

Abbau bei SBB Cargo wird konkret

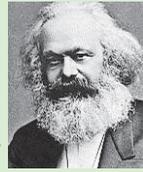
Ein Bedienpunkte-Sterben im Berner Oberland und im Jura bringt Tausende Lkw-Fahrten mehr, trifft die Jurabahn CJ und die Waldwirtschaft.

Seite 5

200. Geburtstag

Der Soziologe Bernard Friot und der Ökonom Silvano Toppi zeigen auf, warum Marx aktuell bleibt.

Dossier Seiten 6 bis 8



SBB-Verkaufsstellen

Vorstösse auf Bundes- und Kantonsebene sollen weitere Geisterbahnhöfe verhindern.

Fokus Seite 16



1400 Eisenbahner/innen auf der Strasse

«Haalloo ...? Erde an Meyer ...»



In Olten nahmen rund 300 Eisenbahner/innen an der Protestaktion des SEV teil. Ein schöner Erfolg, den auch die Medien aufnahmen.

Rund 1400 Eisenbahner/innen demonstrierten am 18. Juni an sechs Orten in der Schweiz für ihren GAV SBB / SBB Cargo.

In Bern waren es rund 150, in Olten 300 und in Zürich 350 Bähnler/innen, die mit Ballon-Postkarten an die SBB-Führung appellierten, nicht länger auf ihren

überzogenen Forderungen zu beharren und beim zu erneuernden GAV auf Kosten des Personals sparen zu wollen. In Bellinzona, Genf und Lausanne folgten weitere 600 dem Aufruf des SEV.

Die Hauptbotschaft an die Führung der SBB war klar: Sozialabbau ist nicht verhandelbar. Das Bahnpersonal hat in den letzten Jahren bereits enorme Op-

fer gebracht. Es fordert Respekt und Wertschätzung statt Verachtung. Darum kämpft es für seinen GAV.

Da CEO Andreas Meyer unerreichbar auf einem andern Planeten zu sein scheint, wurden die an ihn gerichteten Postkarten mit Ballonen auf dem Luftweg verschickt. Auf den Karten stand: «Die GAV-Forderungen der SBB sind eine

Kampfansage an die gesamte Belegschaft: Kürzungen, Abbau, Verschlechterungen. Jetzt reicht's! Das lassen wir uns nicht gefallen!» Die Symbolik war klar: Die Führung, die abgehoben von den Mitarbeitenden in einer anderen Welt lebt, soll zu diesen zurückfinden.

Gut besuchte, bunte SEV-Kundgebungen in Bern, Olten, Zürich, Bellinzona, Genf und Lausanne

1400 Bähnler/innen machen für den GAV mobil

Die sechs SEV-Demos gegen die inakzeptablen Forderungen der SBB-Führung nach Einsparungen auf Kosten des Personals waren in allen drei Landesteilen ein voller Erfolg. Am 26./27. Juni wurde weiterverhandelt.

«Eure Führung behauptet, dass ihr SBB-Mitarbeitenden zu viel kostet und dass ihr darum bei euren Löhnen, Zulagen, Ferien und der Arbeitszeit Opfer bringen müsst», erklärte SEV-Präsident Giorgio Tuti vor 350 Demonstrierenden auf dem Vorplatz des Landesmuseums in Zürich. «Zugleich aber nimmt sich euer CEO mit seinem Millionenlohn ein zweimonatiges Sabbatical auf Kosten der Unternehmung. So geht das nicht!» Darauf tat das Publikum lautstark kund, dass es diese Verschlechterungen nicht brav schlucken will. Und sandte Ballonpostkarten mit dieser klaren Botschaft an den CEO im Irgendwo.

Auch am SBB-Sitz in Bern-Wankdorf liessen 150 Bähnler/innen Ballonkarten steigen, und in Olten gut 300. «Wir kämpfen um unsere Arbeitsbedingungen – um unsere Ferien, Zeitregelungen, Löhne, Schicht- und anderen Zulagen», riefen dort SEV-Gewerkschaftssekretär Urs Huber und eine Zugbegleiterin den Demonstrant/innen zu. «Wir kämpfen für einen Kündigungsschutz, der davor schützt, dass man bei jeder Reorganisations-Wahnidee rausfliegt. Bei der Infrastruktur z. B. betrug die Halbwertszeit einer Reorganisation in den letzten Jahren etwa drei Jahre. Wir kämpfen dafür, dass Treue belohnt bleibt. Eure Chefs erzählen überall herum, wie toll eure Löhne und Arbeitsbedingungen seien: Wieso dann finden sie in vielen Bereichen kaum mehr gute Leute, oder diese laufen ihnen sogar davon? Die SBB-Forderungen waren und sind inakzeptabel!»



Bern-Wankdorf.



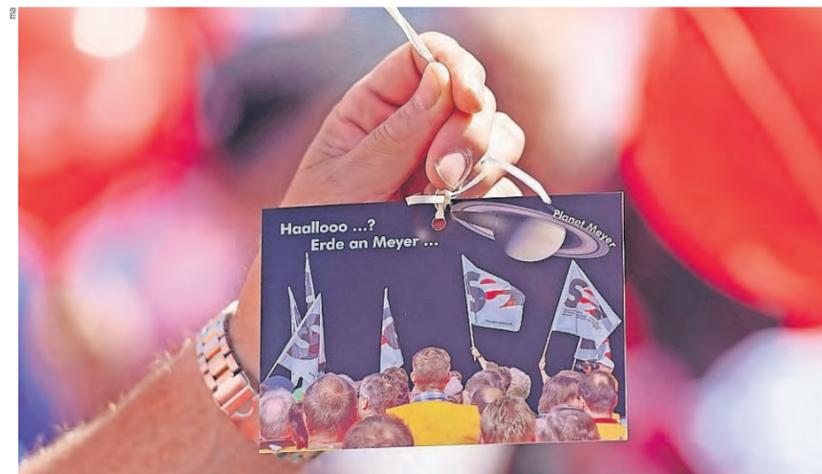
Zürich.



Lausanne.



Olten.



Bern.



Bellinzona.

EDITO

Ein Meer von roten Ballonen, rote SEV-Warnwesten so weit das Auge reicht, Jubel und lautes Pfeifen – unsere Protestaktion vom 18. Juni (siehe links) setzte gleich mehrere Zeichen: ein Zeichen, dass wir uns Verschlechterungen des GAV SBB / SBB Cargo nicht gefallen lassen; ein Zeichen, dass wir bereit sind, für einen gleichwertigen GAV zu kämpfen; ein Zeichen, dass wir gemeinsam einstehen für gute Arbeitsbedingungen und einen guten Service public.

«Wir stehen gemeinsam ein für einen guten GAV und den Service public.»

Manuel Avallone, Vizepräsident SEV



Im Verlauf dieses Jahres sollen neun SBB-Verkaufsstellen geschlossen werden (siehe Fokus Seite 16). Das Verkaufspersonal ist bereits heute angewiesen, die Kundschaft möglichst für die Billett-Automaten und die digitalen Verkaufskanäle fit zu machen und sie so – ganz unauffällig – langsam umzuerziehen. Schritt für Schritt verschwinden die Menschen von den Bahnhöfen in unserem Land, und mit ihnen die Dienstleistungen.

Bei SBB Cargo sieht es nicht besser aus: Per Fahrplanwechsel 2018/19 sind auch dort Schliessungen geplant. Mehrere Bedienpunkte stehen vor dem Aus (siehe Seite 5), die Kundschaft springt teilweise jetzt schon ab vom teuren Cargo-Zug, der auf dem falschen Gleis unterwegs ist. Sie steigen lieber auf die Strasse um ... Auch hier lautet das Schlagwort «Serviceabbau». Ohne die staatlichen Subventionen geht es, wie es scheint, wohl doch nicht.

Die SBB ist ein Unternehmen mit Service-public-Auftrag. Verladebahnhöfe, Verkaufsstellen, Zugbegleitung – all das ist Service public. Doch was wir zurzeit von ihr bekommen, ist Abbau, Ausdünnung und Enthumanisierung. Langsam regt sich auch in der Politik Widerstand gegen diese Entwicklungen.

Unsere Mobilisierung am 18. Juni war ein Erfolg, und nicht ohne Grund war das mediale Interesse derart gross. Denn am Ende kämpfen die Kolleginnen und Kollegen bei der SBB nicht nur um ihren GAV, sondern auch für einen starken Service public – und das geht uns alle etwas an.

Vorstand SEV

Gratisbeitritte bis September

Drei Monate Gratismitgliedschaft! Zusammen mit den Verhandlungen des GAV SBB wurde auch die Aktion für Neumitglieder von der SBB bis zum 30. September verlängert.

Die zunehmenden Beitritte in den SEV haben den Vorstand dazu bewogen, die Werbeaktion für Neumitglieder von der SBB zu verlängern. Diese profitieren von drei Monaten Gratismitgliedschaft, wenn sie dem SEV bis Ende September beitreten. Eine Geste, die Nichtmitglieder dazu motivieren soll, sich in der Zeit der sehr schwierigen GAV-Verhandlungen mit der SBB gewerkschaftlich zu organisieren.

Dem Vorstand ist klar, dass die Gratismitgliedschaft nur ein

Element für die Stärkung unserer Gewerkschaft darstellt. Die Positionierung des SEV in den Verhandlungen ist der wesentliche Faktor für die Steigerung der Mitgliederzahlen.

Auch andere Themen bewegen
Der Vorstand kam auch auf die Fernbusse zu sprechen. Im Fokus stand insbesondere das Eintreten von Flixbus in den Schweizer Markt durch eine Kooperation mit dem Schweizer Unternehmen Eurobus, das seit dem 10. Juni nationale Fernbusse betreibt. SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger informierte über die wichtigsten Schritte des SEV in diesem Dossier: «Wir haben zwei Schreiben verschickt: Eines ans Bundesamt für Verkehr, worin wir Zugang zu den Unterlagen fordern, die bei der Konzessionsvergabe für die drei

neuen Fernbus-Linien als Basis dienen. Damit wollen wir Einsicht in die Bedingungen der Branche gewinnen, die Eurobus beim Betrieb der Linien beachten muss. Der zweite Brief ging an die Leitung von Eurobus Swiss Express zur Vereinbarung eines Treffens mit dem Ziel, einen GAV zu verhandeln.»

Wer sich wunderte, wieso sich der SEV hier engagiert, nachdem er sich grundsätzlich gegen Fernbusse ausgesprochen hatte, erhielt eine logische Erklärung von Präsident Giorgio Tuti: «Die vergebenen Konzessionen sind eine Tatsache. Es ist jetzt unsere Aufgabe, das Fahrpersonal zu organisieren und dessen Arbeitsbedingungen und Löhne zu verteidigen – auch im Interesse der gesamten öV-Branche.»

Vivian Bologna/chf

Der SEV verteidigt deinen GAV mit Klauen und Zähnen.
Hilf auch du mit, ihn zu verteidigen!

3 Monate Gratismitgliedschaft!

SBB-Mitarbeitenden, die bis spätestens Ende September 2018 beim SEV Mitglied werden, schenken wir die ersten 3 Monatsbeiträge.



Jetzt profitieren
und sofort Mitglied werden!
sev-online.ch/beitreten

SEV
Gewerkschaft
des Verkehrspersonals
Syndicat du personnel
des transports
Sindacato del personale
dei trasporti



Bei uns spielt die Solidarität
On y joue la carte de la solidarité
Solidarietà: la nostra carta vincente

MEINE MEINUNG

Zurück in die Vergangenheit

Ich bin mal wieder zu Hause bei Mama in Berlin und wollte den Urlaub gleich mit der Ostsee verbinden. Also bin ich für ein paar Tage nach Usedom gefahren. Es heisst, keine andere Insel an der deutschen Ostseeküste zähle so viele Sonnenstunden. Mit Usedom verbinde ich viele Eindrücke meiner Kindheit, mit der Ostsee sowieso. Wenn ich hierherkomme, dann fühle ich mich regelrecht in die Vergangenheit zurückversetzt. Die deutsche Ostsee bedeutet für mich Heimat. Manchmal wundere ich mich, dass es mich nicht dorthin ver-

schlagen hat, sondern in die entgegengesetzte Richtung in die Berge. Als Kinder waren wir im Ferienlager auf Usedom, womit ich viele Erinnerungen verbinde, doch auch später als Familie sind wir oft hierhergekommen. Überall gibt es die Ostseebäder, meist mit einer langen Seebrücke, auch Mole genannt, verbunden durch kleine herzige Bäderbahnen. Die Ostsee ist im Gegensatz zur Nordsee nicht so sehr von den Gezeiten geprägt. Das heisst, das Wasser ist immer da. Im Winter wie im Sommer ist die Ostsee einfach nur schön, wüst mit Sturm

oder kühl mit einer heftigen Brise. Die Leute sind ein wenig mürrisch, doch das liegt meist nur an ihrem strengen norddeutschen Dialekt. Und die Wälder duften so vertraut. Hier bin ich oft gewesen, es war sozusagen meine zweite Heimat neben Berlin und dem Brandenburger Land. Weisse, malerische Villen, endlose Promenaden und weisser, weicher Sand. Ich liebe die Ostsee und kein Meer im Vergleich kann es meiner Meinung nach mit ihr aufnehmen. Der Atlantik und das Mittelmeer sind auch schön, wüst und wild, doch die Ostsee ist,

wahrscheinlich auch weil sie mich so sehr an meine Kindheit erinnert, bisher für mich der schönste Platz der Welt. Egal ob Wismar, Kühlungsborn, Rostock- Warnemünde, Rügen oder Usedom, die deutsche Ostseeküste ist einfach traumhaft. Dort kann ich abschalten von allem um mich herum, ob wohl es doch nicht ganz so weit weg ist. Softeis und Fischbrötchen dürfen nicht fehlen.

«Die Leute sind ein wenig mürrisch, doch das liegt meist nur an ihrem strengen norddeutschen Dialekt.»

Sabrina Tessmer

Dieser Urlaub war für mich einfach einmalig, mit unglaublich vielen, neuen Eindrücken. Und wieder habe ich ein wenig mehr erfahren über diese mir so vertraute und doch immer wieder neu zu entdeckende Ostseelandschaft.



SBB Cargo schliesst Bedienpunkte

Verlagerung auf die Strasse

Per Fahrplanwechsel 2018/2019 schliesst SBB Cargo zwei Bedienpunkte im Berner Oberland und elf im Jura. Wir haben bei betroffenen Kunden nachgefragt, was das für sie heisst.



Der Mülltransport mit ACTS-Wagen von Interlaken Ost und Emmenmatt nach Thun ist leider vorbei.

Schon auf Ende 2017 hat SBB Cargo in Emmenmatt und Interlaken Ost einen wichtigen Kunden verloren: die Abfallverwertungs-AG Avag mit Sitz in Thun. Für diese führte SBB Cargo letztes Jahr noch 250 Bahnwagen der Abroll-Container-Transport-Service AG (ACTS) mit Müll von Emmenmatt nach Thun, und etwa gleich viele ACTS-Wagen von Interlaken Ost nach Thun. Auf jedem Wagen fuhren je drei Abroll-Container mit einem Fassungsvermögen von je rund 13–14 Tonnen mit. 500 x 40 = 20 000 Tonnen Müll: Etwa diese Jahresmenge wird seit 2018 von den Avag-Annahmestellen Interlaken Ost und Emmenmatt per Lkw direkt zur Kehrichtverbrennungsanlage Thun gefahren. Etwa 500 x 3 = 1500 Lkw fahren somit wesentlich weiter als bisher.

Bahn für Mülltransport zu teuer? Markus Jenni, der den Avag-Bereich Entsorgungszentralen lei-

tet, begründet den Bahnverzicht damit, dass zweimaliges Umladen auf relativ kurzer Distanz keinen Sinn mehr mache, vor allem preislich, «bei ökologischer Gleichwertigkeit» (?). Die Frage bleibt offen, warum sich SBB Cargo und Avag nicht mehr gefunden haben. Hat man alles versucht? Hätten Subventionen den Bahntransport gerettet?

Salz weiter auf der Bahn – aber wie lange noch?

Von der Schliessung der Oberländer Bedienpunkte betroffen sind auch die Schweizer Salinen. Die rund 60–70 Ucs-Silowagen à 25 Tonnen Auftausalz pro Jahr, die sie bisher nach Interlaken Ost lieferten, würden künftig über den Bedienpunkt Thun geführt, sagt ihr Leiter Logistik Jörg Dietiker. Ob die bisher über Emmenmatt gelieferten ca. 12 Wagen pro Jahr für Grünenmatt und ca. 14 Wagen für Schüpbach weiterhin

mit der Bahn transportiert werden (über Hasle bei Burgdorf oder Konolfingen), werde noch verhandelt. Betroffen sind die Salinen auch von der Schliessung des Bedienpunkts La Chaux-de-Fonds: Für diesen sei Delémont kein valabler Ersatz, da zu weit weg, bedauert Jörg Dietiker. Darum würden diese 80–90 Wagen pro Jahr künftig mit dem Lkw transportiert.

Offen sei auch, ob die Salinen der Bahn treu bleiben können, wenn in zwei Jahren die Ucs-Silowagen lärmsaniert werden müssen. Als Ersatz sind ACTS-Abroll-Container gedacht. «Die Bahn wird immer teurer, der Lastwagen jedoch nicht», stellt Jörg Dietiker fest. «Deshalb tut uns die Schliessung der Bedienpunkte wirtschaftlich nicht weh. Doch aus ökologischen Gründen würden wir gerne weiterhin auf die Bahn setzen.» Weitere Kunden gab es in letzter Zeit in Interlaken Ost kaum

mehr, und auch nicht in Emmenmatt, abgesehen von einzelnen Bahnwagen für einen Holzhändler und für die Armee.

Alles nur halb so schlimm?

Dass SBB Cargo nach dem Verlust eines grossen Kunden mit den übrigen Kunden effiziente Lösungen sucht, ist verständlich. Wenn Bahnlösungen über andere Bedienpunkte gefunden werden, ist das zwar gut, doch weil sich der Weg zwischen Bahnhof und Kunde verlängert, verliert die Bahn trotzdem Verkehr an die Strasse. Und erst recht dann, wenn Güter ganz auf den Lkw wechseln, wie das Salz für La Chaux-de-Fonds. So bewirkt SBB Cargo letztlich mehrere Verkehrsverlagerungen auf die Strasse, und auch wenn diese im Einzelfall kaum relevant scheinen, schaden sie der Umwelt und senken das Gütervolumen der Bahn.

Markus Fischer

ABBAUPLAN

Im Rahmen des geplanten Abbaus von Bedienpunkten und Arbeitsplätzen hat SBB Cargo im Berner Oberland in zwischen 14 Bedienpunkte überprüft und will die zwei in Emmenmatt und Interlaken Ost auf den Fahrplanwechsel 2018/2019 schliessen, wie es im «Cargo Flash» vom 5. Juni geschrieben stand. Zudem seien im Jura 16 Bedienpunkte überprüft worden, davon zwei im Kanton Neuenburg und 14 im Kanton Jura. Hier soll «im Regelangebot auf den Bedienpunkt Delémont fokussiert werden». Im Rahmen von Kundenvereinbarungen sollen zudem flexible Transporte nach Alle, Bure, Glovelier und Porrentruy erfolgen. Obwohl somit von den überprüften 16 Bedienpunkten im Jura nur noch fünf bedient würden, könnten 80 % der Verkehrsmenge auf der Schiene gehalten werden, schreibt SBB Cargo. Mit den Kunden würden nun bis Ende Juni die Details verhandelt, und ab Juli bis im Winter dann ein zweiter Überprüfungsschritt per Fahrplanwechsel Ende 2019, da die Lösung noch immer nicht rentabel sei. In den zwei Regionen fallen durch den Abbau im Rangierbereich 7,5 Stellen weg. Mit den betroffenen Mitarbeitenden würden Lösungen gesucht. **Fi**

«Der Rückzug von SBB Cargo wäre für die CJ eine Katastrophe»

Die von SBB Cargo geplante Schliessung von Bedienpunkten im Jura gab an der Aktionärsversammlung der Chemins de fer du Jura (CJ) vom 20. Juni viel zu reden. CJ-Verwaltungsratspräsident Maxime Jeanbourquin sprach von einer Katastrophe für das Unternehmen. Betroffen sind u. a. die Bedienpunkte La Chaux-de-Fonds (NE), Tavannes (BE) sowie im Kanton Jura Glovelier und Pruntrut. Diese Bedienpunkte sind für den Güterverkehr der CJ als Anknüpfungspunkte ans SBB-Netz unverzichtbar.

«Wir versuchen zusammen mit unseren Kunden und den Kanto-

nen Jura, Bern und Neuenburg als Besteller an allen Fronten Druck zu machen, damit SBB Cargo die Schliessung der Bedienpunkte aufschiebt», erklärte CJ-Direktor Frédéric Bolliger. «Wir prüfen auch, die Tätigkeit von SBB Cargo in unserer Region zu übernehmen. Das werden wir tun, falls die Kosten gedeckt sind. Wir haben soeben beschlossen, zusammen mit dem Kanton Jura eine Studie zur Entwicklung des Güterverkehrs in der Region zu lancieren.»

Am Schluss der Versammlung bat VR-Präsident Maxime Jeanbourquin alle Aktionäre, in ihrem Umfeld auf die Risiken der Cargo-

Strategie der SBB für die CJ hinzuweisen und ihren politischen Einfluss geltend zu machen.

SEV-Gewerkschaftssekretär Jean-Pierre Etique begrüsst den Widerstand der CJ gegen die Schliessung der Bedienpunkte. «SBB Cargo will den Einzel-Wagenladungsverkehr aufgeben und nur noch Ganzzüge fahren. Die Folge wären mehr Lastwagen, obwohl das Volk stets für die Verlagerung auf die Schiene gestimmt hat.» 2017 haben die CJ auf ihrem Schmalspurnetz 92 000 Nettotonnen Güter transportiert. Das entspricht etwa 3000 Lastwagen. **vbo/Fi**

Waldwirtschaft braucht Verladebahnhöfe

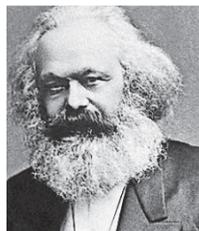
Markus Brunner, der Direktor von WaldSchweiz, dem Verband der Schweizer Waldeigentümer, ist sehr besorgt über die auf Ende 2018 geplante Schliessung von Verladebahnhöfen für lange Güter (= Holz) im Jura. Betroffen sind nach einer ihm vorliegenden Liste La Chaux-de-Fonds und Le Locle Col-des-Roches. Pruntrut und Alle werden nur noch punktuell gemäss Kundenvereinbarung bedient. Glovelier bleibt anscheinend (noch) offen, doch ist eine zweite Überprüfung im Hinblick auf weitere Schliessungen geplant. Geschlossen werden sollen laut Liste auch drei

Verladebahnhöfe der Chemins de fer du Jura (CJ): Le Noirmont, Les Breuleux und Les Reussilles. «Immer längere Züge- und Abfuhrstrecken zu den Verladeorten machen es unattraktiver, überhaupt noch auf die Bahn umzuladen», warnt Markus Brunner. Er kritisiert auch, dass es im Berner Oberland, im Emmental, in den Freiburger (Vor-)Alpen und in den Kantonen OW und NW heute schon zu wenig Verlademöglichkeiten gibt, sodass Holzlastwagen aus diesen nadelholzreichen Regionen bis zu 50 km und weiter fahren müssen, um Holz auf die Bahn zu verladen. **Fi**

200. Geburtstag von Karl Marx

«Die Emanzipation der Arbeiter muss aus ihrem eigenen Antrieb erfolgen.»

Provisorische Statuten der internationalen Arbeiterassoziation,
verfasst von Karl Marx im Oktober 1864



Karl Marx.

Kapitaler Denker für das 21. Jahrhundert

Vor 200 Jahren, nämlich am 5. Mai 1818, wurde Karl Marx geboren, der das philosophische und soziale Denken seiner Zeit auf den Kopf stellte, insbesondere mit seinem Hauptwerk «Das Kapital». Was bleibt von seinem Gedankengut heute übrig? Soziologe Bernard Friot sieht darin viel Aktualität.

«Wieso Karl Marx heute so relevant ist wie nie zuvor.» Aus dem Munde eines Marxisten würde uns diese Behauptung wohl zum Schmunzeln bringen. In diesem Fall stammt sie jedoch von Historiker Adam Tooze. Sie stand als Titel über seinem Artikel in der «Financial Times» vom 4. Mai, einen Tag vor dem 200. Geburtstag von Marx. Die Finanzkrise im 2007, die nur knapp nicht in einem US-Staatsbankrott endete, erklärt zweifellos das Zurückkommen auf Marx als Denker der Krisen und der Ungleichheit. Die briti-

sche Wirtschaftszeitung verlieh 2014 ihren Preis für das Wirtschaftsbuch des Jahres dem Bestseller «Das Kapital im 21. Jahrhundert». Der französische Ökonom Thomas Piketty dokumentiert darin die Geschichte der Ungleichheit zwischen den Superreichen und dem Rest der Bevölkerung. Der Titel spielt natürlich auf das bekannteste Werk von Marx an: «Das Kapital».

Nach Marx wie Marx denken?

Der 200. Geburtstag von Karl Marx bietet Gelegenheit, an diesen radikalen Denker zu er-

innern und über die Aktualität und Relevanz seines Werks nachzudenken. Vielleicht trägt dies zu einem besseren Verständnis des Zeitgeistes unserer heutigen Welt bei, in der die Globalisierung allgegenwärtig ist. Marx' Schriften sind natürlich stark vom 19. Jahrhundert geprägt, als das Proletariat aufkam und sich als soziale Klasse zu organisieren begann, und als der Sozialstaat noch in den Anfängen stand.

Erlaubt uns Marx' wirtschaftliches, soziales und revolutionäres Denken, den weltweiten Kapitalismus des 21. Jahrhunderts zu verstehen und Wege zu einer besseren Wirtschaftsordnung zu finden? Kann man nach Marx noch wie Marx denken? Genau das war das Thema der dreitägigen Veranstaltung «Marx 2018», die Anfang Mai von der «Waadtländer Philosophiegemeinschaft» im «Maison de Quartier sous-gare» in Lausanne organisiert wurde.

«Das Bürgertum ist nicht die herrschende Klasse, weil es über das Geld regiert, sondern weil es bestimmt, was Arbeit ist und was nicht.»

Bernard Friot, Ökonom und Soziologe

Der Anlass begann mit einer anregenden Auslegung von Marx' Werk durch Bernard Friot, Arbeitsökonom, emeritierter Soziologieprofessor der Universität Paris Nanterre und Autor von «Emanciper le travail». Basierend auf Marx' Denken hinterfragte Friot die Vorstellung, dass der Kapitalismus unüber-

windbar sei. Das Bürgertum sei nicht die einzige organisierte soziale Klasse. Kritisches Denken dürfe sich nicht nur darauf beschränken, sich mit den Opfern des weltweiten Kapitalismus zu solidarisieren und diesen zwar zu kritisieren, aber nicht infrage zu stellen. Im Namen von Marx lehnt Friot diese Haltung der kritischen Sozialwissenschaften ab, denn diese verunmöglichten damit ein Nachdenken über Alternativen zum Kapitalismus.

Friot forderte dazu, die Gegenwart mit andern Augen zu betrachten: Der Übergang vom Kapitalismus zum Kommunismus laufe bereits. Er erinnerte an die Definition des Kommunismus von Karl Marx und Friedrich Engels in ihrem Werk «Die deutsche Ideologie»: «Der Kommunismus ist die wirkliche Bewegung, die den jetzigen Zustand aufhebt.» Für Friot ist «die Bewegung, die den Kapitalismus durch den Kommunis-

mus ersetzen will, in unseren Gesellschaften schon vorhanden».

Denker des Klassenkampfes Heute, wo man meint, dass der Neoliberalismus alles auf diesem Planeten wegfege, erstaunt die Behauptung von Friot. Sie macht aber auch Hoffnung.

«Mehr noch als ein Denker der Herrschaft war Marx ein Denker des Gegensatzes», betont Friot. «Was erlaubt, dass wir über den Wandel nachdenken, über eine Alternative zum Kapitalismus. Es bedeutet auch, dass wir von zwei Klassen ausgehen, die sich ihrer Interessen bewusst sind und diese auch durchsetzen können, und nicht von einer einzigen dominierenden Klasse. Mit Marx denken bedeutet auch, an der Schule der Sieger zu sein, den Kommunismus in seiner Entstehung zu beobachten und den sozialen Aspekt einer Alternative zum Kapitalismus zu erkennen. Das ist es, was die Lektüre von Marx ungemein spannend macht. Er hält uns ständig vor Augen, dass die Revolution möglich ist.»

Kampf um die Herrschaft über die Arbeit

Gemäss Marx liege der fundamentale (Klassen-)Gegensatz im Kapitalismus darin, wie die Arbeit als Produzentin von wirtschaftlichem Wert definiert wird, erklärte Friot weiter. Der Kapitalismus habe die Machtposition zu definieren, was Arbeit ist und was nicht – und folglich auch, welche Art von Aktivität wertvoll ist und welche nicht. «Um die Definition der Arbeit und deren Kontrolle streiten sich zwei Klassen.» Friot präzisiert, «dass nicht das Geld im Zentrum des Klassenkampfes steht, sondern die Arbeit. Das Bürgertum ist nicht

die vorherrschende Klasse, weil es das Geld dominiert, sondern weil es bestimmt, was Arbeit ist und was nicht. Es zieht seine Macht aus der Beherrschung der Arbeit und aus seiner Fähigkeit, diese zu nutzen. Seine Macht über das Geld ergibt sich daraus. Das Bürgertum als erfolgreiche revolutionäre Klasse hat dem Adel gesagt: «Ich arbeite nicht mehr für dich, ich ändere die Definition und Praxis der Arbeit.» Das ist Revolution! Das politische Regime zu stürzen ist also noch keine Revolution. Dazu gehört auch eine Änderung der Produktionsverhältnisse. Die Produktionsmittel wechseln den Besitzer, und die Produzenten erhalten einen neuen Status. Das ist es, was das Bürgertum zwischen dem 14. und dem 18. Jahrhundert gemacht hat.»

Für Friot kann eine Revolution mehrere Jahrhunderte dauern. In diesem Sinne sei die Französische Revolution nur die Kirche auf dem Kuchen eines langen Transformationsprozesses der Wirtschaft über fünf Jahrhunderte. Und die UdSSR habe den Umsturz teuer bezahlt.

Der Lohn – eine kommunistische Errungenschaft

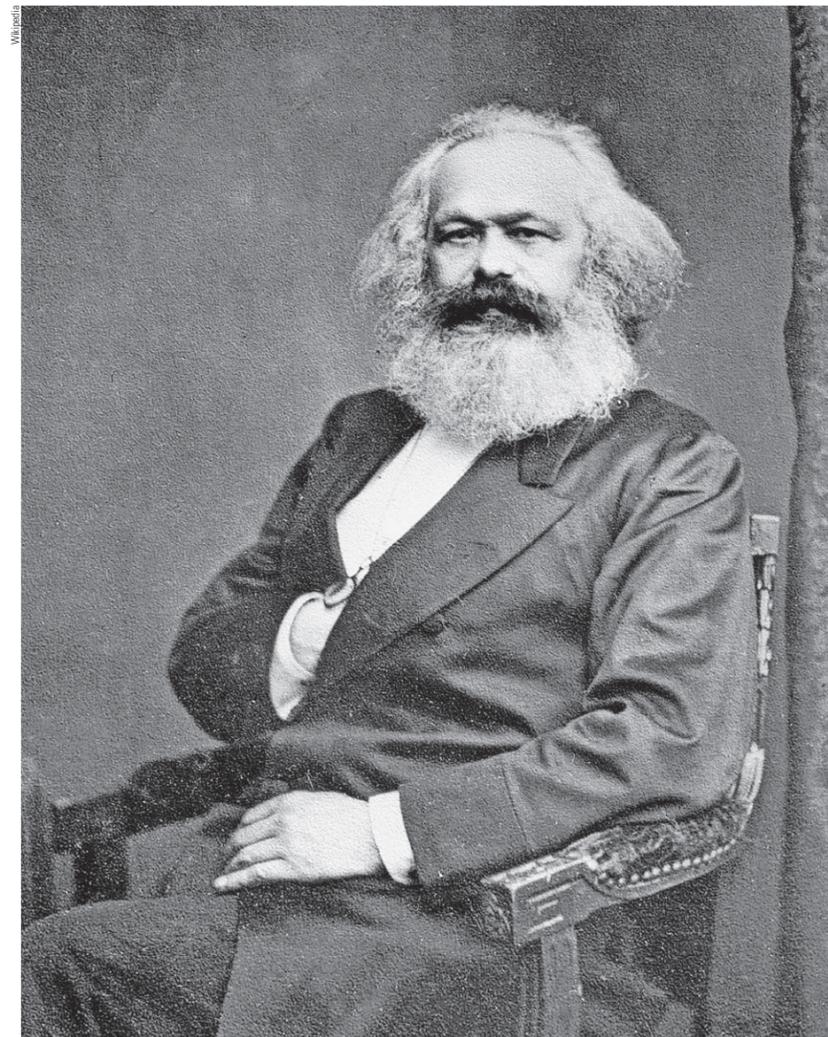
Friot schlägt denn auch nicht einen Sturm auf den Zarenpalast vor, sondern die Förderung und Weiterentwicklung jener Institutionen, die nicht im Dienst der Kapitalerwirtschaftung stehen, beginnend beim öffentlichen Dienst und der Altersvorsorge. Denn das Kapital beraube die Arbeitenden ihrer Entscheidungsfreiheit über ihre eigene Produktion: Wer was, wo und wie produziert, werde allein vom Kapital bestimmt. «Je mehr wir von der Gewinnmaximierung wegkommen, desto mehr wird die Bevölkerung über ihre Produktion bestimmen können und die Hoheit über die Arbeit gewinnen.» Dieser Fortschritt habe bereits Ende des 19. Jahrhunderts begonnen, als die ersten Gewerkschaftskämpfe den Arbeitern erlaubten, sich aus der Unterakkordanz zu befreien und Arbeitsverträge zu erhalten. Letztere institutionalisierten den Lohn, «keine wahrhafte Errungenschaft des Kommunismus», sagt Friot. So sei der Kommunismus kein Hirngespinnst, sondern existiere

schon lange ansatzweise in den Gegensätzen im Kapitalismus, erklärt Friot. Die kommunistische Revolution der Arbeit müsse nicht neu erfunden werden, sondern habe schon zu Beginn des 20. Jahrhunderts und vor allem am Ende des 2. Weltkriegs einiges erreicht, auf dem man aufbauen könne.

So sei damals in der Schweiz die AHV eingeführt worden, die dank ihrer klaren sozialen Ausrichtung der Rechten und den Versicherern ein Dorn im Auge sei. Während vieler Jahre seien auch die PT und die SBB als Service-public-Betriebe im Dienste der Bevölkerung gestanden, ohne eine Rendite abwerfen zu müssen. Diese verloren gegangene Dynamik gelte es wieder zu aktivieren, fordert Friot. Um die Arbeit aus den Fängen des Kapitals zu befreien, müsse fortgesetzt werden, was die Arbeiterbewegung im 20. Jahrhundert erreicht hat. Friot denkt an ein bedingungsloses Grundeinkommen, an die Teilhabe der Arbeitenden an den Unternehmen und an die Subventionierung von Investitionen.

Raus aus dem erpresserischen Arbeitsmarkt

In Frankreich waren die kommunistische Partei und die kommunistische Gewerkschaft CGT nach dem Krieg in einer Phase des sozialen Fortschritts in der Lage, das Beamtenrecht zu schaffen (Loi Thorez vom Oktober 1946). Auch zu jener Zeit wurde auf Anstoss des aus der CGT hervorgegangenen und von General de Gaulle ernannten Ministers Ambroise Croizat ein System der sozialen Sicherheit für alle eingeführt. Dazu gehörten neben der Krankenversicherung das Recht auf Lohn bei Elternschaft (Familienzulagen) und nach der Pensionierung (Renten). So wurde erkämpft, dass Arbeit als solche anerkannt wurde und nicht nur im kapitalistischen Bereich des Arbeitsmarktes. Die Angestellten des öffentlichen Dienstes wurden von den Risiken des Arbeitsmarktes befreit, indem ihnen der Arbeitgeber nicht mehr kündigen konnte und indem ihre Löhne aus dem Arbeitsmarkt ausgeklammert wurden. «Das ist Kommunismus», sagt Friot, «der Arbeiter wird Inhaber sei-



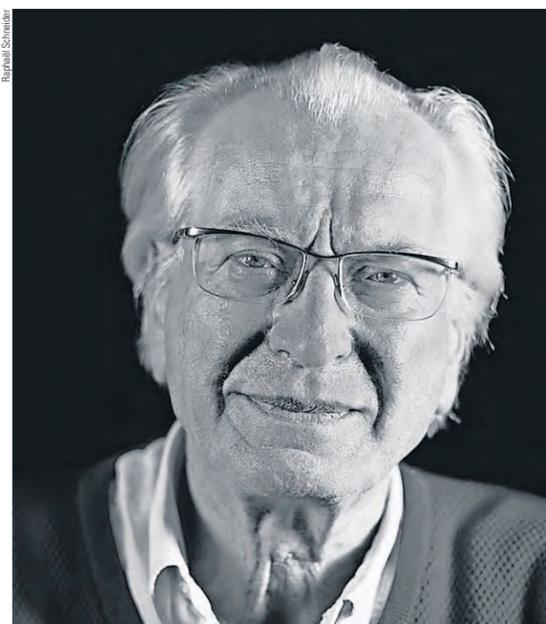
Karl Marx 1875 mit 57 Jahren.

nes Lohnes. Er ist nicht mehr ein Individuum auf dem Markt, das ist vorbei. Von da kommt der Hass des Bürgertums auf den öffentlichen Dienst. Die führende Klasse ist besessen davon, die Macht über Arbeit und Lohn zu haben – nicht über das Geld an sich.» Diese Macht wolle das Bürgertum in Frankreich im aktuellen Streit um das Eisenbahnerstatut zurückgewinnen. Die Lausanner Veranstaltung zeigte, dass Marx' Analyse des Kapitalismus und der Klassengegensätze noch immer aktuell ist und helfen könnte, Wege aus dem Kapitalismus zu finden. Sie zeigte auch, wie wichtig es ist, die öffentlichen Dienste aus der Logik des Profits herauszunehmen und den Status der Service-public-Angestellten zu verbessern – statt Kündigungen zu erleichtern, wie dies die SBB aktuell vorsieht. Yves Sancey/cht/FI

BIO

Karl Marx wird am 5. Mai 1818 in Trier (Preussen) geboren. Er studiert in Bonn und Berlin und doktoriert 1841 an der Universität von Jena in Philosophie. Als engagierter Journalist bei der «Rheinischen Zeitung» flieht er 1843 vor der preussischen Zensur, als diese die Publikation verbietet. Im gleichen Jahr heiratet er Jenny von Westphalen nach fünf Jahren Briefbeziehung. Er bereist ganz Europa, mit längeren Aufenthalten in Paris, Brüssel und Köln und zahlreichen Ausweisungen. 1848 publiziert er mit Friedrich Engels das «Manifest der kommunistischen Partei» mit dem berühmten Satz: «Die Geschichte aller Gesellschaften bis heute ist die Geschichte von Klassenkämpfen». 1849 lässt sich Marx in London nie-

der. Von seiner Heirat bis zum Tod reichen seine Einkünfte nur selten, um seine fünfköpfige, zeitweilig sechsköpfige Familie zu ernähren. Die Jahre in Brüssel und London sind besonders hart. Sein Hauptwerk ist «Das Kapital», wofür er 20 Jahre seines Lebens aufwendete. Marx ist bekannt für seine materialistische Geschichtsauffassung, in der die Ökonomie eine zentrale Rolle spielt. Ebenso für seine Analyse des Kapitalismus, nach der den Arbeitern aus ihrer Arbeitskraft ein Mehrwert abgepresst und für die Kapitalanhäufung missbraucht wird. Marx ist bekannt für seine revolutionäre Tätigkeit in der Arbeiterbewegung, insbesondere in der Internationalen Arbeiter-Assoziation (IAA). Er stirbt 1883 in London. ysa/cht



Für Soziologe Bernard Friot haben die Werke von Marx nichts an Aktualität eingebüsst.

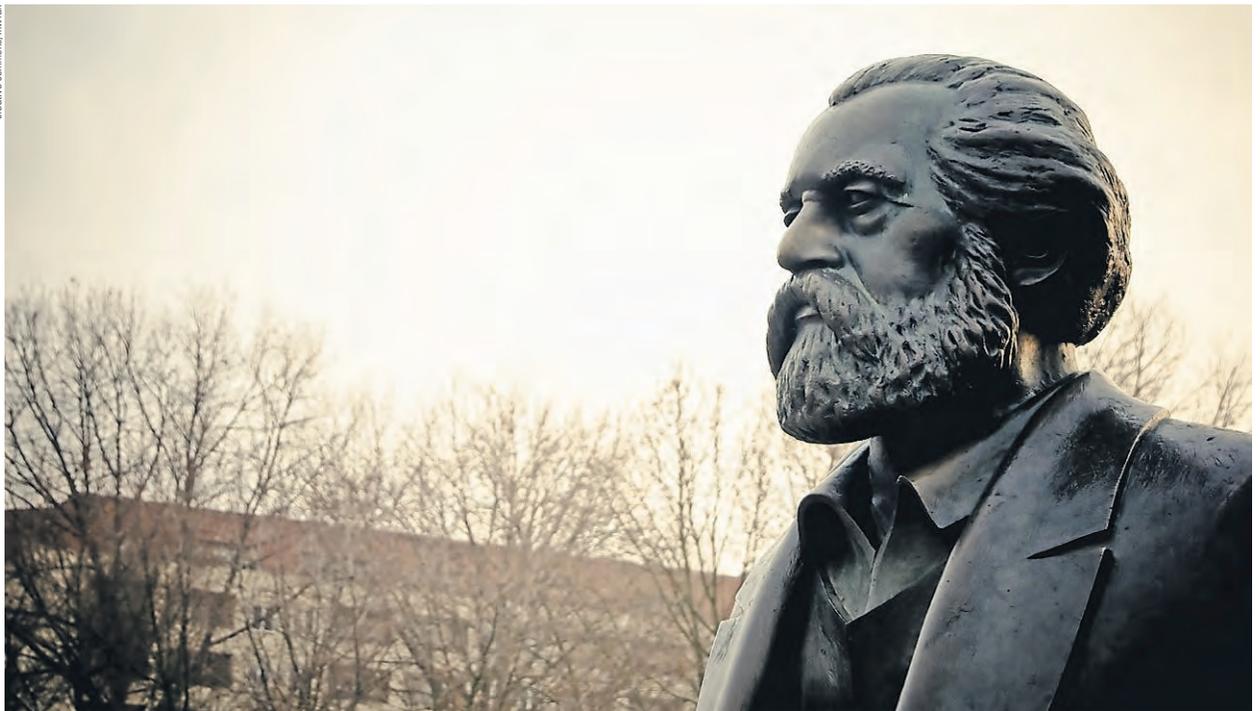
Vor 200 Jahren wurde Karl Marx geboren

Das zeitlose Rüstzeug von Marx

«Ich bin überzeugt, dass Marx als Denker hier und heute lebt, und dass sich dies im aktuellen Jahrtausend erneut bestätigen wird», schreibt Franco Cavalli in «Area», der Tessiner Zeitung der Unia. Kurz gesagt: Marx hatte recht und er wird recht behalten.

«Der Weltmarkt bildet selbst die Basis dieser [kapitalistischen] Produktionsweise», lautet eine der Leitideen im dritten Band von Marx' Werk «Das Kapital». Er hatte recht; eine starke Intuition – ausgenutzt von Theoretikern und Praktikern des ökonomischen Imperialismus. Die Freiheit der Waren und des Kapitals sind wesentliche Merkmale des globalisierten Marktes, der einst von den Amerikanern angetrieben und heute von ebendiesem gebremst und beschädigt wird. Der Präsident der schweizerisch-schwedischen Gruppe ABB (Asea Brown Boveri) beschreibt die Globalisierung geradeheraus als die unternehmerische Freiheit, in das zu investieren, was man will, das zu produzieren, was man will, zu kaufen und verkaufen, wo man will und sich dabei so wenig wie möglich vom Arbeitsrecht und der Sozialgesetzgebung einschränken zu lassen (aus «Le Devoir», 5. Mai 2001). Was Marx vorausgesagt hat, ist eingetreten. In der Konsequenz wurde alles in Waren umgewandelt, auch das, was keine Ware ist und es auch nicht sein sollte, wie zum Beispiel öffentliche

creative commons/flickr



Der deutsche Denker und Ökonom Karl Marx war, ist und bleibt für die linke Politik wichtig.

Dienstleistungen, soziale Sicherheit und – vor allem – die Arbeit. Die Sozialabzüge auf dem Lohn wurden minimiert und die Versicherung für den Fall von Invalidität, Arbeitslosigkeit, Mutterschaft oder Krankheit auf die öffentliche Hand abgewälzt, um dieser dann Verschwendung vorzuwerfen. Die Ersparnisse der Arbeitenden, ihre Renten und ihre Krankenversicherung wurden dem Markt bzw. Privatversicherern anvertraut.

Am Ende des «Kapitals» zeigt Marx die Perspektive auf, dass die Arbeit dank dem Fortschritt und der dadurch gesteigerten Produktivität nicht länger als Ware zu gelten habe und dass die sozialen Bedürfnisse der Menschen vom Profit losgelöst sein müssen. Doch dies ist bis heute nicht eingetreten.

Ungerecht und instabil

Marx hat aufgezeigt, dass der Kapitalismus ein ungerechtes und instabiles System ist, was anhand der Ausbeutung der Arbeiter/innen sowie der ständigen Krisen sichtbar wird. Ab einem gewissen Punkt wird das System irrational – gerade wegen des Erfolgs, den ihm seine eigene Effizienz bringt. In wenigen Worten zusammengefasst, macht Marx' Werk folgende Aussage: Die Krise ist uns gewiss, doch die Katastrophe nicht. Die Tricks, die sich die Kapitalisten ausgedacht haben oder die das System vorschreibt, vermögen seine Widersprüchlichkeit und Ungewogenheit nicht dauerhaft aus der Welt zu schaffen. Dies beweist die aktuelle Krise, die bisher ungelöst ist, während wir schon auf die nächste

zusteuern. Eine Krise löst die andere ab, doch niemals lässt uns dies das Ende des Kapitalismus erahnen, auch wenn es sich ankündigt. Vielleicht erfährt der Kapitalismus eine Wiedergeburt in einer antideokratischen, gewalttätigen Form wie dem Krieg oder Faschismus, oder er präsentiert sich wie in den letzten Jahrzehnten in einem regressiveren Gewand, zum Beispiel in dem des Neoliberalismus, der rasanten Marktprivatisierung oder der Zerschlagung sozialer Errungenschaften.

Kritik der politischen Ökonomie

Mit den Werkzeugen von Marx ist man stets gut ausgerüstet. Das Besondere an seiner Analyse ist die «Kritik der politischen Ökonomie» (so lautet der Untertitel von «Das Kapital»).

Marx schlägt eine alternative wirtschaftliche Berechnung vor: Die Menschheit sollte danach streben, ihr kollektives Wohlbefinden zu steigern, anstatt sich auf die private Profitmaximierung zu konzentrieren. Ist das nicht das eigentliche Problem? Der Kapitalismus ist ein kompaktes, nicht reformierbares System. Heute versucht man sogar, die Bedingungen für sein reibungsloses Funktionieren wiederherzustellen, und dies im Namen der totalen Freiheit – ohne Rücksicht auf die Bedürfnisse von Mensch und Umwelt. Was tun? Halten wir uns an Marx, das könnte uns auch heute noch weiterhelfen.

Silvano Toppi, Ökonom / kt

Dieser Artikel wurde mit freundlicher Genehmigung von «Area» übernommen.

Fernverkehrskonzession: BAV zieht Aufteilung durch

Gefährliche Flucht nach vorne

Trotz der vielen negativen Reaktionen in der Anhörung hat das Bundesamt für Verkehr am 12. Juni definitiv entschieden, den Schienenfernverkehr zwischen SBB und BLS aufzuteilen. Damit löst das BAV einen juristischen Krieg aus. Denn anders als die BLS hat die SBB triftige Gründe, den Entscheid anzufechten, was sie schon angekündigt hat. So schafft das BAV mit seiner Wettbewerbsideologie vor allem Unsicherheit, die dem heute gut funktionierenden Schweizer Bahnsystem nur schaden kann.

Seit Beginn der Streitereien um die Konzession für den Schienenfernverkehr hat der SEV immer wieder betont, wie wichtig Kooperation für ein gutes Zusammenspiel des

Schweizer Fernverkehrs ist. «Jetzt befinden wir uns in einer unsicheren Situation. Man hätte diese Diskussion gut am Verhandlungstisch führen können, stattdessen droht sie nun vor Gericht zu landen», ärgert sich SEV-Präsident Giorgio Tuti.

Gegen- statt Miteinander schadet dem System Bahn

Der SEV ist weiterhin überzeugt: Der Wettbewerb bringt im ganzen öV-System nur Verlierer. «Das BAV will unser Land unbedingt mittel- bis langfristig in einen Wettbewerbsmodus drängen, ohne

dass eine politische Grundlage besteht. Und dies, obwohl unser aktuelles Bahnsystem ausgezeichnet funktioniert und in ganz Europa ein hohes Ansehen genießt», erklärt Giorgio Tuti. Er befürchtet, dass mittelfristig der Fernverkehr durch verschiedene Akteure zerstückelt wird, die alle nur die rentablen Linien bedienen wollen. Und dass die Akteure künftig nicht wie bisher miteinander arbeiten werden, sondern gegeneinander. «Davon hat uns in den letzten Monaten die Streiterei zwischen der SBB und der BLS um die Konzessi-

on schon einen Vorgeschmack gegeben. Am Ende leidet die Qualität des gesamten Eisenbahnsystems», warnt Tuti.

Grosser Aufwand mit fragwürdigem Nutzen

Daneben hat der Wechsel von Linien von einem Unternehmen zum andern auch Auswirkungen auf Personal, Rollmaterial und Infrastruktur. Weil diesmal nur zwei kürzere Linien von der SBB zur BLS wechseln, wo es nur Stichkontrollen gibt, halten sich die Personalverschiebungen per Ende 2019 vorerst in Grenzen. Doch noch viel wei-

tergehende Personalwechsel drohen bei der nächsten Konzessionsvergabe in zehn Jahren, falls das BAV dann weitere, längere Linien mit Zugbegleitung nicht mehr an die SBB vergibt.

Bei solchen Personalverschiebungen sind viele Fragen zu klären, von den Anstellungsbedingungen über die Pensionskasse bis zum Arbeitsort und zur Übergabe von Räumlichkeiten und sonstiger Infrastruktur. Hinzu kommt die Verunsicherung des Personals.

SEV will Kostentransparenz

«All diese Verschiebungen für alle Beteiligten zufriedenstellend zu gestalten, wird nicht einfach sein und viel Aufwand verursachen. Da kann man sich schon fragen, ob das Sinn macht und wer das bezahlt», gibt Giorgio Tuti zu bedenken. Das gelte auch für den ganzen administrativen und sonstigen Aufwand der Konzessionsausschreibung. «Dazu verlangen wir schon für das laufende Verfahren absolute Kostentransparenz!», fordert Tuti.



Acht zusätzliche Doppelstockzüge «Mutz» will die BLS für den Fernverkehr auf Ende 2019 beschaffen.

SBB kündigt Beschwerde an

Sie sei nicht gegen Wettbewerb, schrieb die SBB am 12. Juni. «Mit einer aufgeteilten Fernverkehrskonzession entsteht jedoch kein echter Wettbewerb. Denn einheitliche nationale Tarife, bestehende Fahrplankonzepte und vergleichbares Rollmaterial lassen kaum Spielraum für eine echte Differenzierung unter den nationalen Bahnbetreibern.

Gesetzliche Grundlagen unklar, Rahmenbedingungen während Verfahren geändert:

Das bisherige System basiert auf einer Einheitskonzession für den Fernverkehr. Die Politik hat sich in der Vergangenheit dahingehend geäußert, dass eine Mehrbahnenlösung im abgeltungsrechtlichen Regionalverkehr anzustreben ist, nicht aber im Fernverkehr. Die Vergabe von

Teilstrecken im Fernverkehr muss somit vom Gesetzgeber zuerst entschieden werden.

Gleichzeitig mit der Verfügung erhöht das BAV die Deckungsbeiträge zur Finanzierung der Infrastruktur und begrenzt den Fernverkehrsgewinn. Das BAV hat die geplante Erhöhung der Deckungsbeiträge nach der Anhörung nach unten korrigiert. Trotzdem stellen diese Anpassungen eine Ungleichbehandlung der Betreiber und einen grossen Eingriff ins aktuelle öV-System dar. (...)

Ein neues Wettbewerbssystem muss für Kunden, Besteller und Bund mehr Qualität, Nutzen, und Effizienz bringen. Die SBB erachtet einen politischen Dialog und rechtliche Klärung für notwendig und bereitet deshalb eine Beschwerde vor. (...)

Preisüberwacher erwirkt Änderung

Preisüberwacher Stefan Meierhans kritisierte den BAV-Entscheid vom April, die Umsatzrendite der Bahnen im Fernverkehr auf 8% zu beschränken und darüber hinausgehende Gewinne als Beitrag an die Infrastruktur abzuschöpfen: Das sei eine weitere Trassenpreiserhöhung, die die Tarife nach oben drücke. Dank dem Preisüberwachungsgesetz würden zu hohe SBB-Gewinne im Fernverkehr den Reisenden schon über Vergünstigungen zurückerstattet.

Nun hat das BAV die neue Regelung so entschärft, dass die SBB von den Fernverkehrsgewinnen nicht wie zuerst geplant rund 100 Mio. Franken pro Jahr zusätzlich abliefern muss, sondern nur noch ca. 50 Mio. **FI**

BLS akzeptiert BAV-Zuschlag halb zufrieden

Sie werde ab Dezember 2019 die Fernverkehrslinien Bern–Biel und Bern–Burgdorf–Olten bedienen, schrieb die BLS am 21. Juni. Sie bestelle dafür kurzfristig acht Optionszüge aus der Beschaffung der «Mutz»-Dosto bei Stadler von 2012. Weiter schreibt die Bahn: «Allerdings kann die BLS ihre Ideen eines verbesserten Service für die Fahrgäste nicht wie geplant umsetzen. Das Fernverkehrsgesuch um fünf Linien war so kalkuliert, dass die BLS eine Reisebegleitung und den Billetverkauf im Zug hätte anbieten können. Durch die Reduktion auf zwei Linien ist dies nicht möglich, weil die beiden verfügbaren Linien dazu zu wenig ertragsstark sind. Die BLS beabsichtigt, bei der nächsten Konzessionsvergabe erneut ein Gesuch einzureichen,

um dann mehr Linien zugesprochen zu bekommen. (...) Die BLS begrüsst, dass die vom Bund durch das Modell «SBB plus X» initiierte Marktöffnung des Fernverkehrs in der aktuellen Verfügung im Ansatz erkennbar ist und nun weiterentwickelt werden kann. In diesem Sinne unterstützt sie die Absicht des BAV, das Vergabeverfahren zu überprüfen. Sie fordert insbesondere einen Vorlauf von mindestens fünf Jahren für Gesuchsteller, um Rollmaterial zu beschaffen. Ausserdem müssen alle Gesuchsteller bei der Finanzierung von Rollmaterial gleichbehandelt werden – nicht bundeseigene Bahnen tragen heute deutlich höhere Finanzierungskosten als die SBB, die von günstigen Bundesdarlehen profitiert. (...)

Flankierende Massnahmen und Rahmenabkommen mit der EU

Lohnschutz steht nicht zur Disposition

Bundesrat Cassis hat sich bereit erklärt, die «rote Linie» der Flankierenden Massnahmen FlaM in den Verhandlungen mit der EU-Kommission preiszugeben. Damit hat er die Unterstützung der Gewerkschaften verloren.

Indem der Aussenminister Ignazio Cassis die Acht-Tage-Regel als «fast religiöse Frage» lächerlich machte, signalisierte er die Bereitschaft, den Schutz der Schweizer Löhne und Arbeitsbedingungen insgesamt zur Disposition zu stellen. Denn bei der Diskussion um die 8-Tage-Regel geht es schlicht um die Frage, ob die Schweiz ihre europaweit höchsten Löhne eigenständig schützen kann. Diese Regeln und die Flankierenden insgesamt müssen vom neuen Rahmenabkommen ausgenommen werden. Nur so ist sichergestellt, dass trotz institutionellen Verflechtungen die

Regelungen nicht durch EU-Gerichtsbahnen oder ein Schiedsgericht ausgehebelt werden.

Die Bilateralen müssen den Berufstätigen in der Schweiz nützen. Deshalb müssen in der Schweiz Schweizer Löhne bezahlt werden. Aus diesem Grund hat der Bundesrat bereits bei der ersten Abstimmung zu den Bilateralen «einen umfassenden Schutz vor Lohn- und Sozialdumping»

durch die FlaM versprochen. Auch das Freizügigkeitsabkommen verlangt die «Einräumung der gleichen Lebens-, Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen wie für Inländer». Die Löhne der In- und Ausländer müssen vor Dumping geschützt sein.

Acht-Tage-Voranmeldung als zentrales Schutzelement

Die Acht-Tage-Voranmeldung ist ein zentrales Element des

Schweizer Lohnschutzes – zur Planung der Kontrollen und zur Durchsetzung der Kauttionen. Die Einsätze vieler Firmen sind vergleichsweise kurz. Ohne Voranmeldung hätten die ausländischen Unternehmen in vielen Fällen den Einsatz schon beendet, bevor die Kontrollorgane vom Einsatz wissen.

In der Praxis stellt diese Voranmeldung kein wesentliches Hindernis dar. Bereits heute arbeiten in keinem anderen

europäischen Land so viele ausländische Firmen wie in der Schweiz (gemessen an der Wohnbevölkerung). Die Firmen müssen ihre Einsätze in der Schweiz planen, was in den allermeisten Fällen deutlich über acht Tage dauert. In Ausnahmefällen wie Reparaturen usw. kann die Arbeit vor Ablauf der achttägigen Frist aufgenommen werden.

Abstimmungen abwarten?

Nach den Äusserungen von Bundesrat Cassis muss sich der Gesamtbundesrat fragen, ob das Rahmenabkommen für die nächste Zeit überhaupt angestrebt werden soll, oder ob nicht zuerst die Abstimmungen über die sogenannte «Selbstbestimmungsinitiative» und die Kündigungsinitiative durchgeführt werden sollten. Denn ein funktionierender Lohnschutz ist die Voraussetzung dafür, dass diese beiden Vorlagen abgelehnt werden.

Schweizerischer Gewerkschaftsbund (SGB)



Von rechts: Daniel Lampart (Chefökonom SGB), Vania Alleva (Präsidentin Unia), Paul Rechsteiner (Präsident SGB), Adrian Wüthrich (Präsident Travail.Suisse) und Hans Maissen (Vizepräsident Syna) am 15. Juni an der Medienkonferenz der Gewerkschaften in Bern.

Vaterschaftsurlaubs-Initiative

Veraltete Familienpolitik!

Heutige Väter wollen Verantwortung in der Familie übernehmen und in der Zeit nach der Geburt ihres Kindes präsent sein. Der Bundesrat zeigt sich wenig zeitgemäss und beantragt die Ablehnung der «Vaterschaftsurlaubs-Initiative».

Der Bundesrat hat die Eidgenössische Volksinitiative «Für einen vernünftigen Vaterschaftsurlaub – zum Nutzen der ganzen Familie» (Vaterschaftsurlaubs-Initiative) den eidgenössischen Räten bereits letzten Oktober zur Ablehnung empfohlen. Mit seiner Anfang Juni publizierten Botschaft bekräftigt er nun, dass er Vätern für die Geburt eines Kindes nicht mehr als einen Tag Urlaub zugestehen will. Der Bundesrat schreibt in seiner Botschaft, dass «der Ausbau

eines bedarfsgerechten familienergänzenden Kinderbetreuungsangebots für ihn Priorität hat.» Zudem erachtet er einen solchen Urlaub als finanzielle und organisatorische Belastung für die Wirtschaft. Der Bundesrat ist deshalb der Meinung, dass «die Einführung eines Vaterschaftsurlaubs wie bis anhin in der Verantwortung der Arbeitgeber respektive der Sozialpartner bleiben soll.»

Grosser Handlungsbedarf

Die Initiative des Vereins «Vaterschaftsurlaub jetzt!» verlangt einen gesetzlich geregelten und über die Erwerbersatzordnung finanzierten Vaterschaftsurlaub von mindestens 20 Tagen (flexibel innert einem Jahr zu beziehen). Weiter geht der Schweizerische Gewerkschaftsbund: Er fordert einen achtwöchigen Vaterschaftsurlaub sowie eine 24-wöchige Elternzeit, die sich die Eltern un-

tereinander aufteilen können. Die Umsetzung dessen würde ein wesentlicher Schritt darstellen, damit die Schweiz hinsichtlich Vereinbarkeit von Familie und Beruf nicht weiterhin die Rolle des europäischen Schlusslichts spielt.

Zur Verdeutlichung: In der Schweiz besteht heute kein im Bundesrecht geregelter Anspruch auf einen Vaterschaftsurlaub. In der Regel werden dem Vater bei Geburt eines Kindes ein bis zwei bezahlte Urlaubstage gewährt.

Hoffnung Volksabstimmung

Da zu sein bei einem so wichtigen Ereignis im Leben eines Mannes wird in einem der reichsten Länder der Welt als zu teuer erachtet und als Luxus dargestellt. Das ist ein Armutszeugnis. Der Ball liegt nun beim Parlament, das aber schon viele vergleichbare Vorstösse abgelehnt hat. *chf*

GLEICHSTELLUNG

Aktionstag Lohngleichheit

Gleichstellung ist in der Schweiz eine langwierige Geschichte: 100 Jahre bis zum Frauenstimmrecht, 60 Jahre bis zur Mutterschaftsversicherung und bereits 37 Jahre für die Lohngleichheit, die nach wie vor zu wünschen übrig lässt.

Am 14. Juni fanden deshalb vielfältige Aktionen in der ganzen Schweiz statt, initiiert von der Unia. In Bern gab es beispielsweise nebst dem Informationsstand ein offenes Mikrofon, bei dem Frauen anklagen konnten. Und auch das Tags zuvor lancierte Lohngleichheitsbier fand bereits grossen Anklang. *chf*



Massnahmen gegen Lohndumping nötig

Lohndruck ist Realität

Der Bericht 2017 zu den Flankierenden Massnahmen (Flam) zeigt: Diese sind unabdingbar.

Bei den im Rahmen der Flam durchgeführten Lohnkontrollen sind letztes Jahr bei jeder fünften der in der Schweiz tätigen Firmen aus dem In- und Ausland zu tiefe Löhne festgestellt worden. Zwar wurden die Firmen zum Teil auf Verdacht kontrolliert. Doch gleichzeitig haben verschiedene Kantone ihre Richtlöhne so tief angesetzt, dass Dumpingfirmen unbehandelt durch die Kontrollen kommen können. Zudem weigern sich Kantone wie ZG oder SG nach wie vor, ausreichend Kontrollen bei Schweizer Firmen zu machen.

In Branchen ohne verbindliche Mindestlöhne in Gesamt- oder Normalarbeitsverträgen (GAV oder NAV) können die Kontrolleure solche Dumpingfirmen nicht sanktionieren. Besonders betroffen sind die Sicherheitsbranche (Firmen mit weniger als zehn Beschäftigten), der Detailhandel oder das Sozialwesen (u.a. Kindertagesstätten). In der Sicherheitsbranche muss der Bund endlich den GAV allgemeinverbindlich erklären, wie das die Sozialpartner fordern. Im Detailhandel

und bei den Kitas braucht es einen GAV mit guten Mindestlöhnen.

In Branchen mit verbindlichen GAV und Mindestlöhnen können Bussen und Dienstleistungssperren verhängt werden. Das Problem liegt hier bei der Durchsetzung – vor allem bei halbkriminellen Firmen. In solchen Fällen sollen die Kantone von der Möglichkeit Gebrauch machen, Arbeitsunterbrüche zu verfügen. Das macht leider nur eine Minderheit.

Gift für den Lohnschutz in der Schweiz wäre die von der EU-Kommission geforderte Abschaffung eines Teils der Flam (Acht-Tage-Voranmeldung u.a.). Die Kontrolle der ausländischen Firmen in der Schweiz wäre stark erschwert. Dumping wäre dann Tür und Tor geöffnet. Eine Abschaffung kommt für den SGB deshalb nicht in Frage. Die Schweiz hat höchste Löhne in Europa. Deshalb brauchen wir einen besonders wirksamen Lohnschutz. Korrekte ausländische Firmen werden dadurch nicht behindert. Gemessen an der Grösse des Landes gibt es neben der Schweiz nur noch in Belgien eine ähnliche Zahl an Entsendefirmen. Sie machen hierzulande einen Umsatz von rund 2,5 Mrd. Franken pro Jahr. **SGB**

Franken nach wie vor stark überbewertet

SNB muss handeln



SGB zur Lagebeurteilung der Schweizerischen Nationalbank (SNB): Diese muss ein klares Wechselkursziel festlegen und durchsetzen.

Die Weltwirtschaft ist auf Erholungskurs. Auch in der Schweiz geht es sukzessive aufwärts. Klar negativ ist jedoch die Aufwertung des Franken in den letzten Wochen von 1.20 auf 1.15 Franken/Euro. Der Franken ist nach wie vor stark überbewertet. Schätzungen mit verschiedenen Modellen zeigen, dass der faire Franken-Euro-Kurs im Bereich von 1.25 bis 1.30 Franken pro Euro liegen dürfte.

Die Überbewertung des Franken führt u.a. dazu, dass die konjunkturelle Erholung im Ausland stärker ausfällt als in der Schweiz. Es droht die Gefahr, dass viele Firmen weniger in der Schweiz und mehr im Ausland investieren. Mit entsprechend negativen Auswir-

kungen auf die Beschäftigung – heute und morgen.

Positiv ist, dass die Schweizerische Nationalbank die Zinsen nach wie vor tief hält und bereit ist, am Devisenmarkt zu intervenieren. Der SGB erwartet von der SNB aber, dass sie stärker gegen die Überbewertung des Franken vorgeht. Insbesondere wurde die Chance verpasst, den Wert von 1.20 Franken/Euro mit diversen Massnahmen (kommunikativ und monetär) zu stabilisieren. Ziel muss nun sein, den Frankenkurs so rasch als möglich auf ein Niveau zu bringen, das der Schweiz nicht schadet. Die SNB sollte sich klarere Ziele vorgeben und diese durchsetzen – insbesondere in Bezug auf den Wechselkurs. **SGB**

ZIEL ERREICHT

Datenschutz auf ZBS-«Steuerboards»

Die Leitung des Bereichs Zugbereitstellung (ZBS) beim Personenverkehr SBB hat den Lösungsvorschlag von Personal-kommission und SEV-Unterverband TS akzeptiert, dass die Mitarbeitenden auf den halb-öffentlichen «Steuerboards» weder den Namen noch die Personalnummer angeben müssen, sondern nur die Tourennummer. Damit ist der Datenschutz bei den von ZBS verlangten Einträgen zu unproduktiven Zeiten nun gesichert – auch dank der Resolution der Delegiertenversammlung TS vom 25. Mai. **Fi**

Neu in der SBB-Peko Fläche P-OP-ZBS

Heinz Ruf & Gilbert Pürro

Die beiden offenen Sitze des Wahlkreises Reparaturen und Helpdesk in der Personalkommission Fläche P-OP-ZBS sind wieder besetzt.



Heinz Ruf.



Gilbert Pürro.

Gewählt sind Heinz Ruf vom Bereich Reparaturen (Arbeitsort Zürich) mit 93 Stimmen und Gilbert Pürro vom Bereich Helpdesk (Arbeitsort Bern) mit 73 Stimmen. Der dritte SEV-Kandidat Björn Schiemann vom Bereich Helpdesk in Bern erreichte 32 Stimmen. Die Be-

teiligung an den schriftlichen Wahlen im Mai betrug 40,5%. Der SEV gratuliert den beiden Gewählten und wünscht ihnen viel Erfolg und Befriedigung bei der wichtigen Peko-Arbeit. Auch Björn Schiemann besten Dank für sein Interesse. **Fi**

BLS

Eine gute Wahl

Die aktuelle Amtsperiode der Arbeitnehmervertreter in der Vorsorgekommission BLS endet am 30. Juni 2018. Der SEV ist zufrieden mit den Neuwahlen.

Die Arbeitnehmenden hatten die Möglichkeit, ihre Vertretungen der PK-Vorsorgekommission für die kommende Amtsperiode vom 1. Juli 2018 bis 30. Juni 2022 zu wählen. Der SEV gab im kontakt Nr. 7 seine Wahlempfehlung ab. Die Per-

sonalabteilung zählte die 1008 gültigen Wahlzettel am 13. Juni unter Aufsicht von SEV-Gewerkschaftssekretär Michael Buletti aus. Alle vier vom SEV empfohlenen Kandidaten wurden als Arbeitnehmervertreter gewählt. Es sind dies:

- Wolfgang Kling (SEV, bisher)
 - Beat Reichen (SEV, bisher)
 - Markus Winkelmann (SEV, bisher)
 - Rolf Siegenthaler (VSLF, neu)
- Der SEV gratuliert den vier und wünscht ihnen viel Erfolg bei der Ausübung ihres Amtes. **SEV**

NEWS

Späte gute Einsicht

«Wie kann SBB Cargo ohne Widerstand dulden, dass Abgeltungen für Service-public-Leistungen wegfallen?», fragten die RPV-Delegierten in ihrem offenen Brief an die SBB Cargo-Führung (siehe kontakt.sev Nr. 7). In seiner Antwort schreibt Cargo-Chef Nicolas Perrin: «Zusätzliche Abgeltungen sind ein politisches Thema. Wir sind Ihnen dankbar, wenn Sie hier mithelfen, innovative und gangbare Lösungsansätze zu entwickeln und auf politischer Ebene einzubringen.» Das wird der SEV sicher tun und ist froh, dass die Cargo-Spitze nicht mehr behauptet, keine Abgeltungen nötig zu haben.

Neuer VCS-Präsident

■ Nachfolger von Evi Allemann, die ihr Amt als Regierungsrätin des Kantons Bern Anfang Juni



Evi Allemann

antrat, ist der St. Galler Kantonsrat Ruedi Blumer (61). Er wohnt in Gossau und arbeitet noch bis Ende Juli als Lehrer und Schulleiter. Kompetenz in Verkehrsfragen bringt er als langjähriges Vorstandsmitglied der VCS-Sektion St. Gallen/Appenzell und Mitglied des Zentralvorstandes des VCS Schweiz seit 2014 mit.

■ Unterverband AS, Branche P

Bedienter Vertrieb – droht die Magersucht?

An der Branchensitzung P vom 21. Juni behandelten die Teilnehmenden unter anderem nachfolgende Themen:

SBB-Defect-App: Die schon angekündigte Erweiterung der SBB-App, mit der Funktion zur Meldung von Schäden usw. wurde Mitte März 2018 aktiviert. Die Branche P wertet es als Erfolg, dass die in der internen Defect-App bemängelte Funktion zur Denunzierung von Mitarbeitenden bei der SBB-App in der Spalte «Bahnhof» nicht übernommen wurde.

Bedienter Vertrieb – droht die Magersucht? Die Schalteröffnungszeiten erfahren eine «Harmonisierung» auf allen Ebenen. Nächstes Jahr sollen gemäss einem Zeitungsbericht 12 weitere Schalter geschlossen werden. Damit verbleiben 141 bediente Schalter in der ganzen Schweiz. Die Konzentration, respektive der Kundenansturm in den Zentren nimmt permanent zu. Das alles bedeutet erheblich mehr Stress und Belastung für

die noch verbleibenden Kolleginnen und Kollegen an der Front.

Neue Besen kehren nicht immer besser – das neue Verkaufssystem Casa: Für Erstattungen, vor allem von Online-Tickets, und für Verbundabonnemente ist Casa topp! Leider mag das jedoch die Mängel, welches das neue hoch gepriesene Verkaufssystem hat, nicht wett machen. Wir erwarten für die Zukunft noch deutliche Verbesserungen der Performance und der Benutzerfreundlichkeit.

GAV Verhandlungen – so nicht! Die Forderungen der SBB haben definitiv nichts mit einer Weiterentwicklung des GAV zu tun. In Wirklichkeit handelt es sich um eine reine Sparübung, die auf dem Buckel des Personals erfolgen soll. Rund 1400 Eisenbahnerinnen und Eisenbahner haben am 18. Juni für ihren GAV in Bern, Olten und Zürich, Lausanne und Bellinzona demonstriert.

Clemens Cola

■ PV Zürich

Wetterglück auf der Sektionsreise

Bei strahlendem Wetter fuhren 137 Teilnehmende in drei Cars vom Sihlquai zum Schlossrestaurant Böttstein, wo es einen Kaffeehalt gab. Danach durften wir mit der «Sauschwänzle-Bahn», selbstverständlich mit einer Dampflok, von Weizen nach Zollhaus Blumberg fahren. Mit den Cars ging es weiter nach Grafenhausen. Im Schwarzwaldgasthof Tannenmühle genossen wir das vorzügliche Mittagessen. Es gab als Dessert wie üblich in dieser Gegend Schwarzwälder Kirschtorte. Rund um den Gasthof gab es einiges anzuschauen: die Forellenzucht, der Kleintierzoo, die Mühle, der Kinderspielplatz sowie holzgeschnitzte grosse Figuren. Am Nachmittag gab es noch eine Führung in der Brauerei Rothaus. Dort wurden uns ein Tannenzäpfle-Bier und eine



Der Schwarzwaldgasthof Tannenmühle war auch nebst dem guten Essen sehenswert.

Bretzel offeriert. Danach begaben wir uns via Waldshut-Baden auf die Rückfahrt nach Zürich.

Mit vielen Eindrücken von diesem schönen Ausflug verabschiedeten wir uns auf dem Carparkplatz Sihlquai. Fritz Abt

sev-online.ch

sev-online.ch

sev-online.ch

Pro-Litteris-Förderpreis für Anja Conzett

Ausgezeichnete Arbeit

Guter Journalismus ist unverzichtbar für die Demokratie. Anja Conzett, seit September 2015 Kolumnistin für kontakt.sev, erhielt dafür einen hochdotierten Förderpreis.



Anja Conzett bei der Preisübergabe am 23. Juni im Berner Zentrum Paul Klee.

Pro Litteris ist die schweizerische Genossenschaft, die für ihre Mitglieder – Autor/innen, Journalist/innen, Fotograf/innen, bildende Künstler/innen und Verlage – die Urheberrechte wahrnimmt. Jährlich vergibt sie einen Preis, dieses Jahr in der Sparte Journalismus. Er soll die Ausgezeichneten in ihrer Arbeit unterstützen. Für Hauptpreisträger Alain Campiotti aus Lausanne war mit dem Preis verbunden das Recht, eine Person für den Nachwuchspreis zu nominieren. Er entschied sich für die Bündner Journalistin Anja Conzett.

«Graubünden zittert vor Anja Conzett», erklärte Campiotti. Umsomehr freuen sich ihre Leser/innen. Die in Schiers aufgewachsene 30-Jährige machte ein Praktikum bei der Südostschweiz, als ihre Vorgesetzten ihre Fähigkeiten erkannten und ihr die Kolumne «Peter ohne Pan» anvertrauten. Seit Anfang dieses Jahres

arbeitet sie bei der Online-Zeitung «Republik» und schreibt weiterhin ihre Kolumne in *kontakt.sev* – für die SEV-Zeitung «entdeckt» wurde sie damals vom Bündler SEV-Sekretär und frisch gewählten Regierungsrat Peter Peyer. Vom Preisgeld werde sie, «wie es sich gehört», 10 Prozent spenden, verspricht Anja Conzett. Der Rest werde ihr erlauben, einige Tage auszuspannen, ohne an neue Geschichten denken zu müssen. Wir sind überzeugt, dass sie ihr trotzdem einfallen werden.

Peter Anliker



Ihr Zug in die Zukunft

Die fusionierten Unternehmen Wynental- und Suhrentalbahn und BDWM Transport AG befördern als moderne Vorortsbahnen und attraktive Busbetriebe jährlich über 22 Millionen Menschen zwischen Zofingen und Dietikon.

Für die Leitung unseres Projektteams suchen wir im Raum Aarau / Bremgarten per sofort oder nach Vereinbarung eine/n

PROJEKTLIEFER/IN MIT BEREICHSLEITUNG

Ihre Aufgaben

- Führung von Eisenbahn-Infrastrukturprojekten von der Studie bis zur Realisierung
- Organisatorische und personelle Führung von Team mit 4 Projektleitern
- Umsetzung und Controlling der Projekte mit internen und externen Kräften
- Verhandlungen mit Behörden, Grundeigentümern und weiteren Anspruchsgruppen

Ihr Profil

- Abschluss einer Ingenieur-Ausbildung oder gleichwertig
- Weiterbildung in den Bereichen Projektmanagement und Personalführung mit entsprechender Berufserfahrung
- Projektleitungserfahrung im Bahnbereich von Vorteil
- Verhandlungssicher, durchsetzungsfähig, teamorientiert, kommunikationsstark

Wir bieten

- Selbstständige und abwechslungsreiche Tätigkeit in einem motivierten Team
- Zeitgemässe Anstellungsbedingungen und attraktive Nebenleistungen
- Interessante Projekte
- Flexible Arbeitszeiten

Für **Auskünfte** steht Ihnen Daniel Giger, Leiter Infrastruktur, per E-Mail an daniel.giger@aar.ch oder telefonisch unter 062 832 83 32 gerne zur Verfügung.

Mit uns fahren Sie gut! Interessiert? Wir freuen uns auf Ihre ausführliche schriftliche Bewerbung **bis zum 23. Juli 2018** an: personal@aar.ch

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



SEV bi de Lüt Tour Herisau

In Herisau begannen wir unsere Tour «SEV bi dä Lüt» in der Verwaltung der Appenzeller Bahnen (AB) und konnten die Mitarbeitenden in der Kaffeepause gleich mit den beliebten Munz-Schoggi-Prügeli erfreuen. Nach dem Besuch in der Werkstätte der SOB ging es zusammen mit SEV-Vizepräsidentin Barbara Spalinger, SOB-Sektionspräsident Bruno Gamper und Gewerkschaftssekretär Felix Birchler sowie Anita Mattes von der Administration am Nachmittag zuerst in die Werkstätte der AB zu Johannes Nänny und Werner Bühler. Dort herrschte Hochbetrieb, da die neuen Wagen sukzessive auf ihren Einsatz fertig ausgerüstet werden. Danach Besuch im Personalzimmer der Lokführenden und anschliessend in der Betriebszentrale der SOB. Zum Schluss gab es einen Grillplausch beim SOB-Bautrup, den



Felix Birchler, Bruno Gamper und Barbara Spalinger begutachten den neuen Zug für die Durchmesserlinie der Appenzeller Bahnen. Aus dem Lokführerstand des «Walters» guckt Johannes Nänny (v.l.).

Vorstandsmitglied Markus Berger bestens organisiert hatte. Erfreulich viele Mitarbeitende kamen zum Grillplausch. Alle 50 Bratwürste waren schlussendlich weg.

Anita Mattes



Gute Stimmung am Grillplausch bei der SOB-Bautrup. Hinten links dreht Vorstandsmitglied Markus Berger die feinen St.Galler Bratwürste auf dem Grill.

PV Winterthur-Schaffhausen

Sektionsreise 2018: Ein schöner Tag unter Freunden bleibt in Erinnerung

Am 6. Juni morgens begaben sich die Teilnehmenden der Sektionsreise in den Zug. Dieser brachte uns über die Gäubahn (Olten–Solothurn) nach Oensingen. Hier war umsteigen auf die OEBB (Oensingen-Balsthalbahn) angesagt. Die Fahrt ging durch die Klus ne-

ben dem Alten Eisenwerk der Von Roll vorbei nach Balsthal.

Im Rosensaal des Restaurants Kreuz wurde uns ein hervorragendes Essen serviert. Wir hörten zudem Lieder, gesungen vom PV-Chor. Mit dem Postauto ging es über den Oberen Hauenstein nach Waldenburg. Das «Waldenburgeli» fuhr uns nach Liestal. In Winterthur nahmen wir Abschied – ein schöner Tag unter Freunden wird uns in Erinnerung bleiben. Ich hoffe wir sehen uns wieder im Jahr 2019.

René Bolzern



PV Bern

Ausflug zu den Rheinhäfen in Basel

Zur Reise zu den Rheinhäfen konnte Präsident Max Krieg am 13. Juni eine erfreulich grosse Anzahl von 25 Personen begrüßen. Ab Bern reiste die Gruppe bei eher trübem Wetter nach Basel SBB. Von dort aus wurde mit Tram Nummer 8 die Endstation Kleinhüningen erreicht. Im nahe liegenden Museumsgebäude «Verkehrsdrehscheibe Schweiz» wurden wir vom zugeteilten Führer mit Dias und Filmen in die Geschichte der Rheinschifffahrt eingeführt. Die Häfen gehörten zu Basel und zur Region und seien ein wichtiger Teil der Schweizer Landesversorgung, wurde uns erklärt. Im Anschluss ging's ins Freie um einen Überblick über die weitläufigen Anlagen zu erhalten. Mit Lift und teilweise zu Fuss stiegen wir auf die Terrasse des hohen Bernoulli-Silos. Von dieser luftigen Stelle aus hatte man einen wunderbaren Überblick über die gesamten Hafenanlagen und ihre Umgebung. Wir erfuhren den Zweck der verschiedenartigen Hafengebäude und

konnten auch den Betrieb der riesigen Hebekräne und das emsige Treiben im Hafengelände beobachten. Vor dem Mittagessen besuchten wir nun noch die Ausstellung im Museum. In eindrucklichen Bildern war zu sehen, wie mühsam zu Beginn die Erstellung der Hafenanlagen geschah, musste damals doch alles in Handarbeit erledigt werden. Neben vielen Modellschiffen und Bildern aus früheren Zeiten sind in der Museumshalle auch eine Modellanlage der Rheinhäfen und natürlich viele Schiffsgegenstände aus früherer und der jetzigen Zeit ausgestellt und sauberlich beschriftet. In einem Schiffssimulator ist es sogar möglich, ein grosses Schiff selbst zu steuern und dabei die vorbeiziehende Landschaft zu betrachten. Mit vielen neuen Eindrücken und nach einem guten Mittagessen im Restaurant Schiff wurde die Rückfahrt in Angriff genommen.

Besten Dank an Max Krieg für die vorzügliche Organisation. **Andreas Lüthi**

**Bildungstagung SEV-Frauen:
«Veränderung – Digitalisierung –
Flexibilisierung»**



PV Thurgau

Reise mit Dauerregen im Vorarlberg

Am Morgen des 13. Juni trafen sich 44 Mitglieder bei garstigem Regenwetter zum Jahresausflug nach Dornbirn. Die Reise ging mit dem Zug über Rorschach nach Heerbrugg und mit dem Bus über Widnau, Grenze Österreich, Lustenau nach Dornbirn. Dann weiter mit dem Stadtbus zur Karrenseilbahn und mit der Kabinenbahn hoch auf den Karren. Im Panoramarestaurant gab es ein feines Mittagessen. Schade, wir waren nur im Nebel und konnten keine Rundschau genießen. Nach dem Dessert ging die

Reise weiter über Dornbirn-Bregenz nach Lindau mit Aufenthalt im schönen Hafenstädtchen. Wir waren überrascht, dass wir diesen schönen Ort ohne Schirm und auf trockenen Strassen besichtigen konnten. Auf dem Kursschiff nach Rorschach durften wir einen Kaffee mit Kuchen geniessen. Schliesslich ging es mit dem Zug nach Romanshorn. So ging diese Reise ohne Regen zu Ende. Der Dank von allen Teilnehmenden war Organisator Albert Mazenauer sicher. **Toni Arnold**



■ PV Basel

PC-, Tablets- und Smartphones-Treff

Zum vierten Mal fand am 20. Juni nachmittags ein Treffen mit dem Ziel der gegenseitigen Unterstützung statt. Fünf Mitglieder nahmen der Hitze zum Trotz (1. Sommertag 30°C) daran teil. Zahlreiche Fragestellungen und Probleme im Excel, beim Übertrag von Fotos aus dem Smartphone auf den PC (Apple zu Microsoft) etc. konnten beantwortet und

gelöst werden. Für ein Problem fanden wir keine Lösung: die Übernahme von Teilnehmenden ins WhatsApp aus den Kontakten. Ob es am System des Gerätes lag oder an der Hitze ist unbekannt, wir suchen jedoch weiter nach einer Lösung. Fazit des Nachmittags: Es war ein lehrreicher und geselliger Anlass mit Wiederholungsgelüsten. *Walti Merz*

■ PV Buchs-Chur

Nach der unvergesslichen Jubiläumsfeier folgte die ruhige Sommersammlung

Präsident Marco Blaser freute sich, dass er 67 Kolleginnen und Kollegen zur Sommersammlung begrüßen durfte. Dann gab er die wichtigsten Punkte der Delegiertenversammlung in Basel bekannt und verwies auf die ausführlichen Berichterstattungen in *kontakt.sev*. Mutationsführer Jan Sterma meldete, dass sich der Sektionsbestand seit der letzten Versammlung um 9 auf 391 Mitglieder verringert hat. Die Versammlung gedachte der 14 Verstorbenen in einer stillen Minute. An Stelle der Hauptversammlung fand dieses Jahr unsere Jubiläumsfeier in Sargans statt. Deshalb wurden die Jahresrechnung 2017 und der Bericht der GPK erst heute einstimmig genehmigt. Die von Bruno Tanner organisierte Sektionsreise führt am 22. August mit dem Zug nach Rheinfelden. Nach einem kleinen Spaziergang durch die Altstadt kehren wir zum Mittagessen ins Restaurant Feldschlösschen am Rhein ein. Am Nachmittag freuen wir uns auf eine interessante Schleusenfahrt auf dem Rhein nach Basel. Im direkten IC-

Zug nach Chur offerieren wir einen kleinen Zvieri. Bis Mitte Juli erhalten alle das Detailprogramm mit Einzahlungsschein für die Teilnahme. Marco Blaser weist in seinen Mitteilungen auf die 100-Jahr-Jubiläen vom SEV als Gesamtverband und vom PV-SEV hin. Dazu wird ab Juni 2019 speziell ein Expo-Bus an verschiedenen Orten Halt machen. Peter Peyer, Gewerkschaftssekretär SEV, Chur wurde zum Regierungsrat des Kantons Graubünden gewählt – herzliche Gratulation. Für langjährige SEV-Mitgliedschaft wurden Paul Broder, Hansjürg Vetsch (50 Jahre) und Walter Thalman (60 Jahre) geehrt. Marco Blaser gratulierte allen Jubilaren, dankte ihnen für die langjährige Treue und überreichte ihnen die Ehrenurkunde. Der Präsident hielt kurz Vorschau auf die Sommer-Nachmittagswanderung von Felsberg nach Chur, die Herbstwanderung ins Val Lumnezia und die Herbstversammlung in Chur. Er dankte allen fürs Erscheinen und wünschte guten Appetit beim offerierten Buchserteller. *August Mettler*

Unsere Verstorbenen

Amstutz Otto; JG 1934; Schienentraktorfürer, Courchavon. PV Jura.

Bosshard Elsa; JG 1922; Witwe des Rudolf, Zürich. PV Zürich.

Cotting Josef; JG 1927; Bezirksmeister, Ins. PV Bern.

Ebnöther Anton; JG 1932; Bahnvorstand, Glattbrugg. PV Zürich.

Eichelberger Hansruedi; JG 1929; Lokomotivführer, Aarburg. PV Olten und Umgebung.

Krebs Frieda; JG 1943; Witwe des Walter, Bern. PV Bern.

Lanz Fritz; JG 1923; Zugführer, Zuchwil. PV Olten und Umgebung.

Lottenbach Isidor; JG 1944; Bahnassistent, Goldau. PV Luzern.

Marti Werner; JG 1929; Handwerkermeister, Sursee. PV Luzern.

Mumenthaler Willy; JG 1923; Stellwerkbeamter, Muttens. PV Basel.

Roos Pia; JG 1920; Witwe des Hans, Luzern. PV Luzern.

Rossi Giacomo; JG 1928; Stellwerkbeamter, Turgi. PV Aargau.

Schenk Alois; JG 1940; Spezialhandwerker, Lauwil. PV Basel.

Seibold Dieter; JG 1940; Aesch BL. VPT Deutsche Bahn.

Sigrist Sophie; JG 1916; Witwe des Max, Olten. PV Olten und Umgebung.

Stalder Heinz; JG 1933; Lokomotivführer, Unterentfelden. PV Aargau.

Straub Eduard; JG 1940; Bereichsleiter, Twann. PV Biel.

Tresch Dora; JG 1925; Witwe des Edwin, Olten. PV Olten und Umgebung.

Sektionen VPT

11. Juli

7.54 ab Spiez, 8.34 ab Bern, 8.21 ab Burgdorf, 8.41 ab Langenthal, 9.19 Uhr ab Aarau

■ VPT BLS, Pensionierte

Wanderung auf dem Aargauer Jura-Höhenweg

Wanderung Salhöhe – Wasserfluh – Staffelegg; ca. 3 Stunden, 8,1 km, +306/–471 m. Rucksackverpflegung. Staffelegg ab 15.35 Uhr, Aarau ab 16.01 Uhr. Anmeldung bitte bis 8. Juli an Erwin Lüthi, 033 654 10 90 oder eluethi@solnet.ch.

Pensionierte SBB

3. Juli

Basel, Restaurant Bundesbahn

■ Pensioniertes Zugpersonal Basel

Stammtisch

Wir treffen uns jeden ersten Dienstag im Monat. Kollegen auswärtiger Depots sind herzlich willkommen.

3. Juli

Treffpunkt: Bahnhof Chur, Gleis 13

■ PV Buchs-Chur

www.sev-pv/bu-ch

Sommerwanderung dem Rhein entlang

Abfahrt um 13.48 Uhr mit der RhB S2 von Chur nach Felsberg Bahnhof. Leichte Wanderung zuerst auf der linken und später auf der rechten Seite dem jungen Rhein entlang von Felsberg nach Chur. Wanderzeit 1½ Stunden. Anmeldung bitte bis 28. Juni an Agnes Richli, 081 284 22 43.

4. Juli

10 Uhr, Zürich, Restaurant Rheinfelder Bierhalle

■ PV Zürich

www.sev-pv.ch/zuerich

Stamm

Wir treffen uns zum monatlichen Stamm.

5. Juli

Ab 14 Uhr, Basel, Restaurant Bundesbahn

■ Pensioniertes Rangierpersonal Basel

Höck

Wir treffen uns jeden ersten Donnerstag im Monat zu einem Höck. Kollegen von anderen Abteilungen sind auch herzlich willkommen.

5. Juli

14 Uhr, Olten, Restaurant Bahnhof (Gleis 13)

■ Pensioniertes Zugpersonal Olten

Stammtisch

Gemütliches Beisammensein. Auch Kollegen von auswärtigen Depots sind herzlich willkommen.

8. August

Treffpunkt: 9.15 Uhr, Basel SBB PB, Schalterhalle (Ankunft Basel SBB vor 18 Uhr)

■ PV Basel

www.sev-pv.ch/basel

Fahrt ins Blaue

Alle Mitglieder samt Partner/in sind zur gemütlichen Sektionsreise mit dem öV eingeladen (GA, Halbtax mit TK 2.Klasse). Kosten CHF 60 p. P., inkl. Apéro, Mittagessen, Getränke (bis und mit Kaffee). Anmeldung bis 27. Juli durch Einzahlung auf PC 40-6925-4. Weitere Infos bei Reiseleiter Alfred Lüthi, 061 361 28 81, Rolf Deller, 079 619 51 58, Walti Merz, 077 438 03 54 oder auf der Website.

Jetzt den Newsletter
kontakt.sev abonnieren:
sev-online.ch/de/newsletter



IMPRESSUM

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

ISSN 1662-8454

Auflage: 27 193 Ex. (Gesamtauflage 40 995 Ex.), WEMF-beglaubigt 20.10.2017

Herausgeber: SEV, www.sev-online.ch

Redaktion: Vivian Bologna (Chefredaktor), Pascal Fiscalini, Chantal Fischer, Markus Fischer, Françoise Gehring, Jörg Matter, Anita Merz, Patrizia Pellandini Minotti, Yves Sancey, Karin Taglang

Redaktionsadresse: kontakt.sev, Steinerstrasse 35, Postfach, 3000 Bern 6; kontakt@sev-online.ch; Telefon 031 357 57 57, Telefax 031 357 57 58

Abonnemente und Adressänderungen:

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

Inserate: Fachmedien, Zürichsee Werbe AG, Laubisrüti 44, 8712 Stäfa; Telefon 044 928 56 11, Telefax 044 928 56 00; kontakt@fachmedien.ch, www.fachmedien.ch

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

Druck: Mittelland Zeitungsdruck AG, Neumattstrasse 1, 5001 Aarau, www.mittellandzeitungsdruck.ch

Die nächste Ausgabe von kontakt.sev erscheint am 12. Juli 2018

Redaktionsschluss für den Sektionsteil: 5. Juli, 8 Uhr

Inserateschluss: 2. Juli, 10 Uhr

Link zum Recht

Sprachkurse: Was wird bezahlt?

Ein aktuelles Beispiel bei der BLS.

45 Lokführer der BLS sollen einen Italienischkurs machen. Der Kurs wird vom Arbeitgeber bezahlt, die Arbeitszeit jedoch nicht. Mit dem SEV-Rechtsschutz wehren sich fünf Kollegen dagegen – mit Erfolg.

Sprachkenntnisse kann man immer brauchen, auch als Lokführer/in. Deshalb soll das Lokpersonal der BLS im Depot Basel (Cargo) einen Italienischkurs (Niveau A1) besuchen. Wir schreiben bewusst «soll», denn laut BLS sei der Kurs freiwillig, doch dürfen diejenigen ohne Italienischkenntnisse nicht mehr gegen Süden fahren und können somit ihren Job gar nicht mehr richtig ausüben. De facto ist der Sprachkurs also durchaus angeordnet.

Dennoch versteckt sich die BLS unter dem Deckmantel der Freiwilligkeit und will

deshalb nur den Kurs, nicht aber die dafür benötigte Zeit bezahlen (mit Ausnahme der Prüfung). Der Leiter Lokpersonal des Depots hat auch bereits alle für den Kurs angemeldet. Fünf Kollegen, zwei davon SEV-Mitglieder, wollen aber nicht akzeptieren, dass sie diesen in ihrer Freizeit absolvieren müssen, und wenden sich ans SEV-Rechtsschutzteam.

Erste Verhandlung erfolgreich

Für den SEV ist klar: Ordnet der Arbeitgeber den Besuch eines Sprachkurses an, so hat er sowohl die Kurskosten als auch die benötigte Zeit als Arbeitszeit zu bezahlen. Mit dem Anwalt Bruno Habegger, den der SEV den fünf Klägern zur Seite stellt, gehen die Betroffenen mit dem Arbeitgeber vor die Schlichtungsbehörde Bern-Mittelland. In den ersten Verhandlungen lässt sich die BLS jedoch nicht erweichen. Sie beharrt auf ihrem

Standpunkt, dass der Italienischkurs in der Freizeit absolviert werden müsse. In einer zweiten Verhandlung beruft sich Anwalt Habegger auf die Stellenbeschreibung vom 9. November 2016, der die «Sprachanforderung D/F/I TELC oder DELF Abschluss» voraussetzt. Habegger schliesst daraus, dass die Kurse angeordnet sind und diese, wie auch die daraus resultierenden Reisezeiten, während der Arbeitszeit durchgeführt werden müssen.

Ein Kompromiss muss her

Im März findet eine zweite Verhandlung vor der Schlichtungsbehörde statt. Der SEV-Anwalt Habegger argumentiert mit der oben genannten Stellenbeschreibung, und es gelingt ihm, einen Kompromiss zu verhandeln. Die Parteien unterzeichnen eine Vereinbarung mit einem Vergleich, der folgende Eckpunkte definiert:

- Die Sprachprüfung inkl. daraus entstehende Wegzeiten gelten als Arbeitszeit (max. 3,5 Stunden).
- Die Spracherhaltung auf Niveau A1 wird dem jährlichen Weiterbildungskonto als Zeitgutschrift angerechnet.
- Die Präsenzzeiten für den Italienischkurs A1 werden im Ausmass von 50 Prozent dem Konto «diverse Zeitgutschriften» vergütet, ebenfalls in Form einer Zeitgutschrift, die nach Beendigung des Kurses erfolgt.
- Die Arbeitgeberin gewährt den Mitarbeitenden den Wunsch, den Kurs an Arbeitstagen und möglichst direkt vor oder nach dem Dienst besuchen zu können.
- Die Kläger erhalten eine Entschädigung von je 500 Franken.

Kein Präzedenzfall

Mit dieser Vereinbarung sind die Betroffenen und der SEV sehr zufrieden. Der einzige Wermutstropfen: Da es sich um einen Vergleich zwischen den Parteien und nicht um ein Urteil handelt, kann der Erfolg unserer fünf Lokführer nicht zu einem Präzedenzfall werden. Man darf also nicht davon ausgehen, dass künftig in ähnlichen Fällen der gleiche Erfolg erzielt werden kann. Trotzdem bestätigt der Ausgang dieses Verfahrens die Grundhaltung des SEV: Die für angeordnete Sprachkurse aufgewendete Zeit hat als Arbeitszeit zu gelten. Dank dem SEV-Rechtsschutzteam und dessen Anwalt konnten die Basler BLS-Lokführer erreichen, dass ihnen zumindest die Hälfte der Unterrichtszeiten für den Italienischkurs als Arbeitszeit angerechnet wird und sie eine Entschädigung von je 500 Franken erhalten.

Rechtsschutzteam SEV

HELVETIA

Sorglos reisen mit einer Reiseversicherung

Für unsere Sommerferien mit der Familie überlegen wir uns, ob es sinnvoll ist, eine Reiseversicherung abzuschliessen. Worauf sollen wir dabei achten?

Immer wieder kann es vorkommen, dass eine Reise abgebrochen werden muss oder gar nicht erst angetreten werden kann. Ohne Versicherung fallen die Kosten in der Regel trotzdem an, und das Ferienbudget ist hin. Besonders für Familien kann darum eine solche Versicherung durchaus sinnvoll sein, kommt es doch immer wieder vor, dass ein Kind oder ein Elternteil kurz vor oder während des

Urlaubs verunfallt oder krank im Bett liegt.

Das Angebot an Versicherungsmöglichkeiten ist breit. Es reicht von der Versicherung einer einzelnen Reise bis hin zu einer Paketlösung, etwa als Ergänzung zur Hausratversicherung.

Die Versicherung kommt für die Annullierungskosten oder Reisemehrkosten auf, wenn die versicherten Personen, die Reisebegleitung, eine nahestehende Person oder auch die Stellvertretung am Arbeitsplatz durch Krankheit oder Unfall ausfällt und die Reise darum nicht angetreten werden kann oder abgebrochen werden muss.

Auch bei Elementarereignissen wie Überschwemmungen, bei Streiks oder bei Einbruch sowie bei Diebstahl der Reisedokumente am Wohn- oder am Ferienort steht die Reiseversicherung bei.

Nicht aber, wenn bei der Buchung bereits eine Krankheit oder Operation bekannt war, welche zur Annullierung der Ferien führt.

Wichtig ist, dass der Versicherung Belege, offizielle Bestätigungen oder die Kopie einer Anzeige eingereicht werden und möglichst rasch mit dem Kundendienst Kontakt aufgenommen wird, um zusammen das weitere Vorgehen zu besprechen.

Im Unterschied zu einer Versicherung einer einzelnen Reise bietet eine Paketlösung noch weitere Leistungen. So sind nebst Reisen etwa Konzerttickets versichert, ebenso Saisonkarten oder Kurse.

Mit einer Personen-Assistance-Versicherung sind schliesslich die Kosten für Transporte in ein Krankenhaus, Bergungs- und Suchkosten oder auch die Mehrkosten für eine unfreiwillige Verlängerung der Ferien – zum Beispiel wegen Überschwemmungen oder gar einem Vulkanausbruch – versichert. Fahren Sie mit dem Auto in die Ferien, ist eine Auto-Assistance-Versicherung

empfehlenswert, da diese die Kosten für den Abschleppdienst oder für einen Mietwagen und anderes mehr übernimmt.

Für Ihr Reisegepäck sollten Sie zudem Ihre Hausratversicherung mit dem Zusatz «Diebstahl auswärts» sowie mit einer «All risks»-Versicherung, die zum Beispiel für beschädigtes oder verlorenes Reisegepäck aufkommt, erweitern.

Bei Helvetia profitieren SEV-Mitglieder von Sonderkonditionen. Für weitere Fragen steht Ihnen das SEV-Beratungsteam von Helvetia gerne zur Verfügung: www.helvetia.ch/sev

Schliessung von SBB-Verkaufsstellen

Enthumanisierung der Bahn geht weiter

Der Service public in der Schweiz leidet. Auch wegen der Schliessung von SBB-Schaltern an diversen Standorten in der ganzen Schweiz. Der Bundesrat wird nun einige Fragen dazu beantworten müssen.

Im laufenden Jahr sind es neun – vermeintlich unrentable – Verkaufsstellen, welche die SBB schliessen will. Interessant dabei: Diejenige in Palézieux wird von den Freiburger Verkehrsbetrieben TPF übernommen. So unrentabel kann sie also wohl nicht sein. Für die betroffenen Angestellten an allen Standorten konnten immerhin akzeptable Lösungen gefunden werden, was der SEV sehr begrüsst.

Fragen an den Bundesrat

Nun widmet sich die Politik dieser Problematik. SP-Nationalrat Mathias Reynard (VS) hat in der Sommersession eine Interpellation eingereicht, welche die Schliessungen thematisiert. Unter dem Titel «Schliessung von Bahnhofs-

schaltern: Abbaustrategie der SBB?» fragt Reynard unter anderem danach, welche Standorte im 2019 und später geschlossen werden sollen und nach welchen Kriterien diese ausgewählt werden. Reynard merkt an, dass viele Kampagnen der SBB darauf abzielen, die Kundinnen und Kunden auf die Online-Dienste zu bringen, statt an den Schalter. Dies zum Beispiel dadurch, dass gewisse Dienstleistungen am Schal-

ter kostenpflichtig sind, im Internet oder in der App hingegen nicht. Die Interpellation zielt auch darauf ab, dass der Service-public-Auftrag der SBB durch den Abbau der Verkaufspunkte gefährdet wird.

SEV unterstützt den Vorstoss

Wie Mathias Reynard verschliesst sich auch der SEV nicht vor neuen Technologien. Sinnvoll eingesetzt, können sie uns wertvolle Dienste leisten.

Es kann aber nicht sein, dass die physischen Verkaufsstellen mit verkürzten Schalteröffnungszeiten und langen Warteschlangen unattraktiv gemacht und schliesslich geschlossen werden, zumal auch die Online-Dienste der SBB nicht tadellos funktionieren. Wenn das Verkaufspersonal angewiesen ist, Kundinnen und Kunden beim Ticketkauf am Billettautomaten oder über die App zu unterstützen, statt

STANDORTE

Die SBB schliesst 2018 neun ihrer Verkaufsstellen. Folgende Standorte sind betroffen:

- Deutschschweiz: Basel Euroairport, Turgi, Erlenbach ZH, Zürich Tiefenbrunnen, Münchenbuchsee und Küssnacht am Rigi.
- Romandie: St-Maurice, Renens EPFL, Palézieux (wird von den TPF übernommen).



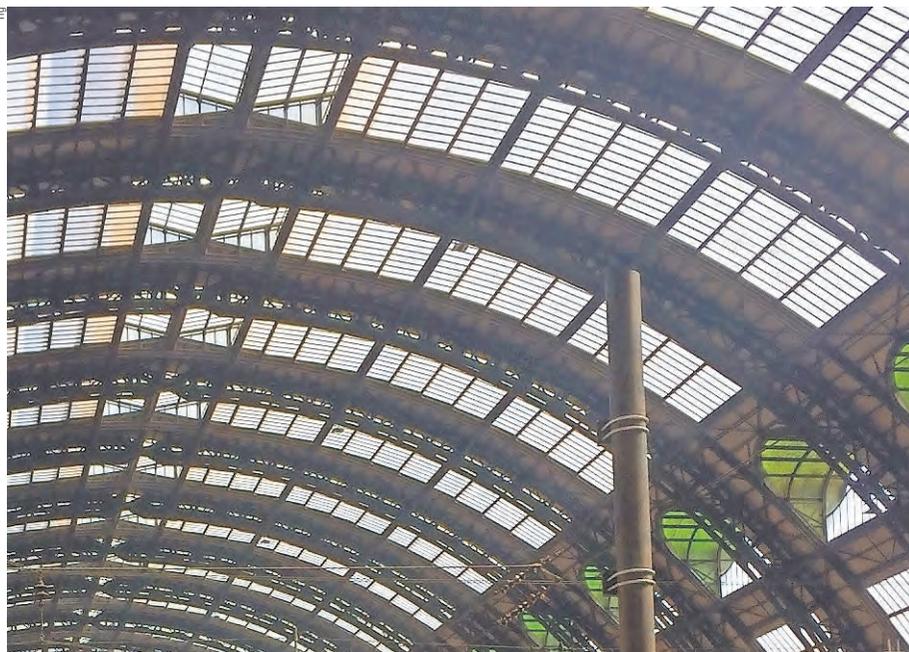
Flugblattaktion vom 27. März gegen die Schliessung des SBB-Schalters in St-Maurice. V.l.n.r.: NR Mathias Reynard, Blaise Carron (Präsident/Vize Gewerkschaftsbund Wallis) und René Zürcher, SEV.

ihnen die gewünschten Dienste am Schalter zu erbringen, dann ist die Enthumanisierung bereits in vollem Gange. Es drohen Bahnhöfe ohne Gesichter, unpersönliche Orte, die das subjektive Sicherheitsgefühl massiv beeinträchtigen. Und einmal mehr treibt die SBB den Service-Abbau voran.

Auch verschiedene kantonale Interpellationen (bisher in den Kantonen Jura, Neuenburg, Genf und Waadt) haben das Thema aufgenommen. Der SEV wird den politischen Verlauf dieser Vorstösse weiterhin gespannt verfolgen.

Chantal Fischer

Photomystère: «Wo ist das?»



Das Bild in der letzten Ausgabe zeigte ein Detail des Bahnhofs Vevey (VD). Ein weiteres Foto ist unter www.sev-online.ch zu finden.

Das Caran d'Ache-Schreibset gewonnen hat

Valérie Gogerat aus St-Légier-La Chiésaz, Sektion AS Ouest.

Heute fragen wir erneut: Wo entstand dieses Bild?

Unter den Teilnehmenden mit der richtigen Antwort verlosen wir **Reka-Checks im Wert von 40 Franken.** Wer gewonnen hat und die Lösung verraten wir im nächsten *kontakt.sev*. Über den Wettbewerb wird keine Korrespondenz geführt.

So nehmen Sie teil:

Per Postkarte:

Sie schreiben die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse auf eine Postkarte und schicken diese

bis Mittwoch 4. Juli an:

**SEV
Photomystère
Postfach
3000 Bern 6**

Per E-Mail:

Schicken Sie die Lösung, Ihren Namen und Ihre Adresse per E-Mail an mystere@sev-online.ch

Im Internet:

Unter www.sev-online.ch klicken Sie auf die Box Photomystère rechts unterhalb der Agenda und füllen alle Felder aus.