

KOMPASS NEWS

Januar-Februar 2020

NAUTILUS
INTERNATIONAL

The Union
newsletter for
Switzerland



Workshop in Hamburg diskutiert die Auswirkungen von Automatisierung und Digitalisierung

Am 11. und 12. Dezember trafen sich in Hamburg Arbeitnehmer und Gewerkschaftsvertreter aus dem Bereich der Schifffahrt zu einem Workshop über Automatisierung und Digitalisierung. Der Workshop ist Teil des ETF-Projekts Automation & Digitalisation Toolkit, das darauf abzielt, Werkzeuge zu entwickeln, die die ArbeitnehmerInnen in den Prozessen der Automatisierung und Digitalisierung (A&D) unterstützen.

Der Workshop begann mit Gästen der World Maritime University, die einige der Ergebnisse ihrer Studie zur Automatisierung präsentierten. Tiago Fonseca stellte die verschiedenen Faktoren vor, die die Einführung von Technologie entweder verzögern oder beschleunigen können, von der Dynamik des Arbeitsmarktes über wirtschaftliche Vorteile bis hin zur sozialen Akzeptanz. Die Diskussion über diese Faktoren setzte sich während des gesamten Workshops fort und half den Teilnehmern, Einflusspunkte für ihr gewerkschaftliches Handeln zu identifizieren. Es wurden auch die Ergebnisse der Studie vorgestellt, die die Auswirkungen der Automatisierung auf die Seeleute hervorheben: Während die Automatisierung das Beschäftigungsniveau in diesem Sektor beeinflussen wird, ist es auch wichtig, daran zu denken, dass sich die Profile der Arbeitsplätze verändern werden. Um sicherzustellen, dass die neuen Arbeitsplätze den derzeitigen



Arbeitnehmern zur Verfügung stehen, werden sie umgeschult werden müssen.

Lotte Ockerman von der ETF stellte dann einige der Ergebnisse von Future Proofed, der Nautilus-Umfrage zur Automatisierung, vor. Sie befragte ihre Mitglieder, von denen 84 % die Automatisierung als eine Bedrohung für Arbeitsplätze in der Seefahrt und 85 % unbemannte, ferngesteuerte Schiffe als eine Bedrohung für die Sicherheit auf See ansehen.

Der Tag wurde mit einer Präsentation von Lionel Fulton aus der Forschungsabteilung von Labour fortgesetzt, der als Experte an dem Projekt arbeitet. Er stellte die neue Version des Toolkits für Verkehrsbeschäftigte vor und konzentrierte sich dabei auf die Herausforderungen von A&D und die Möglichkeiten der Gewerkschaften, diese anzugehen. Anschließend bat er die Teilnehmer,

über die verschiedenen Herausforderungen nachzudenken, die sich auf die A&D-Prozesse auswirken könnten, sowie über alle – auch positiven – Konsequenzen. Sie reflektierten auch über die Auswirkungen von A&D außerhalb der Arbeitswelt – was es für die allgemeine Öffentlichkeit, die lokale Gemeinschaft, die Sicherheit der Fahrgäste und die öffentlichen Dienstleistungen bedeuten könnte.

In ihren Berichten am Ende des Tages wiesen die TeilnehmerInnen auf die mangelnde Gesetzgebung und Regulierung, fehlende Investitionen und das Fehlen der richtigen Aus- und Weiterbildung als Herausforderungen für die A&D-Prozesse hin. In Bezug auf die potentiell positiven Folgen von A&D identifizierten sie weniger Verwaltung, Verbesserung der Sicherheit (in einigen Fällen) und Ökologisierung des Verkehrssektors.

Der zweite Tag war den Diskussionen über ein Modellabkommen gewidmet – ein Dokument, das die Gewerkschaften nutzen können, indem sie sich an ihre Sektoren und Strukturen anpassen und Vereinbarungen mit den Arbeitgebern aushandeln. Die Teilnehmer reflektierten zunächst über die Erfahrungen von verdi bei den Verhandlungen mit Eurogate im Hamburger Hafen, die Robert Hengster vorstellte. Die Kampagne "Digital Muss Sozial" führte erfolgreich zu einer Automatisierungsvereinbarung zwischen Arbeitgeber und Gewerkschaft. Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer nahmen sich Zeit, um über die bereits bestehenden und zukünftigen Vereinbarungen in ihren Branchen und deren Auswirkungen nachzudenken.

Der Workshop vermittelte dem Projektextperten, der das Toolkit in den kommenden Monaten aktualisieren wird, wichtige Einblicke in die Schifffahrtssektoren. Die Teilnehmer stellten sicher, dass ihre Anmerkungen dazu beitragen, das Toolkit für die Hafnarbeiter, Seeleute und Arbeitnehmer in der Binnenschifffahrt nützlich zu machen.

Hier zur Nautilus
Umfrage Future
Proofed <https://bit.ly/2RKhbGQ>



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. Januar**
 Haus der Politik, Diskussion zu
 Hafententwicklung, Basel
- 22. Januar**
 Verhandlungen EBU, IG
 Rivercruise und ETF, Brüssel
- 4. Februar**
 Geschäftsleitung SVS, Basel
- 11. Februar**
 Nationalkomitee Nautilus
 International, Basel

Teuerungsindex

**Jahresteuierung Stand
 November 2019**

Schweiz	+0.5%
Belgien	+1.4%
Deutschland	+1.4%
Frankreich	+1.3%
Niederlande	+2.6%
Euroraum	+1.2%
Bulgarien	+2.4%
Polen	+2.0%
Rumänien	+3.8%
Tschechien	+2.5%
EU28	+1.5%

Quellen: BfS, Eurostat

Liebe Leserin, lieber Leser

Anstelle eines eigenen Editorials lassen wir diesmal den Schweizerischen Gewerkschaftsbund zu Wort kommen. Als Nautilus International sind wir nicht nur international gut vernetzt in den Schifffahrtssektoren der Gewerkschaftsverbände ETF (European Transport Federation) und ITF (International Transport Workers Federation) sondern als Gewerkschaft mit Sitz in der Schweiz eben beim SGB. Hier haben wir gemeinsame Interessen mit Gewerkschaften aus anderen Branchen, die wir gegenüber Behörden und Institutionen vertreten. Für unsere Mitglieder im Ausland sind dabei insbesondere Fragen im Bereich der Sozialversicherungen und Steuern von Bedeutung, weil entsprechende Regelungen auch für Leute gelten, die nicht in der Schweiz wohnen, aber eben für ein Schweizer Unternehmen arbeiten.



Mit kollegialen Grüssen
Holger Schatz
 Nationalsekretär Nautilus
 Schweiz

**Jahresmedienkonferenz SGB:
 Die Gewerkschaftspolitischen
 Schwerpunkte 2020**

Die zunehmend wirtschaftsliberale Ausrichtung der Sozial- und Wirtschaftspolitik in den letzten 30 Jahren hat in der Schweiz zu einer Entsolidarisierung geführt. Das ist das Ergebnis der heute veröffentlichten SGB-Analyse. Dank den gewerkschaftlichen Offensiven bei Gesamtarbeitsverträgen und Mindestlöhnen, aber auch dank erfolgreichen Abwehrkämpfen in der Altersvorsorge konnte im Unterschied zu anderen Ländern jedoch Schlimmeres verhindert werden.

Vor rund 30 Jahren sassen beim Weihnachtsessen einer grossen Firma auch der Hauswart, das Sicherheits- und das Reinigungspersonal mit am Tisch. Heute ist das kaum mehr der Fall, weil die Firmen viele Tätigkeiten an Subunternehmen ausgelagert haben. Die Folgen: eine aufgehende Lohnschere und eine zunehmende gesellschaftliche Entfremdung. Neu droht mit der „Plattformwirtschaft“ ein vermehrtes Abgleiten in die Scheinselbständigkeit. Auch in der Altersvorsorge wird die Solidarität unterlaufen. Sinkenden Rente in der 2. Säule sollen durch private, individuelle Vorsorgeanstrengungen in der 3. Säule kompensiert werden. Diese Entwicklung führt zu einer schleichenden Teil-Privatisierung der Altersvorsorge, wovon primär die Banken und Versicherungen



profitieren. Für Berufstätige mit tieferen und mittleren Löhnen geht die Rechnung nicht auf. Weiter wurden die Sozialleistungen bei Arbeitslosigkeit und Invalidität verschlechtert. Die Steuer- und Abgabepolitik stellte sich in den Dienst der Oberschicht – über Steuersenkungen für hohe Einkommen und ungenügende Prämienverbilligungen für den Rest der Bevölkerung.

Auch 2020 gehen die Gewerkschaften in die Offensive: mit einer Stärkung der AHV durch die Lancierung der Initiative für eine 13. AHV-Rente im März und mit einer nationalen branchenübergreifenden Lohnkampagne im Herbst. Der SGB setzt sich ausserdem mit dem BVG-Sozialpartnerkompromiss für eine bessere Rentensituation von Frauen, Teilzeitarbeitenden und unteren Einkommen ein. Bei der Überbrückungsleistung für ältere Arbeitslose setzt sich der SGB dafür ein, dass der Vorschlag des Bundesrats nicht abgeschwächt wird.

**Urban Hodel, Co-Leiter Kommunikation
 SGB**



Geplantes neues Hafenterminal am Autobahnkreuz Quelle: GBN

WAK und UVEK des Grossen Rates unterstützen den Bau des Hafenbeckens 3 in Basel

Pressemeldung des Kantons Basel-Stadt vom 19.12.2019

Die Wirtschafts- und Abgabekommission (WAK) und die Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) des Grossen Rats befürworten den Bau des Hafenbeckens 3. Nach intensiver Beratung und Durchführung mehrerer Hearings sind beide Kommissionen zum Schluss gelangt, dem Grossen Rat die Ausgabenbewilligungen zur Realisierung des Hafenbeckens 3 sowie für die Weiterentwicklung der Hafenbahn in Kleinhüningen zur Annahme zu empfehlen. Der Kantonsbeitrag beläuft sich auf rund 115 Mio. Franken.

Die Gateway Basel Nord AG, ein Konsortium bestehend aus den Firmen SBB Cargo, Hupac und Contargo, strebt an, ein bimodales Container-Umschlagsterminal Schiene – Strasse im Nordosten von Basel zu erstellen. Sollte das Terminal gebaut werden, ist es mit dem neu zu erstellenden Hafenbecken 3 an das Wasser anzubinden. Dadurch entsteht ein trimodales Terminal welches die drei Verkehrsträger Schifffahrt – Bahn – Strasse verknüpft. Der Transport per Schiff ist emissionsarm und trägt wesentlich zu einer Entlastung der Strassen vom Schwerverkehr bei. Damit kann die Verlagerung des Gütertransports weg von der Strasse gefördert werden. Ziel ist ein Anteil von 50% Container-Transport per Bahn.

Für die Vorberatung federführend zuständig war die WAK; die UVEK beschränkte sich auf Verkehrs- und Umweltaspekte. Für die WAK stellt ein wettbewerbsfähiger Hafen einen

wichtigen Faktor für den Logistikstandort Basel dar. Weiter ergibt sich durch eine Verlagerung der Hafenbahn die Möglichkeit, direkt am Rhein attraktive Arbeitsplätze oder Wohnungen zu schaffen. Damit dürfte die vom Kanton getätigte Investition ein Mehrfaches an Ertrag abwerfen. In Bezug auf den Naturschutz ist den Kommissionen wichtig, dass genügend Ausgleichsflächen gefunden werden. Diese müssen nicht zwingend auf Kantonsgebiet liegen. In der Abwägung Schutz der Naturfläche vs. Verkehrsverlagerung überwiegt aus Sicht der Kommissionsmehrheit der WAK der Beitrag zum Klimaschutz, der mit der Verlagerung des Verkehrs weg von der Strasse geleistet werden kann.

Vorbehalt: Hafenbecken nur, wenn das Terminal kommt

Die Erstellung des trimodalen Terminals erfolgt in zwei Etappen. Zuerst wird das bimodale Container-Umschlagsterminal gebaut. Nach Baubeginn soll in einer weiteren Etappe der Ausbau zum trimodalen Terminal Wasser – Schiene – Strasse erfolgen. Dafür ist der Bau eines neuen Hafenbeckens notwendig. Der Bau des Hafenbeckens 3 ist ein eigenständiges Teilprojekt und wird von den Schweizerischen Rheinhäfen verantwortet. Das Hafenbecken 3 wird nur gebaut, wenn das bimodale Terminal tatsächlich realisiert wird.

Der Investitionsbeitrag des Kantons von 115.53 Mio. Franken setzt sich aus einem zinslosen Darlehen an die Schweizerischen Rheinhäfen (SRH) von 90

Mio. sowie 25.5 Mio. Franken für Kosten für Grundstückserwerb und Altlastenentsorgung zusammen. Am Bau des Hafenbeckens 3 wird sich auch der Bund mit einem Beitrag von 40 Mio. beteiligen. Zudem werden in einem zusätzlichen Beschluss knapp 4 Mio. Franken für die Weiterentwicklung der Hafenbahn in Kleinhüningen beantragt. Die Ausgabenbewilligung steht unter dem Vorbehalt, dass die landseitigen Containerumschlagsanlagen des Gateway Basel Nord ohne wesentliche Veränderungen gegenüber dem im Bericht des Regierungsrats beschriebenen Konzept gebaut werden. Damit wird sichergestellt, dass der Regierungsrat keinen Beitrag zum Bau des Hafenbeckens 3 leisten darf, sollte es aufgrund allfälliger Einsprachen zur Verhinderung des bimodalen Terminals kommen. Ebenso ist sichergestellt, dass falls sich aufgrund von Verzögerungen wesentliche Änderungen am Konzept ergeben, die Vorlage nochmals dem Parlament vorgelegt werden muss.

Bezüglich noch möglicher Einsprachen wie auch einem hängigen Entscheid des Bundesverwaltungsgerichts zur Einsprache von Swissterminal wegen eines Verfahrensfehlers des Bundesamts für Verkehr ist die WAK zum Schluss gekommen, dass diese Verfahren materiell keinen Einfluss auf ihre Abwägungen haben. Ein Antrag auf Aussetzung des Geschäfts wurde deshalb grossmehrheitlich abgelehnt.

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 6 (dritter Abschnitt)

Sonntag 2. Juli 1949, Antwerpen

Kurz nach Lillo passierten wir ein gesunkenes Schiff, von dem man nur noch das Kamin und die Masten sehen konnte. Dies gab mir direkt ein beklemmendes Gefühl. Antwerpen ist nach Rotterdam der zweitgrösste Hafen Europas (und der 17. grösste weltweit). Der Hafen liegt an der Trichtermündung der Schelde. Durch diese Mündung fahren heute Schiffe von über 100'000 Tonnen über 80 km Inland. Die importierte Ware braucht so 80 km weniger über Strasse oder Schiene befördert zu werden.

Inzwischen waren wir bei der Bonaparte-Schleuse angekommen. Diese ist eine Tide-Schleuse, in die wir mit Niederwasser von der Schelde einfuhren. Es konnte nur bei Höchststand

der Flut auf Niveau des Antwerpener Hafens ausgefahren werden. Nun bugsierte uns unser Schlepper zum Schluss in die Einfahrt zur Bonaparte-Schleuse. Der Rest wurde von Hand erledigt. Also mussten wir das Schiff von Hand in die Schleusen-Vorkammer ziehen und warteten dort, bis die Flut den Hafenstand erreicht hatte. Das dauerte in der Regel 6 Stunden. Nun waren wir schon mitten in der Stadt. Rund um das Dock waren alles Kneipen und das sogenannte Milieu war auch nicht weit weg. Das Wichtigste aber war die Frittenbude am Ende des Docks! Der Ruf dieser Bude eilte ihr schon lange voraus. Nachdem unser Schiff in Warteposition war, ging's als erstes zusammen zur erwähnten Bude und die Pommes waren köstlich und passten zu ihrem Ruf! Dann gab's noch ein Bier in einer Kneipe, die Papagei hiess und ein beliebter Treffpunkt von Schweizern war. Und eine schöne Tochter war da auch noch. Anschliessend gingen wir an Bord, legten uns ein bisschen aufs Ohr, bis die Schleuse sich öffnete.

Ich schlief sofort so tief und fest, dass mich Edi um 23 Uhr kaum mehr wach bekam. Nun mussten wir mit Edelweiss 4 in den parallel verlaufenden Willem Dock verholen. Auch hier mussten wir das Schiff von Hand mittels der Lier Drahtwinde ins Nachbardock ziehen; ca. 500 Meter weit und dies mit einem 80 m langen Schiff mit einem Ladevermögen von 1000 Tonnen. An der Stirnseite des Hafens lag ein majestätisches Segelschiff. ein Viermaster, ganz in weiss. Laut Edi war das der letzte Segler, der mit einer Getreide Ladung in Antwerpen angekommen war. Seither waren die Fracht-Segler gegenüber der Dampfschifffahrt nicht mehr konkurrenzfähig. Inzwischen wurde der Segler zu einem Passagier-Segler umgebaut. Der Dock-Offizier wies uns einen Liegeplatz zu, wo wir voraussichtlich eine Woche lang Zeit hatten, die anstehenden Reparaturen auszuführen. Also eine ganze Woche in Antwerpen liegen und das mitten in der Stadt, das war wohl ein Glücksfall.

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
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
--	---