

Weltweites Netz, schlagkräftige Organisation

Die Internationale Transportarbeiter-Föderation vertritt die Rechte von mehr als 600 000 Seeleuten aus aller Welt: Keine einfache Angelegenheit.

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, so genannte Feeder, flitzen von Hafen A zu Hafen B. 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 Insel-Archipel gegenüber reicht, ist der Anblick vor dem Hafen von Singapur überwältigend. Die Straße von Singapur mündet in die Straße von Malakka, eine der am 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 Chinesischem Meer, das auch heute noch Piratenterritorium ist.

Einer, der sich in dem ständigen Hin und Her des größten Containerhafens der Welt bestens auskennt, ist Mohamed Idris. „Good and bad times“, sagt der gelernte Seemann lachend, wenn man ihn fragt, ob er Deutschland kenne. Gute und schlechte Zeiten also, in seiner aktiven Zeit als Seemann war er in Bremen und Hamburg und natürlich nennt er das Viertel, an das sich alle erinnern, wenn man von Hamburg spricht: St. Pauli.

Gerade kommt er von der Konferenz der asiatischen Seefahrer und bald geht es zu den norwegischen Seeleuten. „Sehr kalt ist da oben“, weiß Idris, „eigentlich zu kalt für mich.“ 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 Shopping-Center weit und breit gibt – und auch die Prügelstrafe.

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, Zeitungshäuten 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 streitet.

Dem weltumspannenden Netz der ITF gehören mehr als 600 000 Seeleute qua Mitgliedschaft in ihrer Heimatgewerkschaft an. Ende des vorletzten Jahrhunderts in London gegründet, ist die ITF das einzige Gewerkschaftsnetz, das schlagkräftig agieren kann. Sie schließt mit Reedereien global gültige Tarifverträge, in denen Arbeitsstandards und Bezahlung geregelt sind. Und sie sorgt dafür, dass diese Standards auch durchgesetzt werden: mit ITF-Mitarbeitern wie Mohamed Idris, die in allen großen Häfen der Welt stationiert sind. „Wenn ein Ree-



Eine Aktion der Internationalen Transportarbeiter-Föderation am Afrika-Kai des Hamburger Hafens: Ein säumiger Heuerzahler wird auf diese Weise erstmal ermahnt. FOTOS: MICHAEL KOTTMEIER

der seine Heuer nicht bezahlt und die Mannschaft sich einigt, dann können wir mithilfe der Staatsanwaltschaft das Schiff innerhalb von 24 Stunden festsetzen“, sagt 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.“

Erfahrene Kapitäne sind Mangelware

Ortswechsel. Am Afrika-Terminal im Hamburger Hafen schiebt Ulf Christiansen bedächtig seinen weißen Helm mit der Aufschrift ITF auf den Kopf und hängt 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 zu Filipino erscheint. „Das Seafarers' Bulletin ist meine Eintrittskarte an Bord“, sagt 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. „So beginnt mein Tag, mit dem Schiffsmeldedienst“, sagt der 52-Jährige. Darin sind alle Schiffe verzeichnet, die im Hamburger Hafen liegen, 60 sind es heute. Bevor er sich auf den Weg in den Hafen macht sucht der Gewerkschafter, 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 Christiansen. Inhaber des Kapitänspatents auf großer Fahrt. So weiß er, als er den Bootssteg der Tri Star betritt, dass die Besatzung russisch ist, der Kapitän Norweger und die Crew ITF-Verträge hat. Von außen ist 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 eine Suppe und ein Fleischgericht“, sagt 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 Resopaltsch und freut sich über die Abwechslung an Bord. „I know my baby“, lacht der Kapitän, Typ Lausbube und Pirat. Seit dreieinhalb Jahren steuert er die Tri Star durch Nordeuropa. Fladset kennt seinen Marktwert als Kapitän sehr genau. 100.000 US-Dollar Jahresgehalt wären heute kein Problem, meint er. Die Schifffahrt boomt und erfahrene Kapitäne werden inzwischen zur Mangelware auf den Weltmeeren. Wechseln will er trotzdem nicht.

7703242 lautet die IMO-Nummer der Tri Star, es ist die Zahl, mit der jedes Schiff von der Internationalen Seeschiffahrtsorganisation eindeutig gekennzeichnet wird. Christiansen muss sich gar nicht lange vorstellen, bald hat Fladset die Akte mit den ITF-Verträgen gezogen. Unterschrieben hat den Vertrag mit der Gewerkschaft im Januar 2007 sein norwegischer Kollege Nils Pettersen, auch die Lohnlisten hat Fladset fein säuberlich abgeheftet. Noch ein bisschen Geplauder über neuesten Seefahrtstratsch und schon ist Christiansen wieder von Bord. Es ist kurz nach zwölf Uhr, jetzt bleibt Zeit für das Butterbrot in der Ledertasche.

Kurz vor vier Uhr nachmittags in Singapur. Mohamed Idris steuert seinen blank geputzten silbernen Toyota am Hafen entlang. Es ist der größte Containerhafen der Welt, noch vor den drei chinesischen Häfen Hongkong, Shanghai und Shenzhen. Überall türmen sich gigantische Blechkistentürme und längst ist auf dem Festland der südlichsten Spitze der malaysischen Halbinsel in Singapur 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 vier Mal so viele Container umgeschlagen wie in Hamburg, dem neuntgrößten Containerhafen der Welt.

Mohamed Idris biegt auf den Parkplatz des Seemannsheim ein. „Seit 9/11 haben sich die Sicherheitsauflagen extrem ver-

schärft“, sagt Idris. „Früher sind wir einfach auf die Schiffe drauf gegangen, heute muss selbst ich jedes Mal durch die Sicherheits-schleusen durch.“ Wir kommen durch, wenn auch mit viel Warten. Im Seemannsheim gleich hinter dem überlebensgroßen Zaun hängt ein Rettungsring mit der Aufschrift „Colombo Express – Hamburg.“ Es ist wenig los heute, zwei Inder fläzen in blauen Polstersesseln und warten darauf, dass die Telefonkabinen frei werden.

Acht Monate auf See

John Anthony heißt der ältere der beiden. Er ist 38 Jahre und kommt aus dem Bundesstaat Kerala. Viereinhalb Tage brauchen sie mit der Srikant von Mumbai nach Singapur. „Wir fahren fast immer diese Strecke“, sagt



Im „Seafarers' Bulletin“ werden die Seeleute über ihre Rechte aufgeklärt.

Anthony. Sie sind beide Mitglied der National Union of Seafarers in 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. Und wie ist es, wenn man acht Monate seine Kinder nicht sieht? „Wir verdienen viel Geld für unsere Familien“, sagt John Anthony diplomatisch. „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 Steuer-rad.

Vorher hatte die Hamburger Hafenbehörde dem Kapitän ein Auslaufverbot aufgrund von Sicherheitsmängeln erteilt. Wochenlang hatten die Eigner ihrer polnisch-philippinischen Besatzung keine Heuer bezahlt. Die hatten sich daraufhin an Ulf Christiansen und die ITF gewandt und um Hilfe gebeten. „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 dass ihre Verpflegung gesichert war und die Reeder weigerten sich monatelang, „die Angelegenheit überhaupt irgendwie zu regeln“, sagt Christiansen, während er wieder die Heckklappe öffnet, um die Ledertasche mit dem „Seafarers' Bulletin“ zu befüllen.

Mit Hilfe von Spenden und der Hamburger Tafel schaffte es die ITF, die philippinischen Seeleute über Monate kostenlos zu versorgen. Letztlich konnte das Schiff erfolgreich versteigert werden – für knapp 350 000 DM. „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 Mark.“

Auf der blitzblank geputzten Emerald glänzt alles weiß. Doch der moderne Bananendampfer, zu dem noch die Schwesterschiffe Elsbeth, Esmeraldas und Elvira gehören, steht schon länger im Visier von Christiansen: Der Reeder aus der Nähe von Bremen zahlt bislang noch keinen ITF-Tarif. Freundlich wird Christiansen auch hier von dem philippinischen Kapitän Federico Jubinos jr. empfangen. Die Klimaanlage surrt vor sich hin, hinter Jubinos jr. zeugt ein großes Regal mit Dutzenden Videos von den einsamen Tagen und Nächten zwischen der Karibik und den Häfen im Nordatlantik. „Ich achte immer darauf, dass ich zum richtigen Zeitpunkt komme“, sagt Ulf Christiansen. „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 zückt der Hamburger ITF-Inspektor einen Fax-Vordruck, 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 Emerald gelöst und Jubinos jr. wird wieder aufbrechen; neun Tage braucht er bis in die Karibik. Wenn alles nach Plan verläuft, wird Ulf Christiansen sich bald mit dem Reeder treffen. „Gesprochen haben wir schon miteinander“, sagt der Hamburger ITF-Mann und geht zufrieden von Bord. Morgen früh wird er wieder am Computer sitzen, die Schiffsmeldedatenbank studieren und Schiffe suchen, die keine ITF-Verträge haben.



Der Hamburger ITF-Inspektor Ulf Christiansen auf Inspektionstour im Hamburger Hafen. Bevor er an Bord geht, stellt er Informationsmaterial für die Besatzung zusammen. Im persönlichen Gespräch macht er sich ein Bild von der Lage an Bord des kontrollierten Schiffes. Er fragt nach der Qualität des Essens, ob die Heuer pünktlich gezahlt wird oder ob es Probleme oder Querelen gibt.

