

Binnenvaartnieuws

Riviercruise sector moet bij zich zelf te rade gaan 'We koersen af op nog meer ongelukken; ook onder passagiers'



Riviercruise kapitein Harald Ludwig: nog altijd diep geschokt door het dodelijke ongeluk van één van zijn collega's

In de nacht van zaterdag 10 september dit jaar voer het riviercruiseschip de Viking Freya op het Main-Donau kanaal bij de Zuid-Duitse stad Erlangen tegen een betonnen brug aan. De kapitein en een matroos, aan het werk in de stuurhut, die op dat moment boven het schip uitstak, lieten hierbij het leven. De stuurhut had op dat moment naar beneden moeten zijn, zodat het schip er zonder problemen onderdoor had kunnen gaan...

'Ik hoorde het voor het eerst op de radio, bij mij aan boord. Dan schrik je natuurlijk gelijk. Dat werd nog erger toen even later duidelijk werd dat het bovendien om een dodelijk ongeluk ging van twee van mijn collega's. Met de verongelukte kapitein Istvan Kiss heb ik zelf twee jaar op de Viking Sun gevaren. Dus ik was en ben er nog altijd diep door getroffen...'

Niet het laatste ongeluk

Collega riviercruise kapitein Harald Ludwig uit

Berlijn denkt nog altijd met pijn in het hart terug aan die donkere septembernacht. 'Een afschuwelijke tragedie natuurlijk. Hopelijk wordt uit het onderzoek duidelijk wat er nu allemaal precies is misgegaan. Het is niet het eerste ongeluk met een riviercruise schip. En ik vrees dat het ook niet het laatste zal zijn. Wat mij betreft is de maat nu echt vol. Wat er dan moet gebeuren? Weet je, de laatste vijf en twintig jaar is het echt 'booming business' in de riviercruise wereld. Steeds meer schepen komen in de vaart om steeds meer toeristen een mooie vakantie te bezorgen. Voeren er in 1990 nog zo'n 50 riviercruise schepen rond, inmiddels zijn dat er nu ruim 350. Goed voor de business, maar de werkbelasting en de veiligheid van de bemanning zijn nu echt het kind van de rekening aan het worden. Het is overigens een klein wonder dat er nog geen passagiers verongelukt zijn. Maar als het zo doorgaat, vrees ik dat we hier binnenkort ook brokken gaan maken...'

Nautilus:

'Riviercruise sector moet nu vol aan de bak'

Carl Kraijenoord, Nautilus bestuurder Binnenvaart, vindt dat de werkgevers in de Riviercruise sector nu echt tot actie moeten overgaan: 'Dit kan zo niet langer. Het verhaal van riviercruise kapitein Harald Ludwig maakt duidelijk dat de sector vol aan de bak moet en dat er snel maatregelen moeten worden genomen. Niet voor niets voeren wij hier als gezamenlijke Europese bonden al jaren actie voor. Zo ook dit voorjaar, wat er wel toe heeft geleid dat we zijn uitgenodigd door IG Rivercruise om op 2 november 2016 met hen te overleggen. IG Rivercruise is een Europese handel/lobbyclub voor de sector. Helaas, kunnen zij geen bindende afspraken maken waaraan we de gehele riviercruise sector aan kunnen houden.'

Carl Kraijenoord: 'Wel is er gesproken over een eenvoudige accreditatie voor de vakbonden om aan boord te komen en met het voltallige personeel te kunnen spreken. Dit is nodig omdat ook zij gedwongen zijn, door allerlei dreigingen binnen Europa, meer beveiliging te organiseren voor de buitenlandse gasten en niet iedereen zomaar aan boord kunnen laten. Jammer genoeg zijn we niet toegekomen aan concrete afspraken over arbeidsvoorwaarden en -omstandigheden, scholing & opleiding en arbeidsmarkt. Dit is gezien het toenemend aantal ongevallen van de laatste weken wel heel urgent geworden.'

Plan van aanpak

'Als Nautilus leggen wij nu het initiatief voor overleg hierover bij de werkgevers neer. Laten zij maar aangeven op welke wijze wij wel tot bindende afspraken kunnen komen. Het zou goed zijn als de Riviercruise werkgevers nu snel met een Plan van Aanpak komen, om er een echt gezonde sector van te maken. We blijven de zaak op de voet volgen en zullen niet schuwen, als er niks gebeurt, met nieuwe acties te komen aankomend voorjaar.'

'We koersen af op nog meer ongelukken; ook onder passagiers' (vervolg voorpagina)

Werkdruk bemanning onevenredig toegenomen

Harald Ludwig: 'Het schaduw effect van deze ontwikkeling is dat de werkdruk op de bemanning onevenredig is toegenomen en dat we nu ook een groot tekort hebben aan vakbekwaam personeel om al die extra schepen goed en veilig te bemannen. En ik spreek nu over de gehele bedrijfstak, een enkele goede werkgever uitgezonderd. Teveel eigenaren krijgen steeds meer dollartekens in hun ogen en bevorderen zo deze dramatische ontwikkeling. Er worden nu ook al steeds meer schepen gebouwd die zo hoog zijn, dat ze nauwelijks nog onder een brug door kunnen. Als je dan een beetje extra hoog water hebt, dan is het vragen om problemen. Vooral als je dan met onervaren bemanningsleden vaart. Elke extra vierkante meter wordt nu benut om nog meer toeristen aan boord te lokken. Dat gaat ook al weer ten koste van de bemanning, die nog nauwelijks na hun aflossing kunnen slapen in hun veelal te kleine, vaak rumoerige, bemanningshutten.

Taak voor vakbonden als Nautilus

Hier ligt ook een belangrijke taak voor de (inter) nationale vakbonden als Nautilus International om hier tegen in het geweer te komen.

Maar ook wij als kapiteins moeten met elkaar aangeven dat het zo echt niet langer kan. Aan de andere kant moet er door de gehele bedrijfstak weer meer geïnvesteerd gaan worden in goede opleidingen.

Nu zie je veel onervaren bemanningsleden, waarvan er ook steeds meer nauwelijks Duits of Engels kunnen spreken.

Ook dat moet nu onmiddellijk aangepakt gaan worden.

Strenger handhaven en hogere boetes

'Ook inspecties en waterpolitie moeten veel strenger handhaven en controleren', vervolgt de Berlijnse kapitein, die zelf regelmatig de Rijn afvaart. 'Hier moeten ook meer deskundige inspecteurs de tijd krijgen de schepen zorgvuldig te inspecteren. Goed checken ook of de arbeids- en rusttijden regelingen in acht worden genomen. Juist door overbelasting en oververmoeidheid bevordert je weer de kans op nieuwe ongelukken. Er moeten daarnaast steviger boetes uitgedeeld worden, daar waar het onveilig en onverantwoord werken is aan boord!'

Daadkracht vereist

Ik hoop oprecht dat dit interview ertoe bij gaat dragen dat de riviercruise sector nu eens goed bij zichzelf te rade gaat. En daadkracht gaat tonen richting een weer gezonde sector, waar het veilig en goed werken is. En waar de passagiers uiteindelijk met een gerust hart kunnen gaan slapen. Want nogmaals, de tijd dat er ook dodelijke slachtoffers onder de passagiers gaan vallen, ligt, vrees ik, niet ver meer van ons af.'

KANTOOR

Hoofdkantoor

1&2 The Shrubberies,
George Lane
South Woodford
London E18 1BD
Tel +44 (0)20 8989 6677
Fax +44 (0)20 8530 1015

Kantoor Nederland

Schorpioenstraat 266
3067 KW Rotterdam
Postbus 8575
3009 AN Rotterdam
Tel +31 (0)10 4771188
Fax +31 (0)10 4773846
email infonl@nautilusint.org
www.nautilusnl.org

Kantoor Zwitserland

Rebgasse 1
CH-4005 Basel
Tel +41 (0)61 262 24 24
Fax +41 (0)61 262 24 25
email infoch@nautilusint.org

General Secretary

Mark Dickinson MSc (Econ)

Aan boord bij Thyssen's Waterbuffel

Meevaren naar Duisburg en terug

Vlootbezoek staat bij Nautilus International medewerkers hoog in het vaandel. Wij vinden het belangrijk om betrokken te zijn bij de dagelijkse praktijk van de Binnenvaart. Daarom varen we op gezette tijden graag mee. Dit kan op aangeven van onze leden, of door een werkgever te benaderen.

Nautilus Binnenvaart bestuurder Carl Kraijenoord ging onlangs aan boord bij één van de duwboten van Thyssen Krupp Veerhaven te Brielle. Een bedrijf waar Nautilus al jaren de cao afsluit en een volwassen werkrelatie mee heeft.

Een verslag:

Vette taxi

'De reis begon in de Dintelhaven te Rotterdam. Om op de duwboot te komen, wordt gebruik gemaakt

van de havenduwboot Veerhaven VI, ook wel Bison genoemd. Deze beschikt niet alleen over veel kracht, maar ook een enorme wendbaarheid (een vette taxi dus!). Dat is ook wel nodig, want de lege 'bakken' worden aan de kade gelegd om weer gevuld te worden en de gevulde bakken worden klaargelegd (opgeleid) om weer op reis te gaan naar Duitsland. Het is werk wat 24/7 uur doorgaat.

'Strecke'

De duwboot waar deze 'strecke' op wordt meegevoerd, is Veerhaven III, ook wel Waterbuffel genoemd. Eén van de nieuwere boten van Veerhaven, opgeleverd in 2012. Aan boord zijn goede voorzieningen voor opvarenden. Er is 3x 1850 pk aanwezig voor het leveren van

de duwkracht. Dat is wel nodig ook want een zes-baks duweenheid is 269,50 meter lang en vervoert per keer circa 16.000 ton. Die hoeveelheid wordt deze keer niet gehaald, vanwege de (lage) waterstand.

Communicatie in het Duits

We varen de Dintelhaven uit met 'slechts' 4 volle bakken erts. Een eindje verderop de route zullen we nog twee bakken oppikken. Het gaat om een lading kolen. Dat is meteen een goede gelegenheid om het werk van de matrozen van dichtbij te bekijken. Hiervoor moet nog wel geduld worden opgebracht. Het tempo ligt niet hoog in de binnenvaart en het duurt nog een paar uur voor we op de plaats van de twee bakken zijn aangekomen.



Aan boord bij Thyssen's Waterbuffel

VERVOLG

Uit de stuurhut kan het eerste gedeelte van de manoeuvre worden gevolgd. Wat me direct opvalt, is de doorlopende communicatie tussen schipper en matrozen via de portofoon. Wat is de afstand? Hoe ligt de combinatie t.o.v. de bakken (of andersom)? Wat moet er nog gebeuren voor het goed kan worden aangekoppeld? Op de machinist na heeft de gehele vaste bemanning een Duitse achtergrond. Dit zijn daarnaast twee schippers, 1 stuurman, 1 volmatroos en een (leerling)matroos. De communicatie verloopt dan ook in het Duits.

Sjouwen en draaien

Ook vaart er een inval-Tsjech mee als matroos. Het blijkt dat deze wel vaker meevaart en hij weet dan ook wat er van hem verwacht wordt. Uiteindelijk ligt de combinatie goed achter de wachtende bakken en kan er worden aangekoppeld. Eerst worden de ankers gelicht. De ankerlier wordt aangedreven door een motor. Hierbij komen nogal wat uitlaatgassen vrij. Het in de juiste positie brengen is een samenwerking tussen de stuurhut (door goed te manoeuvreren) en de matrozen (door de koppeldraden slim aan te spannen). Al de werkzaamheden worden efficiënt en goed doordacht gedaan. Dat neemt niet weg dat het zweet er dik op staat als het koppelen is gelukt. Het blijft toch sjouwen en draaien om de dikke staalkabels aan te spannen. Tevreden na het aankoppelen, lopen de matrozen met een zwart-aangeslagen gezicht terug naar de duwboot. Eenmaal opgefrest willen ze best wel wat vragen beantwoorden over wat er bij komt kijken om op de duwbakken te werken, zoals: 'Waarom werken jullie niet met een mondkapje of masker?', 'Word je altijd zo zwart van het stof uit de bakken met kolen?', 'Hoe vind je het om te werken met zo'n groot open wiel om de kabels te spannen?'

Leerling-matroos als kok

Na dit korte interview is het voor de (leerling) matroos tijd om het eten te bereiden. Hij doet dit met veel enthousiasme en passie. Dat is trouwens iets wat bij de gehele bemanning opvalt. De positieve 'drive' om er iets van te maken met elkaar en op een goede manier invulling te geven aan hun vak. Daar horen ook huishoudelijke taken bij, want aan boord is de bemanning twee weken tot elkaar veroordeeld. Daarna kunnen ze weer twee weken thuis stoom afblazen en opladen. Het eten is dik in orde. De ene dag een fijne pasta en de andere dag een lekkere soep met gevulde kip en ge-

kruiden aardappelschijfjes. Het biertje ontbreekt. Dat is in het kader van veiligheid aan boord niet toegestaan en vastgelegd in een zogenaamd ADM-protocol. Veerhaven hanteert een zero-tolerance op alcohol en drugs.

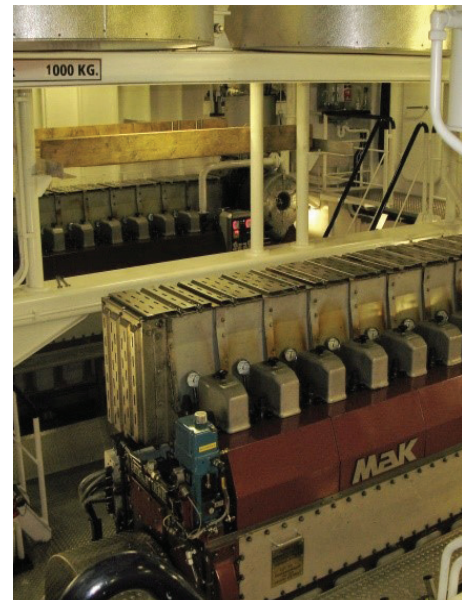
Kanaal 10

In de stuurhut gaat het er gemoedelijk aan toe. Natuurlijk wordt er zeer alert gevaren, maar de schippers zijn zeer ervaren. Het lijkt alsof het vanzelf gaat en dat geeft veel vertrouwen. Toch is ook de stuurplaats voorzien van een sensor. Op het moment dat de dienstdoende stuurman niet genoeg beweegt, gaat een alarm af. Tja, hij zou in slaap kunnen vallen natuurlijk. Overdag kan vooral op het oog worden genavigeerd, maar 's avonds en 's nachts is de ondersteuning van AIS en GPS heel prettig. Deze reis is de lucht open, met ruim zicht. Op andere dagen kan er dikke mist of zware neerslag zijn, waarbij ook overdag de elektronische hulpmiddelen een belangrijke rol spelen. Op knelpunten of inhaalmanoeuvres vindt er onderlinge afstemming plaats tussen de schepen over kanaal 10 van de boordradio.

Geen vuiltje aan de lucht

De machinist heeft eigenlijk de grootste inpan-dige werkkamer van de gehele bemanning. De machinekamer ziet er schoon en opgeruimd

uit. Alsof het een pas opgeleverd schip betreft. In het kantoor van de machinist staan tal van computers en controlepanelen. Op deze reis is er geen vuiltje aan de lucht. Achter een dikke deur draaien de machines en is de temperatuur hoog door de afgegeven warmte. Voor de deur opengaait, wordt eerst de gehoorbescherming opgezet. Ik begin behoorlijk te zweten. Zo goed als het gaat, geeft de

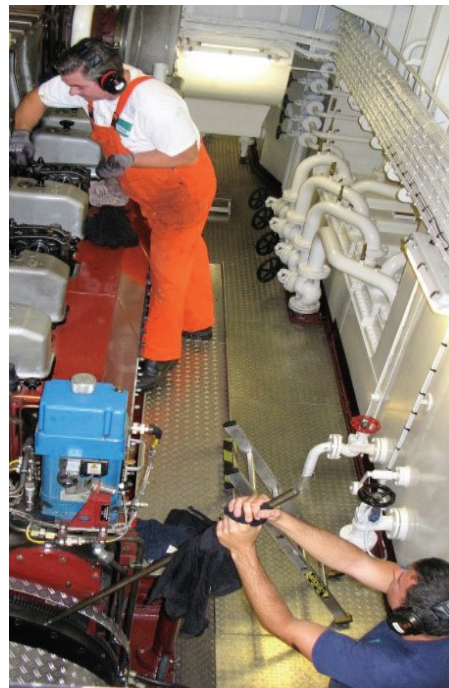


machinist toelichting op de belangrijke onderdelen van de motoren en de machinekamer. Later op dek is het mogelijk vragen te stellen. Bijvoorbeeld over het grote aantal sensoren en meetinstrumenten van de motoren.

Het lijkt wel of echt alles wordt gemonitord. Hoe zit dat eigenlijk met de gezondheid voor de machinist? Wordt in de machinekamer de luchtkwaliteit gemeten, of de temperatuur?

Enorme gastvrijheid bemanning

Natuurlijk is over deze reis nog veel meer te vertellen. Van het tussentijds testen van de bijboot tot het manoeuvreren bij aankomst in Duisburg. Het was voor mij een zeer interessante en leerzame tocht! Wat vooral blijft hangen, is de enorme gastvrijheid van de bemanning. De zorg en het gevoel die zij in de uitoefening van hun vak leggen en dit ook laten afstralen op iedereen die daar even onderdeel van is. Indrukwekkend!



Nautilus te gast op Maritiem College IJmuiden

Medio oktober was Nautilus weer te gast op het Maritiem College IJmuiden om daar een aantal gastlessen te verzorgen voor 4 VMBO klassen (3e en 4e jaars). Nautilus Binnenvaart bestuurder Carl Kraijenoord legde uit waar de vakbond voor staat en wees op de voordelen voor een speciaal (laag tarief) lidmaatschap voor leerlingen van zee-/binnenvaart scholen. Met onder meer een 24/7 ledenservice wereldwijd.

Speciale gast: VT kapitein Jan van der Zee

Als speciale gast was dit keer aanwezig VT Tankers kapitein en Nautilus Council lid Jan van der Zee; veelal varende op de Vorstenbosch, 's werelds grootste binnenvaartschip. Hij legde met name uit hoe het er in de praktijk aan toe gaat aan boord en ging in op arbeidsomstandigheden en interne opleidingen. VT vaart ook veel met stagiairs en zorgt voor een goede training en begeleiding.

Mond dicht en luisteren

Jan van der Zee: 'Ik merkte bij diverse leerlingen al de nodige interesse om stage bij ons te lopen. Zelf vond ik het leuk om weer eens mee te doen aan zo'n gastles. Dat is voor mij weer een aardig tijdje geleden.



Of ik verschil merk met vroeger? Nou, toen ik nog op de binnenvaartschool zat, werd je niet geacht ongevraagd je mond open te doen. 'Mond dicht en luisteren' was toen vooral het devies. Maar dat is niet meer van deze tijd. Aan de andere kant kunnen sommigen hun mond wel eens iets te vaak open doen, om vervolgens niet meer op te houden...maar dat was hier gelukkig niet het geval!



Word nu lid – Mitglied werden

www.nautilusnl.org/aanmelden

tel +31 (0) 10 477 1188 of / oder +41 (0) 61 262 24 24

fax +31 (0) 10 477 3846 of / oder +41 (0) 61 262 24 25

email infonl@nautilusint.org of / oder infoch@nautilusint.org



IK WORD OOK LID

Naam/Name & Vorname:

Adres/Adresse:

Postcode/PLZ:

Land:

Email:

Telefoon/Telefon:

Werkgever/Arbeitgeber:

Functie/Beruf:

Bruto maandsalaris/Bruto-Monatslohn:[....] € ...[....] CHF

Nieuwe contributieregeling 2017 kunt u inzien op de website

Opzegging van het lidmaatschap dient schriftelijk te geschieden met inachtneming van een opzeggingstermijn van drie kalendermaanden (Statuten Regel 5).

Ich erkläre den Beitritt zur Gewerkschaft Nautilus International.
Ich anerkenne die Statuten und Reglemente der Gewerkschaft Nautilus International.

Datum:

Handtekening/Unterschrift

Inzenden aan/Zurücksenden an: Nautilus International, Postbus 8575, NL-3009 AN ROTTERDAM