

Ein Unikum funkt SOS

GEWERKSCHAFTEN Die ITF ist die einzige weltweit agierende Arbeitnehmervertretung überhaupt. Sie kämpft für die Rechte von mehr als 600 000 Matrosen und schließt Tarifverträge, die global gelten. In der Wirtschaftskrise muss die Organisation Schlagkraft beweisen

Von Jörn Breiholz

Sie liegen wie Spielzeug verstreut im Südchinesischen Meer. Links fünf Containerriesen, dort weitere sechs, dazu die großen Tankschiffe. Dazwischen wuselt alles, was als Transportmittel auf dem Meer genutzt werden kann. Schuten, über und über mit Blechschrott und Metall beladen, setzen über auf die indonesische Insel Pulau Bintan. Frachter mit Tropenholz nehmen Kurs auf den Hafen von Singapur. Dutzende kleiner Containerschiffe, Feeder genannt, flitzen von Hafen zu Hafen. Sie bringen Nachschub, Fracht für die transkontinentalen Mega-Carrier, die gen China oder Europa ziehen.

Über der Straße von Singapur liegt an diesem Morgen Dunst, mal wieder. Auch wenn die Sicht nicht bis zum indonesischen Inselarchipel gegenüber reicht, ist der Anblick vor dem Hafen von Singapur überwältigend. Die Straße von Singapur mündet in die Straße von Malakka, eine der dichtesten befahrenen Wasserstraßen der Welt. 2000 Schiffe sind hier täglich unterwegs und wickeln ein Viertel des weltweiten Schiffsverkehrs ab – im Nadelöhr zwischen Indischem Ozean und Südchinesischem Meer, das auch heute noch Piratenterritorium ist.

Einer, der sich in dem ständigen Hin und Her des größten Containerhafens der Welt bestens auskennt, ist Mohammed Idris. „Good and bad times“, lacht der gelernte Seemann, wenn man ihn fragt, ob er Deutschland kenne. Gute und schlechte Zeiten. In seiner aktiven Zeit als Seemann war er in Bremen und Hamburg, und natürlich nennt er das Viertel, an das jeder denkt, wenn von Hamburg die Rede ist: St. Pauli.

Der 56-Jährige ist gebürtiger Inder und zählt damit zur nach den Chinesen zweitgrößten Bevölkerungsgruppe in Singapur, dem reichen asiatischen Vorzeigestaat, in dem es die meisten Shoppingcenter weit und breit gibt – und auch die Prügelstrafe. Gerade ist Idris von der Konferenz der asiatischen Seefahrer zurückgekehrt, um nach einem kurzen Zwischenstopp in seiner Heimatstadt gleich weiter zu einem Treffen norwegischer Seeleute zu reisen. „Sehr kalt ist es da oben“, fürchtet Idris, „eigentlich zu kalt für mich.“

Idris ist 23 Jahre als Seemann ohne Offizierspatent zur See gefahren, bevor er in das Seacare Building an der Chin Swee

Road im Herzen Singapurs wechselte und Gewerkschaftsfunktionär wurde. Auf den Regalen in seinem Büro stehen Dutzende Wimpel und Pokale von internationalen Gewerkschaftstreffen, Zeitungshäufen wechseln sich mit Visitenkarten ab, die verstreut auf den Ablagen liegen. Idris arbeitet hier als Vizepräsident der singapurischen Seeleute-Gewerkschaft SOS. Er ist auch Vertreter der ITF, der Internationalen Transportarbeiter-Föderation, die auf allen Kontinenten für die Rechte von Seeleuten kämpft.

Dem weltumspannenden Netz der ITF und ihrer regionalen Untergliederungen gehören mehr als 600 000 Seeleute an. Ende des vorletzten Jahrhunderts in London gegründet, ist die ITF das einzige weltweit agierende Gewerkschaftsnetz, das schlagkräftig agieren kann. Sie schließt mit Reedereien global gültige Tarifverträge, die Arbeitsstandards und Bezahlung regeln. Und sie sorgt dafür, dass diese Standards auch durchgesetzt werden: In allen großen Häfen der Welt sind ITF-Mitarbeiter wie Mohammed Idris stationiert. „Wenn ein Reeder seine Heuer nicht bezahlt und die Mannschaft sich einig ist, dann können wir mithilfe der Staatsanwaltschaft das Schiff innerhalb von 24 Stunden festsetzen“, erzählt Idris. „Will der Reeder dann immer noch nicht die vereinbarte Heuer zahlen, ziehen wir bis zur Zwangsversteigerung alle Register, um den Lohn für die Seeleute einzufordern.“

Ortswechsel. Im Hamburger Hafen setzt Ulf Christiansen bedächtig seinen weißen Helm mit der Aufschrift ITF auf den Kopf und hängt sich die Ledertasche um. Die hat er vorher mit den neuesten Ausgaben des Seafarers' Bulletin gefüllt, der Mitgliedszeitung der ITF, die in den wichtigsten Seefahrersprachen von Englisch über Russisch bis zum Filipino erscheint. „Das Seafarers' Bulletin ist meine Eintrittskarte an Bord“, sagt Ulf Christiansen. „Von der ITF haben die meisten Seeleute schon mal gehört, und wenn sie im Bulletin blättern, ist schnell ein Kontakt hergestellt.“

Christiansen ist einer von 130 ITF-Inspektoren weltweit und betreut die Seeleute im Hamburger Hafen. Am Morgen hat er sich auf der Internetseite des Schiffsmeldedienstes die „Tri Star“ und die „Emerald“ für einen Kontrollbesuch an Bord ausgesucht. Auf der Internetseite sind alle Schiffe verzeichnet, die im Hamburger Hafen liegen. 60 sind es heute.

7703242 lautet die IMO-Nummer der „Tri Star“, es ist die Zahl, mit der jedes Schiff von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation eindeutig gekennzeichnet wird. Bevor er sich auf den Weg zur „Tri Star“ macht, sucht Christiansen, der sein halbes Berufsleben selbst zur See gefahren ist, in der ITF-Datenbank nach Informationen über das Schiff, das er besuchen will. „Alle ITF-Inspektoren fertigen nach jedem Besuch einen Bericht an, auf den dann die anderen Kollegen weltweit zurückgreifen können“, sagt der Inhaber des Kapitänspatents auf großer Fahrt. So weiß er, als er den Bootstiege der „Tri Star“ betritt, dass die Besatzung russisch ist, der Kapitän Norweger und die Crew ITF-Verträge hat. Von außen scheint also alles in Ordnung.

Auch von drinnen: Jelena Martyniuk in der Kombüse sagt, dass die Mannschaft zufrieden sei. Die russische Köchin hat Salate für das Mittagessen vorbereitet. „Jeden Tag haben wir außerdem eine Suppe und ein Fleischgericht“, erzählt die einzige Frau an Bord. „Mir gefällt es hier“, sagt sie. „Die Stimmung stimmt und die Bezahlung auch.“ Zwei enge Treppen höher sitzt Ole Fladset an einem abgeschabten Resopatisch und freut sich über die Abwechslung an Bord. „I know my baby“, lacht der Kapitän, Typ Lausbub und Pirat. Seit dreieinhalb Jahren steuert er das Schiff durch Nordeuropa.

Ihm muss Christiansen sich nicht lange vorstellen. Fladset kramt zügig die Akte mit den ITF-Verträgen hervor. Das Abkommen mit der Gewerkschaft hat im Januar 2007 sein norwegischer Kollege Nils Petterson unterschrieben. Auch die Lohnlisten hält Fladset bereit, fein säuberlich abgeheftet. Noch ein bisschen Geplauder über neuesten Seefahrtsratsch. Christiansen geht wieder von Bord. Es ist kurz nach zwölf Uhr, jetzt bleibt Zeit für ein Butterbrot, das Christiansen aus seiner Ledertasche zieht.

Die Krise hat auch den erfolgsverwöhnten Hamburger Hafen voll erwischt. Zum ersten Mal seit 26 Jahren ging der Containerumschlag im vergangenen Jahr zurück – nachdem es in den letzten zehn Jahren so kräftig geboomt hatte, dass Stadt und Hafenvirtschaft kaum Schritt halten konnten beim Bau neuer Kaimauern und Logistikflächen. Wer jedoch heute nur die Elbe hinauffährt, sieht mehrere Feeder liegen, die mit einer Containerzahl von wenigen Dutzend bis zu etwa tausend den Transitverkehr zwischen den nordeuropäischen



Inspektor: Ulf Christiansen betreut die Seeleute im Hamburger Hafen.
FOTOS: MICHAEL KOTTMEIER/AGENDA

Häfen bewältigen. Und im Hafen Hamburg, wo auf Reede liegen Geld kostet, macht auch schon mal ein Containerrieser für ein paar Tage fest. Mitte des Jahres, hoffen die Hamburger Händler und Reeder, geht's wieder bergauf.

Kurz vor vier Uhr nachmittags in Singapur: Mohammed Idris steuert seinen blank geputzten silbernen Toyota am Hafen entlang. Es ist der größte Containerhafen der Welt, noch vor den drei chinesischen Häfen Hongkong, Schanghai und Shenzhen. Überall türmen sich gigantische Blechkistentürme auf. Längst ist auf der südlichen Spitze der Malaiischen Halbinsel nicht mehr genug Platz. Also entstehen vor der Küste künstliche Inseln für noch mehr Container und noch mehr Umschlag. Mit fast 25 Millionen Standardcontainern Umschlag werden hier fast viermal so viele Container umgeschlagen wie in Hamburg, dem neuntgrößten Containerhafen der Welt.

Mohammed Idris biegt auf den Parkplatz des Seemanns ein. „Seit dem 11. September 2001 haben sich die Sicherheitsauflagen hier extrem verschärft“, erzählt er. „Früher sind wir einfach auf die

Schiffe gegangen, heute muss ich jedes Mal durch die Sicherheitsschleusen.“ Er kommt durch, wenn auch erst nach geduldigem Warten.

Am Seemannsheim, gleich hinter dem überlebensgroßen Zaun, hängt ein Rettungsring mit der Aufschrift „Colombo Express – Hamburg“. Es ist wenig los heute, zwei Inder fläzen sich in blauen Polstersesseln und warten darauf, dass die Telefonkabinen frei werden. John Anthony heißt der ältere der beiden. Er ist 38 Jahre und kommt aus dem Bundesstaat Kerala. Viereinhalb Tage dauert die Fahrt mit der „Srikant“ von Bombay nach Singapur. „Wir fahren fast immer diese Strecke“, sagt Anthony. Beide sind Mitglied der National Union of Seafarers of India. 30 000 Rupien, knapp 800 US-Dollar, verdienen sie als Able Body Seaman, kurz AB, der internationalen Bezeichnung für Seeleute ohne Patent. „Das ist gut“, sagt Idris. Die beiden Inder strahlen. Seit acht Monaten haben sie ihre Kinder nicht gesehen. „Wir verdienen viel Geld für unsere Familien“, tröstet sich John Anthony. „Ich war selber AB“, sagt Idris. „Irgendwann willst du deine Kinder aufwachsen sehen.“

In Hamburg ist die Brotstulle verzehrt und Ulf Christiansen steuert seinen Golf in Richtung Oswaldkai. Auch Christiansen hat schon mit Staatsanwaltschaft und Gericht für Seeleute den Lohn eingeklagt. Im November 1999 klebte das Hamburger Amtsgericht dem Frachter „Verona“ der schwedischen Reederei Arko Shipping das Pfandsiegel mit der Nummer 1643/99 auf das Steuerrad. Vorher hatte die Hamburger Hafenbehörde dem Kapitän bereits ein Auslaufverbot aufgrund von Sicherheitsmängeln erteilt, nachdem die Eigner ihrer polnisch-philippinischen Besatzung wochenlang keine Heuer bezahlt hatten.

Die suchten daraufhin Hilfe bei Ulf Christiansen und der ITF. „Das war ein harter Kampf“, erinnert sich Christiansen. „Die Reederei hatte das Schiff aufgegeben und die Seeleute im Stich gelassen.“ Die Seeleute strandeten auf der „Verona“ im Hamburger Hafen, ohne Verpflegung. Die Reeder weigerten sich monatelang, die Angelegenheit überhaupt irgendwie zu regeln, erklärt Christiansen, während er wieder die Heckklappe öffnet, um die Ledertasche mit Exemplaren des Seafarers' Bulletin zu füllen. Mithilfe von Spenden und der Hamburger Tafel schaffte es die ITF, die philippinischen Seeleute über Monate kostenlos

zu versorgen. Letztendlich konnte das Schiff erfolgreich versteigert werden – für ungefähr 350 000 D-Mark. „Schlussendlich war das dann ein großartiger Erfolg“, sagt Christiansen. „Wir hatten unser Ziel erreicht, für die Seeleute die ausstehende Heuer zu erstreiten, gut 250 000 D-Mark.“

Auf der blitzblank geputzten „Emeralda“ glänzt alles weiß. Doch der moderne, mit Bananen beladene Dampfer steht schon länger im Visier von Christiansen: Der Reeder aus der Nähe von Bremen zahlt bislang noch keinen ITF-Tarif. Der philippinische Kapitän Federico Jubinos Jr. empfängt Ulf Christiansen sehr freundlich. Die Klimaanlage surrt vor sich hin, hinter Jubinos Jr. erzählt ein großes Regal mit Dutzenden Videos von den einsamen Tagen und Nächten zwischen der Karibik und den Häfen im Nordatlantik. Den Zeitpunkt für seinen Besuch muss Christiansen stets mit viel Bedacht wählen. „Es darf nicht zu viel Hektik an Bord sein und ich muss dem Kapitän das Gefühl geben, dass er nicht Gefahr läuft, die Hoheit über das Schiff zu verlieren.“

Doch Geschäft bleibt Geschäft. Christiansen erkundigt sich nach den Verträgen. „Wir werden gut bezahlt und sind zufrieden“, strahlt der philippinische Kapitän. ITF-Verträge? Der Kapitän zuckt mit den Schultern und schon zieht der Hamburger ITF-Inspektor einen Faxvordruck hervor, füllt ihn aus und bittet Kapitän Jubinos Jr., ihn zu lesen und zu unterschreiben. Es ist ein Schreiben, mit dem die ITF dem Reeder Tarifverhandlungen über einen ITF-Vertrag anbietet. Der Kapitän studiert das Formular aufmerksam, unterschreibt es und verspricht, es dem Reeder zu faxen. „Damit sind die Tarifverhandlungen offiziell eröffnet“, sagt Christiansen und schenkt dem Kapitän seinen ITF-Kugelschreiber. Bald sind die 4000 Tonnen Bananen im Bauch der „Emeralda“ gelöscht und Jubinos Jr. wird wieder aufbrechen, neun Tage braucht er bis in die Karibik.

Wenn alles nach Plan verläuft, wird Ulf Christiansen in nächster Zeit einmal mit dem Reeder an einen Tisch setzen. „Gesprochen haben wir schon miteinander“, sagt der Hamburger ITF-Inspektor, bevor er zufrieden von Bord geht. Morgen früh wird er sich wieder an den Computer setzen, um die Schiffsmeldedatenbank zu studieren und anschließend neue Schiffe zu suchen. Solche, die noch keine ITF-Verträge haben.



Schwere Fracht: Voll beladen durchkreuzt die „Colombo Express“ den Hamburger Hafen. Bis zu 8750 Container schluckt der Frachter, der nach seiner Taufe 2005 vorübergehend das größte Containerschiff der Welt war.