

1/2009

Magazin für die Mitarbeitenden
von Alstom in der Schweiz

Alstom

people

Gelenkige Glattalbahn

Peter Zimmermann sorgt dafür,
dass Fahren zum Flughafen
wie Fliegen ist. Seite 8

6 Lösungen für die Stromlücke

Country Sales Director Peter Wollschlegel
analysiert den Energiemarkt Schweiz.

11 In einer anderen Haut

Ein Alstom-Manager und eine Sozial-
pädagogin wechseln die Rollen.

We are Shaping the future

ALSTOM



Simone Ramser,
Leiterin Kommunikation Alstom Schweiz.

Die Mischung macht's

Im Mitarbeiterstamm eines Unternehmens müssen zwei Qualitäten vertreten sein, damit es konkurrenzfähig bleibt: Erfahrung und Innovation. Erfahrung bringen unsere langjährigen, kompetenten Mitarbeitenden ein. Innovation hat ihren Ursprung zum Teil in der Erfahrung, zum Teil im frischen Gedankengut, das von aussen in die Firma hineingetragen wird. Deswegen ist es wichtig, dass Alstom einen guten Kontakt mit den Hochschulen pflegt. Dafür sorgt das Team von University Relations. Lesen Sie dazu das Teampportrait auf Seite 12. – Weil uns junge Mitarbeitende wichtig sind, haben wir für sie die Rubrik «Wen wir ausbilden» geschaffen. Sie finden sie auf Seite 18. Den Auftakt macht Jia Yan, Trainee aus China. Ich habe über die Wachheit und den Leistungswillen dieser jungen Frau gestaunt. Neben dem Studium Erfahrungen in drei Jobs gleichzeitig sammeln – das finde ich bewundernswert. Solche Köpfe sind wertvoll für Alstom, neben unseren geschätzten, erfahrenen Mitarbeitenden. Die Mischung aus beiden macht es aus.

Simone Ramser und das Kommunikationsteam Alstom Schweiz
communicationsbox@power.alstom.com



Zum Titelbild

Peter Zimmermann ist bei Alstom Transport in Neuhausen für die Cobra-Trams zuständig. Die Fahrzeuge sind sehr gut motorisiert. Das ist wichtig für die neue Glattalbahn, die bis Zürich-Flughafen fährt und auf 60 km/h beschleunigt.

Impressum

Herausgeber: ALSTOM (Schweiz) AG, Brown Boveri Strasse 7, 5401 Baden;
Redaktionsleitung: Simone Ramser (simone.ramser@power.alstom.com);
Text, Layout: Prime; Fotografie: Alstom, Sebastian Derungs, Justin Hession;
Übersetzung: Maud Capelle; Auflage: 6500 Expl. (5100 Deutsch, 1400 Englisch);
Druck: gdz AG. Erscheint viermal jährlich. Download der kompletten Ausgaben im Intranet Alstom Schweiz: www.ch.alstom.com

Nacht der Forschung: Ihr Beitrag ist gefragt	4
Drei Fragen: Wie reagiert Alstom in der Finanzkrise?	5
University Relations: Studenten an der Uni abholen	12
Stimmig: Janos Gyenge sang mit Simon Estes	14
Trainee: Jia Yan hat grosse Pläne	18
Kolumne: Gewappnet für die Zukunft?	20

Das Ding



95 Millionen Megawattstunden produziert: das Kraftwerk Itaipu Binacional.

Itaipu stellt Rekord auf

Das brasilianisch-paraguayanische Wasserkraftwerk Itaipu Binacional hat einen neuen Rekord aufgestellt. Im Jahr 2008 wurde so viel Strom wie nie zuvor produziert, rund 95 Millionen Megawattstunden. Die Strommenge reicht aus, um den Weltverbrauch für zwei Tage zu decken. Dank des konstant hohen Wasseraufkommens des Flusses Rio Paraná ist Itaipu das leistungstärkste Wasserkraftwerk weltweit. Nicht mal das Dreischluchten-Wasserkraftwerk in China wird es übertreffen: Der Wasserstand im Jangtse-Fluss schwankt zu stark. Alstom war massgeblich am Bau des Kraftwerkes beteiligt, mit 20 Einheiten à 715 MW.

Plant Business

Webcams auf Baustellen

Zurzeit ist Alstom Power Systems mit etwa drei Dutzend Kraftwerksprojekten beschäftigt. Auf einigen davon sind Webcams installiert, sodass man den Fortschritt des Baus beobachten kann. Die Kameras befinden sich auf den Baustellen von Flevo in den Niederlanden, Belchatow und Lagisza in Polen, Maritza in Bulgarien und CSA in Brasilien. Ansteuern kann man die Webcams über die Intranetsite von Alstom Power. Dort sind auf einer Weltkarte sämtliche Projekte eingezeichnet. Ein Klick darauf und ein Kamerasymbol führt einen mitten auf die Baustelle.

www.power.alstom.com



Blick durch die Webcam auf die Baustelle von Maritza in Bulgarien.

Mitarbeiteraktien

Sharing 2009

Anfang Januar 2009 wurde das neue Mitarbeiteraktienprogramm Sharing 2009 mit zwei Optionen lanciert. 2027 Mitarbeitende (33,9 Prozent) haben bis Redaktionsschluss die Chance genutzt, an der künftigen Entwicklung des Unternehmens teilzunehmen. Dies ist ein gutes Resultat angesichts des aktuellen Wirtschaftsumfeldes. Am 26. März 2009 wird der Referenzpreis bekannt gegeben, die Widerrufsfrist läuft dann vom 27. März bis 1. April 2009.

Environment, Health and Safety

Web Convention

Alstom hat sich zum Ziel gesetzt, die Anzahl der Arbeitsunfälle und die Umweltbelastung auf null zu senken. Als Etappe auf diesem Weg fand am 28. Januar 2009 die EHS Web Convention statt. Dabei wurden die beiden Standorte Baden und Saint-Ouen vernetzt. Nach der live übertragenen Ansprache von Patrick Kron wurden in Workshops Herausforderungen diskutiert und Massnahmen erarbeitet. Dank der elektronischen Vernetzung liess sich die Umweltbelastung auf ein Minimum reduzieren – im Sinne von «Zero Environmental Impact».

Industrie- und Handelskammer

Sitzung bei Alstom

Markus Brandenberger, CFO von ALSTOM (Schweiz) AG, hiess die Aargauische Industrie- und Handelskammer (AIHK) am 22. Januar 2009 für ihre Vorstandssitzung bei Alstom in Birr willkommen. Nach einer kurzen Einführung zu den Tätigkeiten von Alstom in der Schweiz besichtigten die rund 20 Teilnehmenden die Rotorenfabrik. Anschliessend hielt die AIHK, unter der Leitung von Präsident Daniel Knecht, ihre Vorstandssitzung in Birr ab. Die AIHK setzt sich mit der Wirtschafts- und Arbeitgeberpolitik im Kanton Aargau auseinander.

Nacht der Forschung

Stellen Sie den Besuchern Ihr Projekt vor

Das ist Ihre Chance: Für die dies-jährige Nacht der Forschung sucht Alstom die besten Projekte zur Präsentation an den Ständen.

15 000 Besuchende – das war die Bilanz der zweiten Nacht der Forschung vom Herbst 2008 in Zürich. Ein Anlass, bei dem sich Alstom mit ihren vielfältigen Tätigkeiten präsentieren konnte. Auch dieses Jahr engagiert sich Alstom wieder als Hauptsponsorin und bietet ihren Abteilungen die Möglichkeit, auf andere Weise aktiv zu werden. Heraus aus den Labors, Büros und Werkstätten, hinein in eine Nacht, in der die ETH zusammen mit Partnern den Interessierten die Forschung näherbringt. Alstom sucht die acht besten Projekte für Präsentationen am 25. September 2009 am Zürcher Bürkliplatz. Einzige Bedingung: Sie soll-

ten Forschung zum Anfassen und Begreifen bieten. Wenn Sie Interesse haben, dann melden Sie sich mit Ihrem Team via Anmeldeformular auf dem Intranet an und beschreiben Sie Ihr Projekt, das Sie an der Nacht der Forschung zeigen möchten.

Stephan Hess, Vice President Power Service R&D Technology and Innovation, Tony Kaiser, Director Power Systems Future Technology, Matthias Handschin, Managing Director Transport Switzerland, und Simone Ramser, Director Communications Alstom Switzerland, werden als Jury die acht am besten geeigneten Projekte auswählen. Das Team mit dem innovativsten Projekt erhält zudem einen Teampreis. Eingabeschluss für die Projekte ist der 15. April 2009. Weitere Informationen zum Wettbewerb sowie das Anmeldeformular finden Sie unter www.ch.alstom.com.



Präsentieren Sie den Besucherinnen und Besuchern Forschung zum Anfassen.

Umfrage

Was tun in der Finanzkrise?



Andreas Merbold,
Controlling Shared Services

«Es ist falsch, sich durch die aktuelle Situation verunsichern zu lassen. Ein findiger Aktionär steigt in diesen Zeiten ein. Trotz aller Bewegungen bietet die Börse langfristig gute Renditen. Und langfristig geht es auch immer wieder nach oben.»



Rüdiger Schmidt,
Legal Department

«Ich denke, die Finanzkrise sollte wie jede Krise angegangen werden. Erstens Ruhe bewahren. Zweitens die Situation nüchtern bewerten und schliesslich Massnahmen erarbeiten und diese dann mit Weitblick umsetzen.»



Franziska Urech,
Personalrestaurant Arena

«Primär denke ich, dass man sich durch die Umstände und die schlechten Nachrichten nicht einschüchtern lassen sollte. Vielleicht hilft uns diese Krise dabei, uns wieder mehr auf andere Werte als auf Geldvermehrung zu konzentrieren.»



Ulrich Müller, Director Finance,
SAC GT/CC, Power Service
Switzerland

«Wir müssen einen kühlen Kopf bewahren und unsere Ziele konsequent weiterverfolgen. Kosteneinsparungen dürfen nicht zulasten künftiger Geschäfte gehen. Wir sollten weiterhin sinnvoll investieren.»

SmartCard

Neuer Alstom-Badge



Für Zugriff aufs Netzwerk, Zugangskontrolle und als Zahlungsmittel: die SmartCard.

Das neue Zauberwort heisst SmartCard. Seit Jahresanfang werden die neuen Alstom-Badges mit dem Namen SmartCard an die Benutzer von Alstom Schweiz verteilt, welche mit WISE (Remote Access) von auswärts auf das Alstom-Netzwerk zugreifen. Der neue Badge wird nicht nur den Zugriff auf das Alstom-Netzwerk von ausserhalb erleichtern, sondern er kann auch für verschiedene andere Zwecke eingesetzt werden. Ab circa Mitte Jahr regelt die SmartCard die Zugangskontrolle zu den Gebäuden, ermög-

licht den drahtlosen Zugang zum Alstom-Netzwerk in Konferenzräumen und ist Zahlungsmittel in den Kantinen von Alstom – um nur einige Funktionen zu nennen.

Besitzerinnen und Besitzer der neuen SmartCard müssen diese online aktivieren. Details dazu sind auf dem Flyer zu finden, der ihnen von ihrem LIC (Local IT Coordinator) übergeben wird. Weitere Informationen zum neuen multifunktionalen Badge folgen Mitte Jahr. **Nadine Jenelten**

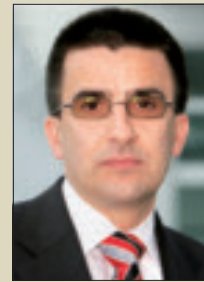
Alstom Corporate Foundation

Umweltprojekte einreichen

Die Alstom Corporate Foundation wurde 2007 gegründet mit dem Ziel, zur ökologischen Zukunft unseres Planeten beizutragen. Alstom-Projekte, die einen Beitrag zur Umwelt leisten, können bei der Alstom Corporate Foundation finanzielle Unterstützung beantragen. Die Projekte müssen definierte Ziele haben, jeweils

auf lokale Umweltbedürfnisse ausgerichtet sein und in Zusammenarbeit mit lokalen oder nationalen Organisationen realisiert werden. Projekte können bis zum 31. März 2009 bei der Alstom Corporate Foundation eingereicht werden. Genauere Informationen finden Sie unter www.ch.alstom.com.

Drei Fragen



Markus Brandenberger,
Finanzchef
Alstom Schweiz

«Mit grösstmöglicher Vorsicht agieren»

In welcher Form spürt Alstom die Finanzkrise?

Die Konzernergebnisse des 3. Quartals zeigen, dass die Auswirkungen auf der Absatzseite bisher nicht dramatisch sind. Auf der Finanzierungsseite werden sie es jedoch zusehends: Die für unser Geschäft unabdingbaren Banksicherheiten werden immer teurer und sind schwieriger zu bekommen. Das ist auf eine allgemeine Verunsicherung bezüglich der zukünftigen Entwicklungen zurückzuführen.

Wie reagiert Alstom darauf?

Mit dem Programm GAIN senken wir die Verkaufs- und Administrationskosten. Zudem nehmen wir alle Investitionen nochmals unter die Lupe und versuchen unser starkes Balance Sheet zu nutzen, um mit den Banken bessere Konditionen auszuhandeln.

Welches sind Ihre Prognosen?

Wir rechnen damit, dass sich der gesamte Weltmarkt schwächer als in unseren früheren Prognosen entwickeln wird. Da das Neuanlagengeschäft von Power Systems in den staatlichen Konjunkturprogrammen bisher nur marginal berücksichtigt wurde, wird es vermutlich am stärksten leiden. Die anderen Sektoren sollten sich dagegen relativ stabil entwickeln. Solche Prognosen sind allerdings sehr schwierig, deshalb müssen wir uns auch in Zukunft bei Entscheidungen von grösstmöglicher Vorsicht leiten lassen.

«Ein GT26-Kraftwerk wäre geeignet für die Schweiz»

Alstom ist klare Marktführerin in der Schweizer Energie-Infrastruktur, sagt Peter Wollschlegel, Country Sales Director Switzerland. Die Finanzkrise hat bisher keine Auswirkungen auf die anstehenden Investitionsentscheide.

Die Auswirkungen der Finanzkrise sind nun auch in der Schweiz deutlich spürbar. Wie hat die Schweizer Energiebranche darauf reagiert?

Peter Wollschlegel: Glücklicherweise gibt es bisher keine spürbaren Auswirkungen der Finanzkrise auf die Schweizer Energiebranche. Der Grund dafür ist, dass dieser Sektor in der Schweiz – wie übrigens in den meisten Ländern auf der Welt – staatlich dominiert ist. Das führt dazu, dass die Stromversorger bei der Finanzierung ihrer Projekte nur teilweise vom Finanzmarkt abhängig sind. Zusätzlich besteht ein sehr hoher Nachholbedarf im Bereich der Infrastrukturen.

Ist tatsächlich kein einziger Projektstopp zu verzeichnen?

Nein, in der Schweiz sind bisher keine Projekte sistiert worden aufgrund der Finanzkrise. Die Stromversorgungsunternehmen sind sehr gut kapitalisiert und können die Verluste, die sie im letzten Jahr im finanziellen Anlagevermögen erlitten haben, glücklicherweise verkraften.

Welchen Marktanteil hat Alstom im Schweizer Energiesektor?

Wir sind mit Sicherheit der bedeutendste Infrastrukturanbieter für die Stromerzeugung in der Schweiz. Von sieben Maschinengruppen in Schweizer Kernkraftwerken warten und unterhalten wir deren sechs; bei den Hydrogeneratoren beträgt unser Marktanteil 85 Prozent. Man muss aber sehen, dass der Anteil des Schweizer Marktes am Gesamtvolumen relativ klein ist; Alstom Schweiz macht gerade mal 5 Prozent des Umsatzes im Heimmarkt. Interessant ist das Neuanlagengeschäft: Sowohl Axpo wie auch Alpiq/SBB setzen auf unsere elektrische und neu auch auf die hydraulische Ausrüstung bei den beiden geplanten Pumpspeicherkraftwerken Linth-Limmern und Nant de Drance.

Der Strommarkt ist für Schweizer Grossunternehmen seit dem 1. Januar 2009 liberalisiert. Bisher wechselte aber nur ein einziger Kunde seinen Anbieter. Weshalb?

Die Schweiz ist eine Tiefpreinsel bezüglich Strom. Grosse Unternehmen können ihn



Zur Person

Name: Peter Wollschlegel. **Funktion:** Country Sales Director Switzerland. **Alter:** 61.
Ausbildung: Dipl. Ing. HTL, Weiterbildungen in Betriebswirtschaft und Management (NDS HWV, AMP INSEAD). **Familie:** verheiratet, 1 Sohn (29). **Hobbys:** Jogging, Golf, Geschichte, Politik.

Peter Wollschlegel ist ein profunder Kenner der Schweizer Energiebranche und vertritt Alstom im Schweizer Energierat.

praktisch zu Gestehungskosten beziehen und verfügen über langfristige Verträge mit ihren Lieferanten. Aus diesem Grund besteht für Grossbezüger keinerlei Anreiz, in den freien Markt und damit auf ein deutlich höheres Preisniveau zu wechseln.

In der Schweiz spricht man davon, dass wir auf eine Stromlücke zusteuern. Was bedeutet das für Alstom?

Tatsächlich fehlen der Schweiz bis 2035 zwischen 25 und 35 Terawattstunden Strom im Jahr. Dies entspricht etwa der Hälfte des heutigen Strombedarfs. Der Bundesrat will darauf mit der Erhöhung der Energieeffizienz, der Förderung erneuerbarer Energien, dem Neubau von Grosskraftwerken sowie der Stärkung der Energieaussenpolitik reagieren. Chancen werden sich für Alstom beim Bau des nichtnuklearen Teils der geplanten neuen Kernkraftwerke ergeben. Weil diese wegen der Bewilligungsverfahren frühestens ab 2023 ans Netz gehen, könnte Alstom allenfalls auch Teile für Gaskombikraftwerke liefern, die als Übergangslösung geprüft werden.

Sowohl Kernkraftwerke wie auch Gaskombikraftwerke sind in der Schweiz umstritten.

Ja, die Rahmenbedingungen sind so ungünstig, dass die Stromversorger längst in Kraftwerke in Deutschland und Italien investieren statt in der Schweiz. Es fragt sich, ob das wirklich eine gute Lösung ist.

Was für ein Gaskombikraftwerk käme denn für die Schweiz in Frage?

Ein Kraftwerk auf Basis der GT26 mit 400 Megawatt Leistung würde den Bedürfnissen der Schweizer Stromversorger sehr gut entsprechen. Die GT26 ist flexibel im gesamten Lastbereich und kann nachts, wenn weniger Strom gebraucht wird, mit einer Leistung von weniger als 20 Prozent laufen, ohne dass die Emissionen ansteigen. Mit diesem Produkt erreichen wir einen Wirkungsgrad von über 58 Prozent.

Sehen Sie auch Potenzial für Alstom im Bereich der erneuerbaren Energien?

Wenn man von der Wasserkraft einmal absieht, ist der Markt für erneuerbare

Energien sehr klein. Aufgrund ihrer geografischen Lage und Grösse kann die Schweiz bis 2035 maximal 10 Prozent ihres Strombedarfs mit erneuerbaren Energien wie Windkraft, Photovoltaik oder Biomasse decken. Insofern ist dies nur eine Nische in der schweizerischen Stromerzeugung. Alstom könnte sowohl Wind- als auch Solarkraftwerke liefern.

Wie bekannt und beliebt ist Alstom in der Schweizer Bevölkerung?

Als Infrastrukturanbieter sind wir in der breiten Bevölkerung zwar mit dem Namen, aber kaum mit unseren konkreten Produkten und Dienstleistungen bekannt. Hingegen machen wir bei den Hochschulabsolventinnen und -absolventen kontinuierliche Fortschritte. Alstom wird immer bekannter und beliebter bei ihnen: Innert vier Jahren sind wir laut einer Studie der Zeitschrift «Bilanz» von Rang elf auf Rang zwei hochgeklert unter den beliebtesten Arbeitgebern für angehende Ingenieurinnen und Ingenieure und Naturwissenschaftlerinnen und Naturwissenschaftler. **Philipp Metzler**

Was wir tun

Alstom Transport

Fast so schön wie Fliegen



Handrad nach rechts, Beschleunigung auf Höchsttempo 60, und Daniel Kern zieht mit der Glattalbahn züig in Richtung Flughafen.



Die neu eröffnete Strecke der Glattalbahn zum Zürcher Flughafen ist ein Publikumshit. Alstom liefert die Fahrwerke für die weisse Stadtbahn.

Draussen ziehen moderne Industriebauten vorbei. Mühelos überwindet die weisse Komposition der Glattalbahn den Anstieg zum Bahnhof Balsberg. Im Führerstand hat sich ein entspanntes Lächeln auf dem Gesicht von Daniel Kern breitgemacht. «Hier draussen fahren ist wie Fliegen», meint der Tramführer. In der Innenstadt musste er sich mühsam durchs Verkehrsgewühl kämpfen, doch seit der Stadtgrenze geht die Fahrt zügig voran. Das Trasse der 5 Kilometer langen, zweigleisigen Neubaustrecke ist abgetrennt: Kein Fussgänger oder Velofahrer kann die Gleise queren, kein Auto verstellt den Weg.

Beliebte Strecke bei Tramführern

Daniel Kern sagt, er freue sich jedes Mal, wenn er auf die Linie 10, die Glattalbahn, eingeteilt werde. Im Dezember 2008 eingeweiht, verkörpert deren zweite Etappe die Vision einer modernen Stadtbahn. Sie erschliesst den boomenden Stadtteil Glattpark beim Fernsehstudio und bedeutende Arbeitsplatzgebiete auf dem Weg zum Flughafen.

Balsberg. Der Tramführer bremst, und die fünf Elektromotoren des Fahrzeugs speisen den dabei gewonnenen Strom zurück ins Netz – im Moment ungefähr 100 Kilowatt, wie eine gelbe Säule auf dem Display im Führerstand verrät. Ein kurzer Halt, dann kann Kern zeigen, was in seinem Zug steckt: Handrad nach rechts, Beschleunigung auf Höchsttempo 60 («Hier sind wir eine Schnellbahn»), und kraftvoll nimmt das Tram die letzte S-Kurve der Strecke zum Flughafen in Angriff. Mit an Bord ist bewährte Alstom-Technologie: das Fahrwerk des Niederflurgelenktrams Be 5/6, besser bekannt als Cobra.

35 Kilometer weiter nördlich, in Neuhausen am Rheinfall, rattert es in der Werkhalle von ALSTOM Schienenfahrzeuge AG. Hier werden die Fahrwerke von erfahrenen Monteuren aus über 600 Einzelteilen zusammengebaut. Peter Heller, einer von ihnen, hat schon an den Fahrwerken für über 40 Cobras Hand angelegt. Jetzt ist die Wagenummer 3072 an der Reihe.

Aus Einzelteilen wird eine Komposition

Der 40-Jährige streicht über grauen Stahl, der Handschuh dunkel vom Fett, mit dem bewegliche Teile geschmiert werden: Heller montiert den Rahmen, die Tragstruktur für ein Fahrwerk. Noch wirkt das Werkstück kahl, unscheinbar. Im Laufe der mehrtägigen Arbeiten wird es auf die vormontierten Räder gesetzt, bevor Achsbrücken, drei voneinander unabhängige Bremssysteme, die Motoren samt Kardanwellen als Kraftübertrager sowie die Getriebe angebracht werden. Spezialisierte Hersteller liefern die einzelnen Komponenten aus der Schweiz, aus Deutschland, Österreich und Frankreich. «Aus Einzelteilen wird schliesslich eine wunderschöne Komposition modernster Technik», erklärt Heller. Drei dieser Fahrwerke, jedes über 4 Tonnen schwer, braucht es pro Cobra. Dank dieser Gliederung schlängelt sie sich später geschmeidig durch die Strassen.

18 Tramzüge sind für die Glattalbahn beim Konsortium Bombardier/Alstom bestellt. Der Wert des Auftrags beläuft sich auf rund 90 Millionen Franken, knapp ein Fünftel der Summe entfällt auf Alstom. Fünf der Trams sind bereits ausgeliefert, die restlichen gehen gestaffelt bis Mitte 2010 an die Verkehrsbetriebe der Stadt Zürich (VBZ). Die VBZ betreiben die Glattalbahn im Auftrag der Verkehrsbetriebe Glattal VBG, und sie stellen Fahrzeuge sowie Personal. Im Kooperationsvertrag sei geregelt, dass nur das modernste Rollmaterial – sprich Cobras – zum Einsatz komme, betont Hannes Schneebeil, Leiter Infrastruktur Glattalbahn bei den VBG: «Die Cobras sind mit



Die Endstation der Glattalbahn befindet sich direkt vor dem Flughafengebäude. – Ihre Cobras präsentieren sich in weiss.

ihrem Beschleunigungs- und Bremsvermögen ideal für unsere Zwecke. Ihr Laufverhalten harmoniert gut mit der festen Fahrbahn.» Den Eindruck von Tramführer Kern, wonach die neue Strecke bereits zum Publikumshit geworden sei, kann er bestätigen. «Die Zahl der Fahrgäste übertrifft unsere Erwartungen.»

Cobra in Weiss

Tramzüge der Glattalbahn sind exakt dieselben Cobras wie jene der VBZ – bis auf eine augenfällige Ausnahme: Die VBZ fährt im blauen Kleid, die VBG bevorzugt ein vornehmes Weiss. Neben der guten Motorisierung spricht für die Cobras auch die durchgängige Ausgestaltung als kinderwagen- und behindertenfreundliches Niederflurfahrzeug mit nur 35 Zentimeter Bodenhöhe über Schiene. Die Hauptinnovation bei den Cobras sind die gelenkten Achsen. Die Räder werden in Kurven automatisch zur Schiene ausgerichtet. Die Achsen werden mechanisch über ein Lenkgestänge via Stellung der Wagenkasten radial zur Schiene eingestellt. «Unser System mit den voll gesteuerten Rädern ist weltweit einzigartig», weiss Peter Zimmermann, Cobra-Projektleiter bei Alstom Schienenfahr-

zeuge. Der Hauptvorteil: Das lästige Kurvenquietschen gehört endgültig der Vergangenheit an.

Den Monteuren verlangt die Achssteuerung grösste Sorgfalt ab. Einige Schritte entfernt von Peter Hellers Arbeitsplatz in der Neuhauser Werkhalle simuliert ein Gewicht das fertig gebaute Tram. Mit über acht Tonnen drückt der imitierte Wagenkasten aufs Fahrwerk, damit die letzten Montageschritte erfolgen können. «Dann richten wir die zwölf Räder haargenau

aus», erklärt Peter Heller. Anschliessend gehen die Fahrwerke ins Waadtland, wo im Bombardier-Werk der Aufbau des Aluminiumkastens und die Endmontage aller übrigen Teile erfolgen. Vor der Inbetriebnahme schlüpfen in der VBZ-Werkstätte in Zürich nochmals die Alstom-Techniker unter das Fahrzeug und nehmen die Feinjustierung der Achsen vor – «auf den Zehntelmillimeter genau», so Zimmermann. Erst dann darf die Cobra über die Schienen der Glattalbahn gleiten. So, als würde sie fliegen. **Thomas Müller**



Achsenfreie Cobra

Die Cobra ist ein Niederflurtram. Bei diesen Fahrzeugen stellt das Drehgestell eine besondere Herausforderung dar. Damit der Wagen tief liegen kann, fehlt die Achse. Die Räder lagern stattdessen auf Achsstummeln und werden durch Kardanwellen von den längs liegenden Fahrmotoren angetrieben. Lenker sorgen für einen guten Kurvenlauf.

In einer anderen Haut



Hansruedi Stalder: einer von zehn Alstom-Managern, die durch das Programm «Seitenwechsel» in einer sozialen Institution arbeiteten.

Eine Woche lang in die Haut eines Sozialarbeiters schlüpfen: Das tat der Alstom-Manager Hansruedi Stalder. Und die Sozialpädagogin Marlen de Lorijn sah mal mit den Augen eines Alstom-Managers.

Was geschieht mit Menschen, die bei der Arbeit aus dem Tritt geraten? Die unter einem Burnout leiden? Diese Fragen stellte sich Hansruedi Stalder, Leiter Field Service Schweiz bei Alstom Power Service. Er führt gegen 500 Mitarbeitende, und darunter hatte es auch schon Burnout-Fälle gegeben. Stalder interessierte sich dafür, wie diese Menschen nach der Genesung wieder Fuss in der Arbeitswelt fassen. Das Programm «Seitenwechsel» kam ihm deswegen gelegen. Es bietet Einsätze für Führungskräfte in sozialen Institutionen an. Stalder entschied sich für den Bereich «Supported Employment» der Psychiatrischen Universitätsklinik in Zürich, bei dem es um die Wiedereingliederung von Menschen ins Berufsleben geht. Seine Absicht war, die Krankheitsbilder kennen zu lernen: «Dann aber zog mich in den Bann, wie die Mitarbeitenden der Organisation emotional mit der Situation der Betroffenen umgehen, wie sie diese Form von Stress bewältigen. Die Patienten können ganz schön fordernd sein», sagt Stalder. Ein Licht sei ihm aufgegangen, als er gesehen habe, wie und in

welchem Tempo die Betroffenen arbeiteten: «Ich realisierte, dass die Leistung, die wir täglich von unseren Mitarbeitenden verlangen, nicht selbstverständlich ist. Ich erlebte Menschen, die diese Leistung nicht bringen konnten, obwohl sie sie früher brachten.» Hansruedi Stalder erkannte, dass man bei Alstom gut rational mit den Mitarbeitenden umgehen kann. Aber mit den Emotionen? «In der Arbeitswelt ist es tabu, zu sagen, dass man nicht weiterweiss. Mich hat die Feedbackkultur in dieser Einrichtung beeindruckt. Sie ist ein Schlüssel zu einem guten Umgang mit Emotionen. Davon werde ich ein Stück in meinen Arbeitsalltag mitnehmen», so sein Fazit. Hansruedi Stalder war bei seinem Einsatz nicht nur Beobachter und Profiteur, er brachte auch seine Kompetenz ein: Als Job Coach macht er mit Betroffenen Rollenspiele und gab Feedbacks zu den gespielten Vorstellungsgesprächen.

Voneinander profitieren

Soziale Einrichtungen und die Wirtschaft profitieren voneinander – das ist der Sinn des Seitenwechsels. Es ist ein Programm der Schweizerischen Gemeinnützigen Gesellschaft. Die Teilnehmenden wechseln nicht nur den Blickwinkel, sie entwickeln auch soziale und persönliche Kompetenzen. Zehn Personen aus dem höheren und mittleren Kader von Alstom Power Service haben bereits daran teilgenommen. Jährlich findet bei Alstom ein «Marktplatz» statt, an dem sich soziale Institutionen vorstellen



Interessiert daran, wie Manager führen: Sozialpädagogin Marlen de Lorijn.

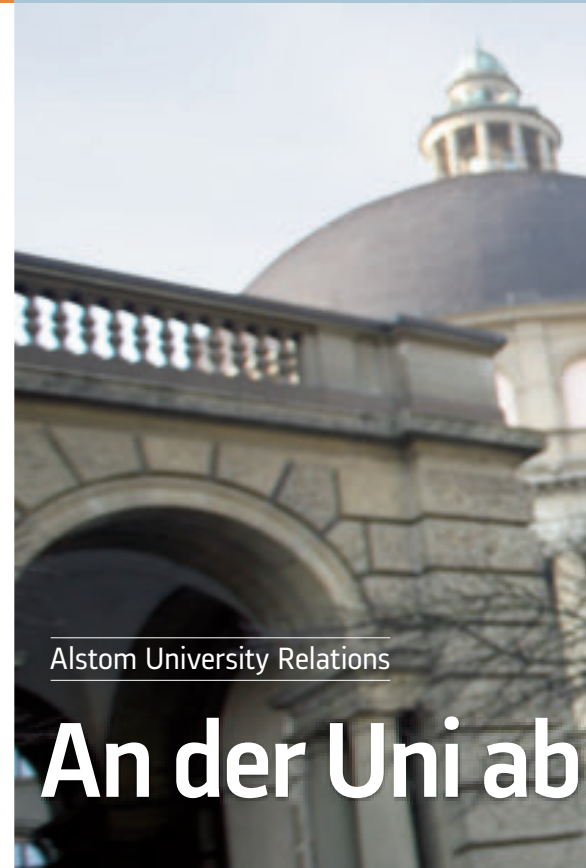
können, und Alstom rechnet damit, dass fünf oder sechs Kaderleute pro Jahr die Initiative ergreifen und an dieser besonderen Art von Weiterbildung teilnehmen werden. Im Gegenzug können Mitarbeitende von sozialen Institutionen bei Alstom schnuppern, welcher Wind in der Wirtschaft weht. Getan hat dies die Sozialpädagogin Marlen de Lorijn, Leiterin des Krisenpräventions- und -interventionsbereiches der Villa RA, eines Schulheims in Aathal und Redlikon. Sie begleitete einen Tag lang Stephan Hess, Vice President R&D, Technology & Innovation Power Service, nachdem dieser selber eine Woche lang in der Villa RA im Einsatz gewesen war: «Mich interessierte vor allem, wie ein Manager führt, Sitzungen leitet und Entscheidungen trifft. Und zwar weil ich das Gefühl hatte, dass dies in der Wirtschaft ganz anders funktioniert als im Sozialbereich», führt Marlen de Lorijn aus.

Sie findet, dass sie vom Tag bei Alstom und vom Kontakt mit den Managern stark profitiert habe. Ein Schlüsselerlebnis sei eine Sitzung mit Stephan Hess gewesen, in der ihm ein Antrag für ein Projekt gestellt worden sei. De Lorijn: «Die Antragsteller waren von weit her angereist. Aber sie waren schlecht vorbereitet. Ich bewunderte den Mut von Stephan Hess, der in dieser Situation mit viel Wertschätzung und doch klar und geradlinig sagte, was noch fehlte.» Welche Unterschiede zwischen der Wirtschaft und dem Sozialbereich waren ihr noch aufgefallen? «Ich denke, die Leute aus der Wirtschaft sind überzeugt davon, dass sie ihre Sache gut machen, und entsprechend selbstbewusst treten sie auf. Und sie finden auch, dass sie gewisse Dinge erwarten können. Wir aus dem Sozialbereich sind viel zu bescheiden. Dabei leisten auch wir täglich sehr viel, worauf wir stolz sein können», erklärt Marlen de Lorijn.

Mehr Mut zu führen

Seit ihrem Kontakt mit Alstom strukturiert die Sozialpädagogin ihre Sitzungen klarer, beharrt stärker auf Verbindlichkeit und hat mehr Mut zu führen. «Hauptsächlich handelt es sich um eine innere Haltung. Und die kann man nicht von heute auf morgen ändern.» Für Hansruedi Stalder war der Seitenwechsel eine «Horizontenerweiterung, ein Farbtupfer im Berufsalltag». Marlen de Lorijn bleibt weiter in Kontakt mit Alstom. Sie und ihre Kontaktpersonen wollen ausloten, wie sie noch mehr voneinander profitieren können.

Anja Eigenmann



Alstom University Relations

An der Uni ab

University Relations sorgt dafür, dass Alstom zu den favorisierten Arbeitgebern von Hochschulabsolventen gehört. Und dass Alstom die besten Köpfe anzieht.



holen

Frauenpower bei University Relations: Marion Jeker, Antje Schreiner, Inés Constantin und Rauati Erni (von links oben im Uhrzeigersinn).

Es ist kein Zufall, dass Alstom hoch in der Gunst der Studierenden steht: Gemäss Absolventenbarometer der Deutschschweizer Universitäten gehört die Firma zu den zehn beliebtesten Arbeitgebern. Zu verdanken hat Alstom diesen guten Ruf unter anderem den gezielten Massnahmen von University Relations. Als Alstom in der Schweiz Fuss fasste, sagte der Firmename niemandem etwas. Um die besten Kräfte zu gewinnen, gründete Alstom vor acht Jahren University Relations. Die Abteilung fungiert als Drehscheibe zwischen Alstom als Arbeitgeberin und den Bildungsinstitutionen. Seither hat Alstom ihren Rang auf dem Absolventenbarometer stetig verbessert.

Gute Beziehung zu Professoren

University Relations ist seit Anfang dieses Jahres fest in weiblichen Händen. Das Team besteht aus Inés Constantin, seit Januar dessen Leiterin, Marion Jeker und Antje Schreiner sowie der Praktikantin Rauati Erni. Ziel des Teams ist es, eine nachhaltige Beziehung zu Professoren und Studierenden

aufzubauen. Dafür hat University Relations Schlüsseluniversitäten definiert, die für Alstom wichtig sind. In erster Linie sind dies die ETH Zürich, die EPFL Lausanne sowie die Fachhochschule Nordwestschweiz, aber auch die Hochschule St. Gallen und die Fachhochschulen Bern, Luzern und Fribourg.

Position im Hochschulmarkt stärken

Für die Kontaktpflege hat die Abteilung ein Portfolio verschiedenster Massnahmen erarbeitet. Dazu gehören Karrieremessen, Sponsoring, Medienarbeit, Besuche der Rotorenfabrik in Birr, Pflege der Alstom-internen Kontakte und Themenvorträge. «Wir werden die Position von Alstom auf dem Hochschulmarkt weiter stärken», betont Inés Constantin. Antje Schreiner, die seit deren Anfängen bei University Relations arbeitet, erklärt, wie bedeutend die Teilnahme an Karrieremessen ist. «Die Mitarbeitenden sind die Botschafter, die aus ihrem Berufsalltag berichten und für Alstom als Arbeitgeberin begeistern. Es ist deshalb wichtig,

dass wir unser internes Netzwerk pflegen und für Veranstaltungen inspirierte Redner finden, deren Begeisterung auf die Zuhörer übergreift.»

«Wir achten darauf, dass an Veranstaltungen an bestimmten Hochschulen ehemalige Studenten genau dieser Hochschule mitkommen. Das gibt eine hohe Glaubwürdigkeit», erklärt Inés Constantin und fügt an: «Ein Aspekt unserer Arbeit wird gerne unterschätzt, nämlich das Sponsoring von Anlässen. Wenn die Studierenden sehen, dass die Alstom-Mitarbeitenden beispielsweise auch als Sola-Laufteam ein gutes Verhältnis untereinander haben, haben sie einen positiven Eindruck von unserer Firma. Nicht selten erhalten wir Spontanbewerbungen von Studenten, die mitteilen, dass sie bei uns arbeiten wollten, weil sie gesehen hätten, dass bei Alstom offensichtlich gute Stimmung herrsche.» Alstom will die besten Absolventen. Um sie zu gewinnen, sind zielgruppengerechte Aktionen nötig. **Anja Eigenmann**



In Carusos Fussstapfen

Name: Janos Gyenge. Alter: 70 Jahre.
Zur Person: Wohnhaft in Oberlunkhofen AG, verheiratet seit fast 50 Jahren, zwei erwachsene Töchter und zwei Enkelkinder, begeisterter Binnen- und Hochseesegler.
Arbeitsort: Birr. **Funktion:** Projekt-
abwicklung Hydrogeneratoren (Teilzeit).

«Zwei Stunden so richtig proben, das ist wie eine Befreiung.» Alstom-Mitarbeiter Janos Gyenge bei der Probe mit den Bucher-Chören.

Privat

Das schönste Musikinstrument

Andere sitzen in der Zürcher Tonhalle im Parkett oder auf der Galerie und lauschen den Klängen. Janos Gyenge nicht. Er steht im weltbekannten Konzertsaal auf der Bühne und singt.

«Meine Herren!» Der Dirigent im schwarzen Rollkragenpulli schaut ernst in die Runde: «Höchste Präzision ist gefordert, volle Konzentration.» Ab Takt 14 wird das Stück «Habet Dank», gesungen nach der Melodie der schottischen Volksweise «Amazing Grace», nämlich so richtig knifflig. Deshalb üben zuerst die Tenöre die Stelle, nachher die Bässe.

Nach einigen Versuchen ist der Maestro Herbert Bucher mit seinen Mannen zufrieden, und nun stimmen alle mit ein. Der ganze Raum kommt zum Schwingen, gewaltig erhebt sich der Klang aus 160 Kehlen, mittendrin der Alstom-Mitarbeiter Janos Gyenge. Man würde sich wie in einem grandiosen Konzertsaal fühlen, wären da nicht die roten Deckenlampen und das Klötzliparkett in der Aula des Wetzinger Schulhauses, die als Probelokal dient. Die Bucher-Chöre üben für eine Reihe von grossen Auftritten mit krönendem Abschluss Mitte März in der Tonhalle. Nervös? Janos Gyenge lacht. Ein bisschen Lampenfieber gehöre schon dazu. «Aber so richtig aufgereggt war ich damals bei meinem ersten Auftritt als Solosänger bei den «Her-

berts.» Das war vor über 20 Jahren, als er bei diesem Elitechor aus dem Schutz der Gemeinschaft zwei Schritte nach vorn trat und alleine seine Stimme erhob. Er legte mitten im Vorspiel los. Fast hätte er den Auftritt verpatzt. Der versierte Pianist aber brachte alles wieder ins Lot.

«Singen gibt mir innere Ruhe»

«Das älteste, echtste und schönste Organ der Musik, das Organ, dem unsere Musik allein ihr Dasein verdankt, ist die menschliche Stimme.» Was diese Worte Richard Wagners bedeuten, erfuhr der 1957 aus Ungarn eingewanderte Gyenge am eigenen Leib, als er gut 40 war. Ein Kollege nahm ihn mit zur Probe im Männerchor, und so gleich sprang der Funke. Eine Begeiste-



...rung entwickelte sich, die ihn nie mehr loslassen sollte: «Musik gibt mir innere Ruhe, inneren Frieden.»

Mit den «Herberts» eilte der heute 70-jährige Opern- und Operettenfan von Erfolg zu Erfolg. 1989 eine Schallplatte, Konzerte mit dem weltberühmten Bassbariton Simon Estes oder der Sopranistin Noëmi Nadelmann. 2005 gaben die «Herberts» dann ihren Abschied. Doch Gyenge sang schon länger in verschiedenen Formationen: bei den Bucher-Chören und einst auch mit dem legendären Ivan Rebroff. «Ein Ausnahmetalent. Er konnte über vier Oktaven singen.» Die erste Begegnung mit ihm war lustig. Der Chor wartete im Probelokal in Aarau auf den Weltstar. Er kreuzte im Trainingsanzug auf und fand: so Jungs, jetzt können wir loslegen.»

Etwas vom Schönsten an Gyenges Leidenschaft ist, dass er sie teilen kann. «Meine Frau», sagt er, «hat auch eine grosse Liebe zur Chormusik entwickelt.» **Thomas Müller**

Alstom-interne Informationsveranstaltungen

Welcome Days für neue Mitarbeitende

3. April 2009
13.30–17.30 Uhr (deutsch)
Birr, Vindonissa

6. Mai 2009
9.00–13.20 Uhr (englisch)
13.30–17.30 Uhr (deutsch)
Birr, Vindonissa

4. Juni 2009
13.30–17.30 Uhr (deutsch)
Birr, Vindonissa

Alstom-Schulungen
IT-Eintrittsschulungen für neue Mitarbeitende
www.itc.ch.alstom.com

Angestelltenvereinigung
Angestellte ALSTOM Power
Generalversammlung
2. April 2009
Baden, Konnex K1–3, 16.30 Uhr

Alstom University Relations Polycocktail

18. April 2009
Casino Lakeside, Zürich
www.recruiting.ch

Polyvortrag (1. Runde)
25. März – 8. April 2009
ETH Zürich, Hauptgebäude
www.recruiting.ch

Kontakttag FH Nordwestschweiz
15. April 2009
Messe Basel
www.kontakttag.ch

Sprungbrett Event
20. April 2009
Neue Kantonsschule Aarau
www.together-online.ch

Polymesse
21. April 2009
ETH Zürich, Hauptgebäude
www.recruiting.ch



Alstom Volleynight 2008

Nie zuvor war Alstom mit so vielen Mannschaften an der Volleynight vertreten: 11 Teams lieferten sich am 5. Dezember 2008 in den Sporthallen der Uni und der ETH Zürich spannende Ballwechsel. Insgesamt waren 204 angemeldete Teams am Start, also rund 2000 Volleyballbegeisterte. Wer bis zur Mitternachts-show durchhielt, wurde mit spektakulären Tanzeinlagen und mit einem grossen Stück Volleyballtorte belohnt. Diese hatte Alstom anlässlich des 30-jährigen Bestehens der Volleynight gesponsert. Leider trug Alstom keinen Pokal nach Hause. **Rauati Erni**

Human Resources

Werner Beck

Mit 16 startete der heute 62-jährige Werner Beck seine Lehre als Elektromaschinenbauer bei BBC. Das war 1963. Alle drei Monate durfte er den Arbeitsplatz wechseln. Nach der Lehre arbeitete er in der Konstruktion für elektronische Mittelmaschinen und schloss neben dem Beruf das Studium zum Elektroingenieur ab. Zehn Jahre später reiste er nach Brasilien, um die Arbeitsvorbereitungen für elektrische Mittelmaschinen zu betreuen. «Die Zusammenarbeit mit den Brasilianern habe ich in guter Erinnerung. Ich fühlte mich gut aufgehoben», erzählt Werner Beck. Zurück in der Schweiz, konnte er in der gleichen Abteilung wie vorher eine Stelle antreten.

«Es hat sich viel verändert, vor allem bezüglich des Arbeitstempus: Wofür wir früher eine Woche Zeit hatten, reicht heute ein Tag», stellt er fest, wenn er auf seine 45 Jahre bei Alstom zurückblickt. Seit 1997 ist er nun als Tendering Manager von Turbogeneratoren tätig und unterstützt den Verkauf bei technischen Problemen und Abklärungen auf der ganzen Welt. Werner Beck hält sich fit, indem er jeden Tag mit dem Velo zur Arbeit fährt – und das seit zehn Jahren. Ausserdem gleitet er mit seinem Deltasegler durch die Lüfte oder kreuzt mit dem Segelboot auf dem Hallwilersee und pflegt zu Hause in Enneturgi seinen Garten mit Naturwiese. **Sylvie Ruppli**



Herzliche Gratulation!

45 Jahre

Beck Werner
TENSH, 22.03.1964

40 Jahre

Cadau Antonio
06.01.1969, TMURSQ1
Chriqui Joseph
01.01.1969, Power Systems
Cusati Alberico
17.03.1969, TMURZB
Kohler Kaspar
03.02.1969, HGEEM-BM

35 Jahre

Buchmann Karl-Heinz
01.01.1974, PEP
Gueron Marc
04.03.1974, CSXC5
Meloni Beat
15.01.1974, CSYC
Ric Laslo
04.03.1974, TMURHB3
Romanelli Saverio
01.01.1974, TTTM.C
Rütti Willi
01.01.1974, TEN
Stacoff Alexandre
01.02.1974, HGEEM-BEP
Van Toorn Hendrik
04.02.1974, TMURSF

30 Jahre

Bakir Haciali
01.03.1979, TMURSB1
Breyer Ulrich W.
19.03.1979, TENPH
Cecchet Marianne
01.02.1979, TSNEH
Erber Rainer
01.01.1979, TSNEH
Hellat Jaan
01.01.1979, TGNO
Magness Michael Graham
01.01.1979, TMG
Peruzzi François
05.03.1979, CHFT
Plancherel Alain
01.02.1979, CSB
Schnyder Trudi
01.02.1979, HGEES-BS
Vascetta Giuseppe
01.02.1979, TMURL
Werner Karl-Heinz
05.03.1979, PS3B
Zangger Rudolf
01.01.1979, TSNSH

25 Jahre

Austin Richard David
16.01.1984, CHT
Steiner Gerhard
01.01.1984, CSXE5
Vizentini Carlos
08.02.1984, PG2

20 Jahre

Di Gaetano Nadia
23.01.1989, PCA
Gokarn Sunil Anant
07.03.1989, PMX
Huster Josef
01.01.1989, TTTT
Kienberger Edgar
01.03.1989, CSYO
Langmoen Roland
01.02.1989, CSYQ
Moon Peter Robert
01.02.1989, PQM
Mutter Cornel
01.01.1989, PFP-P3
Pizarro Luceno Jose Antonio
18.03.1989, TMURTM
Schenk Edgar
01.01.1989, CSXA3
Seitz Christian
01.03.1989, CSYO

15 Jahre

Balliel Martin
01.01.1994, TGNTT
Bianchi René
17.01.1994, HGEEM-BM
Butler John Joseph
01.01.1994, EBN
Coiro Angelo
01.01.1994, CSXE3
Desrayaud Christine
01.01.1994, CSAP
Glissmann Mirjam
01.02.1994, CHHR
Grujic Zika
01.02.1994, CSRBR
Hart Barry Shaun
04.01.1994, TWS
Josuhn-Kadner Burkhard
07.03.1994, TGNO
Juvet Philippe
01.01.1994, PID

Künzle Daniel

01.03.1994, TGNPS
Le Goff Pierrick
01.01.1994, TMG
Leone Giovanni
01.02.1994, PEP
Mehle Dubravko
10.01.1994, TGNEC
Mücke Roland
01.02.1994, TGNTT
Rey Marc
01.01.1994, TMURTQ2
Schlaepfer Alexander
17.01.1994, Corporate
Schramm Klaus
01.03.1994, CSAI
Seibt Dieter
01.01.1994, PS3F
Stoll Stefan Andreas
01.01.1994, Marketing
Walpert Uwe
01.01.1994, CSAS
Wolan Robert
01.01.1994, TSNDB
Wölfler Wilhelm
01.03.1994, TGNPO

Alle Informationen im Intranet

Die Liste mit sämtlichen Jubilarinnen und Jubilaren finden Sie im Intranet Schweiz.

Alles Gute im Ruhestand!

Januar 2009

Pensionierung per 31.01.

Schmid Maja

TENPH, 42 Dienstjahre

Romanelli Saverio

TTTM.C, 35 Dienstjahre

Februar 2009

Pensionierung per 28.02.

Eichenberger Bruno

CSXL4, 37 Dienstjahre

Riva Gianpietro

TMURTB, 35 Dienstjahre

Vascetta Giuseppe

TMURLL, 30 Dienstjahre

Poddar Prosenjit

ACSL E&P, 23 Dienstjahre

Lenti Biagio

TMURTS, 17 Dienstjahre

Haerden Jan

CSYC, 9 Dienstjahre

März 2009

Pensionierung per 31.03.

Rosa Jean

CSYS, 45 Dienstjahre

El Guindi Mahmoud

CSXA, 39 Dienstjahre

Koller Ernst

CSBT, 33 Dienstjahre

Nazmy Mohamed

TTTM.M, 28 Dienstjahre



Mahmoud El Guindi

39 Jahre ist es her, dass Mahmoud El Guindi zum ersten Mal BBC-Luft schnupperte.

In Ägypten hatte er Energietechnik studiert und daraufhin im Energieministerium gearbeitet, bevor er sich 1969 dazu entschloss, im Ausland Erfahrungen zu sammeln.

Mahmoud El Guindi kam auf Umwegen zu BBC in die Schweiz und begann eine ein- einhalbjährige Ausbildung in der Transformatorabteilung. Sein damaliger Chef war

mit seiner Arbeit so zufrieden, dass er ihm kurze Zeit später eine feste Stelle im Transformatorverkauf anbot. «Der gleiche Vorgesetzte war es auch, der mir nach einem Jahr eine Arbeitsbewilligung organisierte», erzählt Mahmoud El Guindi. «Sein Vertrauen hat mich sehr motiviert und in meiner Arbeit bestärkt.» Nachdem die Abteilung 1973 aufgelöst worden war, arbeitete er zehn Jahre in Oerlikon in der Abteilung für Computeranwendungen für Bahn- und

Schaltanlagen. Neben der Arbeit studierte El Guindi Energietechnik und Automatik an der ETH Zürich. Durch diverse Umstrukturierungen im Unternehmen wechselte er im Laufe der Jahre ein paar Mal die Abteilung. Schliesslich kam er zum Power Plant Training Center Acquisition and Projects (CSXA) in Birr, wo er seither tätig ist. «Meine Arbeit war stets sehr abwechslungsreich, ich traf immer wieder auf neue und interessante Leute. An Alstom gefällt mir besonders die multikulturelle Belegschaft und Kundschaft», so Mahmoud El Guindi. In der Freizeit ist er ehrenamtlich für das Zürcher Forum der Religionen tätig, wo es um die Integration der muslimischen Bevölkerung geht. Damit und mit weiteren Projekten fürs Power Plant Training Center, mit Ferien in Ägypten und dem Wandern hat er ein volles Programm. Langweilig wird es ihm nach der Pensionierung also ganz bestimmt nicht. **Sylvie Ruppli**

«Ich möchte China mitverändern»



Zur Person

Name: Jia Yan. **Alter:** 25. **Wohnort:** Zürich. **Berufswunsch als Kind:** Lehrerin. **Zukunftspläne:** Heiraten vor 30, Familie mit zwei Kindern, in China im Umweltbereich etwas bewegen. **Das mag sie:** Belesenheit, Schweizer Hahnenwasser, die scharfe Küche der Provinz Hunan, Dido, die Zürcher Tonhalle, das Musée d'Orsay in Paris. **Das mag sie nicht:** No-Future-Typen, Graffiti, Ausgrenzung. **Hobbys:** Reisen, Wandern, Börse.

Environment, Health and Safety (EHS)
EHS befasst sich mit Fragen zur Umwelt, zur Gesundheit und zur Sicherheit. EHS-Manager entwickeln Programme und Instrumente zum Schutz von Menschen, Umwelt und Anlagen. Ziel ist es, Verletzungen und Krankheiten am Arbeitsplatz genauso zu verhindern wie negative Einflüsse auf die Umwelt.

Jia Yan: «Die Schweizer arbeiten ernsthaft und sehr genau. Das beeindruckt mich.»

Welches sind die besten Möglichkeiten im Kraftwerksbau, um Treibhausgase zu reduzieren? Damit befasst sich ETH-Studentin Jia Yan während ihres 18-wöchigen Praktikums bei Alstom in Baden.

« Wenn der Wecker um sieben Uhr klingelt, muss ich mich sputen. Der Zug nach Baden fährt schon um halb acht. Es ist unglaublich spannend, jetzt bei Alstom im Alltag Einblick in die konkrete Umsetzung der Theorien zu erhalten, die wir im Masterstudium der Umweltnaturwissenschaften an der ETH Zürich büffeln. In einem Projekt suchen wir nach Wegen, die Treibhausgase zu reduzieren, die ein Kraftwerk ausstösst. Mich beeindruckt die Art der Schweizer, zu arbeiten: ernsthaft und sehr genau. Alles wird auf Monate hinaus geplant. Daheim in China dagegen läuft vieles spontan und pragmatisch.

Kein Wunder, funktioniert mit dieser Mentalität das Recycling so gut. Die Luft ist sauber, und das Hahnenwasser kann man trinken. Unglaublich. Da hat China viel zu lernen. An diesem Veränderungsprozess möchte ich mitarbeiten. Wir brauchen Expertenwissen, nicht nur über Technologien, sondern auch über ökonomische Anreize und Kommunikationsaspekte.

Der Klimawandel ist eine riesige Herausforderung. Nein, Angst habe ich nicht. Mehr Sorgen bereitet mir derzeit das Zürcher Migrationsamt. Es lässt sich unendlich viel Zeit für die nötigen Papiere, deswegen musste ich sogar die Teilnahme an einer internationalen Konferenz absagen. Solche Hemmnisse finde ich schade, denn die Schweiz ist ein ausgezeichneter Bildungsstandort, selbst wenn sich das in China noch kaum herumgesprochen hat.

Ich wohne am Albisriederplatz, gemeinsam mit anderen Studentinnen. Wir teilen uns die Küche. Hier in Zürich hatte ich im ersten Jahr drei Teilzeitjobs, um Erfahrungen zu sammeln: Assistentin eines Professors, Bürohilfe und Privatlehrerin für Englisch. Schon daheim in Huangshi, einer mittelgrossen Stadt im Landesinnern mit vier Millionen Einwohnern, habe ich neben der Uni gearbeitet. Mein Vater starb an Krebs, als ich 18 war. – Um halb sechs mache ich meist Feierabend. Manchmal treffe ich mich mit Freunden. Wir möchten eine Firma gründen, spezialisiert auf die Bedürfnisse von Chinesen in der Schweiz. Derzeit recherchieren wir, wie chinesische Studenten in der Schweiz leben und was sie brauchen. Einmal pro Monat treffe ich mich mit Studenten unterschiedlichster Fachrichtungen. Wir analysieren Aktienmärkte und Anlagestrategien für das Investitionsseminar, das wir besuchen. Am Wochenende telefoniere ich manchmal über Skype mit meiner Mutter.

» **Thomas Müller**



1882

Ein Tram zum Denkmal

1882 wurde die Gotthardbahn eröffnet. Altdorf war enttäuscht über einen Aspekt dieses historischen Ereignisses: Die Züge, die über die neue Transitachse von Norden nach Süden und in umgekehrter Richtung rollten, fuhren am Hauptort des Kantons Uri vorbei. Sie hielten einzig im 3 Kilometer entfernten Flüelen. Dieses war mit seinem Hafen am Vierwaldstättersee viel attraktiver gelegen. Für den Anschluss an den Zug mussten die Altdorfer das Pferdefuhrwerk nehmen. 1906 wurde dann eine elektrische Strassenbahn eingeweiht.

Für die 3100 Meter lange Strecke benötigte das Tram 12 Minuten. Es standen vier Motorwagen zur Verfügung, deren elektrische Ausrüstung die Alstom-Vorgängerin Alioth in Münchenstein geliefert hatte. Das neue Verkehrsmittel war vor allem für die vielen Touristen und Besucher des Telldenkmals attraktiv. Erst als nach dem Zweiten Weltkrieg die Motorisierung zunahm, verlor die Strassenbahn an Bedeutung. 1951 fuhr sie zum letzten Mal. Das Rollmaterial hatte seinen Dienst während 45 Jahren klaglos verrichtet. **Tobias Wildi**



Walter Gränicher, Präsident ALSTOM (Schweiz) AG:
«Im Vergleich zu anderen Industrien sind wir in einer guten Position.»

Kolumne

Gewappnet für die Zukunft?

Die Medien berichten täglich über die neuesten Entwicklungen in der Finanzkrise. Viele von uns sind verunsichert, bangen um ihr Gespartes oder die Pensionskasse – was bringt uns die Zukunft?

Vor kurzem war ich in Birr: Die Abwicklung unserer Projekte ist dort in vollem Gange, die Engpässe sind noch nicht beseitigt. Im Januar wurden über 100 neue Mitarbeitende eingestellt: In den letzten zwei Jahren konnten wir viele Aufträge gewinnen, unser Bestellungsbestand als Gesamtfirma reicht für rund 32 Monate. Wir müssen im nächsten Jahr sicherstellen, dass wir diese Projekte zur Zeit, zu den kalkulierten Kosten und mit guter Qualität den Kunden abliefern. Allerdings bringt die Finanzkrise auch eine wesentliche Abkühlung der Gesamtwirtschaft mit sich. Wir erwarten deshalb, dass unser Bestellungseingang im Neuanlagengeschäft substantiell unter den letzten, guten Jahren liegen wird. Der Einfluss auf den Service-Bestellungseingang ist aus heutiger Sicht kleiner, führt aber zu einer verschärften Marktsituation.

Wir haben deshalb vorbereitende Massnahmen ergriffen, um nötigenfalls Anpassungen zu treffen. Unsere Verkaufs- und Administrationstätigkeiten werden auf Kosteneinsparungen und Kürzungen überprüft, ohne dass die Leistungsaufträge gekürzt würden. Dieses Programm läuft unter dem Namen GAIN.

Wir werden die weitere Marktentwicklung genau verfolgen, um auf Trends reagieren zu können. Im Vergleich zu den meisten anderen Industrien sind wir in einer guten Position, sodass wir der mittel- und langfristigen Entwicklung des Marktes folgen können ohne kurzfristige grosse Volumeneinbrüche.

Wir zählen weiterhin auf Ihre Unterstützung, damit wir die gemeinsamen Ziele erreichen.

542 556

Mal haben die Angestellten des Alstom-Personalrestaurants auf die Total-Taste der Kasse gedrückt: Pro Jahr verspeisen dort 313 200 Gäste 64 000 Gipfeli. Die Restaurantbesucher nehmen 26 000 Kilogramm Fleisch zu sich, was dem Lebendgewicht von 40 Rindern entspricht.

Aufgeschnappt

Glatte Eröffnung der Glattalbahn

«Alles ging glatt.» Mit dieser Aussage würdigte Regierungsrätin Rita Fuhrer bei der Eröffnung der zweiten Etappe der Glattalbahn die neue Tramlinie 10 von Zürich-Oerlikon zum Flughafen Kloten. «Die Glattalbahn wird viel zur Standortattraktivität des Kantons Zürich beitragen», bekräftigte Fuhrer.

Anzeiger von Wallisellen, 18. Dezember 2008