

75 Jahre Schweizer Seefahrt

Am 19. April 2016 feierten wir 75 Jahre Schweizer Seefahrt. Aus diesem Anlass wollen wir einen kurzen Rückblick auf die Ereignisse werfen.

Während der dunkelsten Stunden des 2. Weltkriegs wurde im Frühjahr 1941 das von Prof. R. Haab in Basel in grosser Eile zusammengestellte Seeschiffahrtsgesetz im Parlament durchberaten und am 9. April 1941 in Kraft gesetzt. Schon 10 Tage später, am 19. April hisste man zum ersten Mal die Schweizer Flagge auf der CALANDA der Schweizerischen Reederei (SRAG). Zusammen mit den drei dem Internationalen Komitee vom Roten Kreuz gehörenden Schiffe wurden bis zum Kriegsende insgesamt 14 Schiffe im Schweizer Schiffsregister eingetragen.

Nach dem Krieg wurde mit Hilfe des Bundes unsere Flotte verjüngt und ausgebaut. Damals gab es für einige bevorzugte Firmen sogar noch zinsgünstige Darlehen aus der Bundeskasse. Neue Reedereien entstanden, einige machten nach kurzer Zeit wieder dicht, andere blieben längere Zeit im Geschäft, z.B. Reederei Zürich (Migros), Suisse-Outremer Genf/Zürich und Keller Shipping Basel. In den fünfziger Jahren gaben auch zwei handfeste Skandale den Journalisten eine Menge Stoff. Das erste Vorkommnis war der Bankrott der Maritime Suisse in Genf und das Gerichtsverfahren gegen Marc Bloch einer der Teilhaber, mit Auswirkungen bis in die Genfer Lokalpolitik. Auch die sogenannte 'Nautilus Affäre' warf damals hohe Wellen, waren doch die Sündenböcke Tessiner Politiker, unter ihnen auch Ständerat Bixio Bossi. Für die Keller Shipping in Basel war das vermutlich ein Glücksfall, konnten sie doch die Schiffe der Nautilus SA übernehmen und die 'Nautilus-Line' weiter betreiben und somit ihren Betrieb vergrössern.

Schon während des Krieges bildete die Schweizerische Reederei Schiffsjungen auf dem Rhein aus und



setzte sie auch auf den Seeschiffen ein. Einige bekannte Kapitäne kamen aus diesem Umfeld. Auf den Schiffen wurden in der Kriegszeit schon Schweizer Funker eingesetzt, nach dem Kapitän wohl der wichtigste Mann an Bord, hielt er doch die gesamte Kommunikation mit der Heimat in seiner Hand. Bald heuerten auch Schweizer in der Maschine und als Köche oder Stewards an. Der überwiegende Teil der Besatzungen waren jedoch Portugiesen, Weissrussen und Andere, die einen neutralen Pass besaßen. Nach dem Krieg zog es viele junge Schweizer an Bord. In den fünfziger und sechziger Jahren waren so gegen 600 bis 700 Mann an Bord beschäftigt. Zu jener Zeit wählten die meisten Männer die Seefahrt aus Abenteuerlust, kaum aus wirtschaftlicher Notwendigkeit. Wer die Welt sehen wollte, konnte noch nicht mit einem billigen Charterflug in alle Ecken der Welt fliegen, so ging man

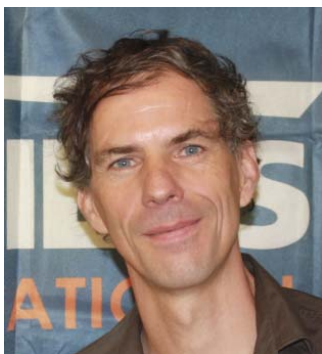
eben mal für einige Zeit auf See. Einige Wenige machten dann die Seefahrt zu ihrem Beruf, arbeiteten sich zum Kapitän und Chief Engineer hoch. Einige sind bis zur Pension zur See gefahren, andere sind bei einer Reederei in deren Büroorganisation untergekommen. In den achtziger Jahren erfolgte ein grosser Wandel in unserer Seefahrtsindustrie. Die einstigen Firmen der Gründerzeit konnten oder wollten sich den neuen Gegebenheiten nicht mehr anpassen und stellten ihren Betrieb ein. Nur Suisse-Atlantique schaffte es zu überleben und feiert dieses Jahr auch ihr 75-jähriges Bestehen. Zur gleichen Zeit entstanden jedoch neue Firmen die immer noch im Geschäft sind und die Herausforderungen einer neuen Epoche gemeistert haben. Mit diesem Wandel wurden auch die Schweizer Seeleute immer weniger, zum einen wollten die Reeder lieber billige Leute aus Osteuropa oder aus Asien einstellen,

um die Betriebskosten niedrig zu halten. Auf der anderen Seite sind die Schweizer sehr wählerisch geworden und möchten lieber einen 'easy job' mit regeltem Feierabend und Urlaub haben.

Mit Bundeszuschüssen für die Schweizer Seeleute, die ab 1990 ausbezahlt wurden, konnte dieser Niedergang verlangsamt werden, aber aus Spargründen wurde diese Hilfe schon 1994 wieder gestrichen. Der Seemannsberuf in der Schweiz verlor zusehends an Ansehen, und der Anteil der Schweizer an Bord nahm sehr schnell ab. Heute fahren 49 Frachter und Tanker unter Schweizer Flagge. Es sind jedoch keine Schweizer Seeleute mehr an Bord. Mit knapp 1,5 Mio. Tonnen Tragfähigkeit hat die Flotte eine noch nie dagewesene Grösse erreicht und ist unter den Binnenländern die Nummer eins. Die Besatzungen kommen meistens aus Kroatien, der Ukraine und den Philippinen. Seit dem Ende des Krieges fahren alle Schiffe auf Rechnung ihrer Reedereien auf dem freien und globalen Markt, aber der Bund kann die Schiffe requirieren und im Dienste der Landesversorgung einsetzen, sollte eine schwere Versorgungskrise dies nötig machen. Zurzeit ist jedoch die Marktlage, insbesondere für Massengutfrachter, extrem schlecht und erlaubt keinen gewinnbringenden Einsatz der Schiffe. Der Bund leistet immer noch Garantien um günstige Bankkredite zu erhalten. Diese Bundesgarantien sind die einzige Hilfe die unsere Regierung gewährt, ganz im Gegensatz zur EU, die grosszügig Subventionen verteilt. Gegenwärtig ist im Zuge der Unternehmenssteuerreform III auch eine Tonnage-Tax im Parlament in Bern pendent, die Reedern einige Erleichterungen bringen würde. Diese Tonnage-Tax wird in vielen Ländern, auch in der EU, schon länger angewendet.

Fortsetzung auf Seite 2

Liebe Leserin, lieber Leser



Gut zwei Jahre bin ich nun als Schweizer Nationalsekretär an Bord von Nautilus International und sehe nun halbwegs klar, welche umfangreiche Arbeit mein Vorgänger Nick Bramley geleistet hat um in schwierigen Zeiten die Sache der Arbeitnehmerrechte in einer äusserst komplizierten Branche zu verankern. Die Zukunft wird nicht einfacher werden, gleichwohl wird die Bedeutung der Schweiz als

Binnenschiffahrtsstandort erhalten bleiben wenn nicht gar zunehmen. Dies gilt im gleichen Masse auch für die Schweizer Hochseeflotte, auch wenn derzeit an den Bundesbürgschaften für Schweizer Reeder gerüttelt wird (siehe hierzu den Titelbeitrag). Zwar werden immer weniger Schweizer Staatsbürger auf den Meeren und auch den Flüssen unterwegs sein, doch kann und muss von Schweizer Boden aus für gute Arbeitsbedingungen auf den von der Schweiz aus betriebenen Schiffen in Europa und der Welt gesorgt werden, ganz gleich welche Nationalitäten an Bord vertreten sind. Die Stärke von Nautilus International und unseren Gewerkschaftsdachverbänden ETF und ITF ist gerade ihre Internationalität. Sie kommt

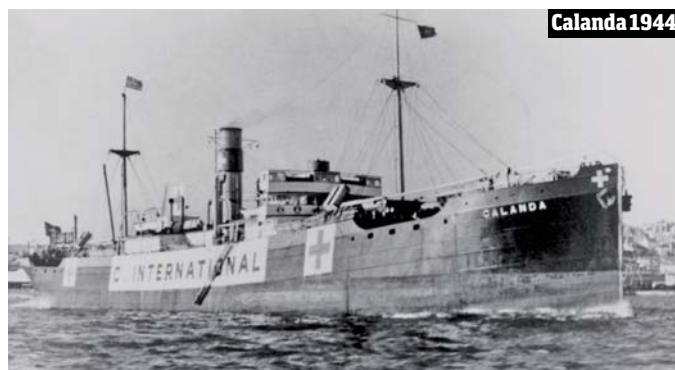
uns vor allem auch dann zugute wenn die Gesetze an Bord immer mehr von komplexen internationalen Regelungen bestimmt werden. Diese mit Erfolg mitzugestalten ist eine internationale Aufgabe, die durch die jahrelange Arbeit unseres früheren Nationalsekretärs hervorragend wahrgenommen wurde. Die Früchte dieser Arbeit können wir in den nächsten Jahren ernten, etwa schon im kommenden Jahr wenn die neue Arbeitszeitrichtlinie der EU in Kraft tritt und dann hoffentlich von der Schweiz ratifiziert wird.

Holger Schatz

Mit kollegialen Grüßen
Holger Schatz
Nationaler Sekretär Schweiz

Fortsetzung auf Seite 2

Wie wird die Seefahrt in Zukunft aussehen? So wie nach dem Krieg die Umstellung vom kohlengefeuerten Dampfer zum Diesel — und Schweröl verbrennendem Motorschiff abgeschlossen wurde, sehen wir gegenwärtig die Anfänge einer Umstellung auf Gasbetrieb (LNG, Methanol etc.) und für gewisse Anwendungen (z.B. Fähren) auf Elektrobetrieb. Aber die grosse Änderung wird in einigen Jahren mit dem Aufkommen von unbemannten Schiffen erfolgen. Technisch wäre das heute schon möglich, aber vorerst müssen Gesetze und Versicherungen angepasst und viele andere Dinge geregelt werden. Was ist aus den Schweizer Seeleuten geworden? Einzelne junge Leute mögen immer noch irgendwo zur See fahren, verstreut auf



Schiffe anderer Nationen. Trotz maritimer Ausbildung wird es jedoch schwierig sein für einen Westeuropäer einen Job zu finden. Die Seeleute aus der dritten Welt fahren günstiger. Der grosse Rest unserer Seefahrer sind heute alte Männer im Ruhestand. Viele von ihnen sind Mitglieder im SCS, dem Seemanns-Club der Schweiz, wo man sich Seemannsgarn aus vergangenen Zeiten erzählt. Doch diesen alten Seeleuten im SCS

gebührt ein herzliches Dankeschön, waren sie doch die treibende Kraft, um dieses Jubiläum in Basel gebührend zu feiern. Schweizer Seeleute haben in einer kurzen Epoche unserer Geschichte eine Rolle gespielt, einer Epoche, die leider heute schon wieder der Vergangenheit angehört.

Gekürzte und redaktionell bearbeitete Fassung von Hans-Peter Schwab für die Stiftung Swiss Ships.

UNSERE BÜROS

BÜRO SCHWEIZ

Rebgasse 1
CH-4005 Basel
t +41 (0)61 262 24 24
f +41 (0)61 262 24 25
e infoch@nautilusint.org

BÜRO NIEDERLANDEN

Schorpioenstraat 266
NL-3067 KW Rotterdam
Postbus 8575
NL-3009 AN Rotterdam
t +31 (0) 10 477 11 88
f +31 (0) 10 477 38 46
e infonl@nautilusint.org

HAUPTSITZ

1&2 The Shrubberies
George Lane
South Woodford, London
GB-E18 1BD
t +44 (0)20 898 6677
f +44 (0)20 8530 1015
e enquiries@nautilusint.org

Generalsekretär

Mark Dickinson MSc (Econ)

Terminkalender

31. Mai Parlamentarische Gruppe SVS, Bedeutung Schifffahrt für die Schweiz, Bern

7. Juni Jahresversammlung und Seminar Nautilus International Schweiz, Basel

28/29. Juni International Organizing Forum, Nautilus International, Leicester

5./6. Juli ITF Sektionskonferenz Binnenschifffahrt, Strassburg

7./8. Juli ETF Sektionsseminar Binnenschifffahrt, Strassburg

Sonderausstellung „75 Jahre Schweizer Flagge zur See“: Verkehrsdrehscheibe Schweiz

19. April bis 13. November 2016, Dienstag bis Sonntag 10-17 Uhr, Westquaistrasse 2



Flusskreuzfahrt: Grosses Medienecho während der Nautilus Aktion in Basel

Aus Anlass der europäischen Aktionswoche für bessere Arbeitsbedingungen für die knapp 13 000 Beschäftigten in der Flusskreuzfahrt informierte die Schweizer Sektion der Gewerkschaft Nautilus International am 6. April die Öffentlichkeit und verteilte Flyer an Gäste und Beschäftigte von vier anlegenden Kreuzfahrtschiffe.

Vor Vertretern von sechs Zeitungen und dem Lokalfernsehen schilderten Nationalsekretär Holger Schatz sowie der Vorsitzende der Sektion Binnenschifffahrt der ETF, Nick Bramley, die juristischen und diplomatischen Hintergründe in

dieser sehr schlecht regulierten internationalen Branche.

Ebenfalls anwesend war mit Willem de Zeeuw ein Vertreter der Arbeitgeber, der die Wichtigkeit des sozialen Dialogs zwischen Gewerkschaften und Arbeitgebern betonte.

Zwei Tage zuvor startete in Amsterdam die europäische Aktionswoche, die dann in mehreren Ländern mit diversen Aktionen weitergeführt wurde. Mehr dazu auf der Seite der ETF.

www.etf-europe.org/etf-rivercruise.cfm



Teuerungsindex

Jahresteuering Stand
April 2016

Schweiz	-1.1%
Belgien	+1.1%
Deutschland	+0.2%
Frankreich	+0.2%
Niederlande	+0.4%
Euroraum	+0.1%
Bulgarien	-0.9%
Polen	-0.5%
Rumänien	-1.1%
Tschechien	+0.4%
EU28	+0.1%

Quellen: Bfs, Eurostat

Erhältlich im Sekretariat

Fachliteratur — auf Bestellung mit 20% Rabatt

«Riverspeak» — Binnenschiff-ahrts glossar NL/DE/FR/EN

REKA-Checks — 1'000 Franken mit 20% Ermässigung

Nautilusartikel — Kappen, Mützen, Kugelschreiber, Mausmatten usw.

«Ich kenne meine Rechte» — Lehrlingskalender von A bis Z

Volksinitiative zur Altersvorsorge angenommen. Abstimmung im September



Mit dem Entscheid des Schweizer Bundesrats, die Abstimmung über die Volksinitiative AHVplus am 25. September an die Urne zu bringen, ist der Startschuss für eine intensive öffentliche Debatte zur Altersvorsorge gefallen. Es ist offensichtlich: Die Pensionskassen-Renten werden in Zukunft immer tiefer ausfallen. Wegen der Finanzmarktkrise sind Senkungen von bis zu 20 Prozent keine Seltenheit. Diese Rentenverluste müssen ausgeglichen werden. Der sicherste und kostengünstigste Weg dazu ist eine Erhöhung der AHV-Renten um 10 Prozent. Dies umso mehr als die AHV-Renten seit Jahrzehnten nicht mehr substantiell erhöht wurden und je länger je mehr der Lohnentwicklung hinterherhinken.

AHVplus ist eine sichere Lösung des Rentenproblems, weil die AHV die Alterung der Gesellschaft hervorragend bewältigt. Das zeigen die Zahlen: Obwohl die AHV-Lohnprozente seit 1975 nie angehoben wurden, zahlt die AHV heute 2,2 Millionen Renten

aus — mehr als doppelt so viele wie damals. Nur einmal kam ein Mehrwertsteuerprozent dazu. Möglich ist das dank dem genialen Finanzierungsmodell: Die Zunahme der Anzahl Beschäftigter und das Lohnwachstum führen automatisch zu deutlich höheren Einnahmen. Zudem zahlen Top-Verdiener viel mehr ein, als sie später als Rente erhalten. Das kommt allen Normalverdienern zugute.

AHVplus ist für die grosse Mehrheit der Bevölkerung die kostengünstigste Lösung, denn sie ist die Altersvorsorge in der Schweiz mit dem besten Preis-Leistungsverhältnis. Mit AHVplus werden alleinstehende Rentnerinnen und Rentner im Schnitt 200 Fr./Monat mehr Rente erhalten. Bei Ehepaaren sind es 350 Fr./Monat. Werden diese Rentenerhöhungen über zusätzliche Lohnprozente finanziert (nötig sind für Arbeitgeber und Arbeitnehmer

je 0,4%), kostet das z.B. eine kaufmännische Angestellte oder einen Polymechaniker mit einem Monatslohn von 6000 Fr. gerade mal 27 Fr./Monat. Müsste sie/er die gleiche Rentenerhöhung in der Pensionskasse ansparen, käme das 2.5-mal teurer.

Deshalb stellen sich den Stimmberechtigten folgende Fragen: Ein wenig mehr bezahlen für eine höhere AHV-Rente? Oder viel mehr in die Pensionskasse einzahlen, für eine gleich hohe oder gar tiefere Rente als heute? Wer rechnet und sich von der andauernden Angst-Kampagne der AHV-Gegner nicht ins Bockshorn jagen lässt, beantwortet die Fragen mit einem Ja zu AHVplus. Statt über Rentenalter 67 zu phantasieren, obwohl ältere Arbeitnehmende schon heute Mühe haben, bis zur Pensionierung ihre Stelle zu halten, muss die Schweiz für anständige Renten sorgen, so wie es in der Verfassung steht.

Mitglied werden Word nu lid

www.nautilusch.org

T +41 (0) 61 262 24 24, F +41 (0) 61 262 24 25, E infoch@nautilusint.org

Zurücksenden an: Nautilus International, Postfach, CH-4005 Basel



Name & Vorname/Naam:

.....

Adresse/Adres:

.....

PLZ + Ort/Postcode + plaats

.....

Land:.....

Email:.....

Telefon/Telefoon:

Arbeitgeber/Werkgever:.....

Beruf/Functie:.....

Ich erkläre den Beitritt zur Gewerkschaft Nautilus International. Ich anerkenne die Statuten und Reglemente der Gewerkschaft Nautilus International.

Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie kalendermaanden (Statuten Regel 5).

Ort/Datum:

Unterschrift/Handtekening