

KOMPASS NEWS

November-Dezember 2018

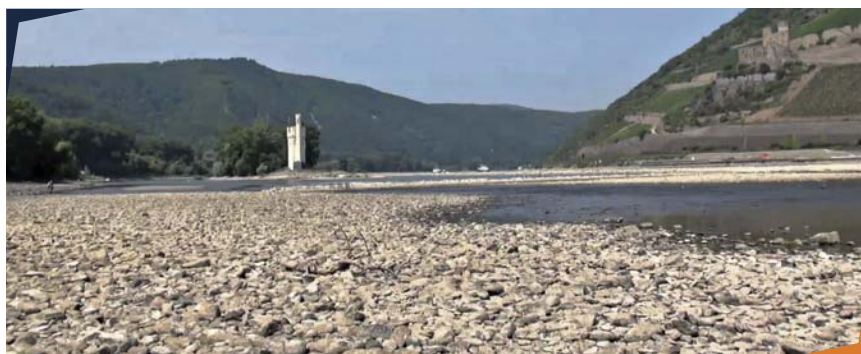
NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland

Niedrigwasser 2018: Entwicklung für die Branche dramatisch

Angesichts der dramatisch tiefen Wasserstände fordert die Branche kurzfristige Hilfe, aber auch mittel- bis langfristige Massnahmen, die wir als Gewerkschaft unterstützen. Im Folgenden zitieren wir zunächst aus der Pressemitteilung der Schweizerischen Vereinigung für Hafen und Wirtschaft SVS vom 24.10.2018, für die Nautilus in der Geschäftsleitung sitzt.

Mit Blick auf den Rhein heisst es: „Die Containerschifffahrt ist weitgehend eingestellt, konventionelles Schüttgut (z. B. Baustoffe) wird noch teilweise gefahren, aber mit sehr geringen Mengen, und auch die Tankschifffahrt fährt nur noch sehr eingeschränkt. Das Problem besteht hauptsächlich auf der Strecke am Mittelrhein ab Köln bis zur Kanalstrecke bei Iffezheim. (...) Mit derselben Problemlage kämpfen auch die Unternehmen der Flusskreuzfahrt – einem Bereich, in dem die Schweiz europaweit führend ist. Weil die Schiffe aktuell praktisch nur noch die Strecke zwischen Amsterdam und Köln befahren können, resultieren viele Annullationen oder Umstellung auf Alternativ(bus)reisen. Die betroffenen Unternehmen im Güter- wie Personentransport reagieren mit Abbau von Überzeit und Ferienguthaben, teilweise musste Kurzarbeit angemeldet werden. Trotz dieser Massnahmen ist der finanzielle Schaden bereits sehr gross. (...) Mittel- bis langfristig müssen von allen Rheinanliegerstaaten unter Führung der Flusskommissionen (Zentralkommission für die Rheinschifffahrt, Donaukommission etc.) Massnahmen ergriffen werden, um die Schifffahrt auch in Zeiten mit niedrigem Wasserstand zu sichern. Dazu gehören Austiefungen, wie sie aktuell im Rhein in Basel stattfinden, sowie Ausbau und Beseitigung von Hindernissen.



Aber auch die inländischen Behörden und die nationale Politik sind gefragt, wird der Rheinschifffahrt zu Recht doch eine grosse Bedeutung für die Landesversorgung zugemessen. Zur Unterstützung der Bau- und Landwirtschaft verfügt die Schweiz über einen Krisenmechanismus, der dann anspringt, wenn wegen widrigen Witterungsereignissen ein einigermaßen rentables Wirtschaften nicht mehr möglich ist. Die Schifffahrt benötigt angesichts zunehmend extremer Wasser-Bedingungen ähnliche Instrumente. Der Verband wird dazu nun den Kontakt zu Politik und Verwaltung suchen.“

Auch der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) hat am 6. November 2018 eine vielbeachtete Pressemitteilung veröffentlicht und fordert die Politik zum Handeln auf. Wir zitieren hieraus: „Der Bundesverband der Deutschen Binnenschifffahrt e.V. (BDB) fordert (...), dass die im Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 sowie dem Wasserstraßenausbaugesetz ausgewiesenen Projekte für die Binnenschifffahrt schnellstmöglich angepackt werden. Dies gilt auch für nicht im BVWP verankerte Sanierungsmaßnahmen. Ein durchgängig gut ausgebautes Wasserstraßennetz gewährleistet, dass

auch bei niedrigen Wasserständen Transporte per Binnenschiff länger plan- und durchführbar bleiben.“ Im Folgenden weist der BDB auf mehrere Kernprojekte hin, zwei davon seien im Folgenden genannt.

Abladeoptimierung am Mittelrhein:

Der Streckenabschnitt zwischen Mainz/Wiesbaden und St. Goar am Mittelrhein ist in seinem jetzigen Ausbaustand ein Nadelöhr für Binnenschifftransporte auf Europas wichtigster Wasserstraße. Grund dafür ist, dass die freigegebene Fahrrinntiefe lediglich 1,90 m beträgt, während sowohl oberhalb als auch unterhalb der Strecke 2,10 m unter dem Gleichwertigen Wasserstand (GIW) ausgewiesen sind. (...) Der Handlungsbedarf ist immens: Jährlich wird dieser Mittelrheinabschnitt von rund 50.000 Güterschiffen befahren, die annähernd 60 Mio. t Güter transportieren. Prognosen gehen davon aus, dass das Güteraufkommen in diesem Bereich auf mehr als 75 Mio. Gütertonnen ansteigen wird. Das Projekt ist völlig zu Recht mit einem überragenden Nutzen-Kosten-Verhältnis in den Vordringlichen Bedarf eingestuft worden. (...).

Fortsetzung auf Seite 2

Fortsetzung von Seite 1

Donauausbau zwischen Straubing und Vilshofen:

Der 69 Kilometer lange Donauabschnitt zwischen Straubing und Vilshofen limitiert die Binnenschifffahrt im süddeutschen Raum enorm. Lösungen wurden jahrelang diskutiert mit dem Ergebnis, dass die von der Schifffahrt favorisierte Ausbauvariante „C280“ vom damaligen bayerischen Ministerpräsidenten Horst Seehofer urplötzlich vom Tisch gewischt wurde. Das Bayerische Kabinett hatte sich daraufhin im Februar 2013 für einen sog. „sanften“ Donauausbau nach der Variante „A“ entschieden. Auf die Umsetzung wartet die Binnenschifffahrt jedoch bis heute. (...)

Fazit: Im deutschen Wasserstraßennetz besteht ein immenser Sanierungs- und Handlungsbedarf. Die Liste der wichtigen BVWP-Projekte lässt sich weiter fortführen. (...) „Damit die umweltfreundliche Binnenschifffahrt die politisch gewollte Verkehrsverlagerung auf die Wasserstraßen bewältigen kann und künftig auch bei Niedrigwasser mehr Wasser unter dem Kiel hat, fordern wir, dass die Verwaltung bei allen Projekten Beschleunigungsmöglichkeiten prüft, damit die Umsetzung zeitnah beginnen kann. (...) Wenn wir in Deutschland die Verkehrswende hin zum ökologisch nachhaltigen Verkehrsträger wirklich wollen, benötigen wir dringend die Beschleunigung der beschriebenen Maßnahmen“, so BDB-Präsident Staats.

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

Teuerungsindex

Jahresteuerung Stand Oktober 2018

Schweiz	+0.9%
Belgien	+2.2%
Deutschland	+1.8%
Frankreich	+2.0%
Niederlande	+1.5%
Euroraum	+1.7%
Bulgarien	+2.5%
Polen	+1.3%
Rumänien	+4.0%
Tschechien	+2.1%
EU28	+1.8%

Quellen: BfS, Eurostat

Erhältlich im Sekretariat

Fachliteratur auf Bestellung mit 20% Rabatt

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

Nautilusartikel Kappen, Mützen, Kugelschreiber, Mausmatten usw.

«Ich kenne meine Rechte»
Lehrlingskalender von A bis Z



Die Delegierten beim Kongress der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) in Singapur im Oktober 2018 haben die von Nautilus erstellte Motion unterstützt, welche zu weiteren Massnahmen im derzeit boomenden Flusskreuzfahrtsektor aufruft. Die Massnahmen zielen darauf ab, die Arbeitsbedingungen der Arbeitnehmenden in der Branche zu verbessern. Als Befürworter der Motion wies der Nationalesekretär der Schweizer Nautilus-Sektion, Holger Schatz, darauf hin, dass der Flusskreuzfahrt-Tourismus im Verlaufe der vergangenen fünf Jahre stark expandiert habe und auch künftig von einem diesbezüglichen Wachstum auszugehen sei. Mittlerweile seien rund 15'000 Arbeitnehmende in der „unregulierten und grenzüberschreitenden“ Industrie tätig, so Holger Schatz. Viele von ihnen stammten aus Niedriglohnländern, was zu Sozialdumping führe. Davon seien auch andere Sektoren der Binnenschifffahrtsbranche betroffen, wie etwa die Container- oder

Tankschifffahrt. Ein Mangel an wirksamen Regelungen und ein Versagen bei der Überwachung der bestehenden Bestimmungen führe zu weitverbreiteter Ausbeutung und zu Problemen wie langen Überstunden, die nicht entschädigt würden, führte Holger Schatz weiter aus. Dennoch gäbe es ermutigende Anzeichen: Die Arbeit der Gewerkschaften führt nicht nur zu erhöhten Mitgliederzahlen, sondern auch zu Medienaufmerksamkeit und behördlichen Massnahmen in den Niederlanden und in Deutschland. Seinen Aufruf an die ITF, ihre Unterstützung für die Gewerkschaftskampagne zu erneuern, verband Holger Schatz mit folgenden Worten: „Langsam, aber sicher zeichnet sich ab, dass wir in den kommenden Jahren Erfolg haben werden und die Unternehmen dazu zwingen können, sowohl auf nationaler wie auch internationaler Ebene zu verhandeln und dabei eine Vereinbarung zu unterzeichnen, welche die Arbeitsbedingungen erheblich verbessern wird.“



ABSTIMMEN

Bitte nimm an unserer monatlichen Umfrage zu einem aktuellen Thema der Schifffahrtsindustrie teil. **Stimmst du mit der International Chamber of Shipping überein, dass die STCW Bestimmungen radikal überarbeitet gehören?** www.nautilusint.org/ch/veranderungsprozess/Abstimmen/



Fotos: Frantisek Matous

Feierliche Verabschiedung von Nick Bramley im Gewerkschaftshaus

Nach 30 Jahren Gewerkschaftsarbeit bei GTCP, GBI, VHTL, Unia und Nautilus ging Nick Ende Oktober in den Ruhestand. Rund 50 geladene Gäste feierten mit ihm und liessen zugleich 30 Jahre Gewerkschaftsgeschichte Revue passieren. Wir drucken hier die Rede, die Nautilus- sowie Unia Mitglied Walter Schultheiss an der Feier hielt:

„Als ich bei der VHTL als Sekretär arbeitete traf ich manchmal im 1.Stock einen Kollegen mit einem merkwürdigen Dialekt. Er arbeitete dort als Angestelltensekretär der GTCP. Ich fand ihn sehr sympathisch aber mehr als ein freundliches Hallo war zuerst selten. Erst nach und nach lernte ich diesen Kollegen, also Nick Bramley dann besser kennen. Gut und intensiv wurden unsere Kontakte als Nick von der GBI zu uns zur VHTL wechselte und von Hans Baumgartner das Sekretariat der Schiffer und Seeleute im Rheinhafen übernahm. Obwohl er selber kein Seemann oder Schiffer war, war Nick für diese Arbeit ein Volltreffer. Von da an wurden unsere Arbeit und unsere Kontakte enger. Nick verstand rasch, worum es den Kollegen im Hafen und auf der Schifffahrt geht, er war und ist eben, was leider bei vielen jungen Funktionären manchmal etwas fehlt ein aufmerksamer Zuhörer. Dann aber auch harter Verhandler. Ich merkte bald wenn Nick fragte „wie geht es Dir?“ war das keine Höflichkeitsformel sondern echtes Interesse. Ihm war es nie egal wie sich seine Kolleginnen und Kollegen, Mitglieder oder Mitarbeitende fühlten. Er versuchte bei Problemen zu helfen und nahm sich Zeit unbesehen wie

die Agenda drängte.

Ich staune bis heute immer wieder, über das enorme Hintergrundwissen bei Nick vor allem über die Geschichte und nicht zuletzt über die Entwicklung der Gewerkschaften und das nicht nur aus seinem Herkunftsland Grossbritannien wo er die bittere Zeit der Regierung Thatcher mit der Zerschlagung der Gewerkschaften als Funktionär am eigenen Leib erfuhr. Nicks Wissen über die Vergangenheit liess ihn die Zukunft der ihm anvertrauten Gruppen und Sektionen immer sorgfältig planen und immer im Interessen der in diesen Branchen und Interessengruppen tätigen Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer.

Schifffahrt ist zwar für die Schweiz für die Versorgung enorm wichtig aber in vielen Kreisen wird diese Wichtigkeit nicht erkannt, auch bei den zuständigen Gewerkschaften mussten die Binnenschiffer und Seeleute immer hart um die Anerkennung kämpfen. Binnen- und Seefahrt gilt in unserem Lande noch immer als Abenteuer von Aussenseitern. Doch betreute Nick Bramley bis zu seiner Pensionierung eine grosse Zahl von Schiffen auf hoher See und den europäischen Flüssen u.a. mit der VHTL, bzw Unia und später Nautilus mit den Reedereien abschliesst. Diese Arbeit lässt sich nicht nur vom Büro aus und nur International erfolgreich machen. Es braucht die direkten Kontakte mit den andern Gewerkschaften in diesem Bereich und der internationalen Organisationen von ETF und ITF und vielen mehr. Nick und seine Vorgänger waren immer hochgeachtete und kompetente Vertreter

bei Arbeitnehmern und Arbeitgebern in diesen Gremien und haben unseren „wässerigen“ Sektionen Ansehen gebracht.

Das Ziel von Nick das weiterzuführen, zu erkennen das es dafür eine andere Organisation braucht und die Überführung der Seeleute und Binnenschiffer in die Nautilus International und die Gründung der Switzerland Branch of Nautilus International war seine grosses Verdienst. Dass seine Arbeit geachtet wurde zeigen wohl nicht zuletzt seine Wahl in die internationalen Gremien und die Aufgaben, die ihm von den Londoner Kolleginnen und Kollegen übertragen wurden. ETF und ITF zeigen schon lange das auch internationale Organisationen vor Ort mit grosser Wirksamkeit präsent sein können. Nick war da voll dabei. Ich durfte einmal mehrere Tage mit Nick zusammen die belgischen Kollegen bei Hafenaaktionen und Bordbesuchen in Antwerpen begleiten. Auch die Unterstützung der Besatzung eines an die Kette gelegten Seeschiffes war darunter.

Nick ich möchte dir im Namen deiner Kolleginnen und Kollegen herzlich danken aber vor allem auch deiner Frau Regula die dich immer unterstützt und oft auch wieder aufgerichtet hat. Nun hast du Zeit auch noch mehr dich auf den Sattel deines Stahlrosses zu schwingen dabei soll dir diese Glocke helfen und dich mahnen bei Wegkreuzungen und Abzweigungen den richtigen Entscheid zu treffen.

Seinem eigenen Lebensschiff wünschen wir noch lange Zeit mit dem alten Schiffergruss: „In Gottes Namen Gute Fahrt.“

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 5 (erster Abschnitt)

Emmerich – Grenzstation Deutschland – Holland. Während des Zweiten Weltkrieges wurde Emmerich am 7. Oktober 1944 zu 91 % durch einen britischen Luftangriff zerstört.

Am Freitag, 1. Juli 1949, war um 5 Uhr Tagwacht. Die Anker wurden gelichtet und wir nahmen, wie jeden Tag kopf vor zu Tal, um die Reise Richtung Holland fortzusetzen. (...) Nach Abschluss des Manövers fuhren wir mit voller Kraft Richtung Emmerich und der holländischen Grenze. (...)

Von Zons bis Emmerich, der deutsch/holländischen Grenzstation, waren es noch 135 km, ca. 8 Stunden Fahrzeit. Der Niederrhein veränderte sich laufend, er wurde immer breiter. Nach dem Krieg waren mehr Schleppzüge unterwegs als Motorschiffe. Viele Schiffe wurden bei Bombenangriffen versenkt. Einige Fracks lagen noch immer halb unter Wasser ausserhalb des Fahrwassers. An einigen dieser Fracks war der deutsche Wasserbau damit beschäftigt, diese zu

heben. Diese Stellen mussten wir mit gedrosselter Fahrtgeschwindigkeit passieren, um die Menschen bei der gefährlichen Arbeit nicht zu gefährden. Die Fracks waren die unschönen »Denkmäler« des Zweiten Weltkrieges.

Ich war wieder im Steuerhaus von Edelweiss 4. Obwohl wir nicht steuern mussten, war es zwingend, dass sich jemand im Steuerhaus aufhielt. Für mich war das ein prima Job. Ich konnte in Ruhe das Treiben auf dem Rhein verfolgen. Edi und der Schiffsführer waren bei Erika in der Wohnung ausgedehnt Kaffee trinken. Ich war schon etwas neidisch, zu Unrecht, denn Erika brachte mir einen Kaffee mit Biskuits ins Steuerhaus. So gesehen gehörte ich nun schon zur Familie Edelweiss 4, was mir ein gutes Gefühl gab. Obwohl Edelweiss 4 ein altes Schiff war und keinerlei Komfort bot, wurde es für mich immer mehr ein Stück Zuhause. Es waren alle so nett zu mir. Auf meiner ersten Reise wurde ich sogar von der Bordarbeit entbunden, damit ich mir alles in Ruhe ansehen und auf mich wirken

lassen konnte. Dies war nicht selbstverständlich und wurde sicher nicht auf jedem Schiff so gehandhabt. Ich wurde als Schiffsjunge ein vollwertiges Mitglied der Besatzung Edelweiss 4.

Inzwischen war es gegen 14.30 Uhr und wir näherten uns Emmerich – Grenzstation Deutschland. An der Grenzstation mussten wir gegen den Strom drehen und an dem vorgesehenen Liegeplatz für die Abfertigung der Schiffe vor Anker gehen. Nun wurden die Schiffsführer und Kapitäne von einem Spido (Wassertaxi) von Bord abgeholt und sie mussten an Land, um das Schiff bei einem Spediteur auszudeklarieren. Sobald das erledigt war, gingen sie wieder mit dem Spido an Bord; dort mussten wir warten, bis das Zollboot längsseits und mit ihm zwei bis vier Zöllner an Bord kamen, um beim Kapitän Pässe und Papiere zu kontrollieren. Das ganze dauerte bis zu drei Stunden. Wie ich erfahren hatte, bekamen die Zollbeamten einen Kaffee mit Cognac beim Kapitän, damit es möglichst keine Beanstandungen gab.

Nautilus-Funktionär bekommt das ITF-Goldabzeichen für herausragende Dienste überreicht

Nick Bramley, Funktionär von Nautilus International, ist zum Abschluss seiner beruflichen Gewerkschaftsarbeit mit dem Goldabzeichen für herausragende Dienste der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) ausgezeichnet worden. ITF-Generalsekretär Steve Cotton überreichte Nick Bramley, die Auszeichnung in Anerkennung seines engagierten Einsatzes und seiner hervorragenden Dienste. Als leidenschaftlicher Verteidiger der



Interessen der Beschäftigten der Binnenschifffahrt hat Nick Bramley als Präsident der Binnenschifffahrts-Sektionen sowohl bei der ITF als auch bei der

Europäischen Transportarbeiter-Föderation (ETF) gedient. Er setzte sich insbesondere dafür ein, angemessene Löhne, sichere Arbeitsplätze und Respekt für Bootsführerinnen und -führer in Bangladesch zu erzielen. Zudem leistete er Kampagnenarbeit zugunsten von Schlepper-Besatzungen im Panamakanal und kämpfte nach den schrecklichen Tragödien auf Inlandfahrten in Indonesien und Russland für bessere Sicherheitsstandards.

Mitglied werden **Word nu lid**
www.nautilusint.org/ch
T +41 (0) 61 262 24 24, **F** +41 (0) 61 262 24 25, **E** info@nautilusint.org
 Zurücksenden an: Nautilus International, Postfach, CH-4005 Basel



Name & Vorname/Naam: Adresse/Adres: PLZ + Ort/Postcode + plaats Land: Email: Telefon/Telefoon: Arbeidgeber/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
--	---