

Matrosen

## Eine Seefahrt ist nicht lustig

Matrose auf einem Schiff zu sein, hört sich aufregend an. Die Wirklichkeit für viele Seeleute sieht aber anders aus: Knochenarbeit, Überstunden und eine schlechte Bezahlung.

Von Hermannus Pfeiffer



So stellen sich viele Menschen die Seefahrt vor: schöne Uniformen, schönes Wetter, schöne Schiffe. Doch das Leben auf dem Meer ist eine große Herausforderung. Fotograf: Imago

Romantisch wirkt der Hafen nur auf Touristen. Seeleute betrachten die Anlaufstellen für Schiffe dagegen mit ganz anderen Augen. Hier können sie zwar Pausen einlegen vom harten Alltag auf See, doch zu Hause, in vertrauter Umgebung bei der Familie, sind sie dann ja meistens dennoch nicht.

Unterstützung bietet der internationale Seemannsclub „Duckdalben“, der bald seinen millionsten Besucher zählen wird. Im „Duckdalben“ bietet die Deutsche Seemannsmission Hamburg-Harburg seit zwei Jahrzehnten Matrosen aus aller Herren Länder kurzen Unterschlupf, wenn die Frachter in der Hansestadt für wenige Stunden am Kai festmachen.

Im Kleinbus werden die Seeleute von freiwilligen Helfern von Bord geholt. Neun von Zehn nutzen dann das kostenlose Internet im „Duckdalben“, um wenigstens virtuell mit zu Hause in Verbindung zu treten. Die allermeisten Matrosen weltweit haben keinen Internetzugang auf See, berichtet ein Sprecher der Seemannsmission auf der Schifffahrtsmesse SMM, die am 7. September zu Ende ging. Die internationale Leitmesse der maritimen Wirtschaft findet alle zwei Jahre statt. Mehr als 2000 Aussteller und 50 000 Besucher von allen Kontinenten machen die Fachmesse zur führenden Branchenveranstaltung weltweit.

Um auch die Crews der Kreuzfahrtschiffe zu erreichen, nutzen die Betreuer kleine Stützpunkte, „Seafarers Lounge“ genannt, in den drei Terminals des Hamburger Hafens. „Die meisten wollen vor allem Kaffeetrinken, wollen nur mit uns reden, über ihre Sorgen sprechen“, erzählt ein Mitarbeiter der Seemannsmission. Die Nachfrage sei groß. Bis zu 400 Seeleute pro Anlauf eines Kreuzfahrers suchen das Gespräch – an einem Tag. Um die Besatzungen der vermeintlichen Traumschiffe sorgt sich auch Torben Seebold, Leiter der Bundesfachgruppe Maritime Wirtschaft der Gewerkschaft Verdi. Er kritisiert namentlich die Rostocker Reederei Aida. Personal an Bord der Kreuzfahrtschiffe werde bis zu 300 Stunden monatlich beschäftigt – wodurch der tatsächliche Stundenlohn auf zwei bis drei US-Dollar (1,70 bis 2,60 Euro) sinke.

Aida-Sprecher Hansjörg Kunze hält Verdi nicht für zuständig. Da alle Schiffe der Flotte unter einer europäischen „Qualitätsflagge“, der italienischen Flagge, fahren, habe Aida die an Bord geltenden Mantel- und Heuertarifverträge mit den zuständigen italienischen Gewerkschaften abgeschlossen.

Die Verträge, so Kunze, gingen über die Mindeststandards der Weltschifffahrtsorganisation ILO hinaus. Die vertraglich vereinbarte Arbeitszeit betrage 48 Stunden pro Woche. Zusätzlich können seitens des Arbeitnehmers maximal 150 Überstunden pro Monat geleistet werden. „Die entsprechend der mit den italienischen Gewerkschaften ausgehandelten Tarifverträge vergütet werden“, beteuert Kunze.

Weltweit beschäftigen Reedereien mehr als 1,2 Millionen Seeleute. Doch nur jeder Vierte fährt auf einem Schiff unter Tarifvertrag. Damit die 12 527 Tarifverträge und sicherheitsrelevante Mindeststandards der Weltschifffahrtsorganisation IMO in London eingehalten werden, kontrolliert die Internationale Transportarbeitergewerkschaft (ITF), die in 140 Ländern präsent ist, regelmäßig Schiffe.

In Nordeuropa fand vergangene Woche zum 70. mal die Aktionswoche „Baltic Week“ statt. Inspektoren der ITF überprüften verdächtige Pötte zwischen Antwerpen, Göteborg und Rostock. Bei der „Baltic Week“ geht es darum, öffentlichkeitswirksam gegen Sozialdumping auf Schiffen vorzugehen. Traditionell werden dabei Schiffsinspektionen von Seeleuten und Hafenbeschäftigten gemeinsam durchgeführt. ITF-Mitglied Verdi unterstützt die Aktion in Deutschland.

Die ITF-Inspektoren deckten dabei nach Angaben von Verdi den Verstoß gegen Tarifverträge auf und stellten falsch eingetragene Arbeitszeiten, unbezahlte Überstunden und fehlerhafte Arbeitsverträge fest. So wurde etwa ein Kadett, der mehr als zwölf Monate und ohne Urlaubstage an Bord war, von den Inspektoren nach Hause geschickt. Vermeintlich rebellische Seeleute wurden von ihren Kapitänen sogar schon in einem fremden Hafen zurückgelassen. Mittellos.

In Deutschland sind ganzjährig fünf Inspektoren, darunter zwei Frauen, von Verdi auf Schiffen im Einsatz. Jeder Inspektor überprüft bis zu 100 Schiffe pro Jahr. Meist unangekündigt. Im vergangenen Jahr wurden vom ITF 9160 Schiffe kontrolliert – nur 2201 kamen ohne Probleme durch.

**„„„ Diese Solidarität hilft den ITF-Inspektoren, Forderungen durchzusetzen.““““**

Gibt es Ärger mit einem Reeder, verweigern Hafenarbeiter schon einmal das Entladen – bis die Heuer gezahlt wird, erzählt Thomas Mendrzik, Betriebsrat der HHLA, des größten Hamburger Hafenbetriebs. „Diese Solidarität hilft den ITF-Inspektoren, Forderungen durchzusetzen.“ Mendrzik sieht vor allem bei der Arbeitssicherheit an Bord auch die Politik gefordert.

Thomas Mendrzik, Betriebsrat der HHLA.

Meinhard Geiken, Bezirksleiter der IG Metall Küste, kritisiert auch die Ausbildungspolitik in der Branche. Die meisten der 39 größeren Werften in Deutschland sind mindestens für drei Jahre voll ausgelastet. Nur die Meyer Werften und MV Werften in Mecklenburg-Vorpommern haben mehr als 100 Azubis. Trotz voller Auftragsbücher bilde die Branche mit einer Quote von 6,2 Prozent zu wenig aus, bemängelt er. Sorge bereitet der Gewerkschaft auch der weiterhin hohe Anteil an Leiharbeit. Mit einer Quote von zwölf Prozent liegt diese vier Mal so hoch wie im Durchschnitt der gesamten Wirtschaft. Die Zahlen entstammen einer neuen Betriebsrätebefragung der Agentur für Struktur- und Personalentwicklung (AgS), die auf der SMM vorgestellt wurde. Als „viel zu hoch“ bezeichnete Bezirksleiter Geiken auf der Hamburger Messe auch die Anzahl von Werkvertragsbeschäftigten in einzelnen Unternehmen der Branche. Im Schiffbau sind externe Arbeitnehmer auf den Werften traditionell durchaus üblich und werden von der IG Metall in bestimmtem Umfang akzeptiert. Sie decken Beschäftigungsspitzen ab. Oder arbeiten für Spezialanbieter, die beispielsweise Theater in Kreuzfahrtschiffe einbauen. Doch dürfe das nicht zur Schwächung der Stammbeschäftigten führen. „Wenn auf jeden Stammbeschäftigten ein Werkvertragsarbeiter kommt, stimmt etwas nicht“, sagt Gewerkschafter Geiken. Auf den Werften und in den Zulieferbetrieben des Schiffbaus arbeiten in Deutschland rund 100 000 Menschen. Rund die Hälfte davon in Baden-Württemberg, Bayern und Hessen.