

Ein Rheinschiffer meldet sich : zum Artikel A.W. Herzig: "Internationale Ausstellungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für junge Schweizer in unserer Rheinschiffahrt"

Autor(en): **Streuli, G.**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Gewerkschaftliche Rundschau : Vierteljahresschrift des
Schweizerischen Gewerkschaftsbundes**

Band (Jahr): **59 (1967)**

Heft 10

PDF erstellt am: **04.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-354301>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

deshalb die Gewerkschaften die am Anfang geübte Zurückhaltung aufgeben. Wenn es ihnen gelingt, die Mitglieder vermehrt zu aktivieren, so haben sie jene Saite angezupft, die kürzlich ein Einsender in Abwandlung eines Kennedy-Ausspruches wie folgt umschrieb: «Wir sollten uns nicht immer fragen, was der Betrieb für uns tun muß, sondern was wir einmal dem Betrieb zu bieten haben.»

Paul Keller, Rorschach

Ein Rheinschiffer meldet sich¹...

Es ist verständlich, daß ein Artikel, der den eigenen Beruf schildert, besonders aufmerksam gelesen und kritisch begutachtet wird. Ihr Artikel besticht durch eine knappe Zusammenfassung aller wichtigen Eigenarten des Schifferberufes und ist sehr objektiv gehalten. Ich gestatte mir trotzdem, in Ergänzung auf einige Punkte hinzuweisen, die der Schiffsführer etwas anders betrachtet.

Da heißt es einmal, daß das Leben auf dem Schiff sehr einfach sei, denn die *Schiffswohnungen* könnten natürlich nur in den wenigsten Fällen dieselben Bequemlichkeiten bieten wie eine moderne Stadtwohnung. Das stimmt jedoch nur relativ. Man kann die Wohnverhältnisse an Bord durchaus mit Landwohnungen vergleichen. So gut wie es in den Häusern Wohnungen mit allem erdenklichen Komfort gibt und gleich nebenan Menschen in den primitivsten Stätten hausen müssen, gibt es auch Schiffswohnungen in den beiden Extremen. Der größte Teil der Schweizer Flotte verfügt jedoch über bemerkenswert gut eingerichtete und ausgestattete Wohnungen. Als Illustration seien hier die Einrichtungen auf meinem neun Jahre alten Schiff geschildert. Neben Küche und Wohnzimmer habe ich drei Schlafzimmer und ein Badezimmer. Es versteht sich, daß die Zimmer kleiner sind als in Landwohnungen, was aber an der Behaglichkeit keinen Abbruch tun muß. Weiter gehört zur Ausrüstung elektrisches Licht, fließend kaltes und warmes Wasser, Gasherd im Sommer und Ölherd und Zentralheizung im Winter. Weiter besitzen alle Schiffer ein Radio und sehr viele haben Fernsehen an Bord. Auch Telefonverbindung mit dem Land ist durchaus üblich. Zu erwähnen wäre noch, daß die Reederei das hauptsächliche Wohnungsinventar stellt und das Schiffspersonal nur für den individuellen Komfort (Radio, Staubsauger, Plattenspieler, Bücherregale und dergleichen) aufkommen muß.

Herr Herzig schreibt, daß die Aushändigung des *Schifferpatentes* vom Bestehen eines Examens abhängig sei. Das stimmt leider nicht.

¹ Zum Artikel A. W. Herzig: «Internationale Ausstellungs- und Entwicklungsmöglichkeiten für junge Schweizer in unserer Rheinschiffahrt», Gewerkschaftliche Rundschau, Nr. 5, 1967.

Anders als zum Beispiel in Deutschland, hat sich unsere zuständige Behörde, das Rheinschiffahrtsamt Basel, bis heute leider nicht entschließen können, für das Fähigkeitszeugnis zur Führung von Rheinschiffen eine Prüfung zu fordern. Auf dem Zürichsee hatte ich eine spezielle Prüfung abzulegen, bevor mir der Ausweis abgegeben wurde, der mich berechtigt, ein Sportboot zu führen – für die Rheinschiffahrt mit den weit schwierigeren Verkehrsverhältnissen, größeren Verantwortung und der Erfordernis von sehr vielseitigen Kenntnissen genügt schon der Nachweis einer vorgeschriebenen Fahrzeit und einer bestimmten Zahl von Fahrten. Daß die Reederei intern eine Prüfung verlangt und sich mit dem leicht erworbenen Schein nicht zufrieden gibt, bevor sie einem Schiffsführeranwärter ein Schiff anvertraut, ist wohl zu verstehen. – Interessanterweise besteht eine internationale Regelung, wonach für das Zusatzpatent zur Führung eines Schiffes bei unsichtigem Wetter und nur mit Benützung des Radargerätes (Radarpatent) eine Prüfung erforderlich ist. Die Kandidaten werden für dieses Zeugnis denn auch prompt durch das Rheinschiffahrtsamt theoretisch und praktisch geprüft.

Etwas erstaunt hat mich der Passus, wonach für die *Hochseeschiffahrt* das Personal aus den tüchtigsten Kräften ausgesucht werde, die sich in der Rheinschiffahrt bewährt haben. So muß ich also von meiner «Gewerkschaftlichen Rundschau» die betrübliche Kunde vernehmen, daß ich folglich eine weniger tüchtige Kraft bin, und ich könnte fast ein wenig beleidigt sein! Dieser Werdegang ist eher selten. Ein Jüngling entscheidet sich gewöhnlich in den ersten Schiffsjung Jahren, ob er auf See gehen will, oder ob ihm das Wasser auf dem Rhein genügt. Ob er sich im Leben einmal bewähren wird, das wird sich erst später zeigen, und zwar auf dem Rhein wie auf See. Gute und weniger gute Fachkräfte gibt es in *beiden* verwandten Berufen!

Die Darstellung unseres *Verdienstes* mit einem einzigen Satz genügt nicht, und ohne nähere Erläuterung erhält der Uneingeweihte ein falsches Bild von unserem Lohn. Der Durchschnittsjahreslohn eines Matrosen wird mit etwa Fr. 13 000.– und derjenige des Schiffsführers mit zirka Fr. 20 000.– angegeben. Diese Zahlen können stimmen, jedoch kann auch die Zusammensetzung dieser sicher ansehnlichen Summen überraschen. Ein verheirateter Matrose erhält einen monatlichen Grundlohn von Fr. 532.– bis Fr. 566.–. Für einen ausgebildeten Facharbeiter sicher ein undiskutabler Zahltag! Durch drei Pauschalen (Abgeltung von ein bis zwei Überstunden über die normale Fahrzeit, Abgeltung von Pausen, in denen während Laden und Löschen gearbeitet werden mußte und einer Garantie von zusätzlichen zehn Überstunden) ist dieser niedrige Grundlohn vertraglich erhöht worden und zwar auf Fr. 669.– bis Fr. 709.–. Beim Schiffsführer sieht es ähnlich aus. Die Grundlöhne von Fr. 778.– bis Fr. 836.– (je nach Anzahl Berufsjahre) werden durch die Pauschalen auf Fr. 980 bis Fr. 1038 gebracht. Dabei muß man also immer berücksichtigen, daß diese er-

höhten Löhne nur durch pauschalisierte Überstunden zustande kamen. Der Vollständigkeit halber sei noch vermerkt, daß einzelne Reedereien Zuschläge für Betriebsdienstjahre bis zu etwa 10 Prozent bezahlen.

Die Differenz zwischen dem etwa tausendfränkigen Monatslohn und dem oben erwähnten Jahreseinkommen von Fr. 20 000.– ergibt sich aus weiteren Zulagen und Überzeitbezahlung. Die wichtigsten davon sind:

1. Die gesetzlichen Kinderzulagen von Fr. 30.– pro Kind.
2. Zulage für das Tankschiffpersonal: Matrose Fr. 46.–, Schiffsführer Fr. 81.– monatlich.
3. Schlepp- und Schiebe-Prämie für Motorschiffe. (Für den Schiffsführer bis etwa Fr. 150.– monatlich.)
4. Entschädigung für Fahr- und Wachdienst an Samstagnachmittagen. Schiffsführer Fr. 11.95, Matrose Fr. 8.70.
5. Entschädigung für gefahrene Sonntage. Schiffsführer Fr. 23.90, Fr. 17.40. Dazu ein zusätzlicher freier Tag.
6. Überstundenvergütung: Schiffsführer Fr. 5.05, Matrose Fr. 3.60.

Überstunden werden nach der zehnstündigen Schichtzeit im Hafen, elfstündigen Fahrzeit im Winter und zwölfstündiger Fahrzeit im Sommer bezahlt. Trotz diesen langen Arbeitszeiten sind Überzeit und Präsenzstunden von 100 bis 150 Stunden monatlich keine Seltenheit. Daher resultiert auch das sehenswerte Einkommen.

Das Schiffpersonal ist gut organisiert und die Schweizer sind sozusagen alle in unserem Verband. In den 15 Jahren des Bestehens der Gruppe Rheinschiffahrt des VHTL hat es allerhand Arbeit gekostet, um einen Vertrag aufzubauen, der unseren Vorstellungen und Bedürfnissen einigermaßen entspricht. Grund zu einem Ausruhen auf den Lorbeeren haben wir jedoch bei weitem nicht, wenn man die niedrigen Grundlöhne betrachtet. Jede Leistung soll entsprechend entlohnt werden, und es ist kaum anzunehmen, daß ein Schiffsführer für seine große Verantwortung mit zirka Fr. 800.– pro Monat angemessen honoriert wird. Ich denke, Herr Herzig hat in seinem sonst vorzüglichen Artikel vorgezogen, diese Tatsache verschämt zu verschweigen, da die hohen Durchschnittsverdienste für sich allein für künftige Rheinschiffer einen besseren Anreiz bilden.

G. Streuli, Schiffsführer MS «Gamperdona»

... und der Verfasser antwortet

Wir haben den obigen Diskussionsbeitrag unserem geschätzten Mitarbeiter, Herrn A. W. Herzig vom BIGA vorgelegt, der uns darauf folgendes schreibt: