

Nautilus International Schweiz: Erfolgreiche Jahresversammlung und Seminar zur Zukunft des Basler Hafens

Anfang Juni fand die fünfte ordentliche Jahresversammlung der Sektion Schweiz von Nautilus International im Gewerkschaftshaus statt. Die anwesenden Mitglieder hörten gespannt die Berichte des Generalsekretärs Mark Dickinson sowie des Nationalsekretärs Holger Schatz. Auch wurden Mitglieder für ihre langjährige Gewerkschaftsmitgliedschaft geehrt sowie eine Vakanz im Nationalkomitee per Wahl behoben. Ebenfalls wurde der positive Finanzbericht, den Administratorin Mara Simonetta vorstellte, zur Kenntnis genommen. Der vorgestellte Jahresbericht 2015 kann für Mitglieder unter folgender Adresse herunter geladen werden: www.nautilusint.org/media/1398799/jahresbericht-ni-ch-2015.pdf

Nach einer kurzen Pause fand im Volkshaus gegenüber das öffentliche Seminar zur „Zukunft des Basler Hafens“ statt. Nautilus wollte in der unübersichtlichen Debatte um das heftig umstrittene Projekt Gateway Basel Nord eine Orientierungshilfe bieten. Nachdem über Jahrzehnte hinweg bestehende Hafeninfrastruktur rückgefahren wurde und spätestens 2029 auch in Kleinhüningen Schluss mit dem Schiffsumschlag sein soll stellt sich die Frage wie der wachsende Containerverkehr in Zukunft bewältigt werden soll.

Zahlreiche Zuschauer lauschten zunächst der Präsentation von Simon Oberbeck, Beauftragter für Kommunikation und Verkehrspolitik bei den Schweizerischen Rheinhäfen SRH, die zusammen mit den Logistik- und Transportunternehmen Contargo, Hupac und SBB Cargo,



kürzlich für das Gateway Basel Nord ein Plangenehmigungsgesuch beim Bundesamt für Verkehr eingereicht hatten. Man hoffe, noch dieses Jahr grünes Licht sowie die Zusage der Fördergelder vom Bund zu bekommen. Das Gateway Basel Nord als „Schlüssel zum Gotthard“ sei alternativlos solle Wertschöpfung nicht ins Ausland, sprich Karlsruhe, Mannheim oder Strassburg abwandern. Auf den Einwand von anwesenden Schiffern, das neue Hafenbecken 3 wäre zu eng, konterte Oberbeck, die Einfahrt sei breit genug für bis zu 150 Meter lange Schiffe und es könnten gar zwei Koppelverbände parallel gelöscht werden. Der neue Hafenterminal soll 2022 in Betrieb

gehen und 73 Millionen Franken kosten, das ab 2029 fertige neue Hafenbecken 3 zusätzlich nochmals 110 Millionen.

Bekanntlich fürchten die Unternehmen Danser, Ultra-Brag und Swissterminal, von einem durch die SBB Cargo betriebenen Terminal benachteiligt zu werden weshalb sie direkt am Rheinufer in Weil am Rhein eine Alternative planen. Heinz Amacker von Danser wies auf die Vorzüge dieses wesentlich günstigeren Projekts hin: „Wir planen einen Hafenterminal mit Bahnanschluss. Basel Nord wird ein Bahnterminal mit Wasseranschluss.“ Weitere Unterschiede seien bei Kapazität und zeitlichem Rahmen zu finden. „Weil“ offerierte eine



Umschlagskapazität von 150'000 TEU und werde 2027 in Betrieb gehen. Basel Nord sehe eine Kapazität von 390'000 TEU vor.

„Dass die Stadtentwicklung gegenüber dem Hafen Priorität genießt, ist ein grosser Fehler.“ Mit diesen Worten kritisierte im Anschluss daran die grüne Basler Grossrätin Tonja Zürcher vom Quartiertreffpunkt Kleinhüningen das mit Basel Nord und dem dazugehörenden Hafenbecken 3 nicht der Hafen ausgebaut, sondern verschoben und durch den Verlust des Westquais verkleinert wird. Mit dem Hafen würde für das Quartier aber unter anderem ein Schutzwall gegen eine Stadtentwicklung mit Luxuswohnungen entfallen und der Charakter des Arbeiterquartiers würde sich verändern. „Die Hafentwicklung muss Vorrang geniessen. Erst wenn dabei Brachen entstehen, soll darauf günstiger Wohnraum entstehen.“

Skeptisch zeigte sich auch Roman Künzler von der Unia, der die Hafenarbeiter vertritt. In den vergangenen Jahrzehnten sei es hier zu einer Verschlechterung der Arbeitsbedingungen durch den Wegfall von Gesamtarbeitsverträgen gekommen. Wenn mit Steuergeldern nun ein Riesenprojekt entstehen soll, dann müssten die profitierenden Firmen sich klar zu einer guten Sozialpartnerschaft bekennen. Die Vertreter der Weiler Lösung haben damit kein Problem, Danser und UB etwa unterhalten mit Nautilus entsprechende Verträge. Für das Gateway Basel Nord gab Simon Oberbeck immerhin ein vages Bekenntnis dazu ab, gleichwohl er natürlich nicht für die Logistikfirmen sprechen könne.

Liebe Leserin, lieber Leser



Was hat der Entscheid der Briten, aus der EU auszutreten mit uns als Schweizer Gewerkschaft zu tun? Leider sehr viel. Unsere grenzüberschreitende Industrie bedarf der Angleichung von Standards über Grenzen hinweg und dies ist mit einer funktionierenden EU am ehesten zu erreichen. Zweifellos war

und ist die EU eine Veranstaltung, die zunächst mehr Freiheit für die Wirtschaft und das Kapital bewirkte und damit letztlich in vielen Bereichen zunächst eine Angleichung von Sozialstandards nach unten nach sich zog. In England jedenfalls fand der neoliberale Abbau von Standards massgeblich durch die eigenen Regierungen unabhängig von der EU statt. Simon Stephens, einer der erfolgreichsten britischen Dramatiker, sagte dazu neulich in einem Interview in London: „Schauen Sie sich mal hier um: Alles ist wunderschön, die Beleuchtung, die Bedienungen, das Essen und der Kaffee sind exzellent, es gibt einen Pool auf dem Dach, und wenn man sich die Hände wäscht, riecht man hinterher absolut wunderbar. Hier manifestiert sich der Reichtum, den London aus dem Rest des Landes gesaugt hat. Das begann, als Margaret Thatcher in den Docklands einen zweiten Londoner Finanzdistrikt bauen ließ. Seitdem haben wir uns als Banken- und Servicekultur

wiedererfunden — zu Lasten des übrigen Landes, wo die Industrie verschwand und durch nichts anderes ersetzt wurde. In diesen Gegenden, in Nordengland, in Wales, in Cornwall, haben alle “Leave” gewählt, um sich an London zu rächen. Sie haben sich selbst damit am meisten geschadet.“ Für die Binnenschifffahrt sind jedenfalls einige gute EU Richtlinien auf dem Wege, die auch in der Schweiz Anwendung finden sollen, weshalb wir ein Interesse daran haben, dass sich die Schweiz einer funktionsfähigen, einigen EU gegenüber sieht.

Holger Schatz

Mit kollegialen Grüßen

Holger Schatz
Nationaler Sekretär Schweiz

Erklärung von Nautilus International zum Brexit-Abstimmungsergebniss in Grossbritannien

Das britische Volk hat entschieden. Und es hat sehr deutlich gemacht, dass es sein Wunsch ist, dass Grossbritannien die EU verlässt. Infolgedessen werden wir jetzt mit der Frage konfrontiert, welche Konsequenzen der Brexit für die Gewerkschaft, für die Branche und für unsere Mitglieder mit sich bringt. Was Nautilus International betrifft, wird unsere Mission dieselbe bleiben. Und unsere Entschlossenheit, die maritimen Fachleute und jene der Schifffahrt zu vereinen, ist unverändert und unerschütterter. Wir werden uns auch in Zukunft auf unsere strategischen Ziele fokussieren.

Nautilus ist eine internationale maritime Gewerkschaft und ein Berufsverband. Wir sind kein Konstrukt der EU — ungeachtet dessen, wie wichtig wir diese Institution für unsere Branche und für die Jobs unserer Mitglieder auch empfunden haben mögen. Dies wurde breit in der Mai-Ausgabe des Telegraphs diskutiert.

Nach dem Abstimmungsergebnis von vergangendem Donnerstag ist das Gebot zur Einheit grösser denn je — wir leben in einer komplexen, globalisierten Gesellschaft und arbeiten in einer komplexen, globalisierten Branche und es ist notwendig, dass wir Hemmschwellen beseitigen



und keine neuen errichten. Die Gefahr, dass Reeder, die von Vorschriften — wie beispielsweise der EU-Richtlinie zur Gleichbehandlung und gegen Diskriminierung — befreit sind, danach trachten, teurere britische und europäische Seeleute durch günstigere Arbeitskräfte aus dem Fernen Osten zu ersetzen, ist real. Die britische Seeverkehrskammer verlor denn auch keine Zeit und brachte ihren Wunsch zum Ausdruck, Gespräche mit der Regierung zu führen. Insbesondere zu den Themen Visa und Arbeitsgenehmigungen für Seeleute und zur Zukunft von fiskalischen Anreizen wie der Tonnagesteuer.

Der Rat von Nautilus — spricht die 32 gewählten maritimen Berufsleute und ich — benötigt Zeit, um darüber nachzudenken, welche Auswirkungen diese Abstimmung und der Entscheid, die EU zu verlassen, für

Nautilus, die Branche und die Jobs unserer Mitglieder haben werden. Als Gewerkschaft, die maritime Berufsleute aus Grossbritannien, den Niederlanden und der Schweiz vertritt, bedeutet das in der Zwischenzeit: business as usual. Um die Jobs unserer Mitglieder, deren Wohlfahrt und deren Berufsstand zu schützen, braucht es eine starke und eine stimmungsgewaltige Gewerkschaft. Bei unseren Bestrebungen werden wir konsequent handeln, um sicherzustellen, dass unsere Mitglieder nicht unter den Folgen der Abstimmung leiden und, dass die Versprechungen der Kampagnenführer, die für den Brexit eintraten, in die Tat umgesetzt werden. Und zwar so, dass sie der Schifffahrtsindustrie und den maritimen Berufsleuten, die in dieser Branche tätig sind, zugutekommen.

Dienstag, Juni 28, 2016

Bürgschaftskredite: Schweizer Hochseeflotte unter Druck

Veranstaltung der Parlamentarischen Gruppe Schifffahrt in Bern

In der letzten Ausgabe des Kompass berichteten wir anlässlich der Jubiläumsfeiern „75 Jahre Schweizer Flagge auf hoher See“ über Pläne der Bundesverwaltung in Bern, das bewährte System der Bürgschaftskredite nach 2016 nicht mehr zu erneuern. Nun versuchen die Seereeder die Bedeutung dieses Systems der Öffentlichkeit darzulegen.

Seit 1948 existierte dieses System, das der Schweizer Flotte half, sich mit günstigen Krediten zu finanzieren. Quasi im Gegenzug zu den Bürgschaften sind die Reeder im Krisenfall verpflichtet die Schiffe in den Dienst der Landesversorgung zu stellen. Tatsächlich musste bis heute jedoch noch kein einziger Rappen vom Bund tatsächlich fließen, das System erweist sich also als kostenneutral. Derzeit befinden sich 49 Hochseeschiffe unter Schweizer Flagge auf hoher See und für alle hat Nautilus International Verträge abgeschlossen, die Mindeststandards für die ca. 1000 Seeleute garantieren. Jedes Schiff mehr unter Schweizer Flagge bedeutet also ein Stück mehr soziale Sicherheit auf See.

Derzeit erarbeitet das Bundesamt für wirtschaftliche Landesversorgung einen Bericht über die Notwendigkeit der Schweiz, über eine eigene Flotte zu verfügen. Ende Jahr soll dies dann die Grundlage für den Entscheid des Bundesrates über eine Weiterführung dienen. Derweil versuchen natürlich die Seereeder Überzeugungsarbeit zu leisten. So erinnerte der Präsident des Verbandes der Schweizer Seereeder, Eric André an einer Veranstaltung der Parlamentarischen Gruppe



Eric André, Präsident des Verbandes der Schweizer Seereeder

Schifffahrt am 31. Mai in Bern daran, wie schnell die Landesversorgung in Gefahr kommen könne. Er erinnerte an den Kuwait-Krieg, als die Beschlagnahme der Handelsflotten durch die kriegsführenden Parteien zur Debatte gestanden habe, weshalb der Bund seinerzeit den Kreditrahmen deutlich erhöht habe. „Werden die Bürgschaftskredite abgeschafft, so schafft sich auch die Schweizer Flagge auf hoher See innert kürzester Zeit ab. Dies könnte sich im Falle eines Krieges, einer Krise oder eines Boykotts bitter rächen.“

André verwies dabei auf einen Bericht zur Schweizerischen Schifffahrt von 2009 indem die Schweizer Regierung selbst schreibt: „*Da im Falle erheblicher Störungen des Seeverkehrs (aufgrund einer wirtschaftlich oder politisch unsicheren Lage) Schiffstonnage erfahrungsgemäss stets sehr rasch knapp wird, sind führende Flaggenstaaten*

notfalls auch bereit, für eigene wirtschaftliche und militärische Zwecke die Hand auf ihre Handelsflotten zu legen. Für das Binnenland Schweiz stellen die Seetransporte das schwächste Glied in der Versorgungskette dar. Aufgrund des Versorgungsauftrags von Artikel 102 der Bundesverfassung, welcher vom Bund die Sicherstellung sowohl lebenswichtiger Güter als auch Dienstleistungen verlangt, gilt es, eine angemessene und zweckmässige Handelstonnage zur Überwindung von Engpässen in der Güterversorgung bereitzustellen. Damit leistet die Schweizer Flotte in Krisenfällen nicht nur einen Beitrag zur Versorgungssicherheit im klassischen Sinne, sondern trägt angesichts der intensiven globalen Verflechtungen unseres Landes indirekt auch zur Stärkung des Wirtschaftsstandortes Schweiz bei.“

Bürgschaftskredite auch auf die Binnenschifffahrt ausweiten

Während André also auf einen positiven Entscheid zur Verlängerung der Bürgschaften für die Hochsee setzt, brachte an der gleichen Veranstaltung Heinz Amacker von Danser eine mögliche Ausdehnung des Bürgschaftssystem auch auf die Binnenschifffahrt ins Spiel. Auch er verwies dabei auf den Bericht von 2009 zur Landesversorgung. Darin heisst es: „Der Bundesrat wird die Opportunität und die Umsetzbarkeit eines Systems von Bürgschaftskrediten als Instrument für die Investitionshilfen zugunsten der Schweizer Rheinschiffahrtsflotte prüfen.“ Das Verkehrsministerium hatte danach zwar befunden, es gäbe auf dem Rhein keine Engpässe, da zur Not auch auf die vielen ausländischen Schiffe zurückgegriffen werden könne, weshalb es keine nationale Rheinflotte geben müsse.

Amacker wies diese Annahme jedoch als falsch zurück: „Richtig ist, dass nur Schiffe, die spezielle Anforderungen erfüllen, den Rhein und speziell den Teil befahren dürfen, den man lustigerweise als „Gebirge“ bezeichnet – nämlich die Gegend rund um die bekannte Lorelei. Dies deshalb, weil diese Gegend spezielle Herausforderungen beinhaltet. Schiffe, die den Rhein befahren dürfen, dürfen aber auch ohne weiteres auf der Donau, dem Main oder der Elbe fahren. Und dank des Rhein-Main-Donau-Kanals kommen sie auch überall dorthin.“ Es sei also gefährlich sich auf andere Nationen zu verlassen: „Egal ob Hochsee oder Binnenschifffahrt: In einer Krisensituation schaut logischerweise erst mal jedes Land für sich selbst. Wer sich auf andere verlässt, ist schnell verlassen“, so das Schlusswort.

Teuerungsindex

Jahresteuerung Stand
Juni 2016

Schweiz	-1%
Belgien	+1.3%
Deutschland	+0.1%
Frankreich	+0.1%
Niederlande	+0.3%
Euroraum	+0.1%
Bulgarien	-1.3%
Polen	-0.4%
Rumänien	-1.7%
Tschechien	+0.2%
EU28	+0.0%

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



**Renten verteidigen- AHV stärken:
Volksinitiative zur Altersvorsorge:
Abstimmung am
25. September 2016**

AHVplus will den Rentenabbau
stoppen und die AHV stärken und
verlangt eine generelle Anhebung
der AHV-Renten um 10 Prozent.
Dies entspricht einer Erhöhung
der Durchschnittsrente von

Alleinstehenden um monatlich
200 Franken und der vollen
Ehepaarrente um monatlich 350
Franken. Dies käme auch den
ausländischen Arbeitnehmer, die
AHV Beiträge entrichten, zugute.

Termine

Freitag 19. August 15 Uhr, Restaurant Rheinfelderhof (Clarastrasse/
Hammerstrasse): Referat von Doris Bianchi (SGB)

Donnerstag, 25. August, 16.30 bis 19.00 Uhr, Claraplatz: Grill, kühle
Getränke, Musik mit „Brazz Attack“ und Referaten u.a. von Paul
Rechsteiner (Präsident SGB)

Donnerstag, 1. September 2016, 19.30, Kantonsbibliothek Baselland,
Emma Herwegh-Platz 4: Podiumsgespräch mit Beat Jans (SP) und Saskia
Schenker (FDP)

Samstag, 10. September 2016, Bern: Nationale Demo. Mit kostenlosem
Sonderzug. Hinfahrt: Basel SBB ab 12.23, Liestal ab 12.33, Olten ab 12.51,
Bern an 13.38. Rückfahrt: Bern ab 17.18, Olten an 17.44, Liestal an 18.05,
Basel SBB an 18.17

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)

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