

## Seminar der ETF in Dubrovnik: Auszubildende in der Europäischen Binnenschifffahrt

Wie jedes Jahr veranstaltete die ETF (European Transport Workers Federation), deren Mitglied Nautilus Schweiz ist, auch 2017 ein Seminar. Diesmal fand es Anfang Oktober in Dubrovnik in Kroatien statt. Die kroatische Seefahrgewerkschaft richtete das mit 24 Teilnehmern und Teilnehmerinnen aus 7 Ländern gut besuchte Seminar aus.

Zunächst stellte Rob Van Reem, Präsident von EDINNA, (Education in Inland Navigation) ein neues Trainingsprogramm vor, das die verschiedenen, im Edinna Netzwerk angeschlossenen Trainingsinstitute (z.B. die Schifferschule in Duisburg), entwickelt haben. Jörg Rusche, Präsident der EBU (European Barge Union) sowie Mitglied in CESNI (European Committee for drawing up standards in the field of inland navigation) informierte über laufende legislative und regulatorische Prozesse auf europäischer Ebene und über die Entwicklung der Neueinsteiger in die Binnenschiffereausbildung europaweit. So gab es etwa in Deutschland einen leichten Anstieg bis 2009 (500 Auszubildende) danach aber wieder einen Rückgang. Angesichts des allgemein erwarteten Fachkräftemangels an ausgebildeten Binnenschiffern sei dies europaweit bei weitem zu wenig. Als weiterer Redner berichtete Branko Berlan, ITF Vertreter bei der IMO von den Entwicklungen auf IMO-Ebene, wo Anpassungen in der weltweit gültigen Konvention STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeep) diskutiert werden. Die Präsentationen können auf der Webseite der ETF angeschaut werden.

» [www.etf-europe.org/etf-4052.cfm](http://www.etf-europe.org/etf-4052.cfm)



Im Anschluss an die Vorträge sowie in diversen Arbeitsgruppen diskutierte das Publikum sehr intensiv. Da neben den Gewerkschaftssekretären vor allem auch Basismitglieder aus vier Ländern anwesend waren, kam es zu einer kompetenten Debatte über die Probleme und Perspektiven des Berufs Binnenschiffer. Für Deutschland und die Schweiz machte Nautilus-Mitglied Karl-Heinz Biesold eine Bestandsaufnahme, die auf Seite 3 dieser Ausgabe des Kompass zu finden ist. Letztlich kreiste die Frage immer wieder darum, wie der Beruf für junge

Leute attraktiver werden kann. Neben den vielen sehr spezifischen Problemen ist sehr schnell klar geworden, dass der Schlüssel für eine neue Attraktivität des Berufes in der generellen Verbesserung der Arbeitsbedingungen an Bord der europäischen Binnenschiffe liegt. Dennoch werden wir uns den speziellen Fragen rund um die Ausbildung zum Binnenschiffer in den kommenden Monaten widmen und planen bereits das Nautilus Jahresseminar am 12. Juni 2018 in Basel zu diesem Thema.

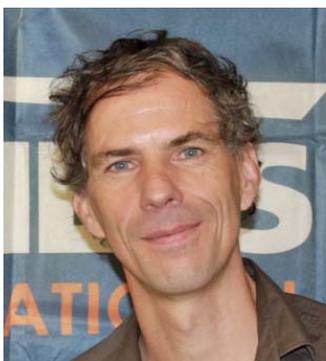
Auch werden wir weiterhin über den Stand der EU-Richtlinie berichten, die in unserem Zusammenhang der Ausbildung und der Berufsabschlüsse von Bedeutung ist (siehe Kasten).

### Richtlinie zur Harmonisierung und Anerkennung der Qualifikationen vom EU-Parlament angenommen

Wie berichtet haben die Sozialpartner in der Vergangenheit viel Arbeit investiert, um zu überlegen, wie der Beruf des Binnenschiffers aufgewertet, gestärkt und vereinheitlicht werden könnte. Dies führte zu einem Vorschlag der EU-Kommission der nun am 14. November 2017 vom Parlament angenommen wurde. Mit der Richtlinie wird ein „kompetenz-basierter Ansatz“ verfolgt, der die Attraktivität, Harmonisierung und sogar die Sicherheit des Sektors erhöhen soll. Ein einheitliches System der Anerkennung der Berufsqualifikationen für alle Binnenwasserstrassen Europas soll für Transparenz und Gerechtigkeit sorgen und wird als wichtiger Schritt angesichts der in der Zukunft zu erwartenden Probleme bei der Rekrutierung von qualifiziertem Personal gesehen.

Zur Presseerklärung der Sozialpartner  
» [www.etf-europe.org/etf-press-area.cfm/pressdetail/11684](http://www.etf-europe.org/etf-press-area.cfm/pressdetail/11684)

## Liebe Leserin, lieber Leser



Das Schweizer Büro von Nautilus International hat ein turbulentes Jahr hinter sich. Dies resultierte vor allem aus einer langwierigen Krankheit unserer Mitarbeiterin Mara Simonetta. Die Krankheit klingt Gott sei Dank langsam ab, doch Mara wird auf Anraten ihrer Ärzte beruflich kürzer treten. Wir bedauern dies ausserordentlich. Im nächsten Kompass werden wir ihr Engagement ausführlich würdigen und zugleich ihre Nachfolgerin,

Alessandra Ramtour, vorstellen. Wir sind zuversichtlich mit ihr in ein gutes 2018 zu starten und planen bereits Neuerungen, die allen Schiffern zugutekommen können.

*Holger Schatz*

**Mit kollegialen Grüßen**  
Holger Schatz  
Nationaler Sekretär Schweiz

## Erfolgreiche Abwehr der Prämienhöhung der Krankenversicherung für Schweizer Schiffer

Die Versicherung Sympany, mit der alle Schweizer Unternehmen eine Kollektivversicherung zum günstigen Tarif abgeschlossen hat, kündigte Anfang Oktober 2017 die Versicherung für alle Schiffer mit Wohnsitz in der Schweiz. Von diesen ca. 35 Schiffen verlangte sie nun mindestens 450 Franken im Basistarif anstelle der ca. 150 Franken. Sie beriefen sich dabei auf Schweizer Gesetze und Anordnungen der Behörden. Eine solche Erhöhung hätte es

faktisch unmöglich gemacht, noch als Schweizer bzw. in der Schweiz wohnender den Beruf des Schiffers zu betreiben. Da die Lebenshaltungskosten in der Schweiz im Vergleich zum EU-Raum deutlich höher sind, das Lohnniveau in der Binnenschifffahrt jedoch sich am EU-Markt orientiert, haben die günstigen Krankenversicherungsprämien diese Nachteile etwas kompensiert. In Abstimmung

mit diversen Firmen hat Nautilus enorme Überzeugungs- und Verhandlungsarbeit auf sich genommen und diverse Behörden kontaktiert. Am Ende gab die Firma bekannt, sie habe in Absprache mit der nationalen Gesundheitsbehörde, die wir auf unsere Seite gezogen hatten, eine rechtskonforme Lösung gefunden um weiterhin die günstige Prämie anbieten zu können. Viele Schiffer haben sich seitdem bei uns bedankt.

## Das gewerkschaftseigene Bildungsinstitut in der Schweiz. Neue Kurse 2018

Der Kurs-Katalog 2018 ist im Nautilus Büro erhältlich oder kann im Netz angesehen werden. Alle Nautilus Mitglieder können kostenlos an den Kursen teilnehmen! Tagungs- und

**MOVENDO**

Übernachungskosten werden erstattet. Viele allgemeine Kenntnisse können dabei vertieft werden. So gibt es etwa PC-

Computerkurse, Kurse zum Arbeits- und Sozialversicherungsrecht oder auch zu politischen Themen.

» [www.movendo.ch/de/kurse\\_mitglieder/.htm](http://www.movendo.ch/de/kurse_mitglieder/.htm)

### 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 infofl@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

#### 29. November

GAV-Verhandlung Verband Schweizer Seereeder, Renens

#### 5. Dezember

GAV-Verhandlung Ultra Brag, Basel

#### 7. Dezember

2. Verhandlungsrunde GAV Danser Shipping, Basel

#### 19. Dezember

GAV-Verhandlung, ABC Maritime, Nyon

# Ausbildung Binnenschiffer / in

Anlässlich des ETF Seminars in Dubrovnik (siehe Seite 1) hat unser Mitglied und frühere Schiffer Karl-Heinz Biesold (im Bild auf Seite 1 ganz unten mit ETF-Fahne) dankenswerter Weise eine Übersicht über die Perspektiven deutschsprachiger Jugendliche gegeben. Diese ist auch für Schweizer Jugendliche aussagekräftig, da Schweizer Jugendliche zwar über Schweizer Reedereien ihre Ausbildung vor Ort starten können, im dualen System aber in der Regel die Schifferschule in Duisburg besuchen.

Als Binnenschiffer bist du auf dem Wasser zu Hause. Du steuerst Passagier- oder Frachtschiffe sicher an ihr Ziel, bereitest Schiffe auf das Ablegen vor, überwachst die ordnungsgemäße Lagerung der Fracht und hältst die Papiere auf dem neuesten Stand. Während deiner dreijährigen Ausbildung lernst du praxisnah an Bord das Leben eines Binnenschiffers kennen. Regelmäßig besuchst du die Schifferberufsschule, denn neben der Praxis darf natürlich auch die Theorie nicht zu kurz kommen. Dabei werden dein Kopf und dein Körper gleichermaßen gefordert. Dein Körper, wenn es heißt, schwere Tauen oder Anker zu tragen, das Deck zu reinigen oder das Schiff zu beladen. Dein Kopf wird gefordert, wenn es heißt, die komplizierten Seekarten richtig zu lesen und die Schiffspapiere gewissenhaft zu führen. Denn als Binnenschiffer bist du mitverantwortlich für den Zustand des Schiffes. Ziel der Ausbildung zum Binnenschiffer ist es, dass du ein Schiff eigenverantwortlich steuern und die Crew beaufsichtigen kannst. Ebenso kannst du nach deiner Ausbildung in den Bereichen Hafenausbau, Schiffbau oder beim Frachttumschlag beschäftigt werden. Als Binnenschiffer bist du oft tage- oder auch wochenlang unterwegs. Ebenso wirst du Schicht- und Nacharbeit leisten müssen.

## Ausbildungsvoraussetzung:

Deutschland: Grundschule / Mittelschule



8 Jahre / 10 Jahre

Schweiz: Volksschule bis Ende Sekundarstufe 1 (9 Schuljahre)

## Ausbildung:

Duale Ausbildung — kombiniert Bordpraktikum/Ausbildung und Schule Die Ausbildung zum Binnenschiffer findet aber nicht nur an Bord eines Schiffes statt. Ebenso besuchst du die sogenannte Schifferberufsschule. Üblich ist es, dass der Berufsschulunterricht in Form von Blockunterricht stattfindet. Dies bedeutet, dass du 12 bis 14 Wochen am Stück zur Schule gehst und nach diesen Phasen wieder Vollzeit in die Praxiswelt zurückkehrst. Möglich ist es aber auch, dass du an 2 festen Tagen in der Woche die Schule besuchst.

Um Binnenschiffer zu werden, benötigst du keinen bestimmten Schulabschluss, in der Regel werden aber Schulabgänger mit einem Haupt- oder einem mittleren Schulabschluss eingestellt. Da du den Beruf nur ausüben kannst, solange du absolut fit bist, wird in der Regel ein Nachweis über deine Gesundheit und deine Seefähigkeit eingefordert.

## Ausbildungsvergütung:

Je nach Firma landen schon im

ersten Jahr deiner Ausbildung zum Binnenschiffer monatlich über 800 Euro auf deinem Konto. Im zweiten Jahr kannst du je nach Firma bereits an der 1000 Euro Schwelle kratzen. Im dritten Lehrjahr überschreitest du sogar die magische 1000 Euro Grenze und verdienst großzügige 1100 Euro im Monat. Das sind allerdings die Bruttobeträge, von denen noch Abzüge für Steuern und Versicherung abgehen. Hast du deine Abschlussprüfung erfolgreich bestanden, bist du buchstäblich ein waschechter Matrose. Und als Matrose musst du definitiv nicht jeden Cent zweimal umdrehen, denn du erhältst nun ein Einstiegsgehalt von stattlichen 2200 Euro brutto. Je nach Arbeitgeber sind sogar bis zu 2500 Euro brutto im Monat für dich drin.

Beendest deine Ausbildung mit der sogenannten Matrosenprüfung. Hast du vier Jahre Berufserfahrung gesammelt und bist mindestens 21 Jahre alt, darfst du an einem Patentlehrgang zur Erlangung des Binnenschifferpatents teilnehmen. Dieses ermöglicht dir den Einsatz als Steuermann oder als eigenständiger Schiffsführer. Je nach Art des Schiffes, das du führst, sowie deinen Patenten kann dein Binnenschiffer Gehalt nun zwischen 3000 und 4500 Euro brutto liegen.

Hältst du nach drei Jahren endlich dein Abschlusszeugnis in den Händen, fragst du dich vielleicht, wo deine berufliche Karriere noch hingehet. Strebst du zum Beispiel eine Karriere als Steuermann/frau an, benötigst du neben deinem Ausbildungsabschluss auch das sogenannte Binnenschifferpatent. Hierfür musst du mindestens 21 Jahre alt sein und vier Jahre Berufserfahrung mitbringen. Bist du im Besitz der Hochschulreife, kannst du zudem ein Studium anfangen — hier würde sich beispielsweise der Studiengang Nautik anbieten.

## Schifferschulen — Schulausbildung

Die Ausbildung wird in Deutschland, auch für die Schweiz in nachfolgenden Ausbildungsstätten durchgeführt: Schule Schönebeck, Schifferschule Duisburg / Schulschiff Rhein, Schule Regensburg

## Karrierepfad Binnenschiffer/in

Hast du die Matrosenprüfung erfolgreich bestanden, darfst du dich nun Binnenschiffer nennen.

Möchtest du den Tag hinterm Steuer rad verbringen, benötigst du neben deinem Ausbildungsabschluss das sogenannte Binnenschifferpatent. Du darfst dieses Patent erwerben, wenn du mindestens 21 Jahre alt bist, eine Fahrtzeit von vier Jahren und einen Nachweis einer bestimmten Anzahl an Reisen vorlegen kannst. Du nimmst an einem Patentlehrgang teil und kannst nach der bestandenen Prüfung als Steuermann angestellt werden.

Als Schiffsführer bist du der ranghöchste Mann an Bord. Du trägst die Verantwortung für das Schiff und die Besatzung, planst die Reiseroute und bedienst die Steuer- und Navigationsanlage.

Als Schiffsführer hast du die Möglichkeit, dich mit einem eigenen Unternehmen im Bereich Binnenschiffsgüter- oder Binnenschiffsfahrtverkehr selbstständig zu machen.

## Teuerungsindex

Jahresteuerung Stand Oktober 2017

Schweiz	+0.5%
Belgien	+2.2%
Deutschland	+1.6%
Frankreich	+1.1%
Niederlande	+1.2%
Euroraum	+1.4%
Bulgarien	+0.8%
Polen	+1.4%
Rumänien	+0.6%
Tschechien	+2.4%
<b>EU28</b>	<b>+1.6%</b>

Quellen: BfS, Eurostat

### Erhältlich im Sekretariat

**Fachliteratur** — auf Bestellung mit 20% Rabatt

«**Riverspeak**» — Binnenschiffahrtsglossar 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

Statt des »Kompass vor 50 Jahren« drucken wir hier in gekürzter Fassung die Erinnerungen von Albert Fritz, die er seit 2012 für den »Bullaug« verfasst hat. Albert Fritz ist seit 65 Jahren Mitglied der Gewerkschaft und wird am Ende der Serie über die Gründung der Sektion Schifffahrt im VHTL — einer der Vorläufer von Nautilus — erzählen.

## Mit den Augen eines Schiffsjungen, Teil 2

### «Die erste Talfahrt begann am Dreiländereck bei km 170»

Am Sonntag, den 26. Juni 1949 bei strahlend blauem Himmel. Wie wir auf dem Schulschiff gelernt hatten, wurde der Rhein ab Konstanz km 0 bis Rotterdam km 1000 vermessen; erst im Jahre 1941 war eine einheitliche Vermessung der Rhein-kilometrierung abgeschlossen. Diese Kilometrierung ist eigentlich das Alphabet für die Rheinschiffer. Nach diesen Vermessungspunkten lernen die Rheinschiffer, nach Überlieferung durch erfahrene Schiffsführer, Fahrwasser, Untiefen und Strömungsverhältnisse kennen. Noch ein langer Weg für einen Schiffsjungen wie mich, der soeben begann, Erfahrungen zu sammeln. Langsam verschwanden das Dreiländereck und damit die Schweiz. Ein komisches Gefühl überkam mich: Zum ersten Mal im Ausland und dies gleichzeitig in zwei Ländern (Frankreich und Deutschland); Länder, von denen wir durch den Krieg jahrelang getrennt waren. Was mir sofort auffiel, waren die Bunker beidseitig des Rheins,

die an den vergangenen Krieg erinnerten. Ich stand vorne auf Deck im vollen Fahrtwind, um ja nichts zu verpassen.

Wir kamen langsam in die Nähe der Kembser Schleuse, unser Schlepper MS Arolla drosselte die Fahrtgeschwindigkeit und fuhr langsam auf die geöffnete Schleusenammer zu. Matrose Edi von unserem RS Edelweiss 4 kam vom Steuerhaus auf das Vordeck und erklärte mir, wie wir jetzt das Schiff abstoppen werden, damit wir nicht auf MS Arolla auffahren würden. In der Schleusenammer angekommen, musste ich an Land auf den Vorbau der Schleuse, um den Draht an einem Poller einzuhängen, damit Edi die Fahrt des Edelweiss 4 langsam bis zum Stillstand abstoppen konnte. Wir hatten ja keinen Motor, um das Schiff zu stoppen. Edi drehte sich zu mir um und sagte: «Du hast jetzt gesehen, wie das geht und das nächste Mal machst du das.» So muss man sich die Lehre eines Schiffsjungen bei der

praktischen Arbeit vorstellen: Einmal hinschauen und in Folge ausführen.

Der Schleusenvorgang wurde durch einen Signalton vom Schleusenmeister eingeleitet. Es begann zu rauschen und zu zischen, die Schiffe bewegten sich unruhig in der Schleusenammer durch das Ablassen des Wassers. Die Schiffe sanken nun langsam in der Schleusenammer, ca. 16 Meter, bis der Wasserstand zwischen Schleusenammer und Unterwasser ausgeglichen war. Während des Schleusenvorgangs mussten die Drähte, mit denen die Schiffe gehalten wurden, in den Wandpollern der Schleuse versetzt werden und dies vorne und hinten gleichzeitig. Nun wurde das 600 Tonnen schwere Schleusentor in die Höhe gezogen. Der ganze Talschleusenvorgang war beeindruckend und dauerte etwa 20 Minuten. Das Licht schaltete auf grün, somit hatten wir freie Fahrt bis ans Meer. Bis Rotterdam waren es nun noch 821 Kilometer.

### Mitglied werden Word nu lid

[www.nautilusint.org/ch](http://www.nautilusint.org/ch)

**T** +41 (0) 61 262 24 24, **F** +41 (0) 61 262 24 25, **E** [infoch@nautilusint.org](mailto: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 .....