

# KOMPASS NEWS

Mai-Juni 2019

NAUTILUS  
INTERNATIONAL

The Union  
newsletter for  
Switzerland

## Aktion vor der Jahresversammlung der Schweizerischen Vereinigung für Hafen und Schifffahrt (SVS)

# Boom der Schweizer Flusskreuzfahrt: Immer noch auf Kosten der Beschäftigten

Am Montag, 25. März hat Nautilus Schweiz zum Presse Event eingeladen. Radio und Fernsehen waren interessiert dabei. Dieses Jahr war der Anlass auch Teil der europäischen Fair Transport Aktionswoche und wurde durch die ETF unterstützt. Es gab eine Presseerklärung und wir haben auch mit Banner und Flugblätter auf die Zustände in der Flusskreuzfahrt, und der Stand der Verhandlungen für bessere Arbeitsbedingungen mit Schweizer Arbeitgeber berichtet. Hier aus unserer Presseeinladung:

*Der Boom der Schweizer Flusskreuzfahrt ist ungebrochen. Die Schweizer Flotte ist längst die grösste in Europa mit bald 10. 000 Beschäftigten. Doch leider geht dieser Boom nach wie vor oftmals an den Beschäftigten vorbei. Wir hören regelmässig Klagen über überlange, unentschädigte Arbeitszeiten, niedrige Löhne oder Verletzungen von Arbeitnehmerrechten. Leider handelt es sich hierbei bei weitem nicht nur um Einzelfälle und schwarze Schafe. Uns ist sehr daran gelegen, zusammen mit den Firmen den Ruf der Branche als Branche mit*

*zukunftssträchtigen, guten Arbeitsplätzen zu entwickeln, die mittelfristig auch für westeuropäische Arbeitskräfte attraktiv sein werden und nicht wie derzeit in der Regel nur für Menschen aus Osteuropa sowie aus sogenannten Drittstaaten (z.B. Asien). Wir haben im vergangenen Jahr hierzu mit einigen Firmen zunächst vielversprechende Gespräche geführt mit dem gemeinsamen Ziel, zu verbindlichen Vereinbarungen über Arbeitsstandarts ab 2020 zu kommen. Leider ist dieser Schwung je mehr verblasst, je konkreter es werden sollte. So haben die Firmen die Gespräche mit vagen Einlassungen einschlafen lassen oder sich einfach nicht mehr gemeldet.*

Das Schweizer Fernsehen SRF hat zugleich prominent über die Arbeitsbedingungen in der boomenden Flusskreuzfahrt berichtet und uns und Mitglieder interviewt.

Hier das Video zum anschauen: <https://www.srf.ch/news/wirtschaft/boomende-branche-flussreisen-truegerische-idylle>



Quelle: SRF



Quelle: Hans Walthie

## 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

## Terminkalender

### 18. Juni

Jahresversammlung  
und Seminar Nautilus, Basel

### 26. Juni

Sektoraler Sozial Dialog, Brüssel

## Vormerken

### 7. bis 10. Oktober

Nautilus International  
Jahresversammlung

## Teuerungsindex

### Jahresteuering Stand März 2019

Schweiz	+0.7%
Belgien	+2.2%
Deutschland	+1.4%
Frankreich	+1.3%
Niederlande	+2.9%
<b>Euroraum</b>	<b>+1.4%</b>
Bulgarien	+2.8%
Polen	+1.7%
Rumänien	+4.2%
Tschechien	+2.6%
<b>EU28</b>	<b>+1.6%</b>

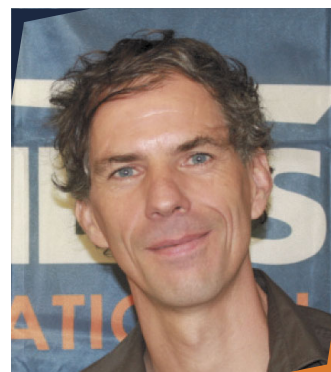
Quellen: BfS, Eurostat

## Liebe Leserin, lieber Leser

Wie jedes Jahr halten wir im am 18. Juni unsere **Jahresversammlung** ab. Hier treffen sich Mitglieder zum Austausch, diskutieren die Politik unserer Gewerkschaft und stimmen über einzelne Anträge ab. Danach veranstalten wir einen öffentlichen Vortrag, diesmal zum Thema «Zukunft des Berufs Binnenschiffer». Wir würden uns sehr freuen, wenn auch du dich noch anmeldest – einfach per email oder Telefon – und vorbeikämst.

**Dienstag, 18. Juni 2019, um 12.30 Uhr**

**Gewerkschaftshaus**  
(Grosser Saal im 1. Stock),  
**Rebgasse 1, Basel**



Mit kollegialen Grüssen  
**Holger Schatz**  
Nationalsekretär Nautilus  
Schweiz

## Seminar: Die Zukunft des Berufs Binnenschiffer/in

Die Binnenschifffahrt verfügt über ein enormes ökonomisches und ökologisches Potential. Allerdings zeichnet sich heute schon ein erheblicher Fachkräftemangel ab, da viele Schiffsführer in Pension gehen und zu wenig Nachwuchskräfte die entsprechenden Ausbildungen absolvieren. Während wir Gewerkschaften aber auch viele Firmen versuchen, die Arbeitsbedingungen zu verbessern, hat die Politik auf EU-Ebene erkannt, dass die Ausbildungswege attraktiver werden müssen.

Eine EU-Richtlinie soll die Ausbildung verkürzen helfen, sie für Quereinsteiger attraktiver machen und europaweit harmonisiert werden, so dass erworbene Qualifikationen überall anerkannt werden. Klaus Paulus vom Schifferkolleg in Duisburg, wo auch Schweizer und Schweizerinnen ihre Matrosenausbildung absolvieren, wird über die Änderungen und Chancen im Befähigungswesen informieren. Selbstverständlich wird die Digitalisierung auch die Arbeitsabläufe auf den Binnenschiffen – ob Container, Tanker oder Hotelschiffe – verändern. Eine Studie (TASCS-Auf dem Weg zu einem nachhaltigen Besatzungssystem) die von der EU gefördert und von den Sozialpartnern initiiert wurde, ist soeben hierzu veröffentlicht worden und wird uns ebenso vorgestellt.



### Referate:

**Dipl. Ingenieur Klaus Paulus**  
(Schulleiter Schiffer-Berufskolleg RHEIN):  
Entwicklung und Perspektiven der  
Ausbildung zum Beruf Binnenschiffer

**Dipl. Ingenieur Berthold Holtmann**  
(Entwicklungszentrum für Schiffstechnik  
und Transportsysteme (DST)):  
Analyse der Arbeitsbelastung  
in der Binnenschifffahrt.  
Vorstellung der Studie und  
Schlussfolgerungen

**Die Teilnehmer sind anschliessend ab  
16.30 Uhr zu einem Apéro eingeladen.**

**Dienstag, 18. Juni 2019,  
15.00 – 16.30 Volkshaus (Galeriasaal),  
Rebgasse 12, Basel**

# Stellungnahme der Gewerkschaft Nautilus International zur Motion Janiak

(19.3138 „Chancengleichheit für die Schweizer Flusskreuzfahrt“)

Die am 18.3.2019 im Ständerat eingereichte Motion zielt auf eine erleichterte Visa-Vergabe an Schweizer Redereien, die für die boomende europäische Flusskreuzfahrt Arbeitskräfte aus sogenannten Drittstaaten wie Indonesien, Philippinen oder China anstellen wollen.

Als Gewerkschaft, die die Rechte des nautischen- wie auch des Hotelpersonals auf Schweizer Schiffen vertritt, sind wir nicht prinzipiell gegen eine Rekrutierung des Personals aus sogenannten Drittstaaten, um kurzfristig den Personalbedarf einer schnell wachsenden Branche zu decken, wenn klar ist, dass im gleichen Zuge die sehr problematischen Arbeitsbedingungen in der Branche verbessert werden, die Rekrutierung aus Drittstaaten also nur ein Übergangsphänomen darstellt. Mittel- und langfristig sollten die Arbeitsbedingungen so entwickelt werden, dass auch west- und osteuropäische Angestellte diese in

Europa stattfinden Arbeit annehmen können. Und dies geht nur über verbindliche Kontrollen und eine starke Sozialpartnerschaft mit substantiellen GAV.

„Freiwillige“ Ankündigungen, bestehende absolute Minimalstandards wie etwa den deutschen Mindestlohn, einzuhalten oder gar zu verbessern, sind speziell in dieser Branche erfahrungsgemäss wertlos. Zum einen weil die Arbeit fern ab der Schweiz und damit faktisch unkontrolliert stattfindet, zum anderen weil gerade das Personal aus den Drittstaaten in aller Regel nicht gegen Misstände wie z.B. die unzähligen nicht-kompensierten Überstunden aufbegehrt, wie dies unsere Mitglieder aus den osteuropäischen EU-Ländern durchaus tun. Nur eine Gewerkschaft, die über das Know-How bzgl. der Arbeits- und Sozialversicherungsstandards verfügt, die Mitglieder hat und an Bord kommt, kann die behördlichen Stichprobenkontrollen wie z.B. durch den deutschen Zoll wirksam ergänzen.



**Nautilus Sekretär Piet Dörfinger** äussert sich kritisch bei einem Anlass zur Motion Janiak vor Parlamentarierern in Bern

Wir haben im vergangenen Jahr mit einigen Schweizer Firmen zunächst vielversprechende Gespräche geführt mit dem gemeinsamen Ziel, zu verbindlichen Vereinbarungen über Arbeitsstandarts sowie GAV ab 2020 zu kommen. Leider ist dieser Schwung je mehr verblasst, je konkreter es werden sollte. So haben die Firmen die Gespräche mit vagen Einlassungen einschlafen lassen oder sich einfach nicht mehr gemeldet. Mittlerweile – nachdem wir in Basel eine Pressekonferenz abhielten – hat man sich zwar zwecks Folgegespräche gemeldet, wir sind nach den bisherigen Erfahrungen allerdings ziemlich skeptisch.

## Unter den jetzigen Umständen lehnen wir deshalb die geplante Gesetzesänderung ab!!

Dies haben wir am 5.3.2019 im Rahmen eines Vortrags während des Anlasses in Bern, auf dem die Gesetzesinitiative vor Parlamentariern vorgestellt wurde, auch deutlich gemacht. Zusätzlich wurden unsere Bedenken Herrn Janiak auch persönlich mitgeteilt. Käme die Gesetzesänderung – ohne dass es eine verbindliche Sozialpartnerschaft gäbe – dann wäre der Druck und der Anreiz, die Arbeitsbedingungen nach vorne zu entwickeln, nicht mehr gegeben.

Die Minimalstandards, die mit einer Schweizer VISA-Vergabe durch Weisungen des SEM (Staatssekretariat für Migration) einhergehen, begrüßen wir zwar, insofern sie tatsächlich gegenüber der bestehenden deregulierten Praxis einen formalen Fortschritt bedeuten. So müssen z.B. alle Beschäftigten, die ein Schweizer Visa erhalten sollen, mit schweizerischen und nicht wie teilweise üblich mit zyprischen oder maltesischen Arbeitsverträgen angestellt



werden. Doch wie gesagt lösen diese Minimalstandards das Kontrollproblem nicht und sie werden bekanntlich gerade bei der Arbeitszeit sehr leicht umgangen. Zum anderen sind insbesondere die Löhne auch bei den ausgebildeten Nautikern viel zu gering, um gute zukunftssträchtige Arbeitsplätze zu garantieren. Ein Stundenlohn nach deutschem Mindestlohn wird der spezifischen Arbeitssituation (Freizeit an Bord in 2-3 Personenzimmern, lange Arbeitszeiten etc.) nicht gerecht.

Es werden enorme Gewinne in dieser Branche erzielt und es ist nicht einzusehen, weshalb es überhaupt eine solche Niedriglohnbranche geben muss. In der Tat würde ein Vorgehen der Schweizer Unternehmen in Punkto Verbesserung der Arbeitsbedingungen die Lohnkosten verteuern und stellte zunächst tatsächlich einen Wettbewerbsnachteil gegenüber der Konkurrenz dar, während man bisher eher Wettbewerbsvorteile (günstige Unternehmenssteuern, günstige Sozialversicherungen, „günstiges“ Kündigungsrecht) genoss. Doch würde das Image solcher Firmen enorm steigen und eine Sozialpartnerschaft mit einer europäisch gut vernetzten Gewerkschaft auch garantieren, dass der Druck auf die Konkurrenten zunimmt, so dass mittelfristig überall die Preise steigen können.

*Holger Schatz und Piet Dörfinger, Nautilus International 2.4.2019*

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 (vierter Abschnitt)

## 2. Juli 1949

An Deck traf ich mich mit der Besatzung der Mts Viola auf ein Schwätzchen.

Während diesem Frühstück wurde mir erklärt, dass wir nun auf die Passkontrolle warten mussten. Die holländische Grenzpolizei »Königliche Marechaussee« wurde jeweils von zwei Zöllnern begleitet. Erst gegen 9 Uhr kamen sie endlich an Bord. Sie begaben sich zum Kapitän und die Kontrolle dauerte eine gute Viertelstunde. Die Grenzpolizei machte mir einen grimmigen Eindruck. Nachdem sich alle Beamte verabschiedet hatten, konnten wir endlich weiterfahren. Kapitän Näf startete die Motoren, die Anker wurden gelichtet und das Wendemanöver wurde wie üblich

eingeleitet. Nun fuhren wir weiter zu Tal Richtung Dordrecht. Die erste grössere Ortschaft, die wir passierten, war Nijmegen. Bei km 883,8 durchfuhren wir die Eisenbahnbrücke. Die Landschaft wurde immer flacher; dazu waren viele Kühe auf den Weiden. Vom vergangenen Krieg konnte man vom Schiff aus nichts mehr sehen. Während des Zweiten Weltkrieges waren alle Brücken ab Dreirosenbrücke in Basel bis ans Meer zerstört. Die Eisenbahnbrücke von Nijmegen war eine der ersten, die nach dem Krieg in Holland wieder aufgebaut wurde. Nach dem Wendemanöver setzte ich mich vorne auf die Pollerbank, inzwischen mein Lieblingsplatz auf Edelweiss 4 und liess mir den Fahrtwind um die Nase wehen. Es war immer noch Sommer. Bei km 887 begann der Maas/Waalkanal, der den Rhein mit dem Albertkanal verband. Es war recht kompliziert mit den Flüssen und Kanälen in Holland; das hatte ich schon während den Rhein-Geographie-Stunden auf dem Schulschiff bemerkt. Längs den Flüssen standen überall die bekannten Hollands Windmolen. Edi erzählte mir, dass man diese für einen Holländischen Gulden kaufen konnte unter der Bedingung, dass der Besitzer diese unterhalten musste. (...) Nach diesem langen Gespräch mit Edi auf

der Pollerbank begaben wir uns ins Steuerhaus des MTS Viola. Edi fragte den Steuermann, ob wir nochmals ihren Deckwaschschlauch benutzen könnten, um aufs Wochenende rein Schiff zu machen. Er sagte zu, wir mussten aber sofort damit beginnen, da sie anschliessend auch ihr Schiff abwaschen wollten. Zurück auf Edelweiss 4 begannen wir mit der Reinigung. Auf der Talfahrt wäre es gar nicht möglich gewesen, das Schiff mit dem Schöpfeimer abzuwaschen. Wir brauchten mit dem Deckwaschschlauch nur gerade zwei Stunden dafür. Nun machte auch noch MTS Viola sauber Schiff und so konnten wir getrost und gereinigt ins Wochenende starten. Ich begab mich nochmals ins Steuerhaus des MTS Viola und fragte, ob ich noch ein Stück steuern dürfe. Kapitän Näf übergab mir das Ruder, setzte sich neben mir auf eine kleine Ruderbank und sagte zu mir: »Der Samstag ist auf der Schifffahrt ein besonderer Tag.« Am Samstagnachmittag kamen alle Besatzungsmitglieder inkl. ihrer Frauen abwechselungsweise ins Steuerhaus zu einem Schwatz und versorgten uns mit Kaffee, Trinkschokolade und Keksen. Ich habe noch nie so viel Kaffee getrunken in meinem Leben wie auf meiner ersten Talfahrt.

### 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

## 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 .....