder mit Einzahlungsscheinen, die auf jeder Poststelle aufliegen.

**Postscheckkonto
10-15000-6
Stichwort «Afrika»**

SOLIDAR SUISSE HILFT IN SEINEN EINSATZGEBIETEN

Vier Fragen an Christian Engeli, Leiter Kommunikation und Kampagnen bei Solidar Suisse, dem früheren Arbeiterhilfswerk.

kontakt.sev: Sammelt Solidar Suisse für die Hungeropfer in Afrika?

Christian Engeli: Wir rufen selbstverständlich zu Spenden für die Opfer auf. Selbst sind wir aber in Ostafrika nicht aktiv.

Weshalb nicht?

Weil wir im betroffenen Gebiet keine lokalen Partner haben. Für wirkungsvolle Hilfe bei Katastrophen sind Partner vor Ort eine wichtige Voraussetzung, damit garantiert werden kann, dass die Hilfe direkt und schnell bei den Bedürftigen ankommt.

Solidar Suisse hat Programme in China, Bolivien, Burkina Faso, El Salvador, Kosovo, Moçambique, Nicaragua, Pakistan, Palästina, Serbien, Südafrika und Sri Lanka. In diesen Ländern leisten wir Unterstützung in den Schwerpunktbereichen Arbeit und Gewerkschaften, Partizipation und Demokratie sowie

ländliche Entwicklung und erbringen humanitäre Hilfe.

Was geschieht mit Spenden mit dem Vermerk «Hungersnot in Ostafrika», die bei Solidar Suisse eingehen?

Wir leiten diese Gelder vollumfänglich an Partnerorganisationen aus unserem Solidar-Netzwerk weiter, die vor Ort tätig sind. Das Geld kommt zu den Hungeropfern!

Was geschieht mit Spenden ohne Angabe eines besonderen Verwendungszwecks?

Diese fliessen in unsere Entwicklungsprogramme und Kampagnen. Die humanitäre Hilfe ist im Moment in Ostafrika dringend; es braucht aber auch Unterstützung der Arbeit, die auf eine langfristige, nachhaltige Verbesserung der Lebenssituation in den benachteiligten Regionen der Erde ausgerichtet ist.

**Spendenkonto Solidar Suisse:
80-188-1**

pmo

■ Fusion Unterverbände VPV/SBV

Info-Veranstaltungen zur Fusion wenig gefragt



Die Arbeitsgruppe für die geplante Fusion zwischen dem VPV und SBV hat Vorschläge für mögliche Organisationsformen eines fusionierten Unterverbands erarbeitet. Sie wollte diese Vorschläge und Ideen nun mit den Mitgliedern diskutieren, ihre Ideen aufnehmen und gemeinsam möglichen Lücken nachspüren.

In den letzten Wochen fanden dazu in der ganzen Schweiz Info-Veranstaltungen statt. Vielleicht waren die Mitglieder durch das neue Lohnsystem Toco zu sehr beschäftigt und betroffen, so dass kein Platz blieb für innovatives Mitdiskutieren, oder aber das Vorhaben interessiert sie schlicht und ergreifend nicht. Vielleicht sind die Meinungen auch bereits gemacht. Die Beteiligung an den Anlässen hielt sich jedenfalls sehr in Grenzen. Die wenigen Teilnehmenden haben jedoch äusserst wich-

tige und wertvolle Ergänzungen, Ideen und Wünsche an gebracht. Die Diskussionen waren sehr engagiert und konstruktiv. Wollte man eine Hitliste der meistgeäusserten Wünsche und Einwände zusammenstellen, so würden an erster Stelle die Führung des neuen Unterverbands und die dazugehörige Organisationsform in den Sektionen stehen. Der etwas höhere Mitgliederbeitrag für die Mitglieder VPV war auch immer Thema, aber ohne dass die Betroffenen grosse Abneigung zeigten – sie wollen vor allem einen Gegenwert dafür sehen. Einig waren sich die meisten Teilnehmenden, dass sie der Variante mit der professionelleren Organisationsform den Vorrang geben würden.

Das weitere Vorgehen sieht nun so aus, dass die Arbeitsgruppe die aufgenommenen Ideen und Einwände

aufarbeitet, damit sie den Delegierten zwei bereinigte Varianten vorlegen kann. An der gemeinsamen DV im Herbst 2011 werden sich die Delegierten für eines der beiden Modelle entscheiden. Anschliessend wird die Arbeitsgruppe zuhanden der DV vom Mai 2012 eine definitive, in allen Details – bis hin zu den Statuten – ausgearbeitete Version der neu zu bildenden Organisation erstellen. Sagt die DV Ja zur Fusion, wird eine Urabstimmung unter den Mitgliedern die definitive Entscheidung bringen. Die Fusion erfolgt, wenn zwei Drittel der Abstimmenden zustimmen.

Für weitere Fragen, Inputs und Ideen stehen die beiden Zentralpräsidenten (Roland Schwager, VPV, und Elisabeth Jacchini, SBV) jederzeit gerne zur Verfügung.

*Elisabeth Jacchini,
Zentralpräsidentin SBV*

■ ZPV Zentralausschuss

ZPV wirbt für das 2000. Mitglied

Am 21. Juni tagte der Zentralausschuss erstmals seit der Delegiertenversammlung. Zentralpräsident Andreas Menet dankte Pascal Fiscalini für den reibungslosen Ablauf der Delegiertenversammlung sowie allen Delegierten fürs aktive Mitmachen. Thomas Walther wurde als Vertreter Peko Zugpersonal im Zentralausschuss begrüsst. Neuer Regionalvertreter Ost ist Robert Eisenring.

Der ZPV wirbt für sein 2000. Mitglied. Die Werberin oder der Werber sowie das 2000. Mitglied erhalten ein Geschenk. Den Sektionen wird ein Plakat für den Aushang zugestellt. Für die Sommeraktion sind Wasserfla-

schen für die Mitglieder organisiert, die die Sektionspräsidenten an den Standorten verteilen werden. Das neue Lohnsystem sorgt für grosse Diskussionen. Andreas Menet erstellt ein ZPV-Info. Nach zähen Verhandlungen konnte bei den Teamstrukturen ein Erfolg erzielt werden. In Zukunft können 24er-Teams gebildet werden mit halbjährlichen Tourenwechseln.

Am 22. Juni fand in Neuenburg der Workshop «Integration Romandie» unter der Leitung von Andreas Menet statt. Michel Zollinger, Sektionspräsident Regionalverkehr Ost, scheidet aus dem Zentralausschuss aus.

Janine Truttmann

■ VPT Bahndienstleistungen

Werben von Chur bis Brig

Am 9. und 10. August findet eine Werbeaktion der Sektion VPT Bahndienstleistungen in Chur und Brig statt. Nebst dem Personal von Elvetino werden schwerpunktmässig die Mitarbeitenden von Railgourmino Swissalps angesprochen. Die RGSA, welche 2008 einen GAV mit dem SEV abgeschlossen hat, ist für das Catering auf dem Netz der RhB und auf dem Glacier-Express zuständig. Neben der Mitgliederwer-

bung wird die Sektion VPT Bahndienstleistungen eine Petition lancieren mit dem Ziel, dass auch die Mitarbeitenden von RGSA Fahrvergünstigungen erhalten.

Weitere Werbeaktionen folgen in der Romandie am 21./22. August sowie am 21. September in Basel. Am 19. Juli war die Sektion bereits in Zürich bei den Mitarbeitenden der Nachtzüge und von Elvetino auf Werbetour.

Peter Peyer

TOTENTAFEL

Baumgartner Heinz, pensionierter Magaziner, Windisch; gestorben im 85. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Baur Dora, Witwe des Alois, Wohlen AG; gestorben im 92. Altersjahr. PV Aargau.

Beutler Pierre, pensionierter Lokomotivführer, Bern; gestorben im 90. Altersjahr. PV Bern.

Bosshard Otto, pensionierter Stellwerkbeamter, Zürich; gestorben im 91. Altersjahr. PV Zürich.

Brändle Felix, pensionierter Technischer Assistent, Zürich; gestorben im 76. Altersjahr. PV Zürich.

Bravin Mathilde, Witwe des Karl, Zürich; gestorben im 87. Altersjahr. PV Zürich.

Doebeli Walter, pensionierter Lokomotivführer, Bern; gestorben im 94. Altersjahr. PV Bern.

Ellena Edmond, pensionierter Chauffeur, Plaffeien; gestorben im 90. Altersjahr. VPT tpf, Autobus.

Ender Hans, pensionierter Aufseher, Romanshorn; gestorben im 95. Altersjahr. PV Thurgau.

Fust Otto, pensionierter Chef Einnehmer, Herisau; gestorben im 87. Altersjahr. VPT Südostbahn.

Gigon Klara, Witwe des Kurt, Rheinfelden; gestorben im 89. Altersjahr. PV Bern.

Gimmi Anna, Nesslau; gestorben im 96. Altersjahr. PV Buchs-Sargans-Chur & RhB.

Götschi Heinrich, Dörflingen; gestorben im 97. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Günther Harry, Schaffhausen; gestorben im 79. Altersjahr. VPT Deutsche Bahn.

Hauri Louis, Egnach; gestorben im 102. Altersjahr. PV Thurgau.

Hildebrand Josefina, Witwe des Max, Olten; gestorben im 91. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Hug Walter, pensionierter Stellwerkbeamter, Biel; gestorben im 89. Altersjahr. PV Biel/Bienne.

Lanz Serge, pensionierter Dienstchef Betrieb, Zürich; gestorben im 82. Altersjahr. PV Zürich.

Laubacher Alice, Witwe des Leo, Luzern; gestorben im 98. Altersjahr. PV Luzern.

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

Mösching Ruth, Witwe des Heinz, Meiringen; gestorben im 82. Altersjahr. PV Luzern.

Proyer Franz, pensionierter Rangiermeister, Münchenstein; gestorben im 83. Altersjahr. PV Basel.

Racine Alice, Witwe des Marcel, Wabern; gestorben im 84. Altersjahr. PV Bern.

Rieder Ernst, pensionierter Handwerker, Unterseen; gestorben im 91. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Rischatsch Claudia, Betriebsdisponentin, Davos Platz; gestorben im 40. Altersjahr. VPT Rhätische Bahn.

Röthlisberger Werner, pensionierter Betriebsbeamter, Bern; gestorben im 91. Altersjahr. PV Bern.

Rudolf Josef, pensionierter Gruppenchef, Brunnen; gestorben im 96. Altersjahr. PV Zug-Goldau.

Rüfenacht Kurt, Fachspezialist, Aigle; gestorben im 46. Altersjahr. SBV Ouest.

Saner Paul, Burgdorf; gestorben im 79. Altersjahr. VPT BLS, Pensionierte.

Scheiwiller Josef, pensionierter Betriebsdisponent, Schwarzenbach SG; gestorben im 67. Altersjahr. PV Thurgau.

Schilling Hedwig, Zürich; gestorben im 100. Altersjahr. PV Zürich.

Schlapbach Hans, pensionierter Depotangestellter, Birsfelden; gestorben im 88. Altersjahr. PV Basel.

Schnarwiler Frida, Witwe des Johann, Erstfeld; gestorben im 93. Altersjahr. PV Uri.

Stäubli Emil, pensionierter Wagenkontrollbeamter, Frauenfeld; gestorben im 85. Altersjahr. PV Winterthur-Schaffhausen.

Steiner Margrit, Windisch; gestorben im 98. Altersjahr. PV Aargau.

Stirnemann Ines, Witwe des Josef, Uttwil; gestorben im 98. Altersjahr. PV Thurgau.

Tschuur Lydia, Witwe des Georg, Dulliken; gestorben im 96. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

Von Wartburg Kurt, pensionierter Stationsvorstand-Stellvertreter, Malters; gestorben im 84. Altersjahr. PV Luzern.

Vorlet André, pensionierter Zugrücksteller, Fribourg; gestorben im 86. Altersjahr. PV Fribourg.

Walter Paula, Witwe des Otto, Solothurn; gestorben im 95. Altersjahr. PV Olten und Umgebung.

MITGLIEDER-WERBEAKTION

23. Mai 2011 bis 30. April 2012

4 bis 5	Werbungen*	50 Franken
6 bis 8	Werbungen*	100 Franken
9 bis 12	Werbungen*	300 Franken
13 bis 16	Werbungen*	500 Franken
17 bis 19	Werbungen*	700 Franken
20 und mehr	Werbungen*	1000 Franken



* = *Eingangsdatum beim SEV (VPT-Mitglieder)*

Die Beträge werden in Reka-Checks ausbezahlt und an den jeweiligen VPT-Tagungen 2012 abgegeben.

Weitere Informationen bei martin.ritschard@vpt-online.ch.

Sektionen

11. August 16 Uhr, Basel, St. Jakob, Klubhaus FC Polizei, Grosse Allee	■ ZVP Basel Sommernachtsplausch	Alle sind herzlich eingeladen (Mitglieder inkl. Angehörige und Pensionierte). Für Getränke ist gesorgt (gegen Bezahlung). Grill, gedeckter Aussenplatz, Aufenthaltsraum und WC vorhanden. Grilladen mitbringen, für Salate und Kuchen ist gesorgt.
15. September 9.15 Uhr (spätestens 9.25 Uhr) St. Gallen, Bahnhof, Starbucks Coffeehouse	■ LPV Zürich Herbstausflug «Innen grün, aussen Thurgau!»	Der Ausflug führt nach «Moscht-Indien». Die Firma Möhl in Arbon gewährt uns Einblick in die Produktion des Thurgauer Apfelmostes. Danach geniessen wir eine Schifffahrt auf dem Bodensee mit feinen Fisch-Chnuspertli. Anmeldung bis spätestens 28. August an Andreas Brühwiler, froggy@gmx.ch (Anzahl Teilnehmer und Menüwunsch – Vegi CHF 18 oder Fisch CHF 20 – angeben). Fragen an Andy, 051 281 05 63.
27. Oktober 18.15 Uhr, Bern, Hotel Bern	■ SBV Bern Voranzeige: Mitgliederversammlung mit Abendessen «Fusion der Unterverbände SBV und VPV»	Beginn mit dem Abendessen, offeriert vom SBV Bern. 19.45 Uhr Versammlung mit Behandlung der Geschäfte und Diskussion über eine allfällige Fusion SBV-VPV.
29. Oktober 13 Uhr, Basel, Besammlung: Gerbergasse 1	■ SBV Nordwestschweiz Voranzeige: Herbstversammlung mit Betriebsbesichtigung	Besichtigung Lächerli-Huus, anschliessend um 14.15 Uhr Versammlung im Cliquen-Chäller der Ohregribler, Clarastrasse 46, Basel. Programm von und Anmeldungen an preesi@bluewin.ch.

Sektionen VPT

9. August	■ VPT BLS, Gruppe Pensionierte Schattige Wanderung im Jura	Route: Grellingen (322m)–Chessiloch–Chaltbrunnental–Meltingen (586m), zirka 3 Stunden. Rucksackverpflegung. Interlaken Ost ab 7.29 Uhr, Bern ab 8.34 Uhr, Basel SBB ab 9.37 Uhr, Grellingen an 9.52 Uhr (Kaffeehalt). Meltingen ab 16.14 Uhr, Laufen ab 16.35 Uhr, Basel ab 17.01 Uhr, Bern an 17.56 Uhr, Interlaken Ost an 18.57 Uhr. Durchführung nur bei gutem Wetter. Auskunft am Vorabend ab 18 Uhr bei Hans Kopp, 033 222 59 15, 079 275 67 63.
9. August (Verschiebedatum bei Schlechtwetter: 16. August)	■ VPT RBS, Pensionierte Wanderung Magglingen–Twannberg–Twann	Landschaftlich reizvolle Wanderung (+165/–485m) über den Rücken der Seekette. Abstieg durch die kühle Twannbachschlucht; 3 Stunden. Wanderstöcke empfehlenswert. Rucksackverpflegung. Worb-Dorf ab 7.30 Uhr, Solothurn ab 8.13 Uhr via Biel, Bern ab 8.12 Uhr, Biel an 8.38 Uhr. Twann ab 16.59 Uhr. Anmeldung bis 6. August an Kurt Bühler, 031 839 11 15.

20. August 7.15 Uhr, Basel, Schalterhalle Bahnhof SBB	■ VPT BLT Aktivenbummel	Wir besuchen die Höhlen von Col-des-Roches bei Le Locle. Weitere Informationen und Anmeldung in den Depots.
26. August Durchführung bei jeder Witterung	■ VPT RhB, Pensionierte Sommerausflug an den Walensee	Chur ab 9.55 Uhr, Landquart ab 10.04 Uhr; Landquart an 16.53/17.53, Chur an 17.02/18.02 Uhr. Weiterfahrt mit Anschlüssen RhB. TK/GA oder Halbtax auf RhB- und SBB-Strecken. Schifffahrt CHF 5 pro Person. Anmeldung bis 22. August (Menü angeben: Schweinsbraten CHF 18.50, Fischsteller CHF 26.50) an Obmann Felix Murk, 081 413 74 65 oder 078 606 60 25.
30. August 10 Uhr, Thun, Bahnhofplatz	■ VPT Bahndienstleistungen, Pensionierte Ausflug Pensionierte elvetino	Eingeladen sind alle Pensionierten der elvetino AG und der ehemaligen Bahngastronomie- und der Nachtzug-Gesellschaften sowie ihre Partner/innen. Von Thun fahren wir mit dem Schiff nach Interlaken und mit der Brünig-Bahn nach Luzern. Gemeinsames Mittagessen auf dem Schiff. Unkostenbeitrag der Sektion für die eigenen Mitglieder. Wir sind auf der Suche nach weiteren Sponsoren für alle teilnehmenden ehemaligen Mitarbeitenden der elvetino AG. Das detaillierte Programm wird per Post verschickt, eine Voranmeldung ist unerlässlich! Auskünfte von und Anmeldung an Isidor Schwitter, isidor.schwitter3@bluewin.ch oder 079 408 01 35.
8. September	■ VPT Südostbahn, Pensioniertengruppe Süd Pensioniertenreise ins Greyerzerland	Eingeladen sind unsere Mitglieder mit Partner/innen. Zürich ab 8.32 Uhr über Bern, Fribourg nach Greyerz. Kaffee und Gipfeli im Zug. Mittagessen in Greyerz im Restaurant Saint-Georges. Nach eingehender «Stadtbesichtigung» und «Lädele» fahren wir über Bern und Zürich nach Hause. Die Anmeldung (bis 26. August) erfolgt mit der Einzahlung des Betrags auf der Einladung. Auskunft erteilen Hans Kaser, 044 784 33 69, oder Rolf Wacker, 041 855 20 65.

Pensionierte

17. August	■ PV Glarus-Rapperswil Sektionsreise	Fahrt auf der Aare von Biel nach Solothurn, Mittagessen auf dem Schiff. Die Einzahlung mit dem der Einladung beigelegten Einzahlungsschein bis spätestens 6. August gilt als Anmeldung.
17. August	■ PV Luzern Sektionsausflug nach Amden	Alle Mitglieder mit Partner/in sind eingeladen. Programm und Einzahlungsschein wurden bereits zugestellt. Mit GA/Tageskarte zum Halbtaxabo freie Fahrt auf der ganzen Strecke. Anmeldung durch Überweisung von CHF 45 pro Person bis spätestens 8. August. Betrag ab Postscheck- oder Bankkonto überweisen! Bareinzahlungen am Postschalter verursachen hohe Gebühren. Auskunft bei Präsident Peter Grütter, 041 420 21 17, und Kassier Walter Thommen, 041 630 22 15.
18. August	■ PV Olten und Umgebung PV-Reise	Die Reise führt nach Konstanz, weiter mit dem Schiff nach Schaffhausen und mit der SBB zurück nach Olten. Mittagessen auf dem Schiff. Menü 40 Franken (Rindfleischvogel, Kartoffelstock, Gemüse und Dessert). Olten ab 8.59 Uhr. Anmeldung mit grüner Karte bis 5. August. TK und GA sind auf der ganzen Strecke gültig. @ www.sev-pv.ch/olten

23. August	<p>■ PV Buchs-Sargans-Chur & RhB Sektionsreise</p>	Das Programm wurde den Mitgliedern zugestellt. Bitte Anmeldeschluss vom 11. August beachten. Mit dem zweiten Einzahlungsschein kann der SEV-Kalender 2012 bestellt werden. Abgabe an der Herbstversammlung oder per Post.	19. August Bei schlechtem Wetter eventuell Verschiebedatum!	<p>■ ESC Winterthur Wanderung Ibergeregg T2</p>	Route: Steinboden–Chappellen–Ibergeregg–Laucheren. Marschzeit 4 Stunden, +400/–800 m, Stöcke mitnehmen. Kafi auf Bergstation, Mittagessen im Restaurant Passhöhe. Winterthur ab 7.33 Uhr, Zürich ab 8.12 Uhr, Wädenswil ab 8.34 Uhr, Einsiedeln ab 9.05 Uhr mit Bus 555 bis Talstation Laucheren, Sessellift bis Steinboden. Zürich an 18.22 Uhr, Winterthur an 19.03 Uhr, ohne Gewähr. Billette via Zürich–Wädenswil–Einsiedeln nach Talstation Laucheren und zurück. Anmeldung bitte bis 17. August an Toni Wiedmer, 052 383 29 97, unterwegs 079 733 50 92.
31. August 14 bis 17 Uhr, Gossau, Fürstenlandsaal	<p>■ PV St. Gallen Kongress zur Verteidigung der Renten</p>	Referate von alt Bundesrätin Ruth Dreifuss, Nationalrat Paul Rechsteiner, Giorgio Tuti, Präsident SEV, und Stefan Giger, vpod. Es gibt eine Wurst mit Beilage, daher ist eine Anmeldung unbedingt erforderlich bis spätestens 19. August direkt ans SEV-Sekretariat St. Gallen, 071 223 80 30.			
31. August 14 bis 17 Uhr, Gossau, Fürstenlandsaal	<p>■ PV Thurgau Kongress zur Verteidigung der Renten</p>	Hauptreferate von Ruth Dreifuss und Paul Rechsteiner. Die Sektion bittet die Mitglieder teilzunehmen, denn es geht um unsere Renten. Zur Stärkung gibt es eine Wurst mit Beilage, dazu ein Getränk. 12.34 Uhr ab Romanshorn über St. Gallen nach Gossau, an 13.14 Uhr; 13.08 Uhr ab Weinfelden nach Gossau, an 13.44 Uhr. Grossaufmarsch erwartet!	21. August ab 11 Uhr, Kandersteg, Klubhaus	<p>■ Bergklub Flügelrad Bern Raclette-Essen</p>	Ab 11 Uhr Apéro; ab 12 Uhr Raclette. Für Kaffee und Tee ist gesorgt. Weitere Getränke bitte selber mitbringen. Anmeldung bis 18. August an Gerhard Niklaus, 031 911 39 47.
			29. August	<p>■ ESC Winterthur Bergwanderung La Dôle</p>	Winterthur ab 6.28 Uhr, Zürich ab 7.04 Uhr via Nyon. Tageskarte oder GA. Wanderzeit zirka 4½ Stunden, +500/–650 m. Rucksackverpflegung. Zürich an 19.28 Uhr, Winterthur an 20.05 Uhr. Anmeldung bitte bis 27. August an Hansruedi Aebersold, Sonnenblickstrasse 23, 8404 Winterthur, hr.aebersold@hispeed.ch oder 052 242 59 80, 079 794 38 19.
8. und 9. August	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Klettersteige Rotstock/Schwarzhorn</p>	Zürich ab 8.02 Uhr nach Kleine Scheidegg. Einfacher Klettersteig ab Station Eigergletscher auf den Rotstock (2663 m) und südsüds zurück, total 4 Stunden. Übernachtung in Grindelwald. 2. Tag ab Bergstation First mittelschwieriger Klettersteig Grosse Krinne–Schwarzhorn (2927 m) und Abstieg Normalroute Richtung Grosse Scheidegg, total 6 Stunden und Heimreise via Meiringen oder nach Wunsch. Helm, Klettersteigset, Handschuhe. Anmeldung bis 5. August an Christoph Naef, 081 302 59 44 oder naef-wickli@sunrise.ch.	30. August 9 Uhr, St. Gallen, Bahnhof	<p>■ EWF Herisau Wanderung Appenzeller Vorderland</p>	St. Gallen ab 9.02 Uhr nach Trogen–Wald AR. Route: Tanne–Oberegg–Birkenfeld–Meldegg nach St. Margrethen; 4½ Stunden (+350/–900 m). Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 28. August an Ernst Egli, 071 277 72 36.
12. August	<p>■ EFFVAS, Sektion Romanshorn Bildbesprechung</p>	Bildbesprechung Wettbewerb mit interner Jurierung. Informationen unter www.fotoclub-romanshorn.ch .	4. und 5. September	<p>■ ESC Basel, Ski- und Bergsport Krokus Gemeinschaftstour mit TC Biel, EWF Herisau, ESV Brugg-Windisch</p>	Basel ab 8.28 Uhr, Bern ab 9.36 Uhr. Wanderung Schwarzenburg–Guggershörli–Guggisberg, zirka 3 Stunden. Übernachtung im Berghaus Gurnigel im Massenlager (Ü/F CHF 42.50). 2. Tag: Wanderung Schüpfenfluh–Pfyfer–Gantrischhöhenweg zum Restaurant Schwarzenbühl, zirka 3½ Stunden. Kleinbus nach Riffenmatt und Postauto nach Bern, an 16.24 Uhr. Verpflegung beide Tage aus dem Rucksack (2. Tag Grillmöglichkeit). Auskunft und Anmeldung bis 23. August bei Max Leuenberger, 061 311 75 19 oder max.leuenberger@teleport.ch .
13. August	<p>■ ESC Soldanella, Berggruppe Bergtour Pizol</p>	Zürich ab 7.12 Uhr. Von der Pizolhütte Aufstieg zur Wildseelücke und weiter zum Gipfel; Rückweg bis Wildsee auf gleicher Route, dann zur Mittelstation der Luftseilbahn, 5 bis 6 Stunden. Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 11. August an Paul Hug, 044 321 78 45, hug.paul@bluewin.ch .	4. und 5. September 9.36 Uhr ab Bern nach Schwarzenburg	<p>■ EWF Herisau Gemeinschaftstour mit Touristenclub Biel: Wanderung im Schwarzenburgerland</p>	Wanderzeit pro Tag 3 bis 4 Stunden. Übernachtung im Berghaus Gurnigel mit Halbpension. Rückfahrt ab Riffenmatt um 15.19 Uhr Richtung Bern, an 16.24 Uhr. Anmeldung bis 20. August an Walter Schmid, 071 994 13 31, wmschmid@sunrise.ch . Details siehe Website. www.ewf-herisau.ch
13. August Ab 13.30 Uhr, Gossau, Schiessstand Espel	<p>■ EWF Herisau Kleinkaliber-Plauschschieszen</p>	Schiessbetrieb von 13.30 bis 15.30 Uhr, anschliessend Rangverlesen in der Festwirtschaft. Keine Anmeldung nötig.	4. und 5. September	<p>■ Touristenclub Biel Gemeinschaftstour mit EWF Herisau, Brugg-Windisch, ESC Basel (Krokus)</p>	Bern ab 9.36 Uhr Richtung Schwarzenburg. Wanderung aufs Guggershörli; zirka 3 Stunden. Übernachtung im Berghaus Gurnigel. Am zweiten Tag Wanderung entlang dem Gantrischhöhenweg; zirka 3½ Stunden. Riffenmatt ab 15.19 Uhr, Bern an 16.24 Uhr. Kosten: DZ CHF 120.–, Mehrbettzimmer (je nach Anzahl Personen) oder Massenlager CHF 42.50 (mit Bettwäsche) resp. CHF 36.50 (ohne Bettwäsche). Bergzuschlag Postauto CHF 6.– plus Kosten für Taxistransport Restaurant Schwarzenbühl–Riffenmatt. Nur wenige DZ und Mehrbettzimmer verfügbar, daher bitte rasch anmelden bei reme-26@bluewin.ch oder sepp.eichmueller@bluewin.ch .
15. August	<p>■ ESV Rheintal-Walensee Bergtour Piz Beverin</p>	Treffpunkt 8.58 in Chur, Gleis 10, nach Thusis. Aufstieg ab Glaspass T3 bis T4, 1150 Höhenmeter in gut drei Stunden. Abstieg über die Leiter–Beverin Pintg nach Mathon, 1450 Höhenmeter. Anmeldung bis 13. August an Christian Haupt, 078 674 23 73 oder 081 302 26 41.			
18. August 8.20 Uhr, Sargans	<p>■ EWF Herisau Leichte Bergtour Pizolgebiet–Weisstannental</p>	Bus ab Sargans 8.24 Uhr bis Hienzi (Weisstannental). Route: Alp Vermü–Garmil und Panoramaweg zur Gaffia. Talfahrt mit Pizolbahn nach Wangs–Bus Sargans. Wanderzeit 4 Stunden (+1100/–200 m). Rucksackverpflegung. Anmeldung bis 16. August (17.30 Uhr) an Lina Bähler, 081 723 44 95.			

Sport und Kultur

Link zum Recht

Wenn das Opfer zum Täter wird

Nach wie vor werden die Zugbegleiter und Zugbegleiterinnen leider häufig von Reisenden verbal oder gar tätlich angegriffen. Dies geschieht meist dann, wenn diese ohne oder mit ungültigem Fahrausweis angetroffen und zur Rede gestellt werden. Der SEV sorgt sich deshalb im Hinblick auf die von der SBB angekündigten massiven Zuschläge beim Kauf eines Billetts im Zug um die Sicherheit des Zugpersonals.

Reisende, die das Zugpersonal angreifen und deshalb der Polizei gemeldet werden, erstatten nicht selten Gegenanzeige.

Im September letzten Jahres will ein SBB-Zugbegleiter, nennen wir ihn Reto, von einem Kunden den Fahrausweis sehen. Es stellt sich heraus, dass dieser für die fragliche Strecke kein Billett besitzt. Als ihm Reto die Sachlage und das weitere Vorgehen erklärt, rastet der Kunde aus und greift den Zugbegleiter tätlich an. Trotz der Attacke gelingt es Reto, die Personalien bzw. die Abo-Nummer des renitenten Kunden sowie Name und Adresse eines Zeugen zu notieren. In der Folge muss Reto aber die Ar-

beit vorzeitig abbrechen und einen Arzt konsultieren. Glücklicherweise stellt sich die Verletzung als nicht sehr gravierend heraus, und es kommt zu keiner weiteren Arbeitsaussetzung. Rund einen Monat später bringt Reto bzw. die SBB den Vorfall zur Anzeige.

Täter bläst zum Gegenangriff

Im Januar dieses Jahres erlebt Reto eine Überraschung, wird er doch von der Polizei zu einer Einvernahme vorgeladen. Dies mit dem Hinweis, ein Kunde habe ihn wegen einer Tötlichkeit im September letzten Jahres angezeigt. Reto kontaktiert sofort das SEV-Rechtsschutzteam und bittet um Unterstützung.

Nach Eingang des Gesuchs für Berufsrechtsschutz

teilt der SEV dem Kollegen einen SEV-Vertrauensanwalt zu. Dieser nimmt mit Reto sofort Kontakt auf, trifft ihn zu einer Besprechung und orientiert ihn sorgfältig und eingehend, wie er sich bei der polizeilichen Befragung zu verhalten hat. Die Befragung durch die Polizei erfolgt im Februar dieses Jahres und verläuft dank der guten Vorbereitung problemlos.

Misslungene Retourkutsche

Der Ball liegt nun beim Staatsanwalt. Dieser führt im März eine Konfrontationseinvernahme durch, in deren Folge der Kunde den Strafantrag gegen Reto zurückzieht. Im Mai erlässt die Staatsanwaltschaft die Einstellungsverfügung, jedoch ohne dem zu Unrecht be-



Übergriffe auf das Zugpersonal beschäftigen den SEV seit langem.

schuldigten Zugbegleiter eine Parteientschädigung anzusprechen. Die für die Beratung und Unterstützung von Reto entstandenen Anwaltskosten von rund 1000 Franken bleiben somit am SEV hängen.

Die äussert positive Rückmeldung von Reto war für den SEV Entschädigung genug: «Von Ihnen erhielt ich die Unterstützung, die ich vom Rechtsdienst SBB erwartet hätte. Danke!»

Rechtsschutzteam SEV

Leserbrief

Hotelzimmer à la SBB

Kürzlich kam ich in ein Hotel und verlangte ein Zimmer. Das Empfangspersonal schien mir freundlich und kompetent.

Doch beim Betreten des Zimmers erschauerte ich. Der Papierkorb war umgekippt und sein Inhalt auf dem Boden verstreut. Auf einem Tisch standen leere Getränkedosen, und klebrige Krusten verschütteter Süssgetränke glänzten in der Sonne. Die Nachttischschublade stand halb offen, darin eingeklemmt eine grosse, leere PET-Flasche.

Die WC-Schüssel war seit Tagen nicht mehr gereinigt worden. Das WC-Papier konnte nur mit Mühe aus der fast rundherum verschlossenen Halterung hervorgeklaut werden. Die Fenster waren vor lauter Schmutz beinahe undurchsichtig.

Das Bettzeug war mit groben Stichen äusserst

lieblos geflickt. Staubflocken trieben bei jedem Lufthauch über den Fussboden. Bei einem Polstersessel quoll Schaumstoff aus einem Loch.

Das zur Rede gestellte Personal an der Réception blieb freundlich und bedauerte aufrichtig, dass die Hotelleitung viel zu wenig Zimmerpersonal zur Verfügung stelle und notwendige Reparaturen immer wieder verschiebe.

Erst kürzlich sei in einer Sitzung mit 50 Teilnehmenden beschlossen worden, Papierkörbe dürften nur noch einmal wöchentlich geleert und der Staubsauger nur alle zwei Wochen in Betrieb genommen werden. Zudem gälten ungeräumte WC als betriebsbereit.

Da fragte ich vorsichtig, ob der Chef des Betriebes Andreas Meyer heisse...

Martin Hofer,
Zugchef SBB, Chur

Leserbrief

Mehr Effizienz

Ist es wohl schon zu spät, oder kann SBB Cargo doch noch die Kurve erwischen? Die Einsicht von Herrn Perrin kommt spät, dass SBB Cargo mit mehr Effizienz und mit weniger Aufwand arbeiten muss, um endlich aus den roten Zahlen zu kommen. Das grosse EVU Crossrail macht es vor. Mit wenig Aufwand und grosser Leistung eines jeden Mitarbeiters bringen sie Züge von A nach B. Statt die Crossrail als Konkurrenz zu sehen, sollte SBB Cargo sie lieber als Vorbild betrachten.

Um Effizienz geht es auch in Sache öV-Finanzierung. Schon wieder gehen die Billettpreise nach oben, und der Bundesrat plant daneben ein neues Finanzierungspaket – ob dies durchkommt beim Volk, ist fraglich.

Doch auch da geht es um mehr Effizienz: Zum Beispiel bei der Neubaustrecke Rothrist–Mattstetten. Dies ist noch die einzige ETCS-Strecke mit

Signalen. Doch bis heute dürfen bzw. können nur Züge auf die Strecke, die mit ETCS ausgerüstet sind. Die über eine Milliarde Franken teure Strecke und der teure Unterhalt sollen mehr genutzt werden. Die NBS soll so angepasst werden wie das deutsche Modell LZB. Das heisst: Fahrzeuge mit ETCS fahren mit Führerstandssignalisierung (= Signale dunkel), und Fahrzeuge ohne ETCS fahren nach Aussensignalen. Auch im Störfall bedeutet dies mehr Effizienz; es ermöglicht ETCS-Fahrzeugen das Umschalten von Innen- auf Aussensignalisierung.

Effizienz ist auch in der Rollmaterialbeschaffung wichtig, denn es kann nicht sein, dass Rollmaterial beschafft wird, das nach 15 Jahren oder noch früher ausgemustert werden muss; Beispiel sind hier der Cisalpino und die Steuerwagen der WSB.

R. Blum, Lokführer,
Uster

Leserbrief

Guter Ruf?

Interview mit Ueli Stückelberger in kontakt.sev 14/11

Nah- und Fernverkehr sind nicht direkt vergleichbar. Das Tarifgefüge im FV ist komplexer. Viele Fahrausweise, die wir auf dem Zug verkaufen, sind Korrekturen falsch gelöster Billette (z. B. wegen falscher Automatenbedienung oder der Gültigkeitsdauer). Diese Probleme spielen im Nahverkehr eine untergeordnete Rolle. Je nachdem, wie viel Zuschlag solche Reisende dann zumal zu zahlen haben, wird der gute Ruf von SBB und VöV leiden.

Wie sollen wir aber wissen, ob Kunden (inkl. Asylbewerber) aus Unwissenheit oder absichtlich ohne Billett reisen? Herr Stückelberger, wenn wir Reisende ohne Fahrausweis je nach deren Gesinnung behandeln sollen, brauchen wir eine Ausbildung in Hellschere!

Encarna Bloch,
Philipp Stuber, ZP-FV Basel

Eine Sommerwanderung auf einen herrlichen Aussichtsblick

Nichts für Faule: Eine Faulhornbesteigung

Unsere heutige Wanderung führt aufs Faulhorn. Vorgeschlagen wird sie von Peter Brawand, Mitglied der Sektion VPT Jungfraubahn, der im Winter auf dem Oberjoch gleich daneben arbeitet. Jetzt, im Sommer, ist er als Senn tätig.



Der Name «Faulhorn» leitet sich vom «fulen» (d. h. lockeren) Gestein ab, aus dem der Berg besteht. Der Gipfel ist 2681 m hoch und liegt zwischen Grindelwald und Iseltwald. Im Jahr 1783, also relativ spät, soll er erstmals bestiegen worden sein – dann ging alles ganz schnell.

Das älteste Gebirgshotel

Schon 1823 entstand eine erste Gaststätte, das 1830 bis 1832 gebaute und heute noch stehende Hotel ist das älteste Gebirgshotel der Welt. Wer diesen Gipfel erklimmen will, kommt nicht um

einen Fussmarsch herum: Es gibt keine Strasse und keine Bahn. Seit rund 40 Jahren wird das Berghaus mit dem Helikopter versorgt, vorher erfolgte der Transport mit Saumtieren, zuerst ab Grindelwald, seit 1947 von der First aus, damals wurde die berühmte «Sässelibahn» eröffnet.

Von allen Seiten aus zugänglich

Die heutige Gondelbahn führt in 25 Minuten auf die First und ermöglicht eine Besteigung in 2 Stunden – der letzte Anstieg ist dabei recht happig. Wer gerne längere

Strecken wandert, kommt von der Schynige Platte her (wohin man ab Wilderswil mit der Zahnradbahn fährt). Besonders empfehlenswert ist dieser viel begangene Höhenweg in klaren Vollmondnächten, die Wanderzeit beträgt dreieinhalb bis vier Stunden. Eine Besteigung ist auch von Grindelwald oder von der Axalp aus möglich (jeweils fünf Stunden) oder steil vom Brienersee (Iseltwald) aus in gut sechs Stunden.

Auch im Winter

Bei Winterwanderern beliebt ist die Besteigung von der First her, hinunter geht es dann über den 15 km langen Schlittelweg via Bussalp nach Grindelwald.



Besonders lohnend ist eine Übernachtung in dieser herrlichen Berggegend. Das Hotel verfügt über 6 Zimmer mit 2 bis 3 Betten, eine vorgängige Reservierung ist daher unabdingbar. Alternativ gibt es auch zwei Touristenlager mit je 30 Schlafplätzen. Dabei

muss man schon etwas Abstriche beim Komfort machen – Duschen gibt es hier oben nicht, denn oft herrscht Wassermangel. Die Energieversorgung erfolgt mit Holz, Gas, Öl und für die Raumbeleuchtung mit Photovoltaik.

«ES GIBT HIENIEDEN BROTT GENUG FÜR ALLE ERDENKIINDER» (HEINRICH HEINE)



Der Hunger, wie er gegenwärtig in Afrika wieder wütet, ist ein Unrecht, das zum Himmel schreit. Die Mittel zu seiner Bekämpfung wären vorhanden, doch sie sind ungleich verteilt. Wir alle können auch mit unseren bescheidenen Mitteln ein kleines Zeichen gegen das Unrecht setzen.

VOR 50 JAHREN

Auch im Sommer frisch und gepflegt

Heiss, heisser, am heissesten – das ist selbstverständlich kein Grund, es mit der Hygiene nicht so genau zu nehmen. Im Gegenteil. Je unerbittlicher das Thermometer steigt, desto mehr sind wir darauf bedacht, frisch und gepflegt zu erscheinen. Sauberkeit ist bei der Hundstagshitze (und nicht nur dann!) oberstes Gebot. Das Wasser ist bei uns ja gottlob keine Mangelware, sodass wir es ausgiebig für die tägliche obligatorische Ganzwaschung gebrauchen können. Badezusätze aller Art und für jeden Hauttyp machen diese Arbeit zum Vergnügen und erfrischen und beleben ungemein, was wir nach einem Tag hinter heissen Bürofenstern, in der Küche oder in der Fabrik besonders zu schätzen wissen. Ein Deodorant-Stift muss im Sommer unbedingt und zu jeder Zeit in Griffnähe liegen.

«Der Eisenbahner», Rubrik «Für das Heim des Gewerkschafters», vom 4. August 1961

Wir sind ein bedeutendes, modernes und leistungsfähiges Unternehmen des öffentlichen Verkehrs in der Ostschweiz. Wir stellen uns aktiv den dynamischen Herausforderungen der heutigen Verkehrspolitik und haben uns im Markt gut positioniert.
Zur Verstärkung unseres Betriebsbüros suchen wir einen



Kaufmann öV (100%) mit Dispositionsaufgaben

In dieser abwechslungsreichen Funktion unterstützen Sie unser Dispositions-Team. Sie organisieren Personal- und Fahrzeugeinsätze, geben Auskunft über Tarif und Fahrplan am Telefon und am Kundenschalter, verkaufen Fahrausweise und erledigen schwerpunktmässig administrative Aufgaben wie Statistiken und Abrechnungen in Altstätten und Sargans. Die Organisation von Extrafahrten rundet Ihren Aufgabenbereich ab.

Ihr Profil:

- kaufmännische Ausbildung im öffentlichen Verkehr
- sehr gute Excel-Kenntnisse
- Flaire für Zahlen
- einige Jahre Berufserfahrung von Vorteil
- teamorientiert, belastbar und selbstständige Arbeitsweise
- aktive Persönlichkeit, die lebhaftes Umfeld und Kundenkontakt schätzt

Wir bieten Ihnen eine abwechslungsreiche Tätigkeit in einem spannenden Umfeld. Haben wir Ihr Interesse geweckt?

Gerne steht Ihnen Thomas Halter, Leiter Betrieb
thomas.halter@busost.ch oder Tel. 071 / 757 30 46 für weitere Auskünfte zur Verfügung.

Ihre vollständigen Bewerbungsunterlagen senden Sie bitte an
RTB Rheintal Bus AG, Beat Lang, Schöntalstrasse 1, 9450 Altstätten

Mehr Bus fürs Rheintal.

RTB Rheintal Bus

VÖV UTP

Verband öffentlicher Verkehr
Union des transports publics
Unione dei trasporti pubblici

Der Verband öffentlicher Verkehr (VöV) ist der nationale Dach- und Fachverband aller Transportunternehmen des öffentlichen Verkehrs (Bahnen, Busse, Nahverkehr, Schiffe). Die Abteilung Preissysteme & Vertrieb führt die Geschäfte des Direkten Verkehrs, welcher es den Reisenden ermöglicht, mit einem einzigen Fahrausweis – sei es mit Einzelbillett oder mit Generalabonnement – die verschiedensten öffentlichen Verkehrsmittel in der Schweiz zu nutzen.

Für unsere Abteilung Preissysteme & Vertrieb suchen wir auf 1. Oktober 2011 oder nach Vereinbarung eine/-n

Sachbearbeiter/in Taxierung (50%)

Ihre Aufgaben

- Wenn Kundinnen und Kunden einen Pauschalfahrausweis des öV kaufen – zum Beispiel ein Generalabonnement – ist im Voraus nicht bekannt, für welche Reisen sie diesen Fahrausweis nutzen werden. Entsprechend ist auch nicht bekannt, welche Transportunternehmen welchen Anteil an diesem Fahrausweis zugute haben. Das muss aber bekannt sein, denn jedes Transportunternehmen will für seine Leistung bezahlt werden. Hier beginnt Ihre Aufgabe: Reisende werden nach dem Zufallsprinzip um Mithilfe gebeten, indem sie für eine bestimmte Zeit all ihre Reisen in einem Reisetagebuch erfassen. Diese Fahrten werden nun durch Sie «taxiert», also mit einem Preis versehen. Diese Preisberechnung bildet die Basis für das Erstellen der gewünschten Einnahmenverteilungsschlüssel;
- Sie arbeiten bei der Planung und Vorbereitung von Benützungserhebungen von Fahrausweisen mit.

Wir erwarten

- Abgeschlossene Ausbildung KV öV oder vergleichbarer Abschluss;
- Praktische Erfahrung im Verkauf öV. Gute Branchenkenntnisse sowie sehr gute Geografiekennntnisse im öffentlichen Verkehr sind von Vorteil;
- Genaues Arbeiten mit Sinn auch für Details ebenfalls bei sich wiederholenden Tätigkeiten;
- ein Flair für Zahlen;
- Muttersprache deutsch oder französisch mit guten Kenntnissen der anderen Sprache

Diese Stelle eignet sich gut auch für Wiedereinsteiger/innen, die im angestammten Beruf wieder Fuss fassen möchten.

Auskünfte

Auskünfte erteilt Ihnen Markus Thut, Leiter Preissysteme & Vertrieb per E-Mail markus.thut@voev.ch oder unter Telefon 079 601 67 93.

Ihre Bewerbung

Richten Sie Ihre schriftliche Bewerbung mit den üblichen Unterlagen bis am **26. August 2011** an Alexander Stüssi, Leiter Ressourcen, Stichwort «Taxierung DV», Dählhölzliweg 12, 3000 Bern 6; oder an personal@voev.ch.

Gesundheitstipp der Schweizer Drogerien

Verdauung im Gleichgewicht

Magen und Darm

Wenn uns Geschehnisse «auf den Magen schlagen» oder «sauer aufstossen», dann zeigt das, dass der Magen ein gefühlssensibles Organ ist. So können denn nicht nur falsche Ernährungsgewohnheiten, sondern auch Stress zu Magen- und in der Folge zu Verdauungsproblemen führen. Damit der Darm seine vielfältigen Aufgaben wahrnehmen kann, braucht er:

- › Rhythmus: Wenn möglich regelmässig den Darm entleeren.
- › Ballaststoffe: Zur Gesunderhaltung des Darms gehören wegen der verdauungsfördernden Ballaststoffe regelmässig Vollkornprodukte, Gemüse und Früchte.
- › Flüssigkeit: Soll der Darm gut funktionieren, benötigt er mindestens anderthalb Liter Flüssigkeit pro Tag, am besten Wasser oder Tee.
- › Bewegung: Ausreichend Bewegung regt die Darmtätigkeit an.



Luvos Heilerde Micro

Jetzt entgiften und entschlacken.
Ideal zur Darmsanierung.

Lesen Sie die Packungsbeilage oder fragen Sie Ihre Drogistin/Ihren Drogisten.

10%
GUTSCHEIN

Gegen Abgabe dieses Bons erhalten Sie beim Kauf einer Packung Luvos Heilerde Micro-Kapseln einen Rabatt von 10%. Einlösbar bei einem Einkauf in Ihrer Drogerie. Der Rabatt ist nicht kumulierbar. Gültig bis 30. September 2011.

besser gsund



Guter Rat aus der Drogerie

Darm: Sitz des Immunsystems

Der Darm hat für unsere Gesundheit eine herausragende Bedeutung: Denn in der Schleimhaut des Dickdarms sitzen mehr als 70 Prozent der Abwehrzellen des Immunsystems. Und über 100 Millionen Nervenzellen im Darm steuern die Verdauung. Dieses autonome Nervensystem – eine Art «Bauchhirn» – analysiert die Zusammensetzung der Nahrung, organisiert die Abwehr von Bakterien, kontrolliert Hormone und Sekrete und schickt Alarmsignale ins Gehirn, wenn es Giftstoffe entdeckt hat.

Mehr zum aktuellen Thema finden Sie online auf der Gesundheitsplattform vitagate.ch/bessergsund.aspx



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



Einfach gut versichert.

Die KPT ist exklusive Partnerin des SEV, wenn es um Zusatz-Krankenversicherungen geht. Mehr über die Leistungen der KPT finden Sie im Internet: www.sev-online.kpt.ch

Hansjürg Oesch ist ein begeisterter Videofilmer mit professionellem Niveau

Ein Zugbegleiter als Filmmemacher

Bahnangestellte gelten als gewissenhafte Leute. Bei Hansjürg Oesch gilt das auch für die Art, wie er seine Leidenschaft pflegt.

Hansjürg Oesch ist ein Quereinsteiger. Seine Berufslaufbahn begann er mit einer Lehre als Koch. Ein dreimonatiger Sprachaufenthalt Anfang 1979 in Paris weckte im jungen Burschen die Liebe zu Paris und zu Frankreich ganz allgemein. Eine weitere Verbindung zu Frankreich bestand durch seine Faszination für den TGV, die schon 1976 geweckt worden war. Hansjürg verband die beiden Leidenschaften und sattelte beruflich um, er machte eine Kondukteurlehre bei der SBB – obschon er im Thurgau fernab von jeder Bahnlinie aufgewachsen war. Seit dem 1. April 1979 gehört er nun schon zur grossen «Familie» der Bahnangestellten.

Video-Leidenschaft

Wie (damals) üblich, arbeitete Hansjürg in verschiedenen Depots und nahm auch an einem Austausch mit der Romandie teil, fünfzehn Monate arbeitete er in Lausanne. Damals kam eine dritte Leidenschaft in sein Leben: Video! Mit der Leihkamera seines Bruders drehte er seinen ersten Film über Lausanne – nicht einfach drauflos, sondern nach einem vorher festgelegten Konzept.

1982 kam Hansjürg Oesch nach Romanshorn, wo er seither lebt. Vor zwanzig Jahren bestand er die Zugführerprüfung. Als Zugbegleiter arbeitet er auch heute noch, allerdings mit einem «speziellen Arbeitsvertrag», wie er selber sagt. Er hat ein Arbeitspensum von 90%, bis zu höchstens 30% ist er dabei aber nicht als Zugbegleiter tätig, sondern erledigt Aufträge für SBB Kommunikation. Denn auch sein Arbeitgeber hat erkannt, welches Talent da genutzt werden kann. Dabei kommt Hansjürg Oesch zugute, dass er sowohl als Videofilmer wie auch als Eisenbahner über ein grosses Fachwissen verfügt.



Hansjürg Oesch dreht am 26. Juli 2009 im TGV-Führerstand bei Lokführerin (und SEV-Mitglied) Maja Hanselmann...



...bevor er im heimischen Atelier (am Computer) die Filme schneidet und vertont.

Vom Amateur zum Profi

Dabei waren die Anfänge, wie gesagt, recht bescheiden. Doch Hansjürg Oesch wollte mehr als (wie viele andere) einfach mit der Kamera festhalten, wie seine zwei Töchter die ersten Schritte machen. Rund zehn Jahre machte er bei den EFFVAS mit, den Eisenbahner Foto-, Film- und Videoamateuren der Schweiz. 1984 gewann er erstmals einen Preis für eines seiner Videos, 1986 realisierte er sein erstes Auftragsvideo – nicht für die Bahn, sondern für die Bodenseeschiffahrt. In den nächsten Jahren folgten noch etliche Preise und viele Auftragsfilme. Der Austritt aus der EFFVAS war eine logische Folge der Professionalisierung – schliesslich sind in der EFFVAS ja Amateure zusammengeschlossen. Und

IM NETZ

Unter www.bahnfilm.ch/oesch ist Hansjürg Oesch auch im Internet präsent. Dabei vermarktet er nicht nur seine Filme, sondern bietet auch viele Zusatzinformationen zu den Themen, die ihn interessieren – etwa zum Thema TGV. Wer sich für Oesch's Videos interessiert, kann diese am einfachsten über die Homepage bestellen. Gegenwärtig ist die DVD «30 Jahre TGV» aktuell. Themen: «Vom TGV Süd-Ost bis zum TGV Rhein-Rhone», «Unter den Brücken von Avignon», «Der TGV in der Schweiz», «Anekdoten aus dem Führerstand», «TGVémotions». 5 Filme (82 Min.), deutsch, französisch und englisch. CHF 38.– plus Versandkosten.

diesen macht es auch weniger Spass, wenn jemand mit viel mehr Erfahrung und besserem Equipment immer die Wettbewerbspreise abräumt.

Aufträge von vielen Kunden

Hansjürg Oesch hat in den letzten dreissig Jahren zahlreiche Filme in den verschiedensten Bereichen realisiert: über Ortschaften, über Ahnenforschung, Schulungsfilme für die SBB, die Aufzeichnung eines Konzertes oder Musicals etc. Die Reihe liesse sich fast beliebig verlängern. Die Ausrüstung wurde laufend verbessert, heute dreht Oesch in HD Video. Früher war er aktiv beim Lokalfernsehen Sulgen, heute gehören zu seinen Kunden verschiedene Fernsehstationen, auch das Schweizer Fernsehen.

Die Konstante im Schaffen

Es gibt allerdings ein Thema, dem Oesch über all die Jahre treu geblieben ist: der TGV. Oesch hat alle Entwicklungen, Fortschritte und Ausbauten mitverfolgt und dokumentiert. Sein profundes Fachwissen über die Geschichte dieses Zuges erlaubt es ihm beispielsweise, Interviews mit TGV-«Testpiloten» oder dem Weltrekord-Lokführer (574,8 km/h) zu realisieren. Rund 60 Stunden hochwertiges Videomaterial hat er heute in seinem Archiv, und mehrere Filme zu diesem Thema konnte er schon realisieren. Zahlreiche Anekdoten wären zu erzählen, sie ergäben einen eigenen Film... 1997 schrieb Westrail-International den Auftrag für ein Promotionsvideo für die Vermarktung des TGV Thalys in Frankreich, Belgien, Holland und Deutschland aus. Es war eine «grosse Kiste», die international ausgeschrieben werden musste. Auch für Oesch war es eine «grosse Kiste», doch er erhielt den Auftrag. Gegenwärtig ist der neue TGV-Film aktuell, pünktlich zum Jubiläum und zur Einweihung des TGV Rhin-Rhône.

Für grosse Aufträge und zeitintensive Dreharbeiten investiert Oesch seine Ferien, Überzeiten und Dienstaufgaben. Gelegentlich ist ihm die eine Tochter als Assistentin behilflich. Für den Off-Text in den verschiedenen Sprachversionen engagiert er professionelle Sprecher.

Auch als Gewerkschafter aktiv

Oesch hat professionelle Ansprüche als Videofilmer – aber er ist immer Zugbegleiter geblieben. Das kann in gewissen Situationen auch ein Türöffner sein, Bahnler sind sich ja über alle Grenzen freundschaftlich verbunden, und seine Partner wissen, dass Hansjürg Oesch «einer von uns» ist. Oesch ist nicht nur Mitglied der «Association des conducteurs des trains à grand vitesse», sondern auch des SEV. Von 1987 bis 1993 war er im Vorstand des ZPV Romanshorn aktiv, davon fünf Jahre als Präsident. pan.