

Flusskreuzfahrten laufen aus dem Ruder

Ruhezeiten und Arbeitssicherheit nicht immer gewährleistet- Kommt jetzt die Wende?

Diverse schwere Unfälle auch mit Todesfolgen haben in den vergangenen Jahren und Monaten gezeigt, dass die boomende Flusskreuzfahrtbranche ein Sicherheitsproblem hat, dass sehr viel mit der gestiegenen Belastung, unerfahrenem Personal und nicht zuletzt auch Trickereien seitens der Reeder zu tun hat. Doch so langsam finden unsere Klagen mehr und mehr Gehör. Zahlreiche Fernseh- und Radiosender und Zeitungen werfen Blicke hinter die Kulissen. Exemplarisch hierfür steht folgender Bericht des Bayerischen Rundfunks, der u.a. auf Interviews von Nautilusmitgliedern und unserem Sekretariat basiert:

«Kreuzfahrten stehen bei Touristen hoch im Kurs. Doch ein Blick hinter die Kulissen der Branche offenbart die Schattenseiten des Erfolgs: zweifelhafte Arbeitsbedingungen, Rechtsverstöße und Steuerflucht. Wo zuvor amerikanische Touristen in der Sonne lagen, stehen mitten in der Nacht Feuerwehrmänner zwischen Trümmerteilen und Glassplittern. An das einstige Führerhaus der "Viking Freya" erinnern nur mehrere abgerissene Kabelstränge und verbeulte Metallplatten.



Es sind Bilder aus dem Herbst 2016. Damals rammte das Kreuzfahrtschiff auf dem Rhein-

Main-Donau-Kanal eine Brücke bei Erlangen. Zwei Besatzungsmitglieder starben bei dem Unfall. Ursache war laut Polizei menschliches Versagen, die 33- und 49-jährigen Männer aus Ungarn hatten das Führerhaus nicht rechtzeitig eingefahren.

"Branche wächst zu schnell, das Personal ist unerfahren"

Glaubt man Insidern, so müssen dieser und weitere Unfälle auch vor dem Hintergrund der in der Branche herrschenden Verhältnisse gesehen werden. Demnach spielen einige Reedereien mit dem Leben der Besatzungen: Zwar stellten Havarien bisher eine Ausnahme dar, doch wachse die Branche zu schnell. Längst sei sie auf Kollisionskurs.

"Wenn du auf der Brücke stehst, kannst du nur hoffen, dass dir erfahrene Kollegen entgegenkommen. Du weißt nie, mit wem du es zu tun hast. Fakt ist aber, dass die Branche so schnell gewachsen ist, dass es viel zu wenig gutes Personal gibt. Die Erfahrung fehlt oft."



Die Branche wächst: Ein Schiff reiht sich auf der Donau bei Regensburg ans andere.

Schiffsführer, die anonym bleiben wollen, berichten dem Bayerischen Rundfunk unabhängig voneinander über Missstände in der Branche. Ruhezeiten würden aufgrund von Personalmangel häufig nicht eingehalten. Bordbücher passe man an. Auch seien mitunter nur zwei, statt der oft vorgeschriebenen drei Schiffsführer an Bord. Fährt ein Schiff unter solchen Bedingungen 24 Stunden, steht jeder von ihnen geschätzte zwölf Stunden am Ruder. Unterbemanning nennt man das im Fachjargon.

Nur ein Profi an Bord

"Unterbemanning kommt vor [...] Das Risiko wird aber mitunter eingegangen, weil die Kontrolllichte recht gering ist."

Ohnehin ist es nur eine Ordnungswidrigkeit. Und wir wissen, wenn die Wasserschutzpolizei an Bord war, dann haben wir erst einmal eine Zeit lang Ruhe."

Ein anderer Schiffsführer berichtet, dass häufig zwar drei Schiffsführer an Bord seien, aber nur einer das Schiff beherrsche.

"Der zweite Mann kann vielleicht auf geraden Strecken eingesetzt werden und der dritte ist eigentlich nur an Bord, damit man bei einer Kontrolle drei Schiffsführer nachweisen kann. In solchen Fällen hängt sehr viel am ersten Schiffsführer. Er kommt kaum mehr zur Ruhe. Er muss für jedes schwere Manöver und jede komplizierte Strecke ran. Außerdem muss er unterschreiben, wenn Fracht geliefert wird, eine Firma an Bord kommt und er muss Gäste begrüßen und so weiter. Ruhezeiten kann man so nicht einhalten."

Erfahrung von Schiffsführern ist besonders auf schwierigen und schmalen Streckenabschnitten gefragt: Auf der niederbayerischen Donau etwa, zwischen Straubing und Vilshofen. Auch die dort zuständige Wasserschutzpolizei Deggendorf berichtet, dass es gelegentlich an der Erfahrung der Schiffsführer mangle. Aus Sicht der Beamten erhöhen zudem eng gesetzte Fahrpläne den Druck auf die Besatzungen. Tatsächlich fährt die Branche unter Vollast: Die Reisen an Bord der Schiffe stehen insbesondere bei ausländischen Touristen, etwa aus den USA oder aus Australien hoch im Kurs. Drei Länder in acht Tagen, sechs Hafenstädte entlang der Donau für umgerechnet rund 2.300 Euro in der günstigsten Kabine - damit locken Reedereien und Reiseveranstalter Menschen an Bord.

450 Millionen Euro haben die Firmen laut dem europäischen Branchenverband IG River Cruise zuletzt in Deutschland Erlöst. Als Marktführer gilt

eigenen Angaben zufolge die Firma Viking River Cruises. Im Internet wirbt sie mit ihren extra langen und modernen Schiffen. Auch die havarierte "Freya" zählte dazu. Zu Fragen rund um Arbeitsbedingungen und zu mehreren Unfällen im vergangenen Jahr äußert sich das Unternehmen nicht. Per E-Mail teilt ein Sprecher nach mehreren Nachfragen lediglich mit:

"Der Schutz und die Sicherheit unserer Gäste und unserer Crew stehen für uns stets an erster Stelle. Seit fast 20 Jahren befahren wir Flüsse in Europa und wir halten uns an alle örtlichen Gesetze und Vorgaben. Das betrifft auch alle Regelungen, die mit der Rekrutierung, der Ausbildung und dem Wohlergehen unseres Personals zu tun haben."

Unterdessen unterstreicht der Branchenverband IG River Cruise mit Sitz in Basel, dass er sich für die Einhaltung von Regeln und Gesetzen einsetze. Über Missstände, wie sie Schiffsführer ansprechen, liegen dem Verband laut einer Stellungnahme keine Informationen vor. Einen Zusammenhang zwischen Unfällen und Ausbildungsstand des Personals sieht der Verband nicht. Ziel sei es stets, Schiff und Passagiere unfallfrei ans Ziel zu bringen. Die Reedereien würden ihre Leute regelmäßig schulen, allerdings sei der Personalbedarf in der Branche groß:

"Auf allen Schiffen sind durchschnittlich 35 bis 40 Mitarbeitende im Hotelbereich und bis zu zehn im nautischen Bereich. Als Schätzung: Bei angenommenen 200 Schiffen, welche die bayerischen Wasserstraßen regelmäßig befahren, dürften so zwischen 7.000 und 9.000 Crewmitglieder zählbar sein [...] Viele davon sind solche, die mehrere Saisons bleiben. Ein sehr großer Teil aber muss jedes Jahr neu rekrutiert werden."

Forsetzung nächste Seite

Liebe Leserin, lieber Leser



Nicht schon wieder wird die eine oder andere stöhnen. Wieder einmal ist die Flusskreuzfahrt das grosse Thema hier im Kompass. Leider gibt uns die Realität das Thema vor und die Realität ist nach wie vor, dass hier vieles im Argen liegt. Doch letztlich gehen diese Probleme auch alle andern Beschäftigten in der Binnenschifffahrt etwas an.

Wer heute als Nautiker etwa auf einem Container- oder Tankschiff arbeitet, ist morgen vielleicht schon Teil einer River-Cruise-Crew. Zudem drohen dubiose Praktiken im einen Sektor bald auch im anderen Sektor überzugreifen. Umgekehrt profitieren von Verbesserungen, die im Flusskreuzfahrtsektor erreicht werden letztlich alle. Allein schon die Zunahme von Kontrollen auf den Flüssen zahlt sich für alle aus. Es gibt einige Anzeichen, dass sich einiges langsam aber sicher ändert. Für ein akutes Thema brauchen wir eure Mithilfe:

Bittet meldet uns, wie derzeit auf euren Schiffen die Arbeitszeit des Kabinenpersonals (Horeca) registriert und kompensiert wird.

Wie ihr wisst gilt seit Anfang 2017 eine europäische Richtlinie,

wonach im Jahresdurchschnitt die Wochenarbeitszeit nicht mehr als 48 Stunden betragen darf. Die übliche 72 Stundenwoche (12-14 Stunden /Tag) ist zwar weiterhin möglich. Doch die Stunden müssen ordentlich erfasst und über die Saison ausgeglichen werden. Hierfür gibt es mehrere Modelle. Etwa dass der Lohn nach Ende der Saison entsprechend lange weiter gezahlt wird, der Arbeitsvertrag also weiterläuft, man aber zuhause frei hat. Bitte meldet uns (gerne auch anonym), ob und wie in euren Firmen dies geregelt wird.

Holger Schatz

Mit kollegialen Grüßen
Holger Schatz
Nationaler Sekretär Schweiz

Fortsetzung von Seite 1

Der Verband gibt dabei zu, dass Reedereien entstehende Kosten nicht mehr eins zu eins an Kunden weitergegeben werden. Branchenkenner verweisen vor diesem Hintergrund darauf, dass die Reedereien versuchen, mit Methoden aus der Hochseeschifffahrt Gewinn zu machen. Demnach sei es kein Zufall, dass viele Schiffe unter Schweizer Flagge fahren: Basel und Baar gelten aufgrund niedriger Steuern und vergleichbar laxem Kündigungsrecht als beliebte Standorte bei großen Reedereien. Auch die Europa-Zentrale des amerikanischen Unternehmens Viking Cruises befindet sich in Basel. Konkurrent Scylla mit Schiffen wie der MS Swiss Pearl sitzt seit kurzem in Baar. Die Gemeinde im Kanton Zug gilt seit 2016 als steuergünstigste Kommune der Schweiz. Verboten sind die Praktiken nicht, dennoch sieht sich auch das Bayerische Landeskriminalamt (LKA) mit der Entwicklung konfrontiert: Spezialisten wie Hubert Griep setzen sich in Kooperation mit europäischen Polizeibehörden mit Arbeitsrechts- und Sozialrechtsverstößen sowie mit Formen von Ausbeutung und illegaler Beschäftigung auseinander. Griep spricht von Verschleierungstaktiken mancher Firmen:

“Während die Reedereien mitunter in der Schweiz sitzen, wird Personal gerne in Zypern oder Malta

angeheuert. Eingesetzt wird es dann europaweit, also auch in Bayern. Die Beweisführung, wo Sozialabgaben zu zahlen sind, wird komplex. Unternehmen schaffen Konstrukte, die uns die Arbeit schwer machen. Klar ist, dass nur am Personal gespart werden kann. Die Kosten für Treibstoff und Schleusen können sie nicht beeinflussen.“

Komplexe Unternehmensstrukturen

Wie schwer Unternehmensstrukturen in der Branche zu durchschauen sind, zeigen Ermittlungen der Staatsanwaltschaft Hof aus jüngster Zeit: So stand eine in Bayern ansässige Gesellschaft im Verdacht, Sozialabgaben im großen Stil hinterzogen zu haben. Die Firma fungierte als Betreiber von Kreuzfahrtschiffen für ein großes österreichisches Reiseunternehmen. Laut Staatsanwaltschaft Hof wurden die Ermittlungen eingestellt, weil nicht geklärt werden konnte, ob das Personal in Deutschland oder Österreich sozialversichert hätte werden müssen. Unabhängig vom Ermittlungsergebnis forderte die Rentenversicherung 1,5 Millionen Euro von der Firma. Auch dem Bayerischen Rundfunk liegen Arbeitsverträge vor, die osteuropäische Besatzungsmitglieder bei sogenannten Bemannungsagenturen auf Zypern oder Malta unterzeichnet

haben. Heute fahren die Männer an Bord der Schiffe namhafter Reedereien über Main und Donau, wo sie im nautischen Bereich oder in der Gastronomie arbeiten. Während Gewerkschaften über Sozialdumping klagen, weisen auch Fachleute wie Stefan Oeter, Professor für Völkerrecht und ausländisches Öffentliches Recht, Universität Hamburg auf die Nachteile hin, die mit solchen Verträgen verbunden sein können.

“Nach einem längeren Prozess ist inzwischen zwar klargestellt, dass die Mindestlohnregelungen Deutschlands gelten, wenn die Beschäftigten hier eingesetzt sind. Die sonstigen Bedingungen richten sich aber nach dem Recht, nach dem der Arbeitsvertrag geschlossen wurde. In konkreten Fällen kann es für Arbeitnehmer schwierig werden, Rechte geltend zu machen, wenn es etwa zu Konflikten mit dem Arbeitgeber oder Schadensfällen kommt. Entweder müssen Sie nach Zypern reisen und sich dort einen Anwalt nehmen oder Sie suchen einen Spezialisten, der sich mit dem spezifischen Recht auskennt. Damit haben Sie erhebliche Zusatzaufwendungen, wenn Sie ein Verfahren führen wollen.“

Aus BR 25.8.2017, Nachzuhören: www.br.de/radio/b5-aktuell/sendungen/der-funkstreichzug/kreuzfahrten-bayern-fluesse-missstaende-arbeitsbedingungen-102.html

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

2. Oktober

ETF Sektion Binnenschifffahrt, Brüssel

16. – 17. Oktober

ETF Seminar, Dubrovnik

26. Oktober

CASS-Sitzung, Strassburg

15. November

Tagung 100 Jahre Landesstreik, Bern

22. November

Nationalkomitee Nautilus Schweiz, Basel

Anonymes Interview mit einem Schiffsführer

Grundlage verschiedener Berichte in deutschen und österreichischen Medien

Journalist: Ich frage nach dem Werdegang:

Ich habe eine nautische Schule besucht. Vier Jahre hat das gedauert. Dort habe ich eine Ausbildung absolviert. In der BRD habe ich dann ein Schifferdienstbuch bekommen, dann als Decksmann angefangen. So habe ich drei Jahre gearbeitet. Später wurde ich Matrose. Als ich genügend Fahrzeit in der Binnenschifffahrt gesammelt habe, habe ich die Prüfung für die Donau (Befähigungszeugnis) und später auch für den Rhein gemacht. Ich war also Schiffsführer. Das Problem ist aber, dass du dann gemäß deiner Papiere fahren darfst — auch allein — aber keine Erfahrung hast. Ich stand zum Beispiel vorher nie am Ruder. Früher (also noch bis vor wenigen Jahren) hätte mich eine Reederei dann erstmal einem erfahrenen Kapitän an die Seite gestellt. Ich hätte bei den drei Kapitänen an Bord gearbeitet und immer jemanden an der Seite gehabt, der mich angelernt hätte.

Ich frage nach der Beschäftigung:

In einem Bewerbungsgespräch wurde mir genau dieses Modell versprochen. Das war in meiner Situation genau das, was ich wollte, weil man Erfahrung braucht, um weiterzukommen. Als ich 2014 angefangen habe, galt dieses Modell auch noch. Ich konnte neben den erfahrenen Schiffsführern arbeiten und wurde in den Schichten eingesetzt. Im Folgejahr wurde der dritte Schiffsführer auf ein anderes Schiff versetzt, auf dem sie zu wenig Personal hatten. Bei uns waren es dann noch zwei Schiffsführer und ich. Ich musste dann also bereits eigenständig fahren, obwohl ich kaum Erfahrung hatte.



Die Bordbücher wurden einfach angepasst. Da wir nur zu dritt waren, wurden die Ruhezeiten gefälscht. Zu viert hätten wir die ja einhalten können.

Ich frage nach den Gründen und der genauen internen Organisation:

Die Reederei spart sich durch so etwas natürlich Geld. Ich war in meinem Vertrag ja nur als Steuermann angestellt, musste aber als Schiffsführer arbeiten. Zwar mit Patent, aber eben ohne Erfahrung. Es ist ein Trick, denn die Reederei spart Gehalt und Versicherungskosten. Bei mehreren Schiffen läppert sich das. Ich habe es mehrfach erlebt, das auf Schiffen so verfahren wurde. Es wurden also Männer ohne Erfahrung eingesetzt und das bewusst. Auch bei anderen Reedereien war und ist das so. Diese Position gibt es schlichtweg nicht mehr, die Reedereien wollen sie nicht mehr zahlen.

Ich frage nach der Belastung und den Risiken:

Das Risiko dadurch ist hoch: Wir sind oft übermüdet, wir überspringen auch manchmal Mahlzeiten, weil

du sie einfach verpasst, wenn du dann doch mal schlafen musst. Gesundheitliche Probleme sind die Folge. Wir sind alle wie Zombies. Oft arbeiten wir 12 Stunden oder auch mal mehr. Das liegt daran, dass ein Mann fehlt. Und mit den Fahrzeiten ist es ja nicht getan: Manchmal ist Stau vor einer Schleuse, dann brauchst du Diesel, es muss geladen werden. Immer wieder muss jemand da sein. Und wir sind ja keine Roboter. Und die Strecken sind lang geworden. Und die Nachfrage ist riesig.

Der Schichtdienst macht dich fertig, du kommst so nie zur Ruhe und wirst dann auch Unaufmerksam. Die Lkw-Fahrer — die müssen stehenbleiben. Bei uns ist das alles sehr leicht zu fälschen. Die Leute schweigen, der Kapitän macht dann, was die Reederei will. Jeder hat Angst, seinen Arbeitsplatz zu verlieren. Du bist ja oft ersetzbar, etwa durch einen anderen Mann aus Osteuropa. Wenn ich da nicht arbeite, kommt ein anderer. Die Löhne sind immer noch besser als in vielen osteuropäischen Ländern. Die Gehälter sind natürlich schon fair, das muss man sagen. Auch die Kabinen und damit die Unterbringung ist ok. Auch die Uniformen sind in Ordnung, darüber

kann ich mich nicht beklagen. Auch die Kommunikation im Unternehmen war korrekt. Gegangen bin also wegen der Arbeitszeiten.

Ich frage nach einem typischen Tagesablauf:

- 06:10** Uhr aufstehen, Morgenroutine
- 06:45** Uhr einholen nautischer Informationen im Steuerhaus, sind Wartungen nötig?
- 07:00** Uhr Ruderübernahme
- 11:00** Uhr Mittagessen (der andere Schiffsführer schläft währenddessen und bekommt so kein Mittagessen)
- 13:00** Uhr Schichtende
- 14:00** Uhr Schlafen in der Kabine
- 18:20** Uhr aufstehen, das Essen für die Crew gab es um 17:00 Uhr
- 18:45** Uhr Steuerhaus
- 19:00** Uhr Dienstübernahme
- 01:00** Uhr Dienstende

Zwischendurch musst du aber auch einmal noch die Gäste vor dem Essen begrüßen. Das fällt auch in Ruhezeiten. Oder du musst auch schon mal bei Decksarbeit helfen, wenn du etwa um Regensburg herum auf der Donau unterwegs bist. Da sind die Brücken so niedrig, dass die Stühle usw. alle flach zusammengelegt werden müssen. Bei solchen Arbeitsumständen kann es schon sein, dass die Konzentration nachlässt und du nachlässig wirst. Also da kann schon einmal etwas passieren. Vergütet werden die Überstunden nicht, auch Freizeitausgleich gibt es nicht.

Ich frage nach dem Grund der Kündigung:

Aufgehört habe ich, weil mich die Arbeitszeiten fertig gemacht haben.

Teuerungsindex

Jahresteuerung Stand August 2017

Schweiz	+0.3%
Belgien	+2.2%
Deutschland	+1.4%
Frankreich	+1.0%
Niederlande	+0.9%
Euroraum	+1.3%
Bulgarien	+0.4%
Polen	+1.1%
Rumänien	+0.4%
Tschechien	+2.0%
EU28	+1.4%

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

Neue Mini Serie «Mit den Augen eines Schiffsjungen».

Statt des »Kompass vor 50 Jahren« drucken wir in den kommenden Ausgaben die Erinnerungen von Albert Fritz ab, 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

Meine erste Talfahrt Basel-Antwerpen, 26. Juni 1949

Am Mittwoch, 22. Juni 1949 nachmittags, kommt Matrose Edi zu mir nach vorne in die Wohnung, wo ich immer noch mit Reinigungsarbeiten beschäftigt bin. Er teilt mir mit, dass wir am Sonntag, 26. Juni, morgens um 05.00 Uhr zu Tal fahren werden. Die 700 Tonnen Berggut-Getreide wurden am Samstag gelöscht. Damals wurde in den Basler Häfen rund um die Uhr gearbeitet und dies von Montag 05.00 Uhr bis Sonntag 05.00 Uhr. Auf der Fahrt hatten wir zwei Pflichtsonntage, für welche wir mit Fr. 8.– entschädigt wurden. Für jeden dritten und vierten gearbeiteten Sonntag gab es je Fr. 8.– und einen freien Tag. Der Grundlohn im ersten Lehrjahr betrug Fr. 80.– im Monat. Endlich ging es auf meine erste Reise nach Antwerpen, auf welche ich so lange warten musste.

Am Sonntag, 27. Juni 1949, war es soweit: Die erste Reise nach Antwerpen begann. Am Morgen um 04.30 Uhr wurde ich durch ein lautes Klopfen gegen die Bordwand aufgeweckt. Ich sprang aus dem Bett, zog mich an und rannte an Deck. Noch etwas verwirrt, musste ich mich erst zurechtfinden, bis mir klar wurde, was überhaupt los war. Wir lagen



Hier auf dem Schulschiff Leventina verbrachte Alber Fritz seine Lehrjahre

mit Edelweiss 4 am «Affenfelsen» im Hafenbecken 1. Der Hafenschlepper-Zug hatte bereits am Heck unseres Schiffes ein Schleppseil angenommen und an seinem Schlepphaken eingehängt. Wir lösten die Drahtseile an Land und der Schlepper schleppte unser Schiff über Steuer bis zur Hafenausfahrt (Wende-becken) und anschliessend auf Strom. Dort wartete das MS AROLLA auf uns, das uns zu Tal schleppen sollte.

Zuerst aber kam noch der Zoll an Bord, um die Papiere zu kontrollieren. Nun waren wir bereit für die Talfahrt. Mit

zwei Drahtseilen über Kreuz waren wir mit dem Motorschiff verbunden. Wir nahmen «kopf vor» zu Tal. Nach dem Wendemanöver am Dreiländereck waren wir linksrheinisch in Frankreich und rechtsrheinisch in Deutschland. Ich freute mich auf die erste Fahrt, ein neuer Lebensabschnitt hatte für mich begonnen. Zum ersten Mal hatte ich die Schweizer Grenze passiert, nach all den Kriegsjahren war dies 1949 noch etwas ganz Besonderes. Die Narben des Krieges, zerstörte Städte, zerstörte Brücken Ich war neugierig auf alles, was noch auf mich zukommen sollte.

Mitglied werden Word nu lid

www.nautilusint.org/ch

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