

SWR2 Leben

**Auf Gewerkschafts-Patrouille in Bremerhaven –
Mit ITF-Schiffsinspekteurin Susan Linderkamp**

Von Godehard Weyerer

Sendung: 12.11.20, 15.05 Uhr (Wiederholung)

Redaktion: Rudolf Linßen

Regie: Godehard Weyerer

Produktion: SWR 2018

SWR2 können Sie auch im **SWR2 Webradio** unter www.SWR2.de und auf Mobilgeräten in der **SWR2 App** hören – oder als **Podcast** nachhören:

Bitte beachten Sie:

Das Manuskript ist ausschließlich zum persönlichen, privaten Gebrauch bestimmt. Jede weitere Vervielfältigung und Verbreitung bedarf der ausdrücklichen Genehmigung des Urhebers bzw. des SWR.

Kennen Sie schon das Serviceangebot des Kulturradios SWR2?

Mit der kostenlosen SWR2 Kulturkarte können Sie zu ermäßigten Eintrittspreisen Veranstaltungen des SWR2 und seiner vielen Kulturpartner im Sendegebiet besuchen. Mit dem Infoheft SWR2 Kulturservice sind Sie stets über SWR2 und die zahlreichen Veranstaltungen im SWR2-Kulturpartner-Netz informiert. Jetzt anmelden unter 07221/300 200 oder swr2.de

Die SWR2 App für Android und iOS

Hören Sie das SWR2 Programm, wann und wo Sie wollen. Jederzeit live oder zeitversetzt, online oder offline. Alle Sendung stehen mindestens sieben Tage lang zum Nachhören bereit. Nutzen Sie die neuen Funktionen der SWR2 App: abonnieren, offline hören, stöbern, meistgehört, Themenbereiche, Empfehlungen, Entdeckungen ...
Kostenlos herunterladen: www.swr2.de/app

AUF GEWERKSCHAFTS-PATROUILLE IN BREMERHAVEN

Anmoderation:

Seeleute aus Billiglohnländer arbeiten auf Schiffen hart. Werden die Ruhezeiten eingehalten, werden Überstunden bezahlt, ja zahlt der Reeder Tariflöhne? Glück hat, wer mit einem Reeder unterwegs ist, der mit der Internationale Transportarbeiter Föderation ITF einen Tarifvertrag abgeschlossen hat. Dann nämlich kann, wenn das Schiff in Deutschland anlegt, ein ITF-Inspekteur an Bord gehen und nach dem Rechten schauen. Susan Linderkamp ist so eine ITF-Inspekteurin. Sie arbeitet in Bremerhaven, lässt sich Küche, Kajüten und Kühlräume zeigen und spricht mit Kapitän und Besatzung. Godehard Weyerer hat diese ungewöhnliche Frau getroffen und bei der Arbeit begleitet.

Atmo 01: (Atmo vor dem Schiff an der Kaje) 0:34

Sprecher:

Der Container-Riese hat auf seiner langen Reise von Fernost nach Europa den Terminal in Bremerhaven angelaufen. Festvertäut liegt das 300 Meter lange Schiff an der Kaje. An Bord stapeln sich die Container. Die, die für Bremerhaven bestimmt sind, werden zur Entladung vorbereitet und entsichert. Die vier Containerbrücken, die sich neben das Schiff geschoben haben, sind 80 Meter hoch. Ihre Ausleger überspannen das Schiff in seiner ganzen Breite. Im Minutentakt greifen sie die 40 Fuß langen Transportboxen, ziehen sie in die Höhe, holen sie an Land und setzen sie schnell, präzise und sanft auf der Kaje ab. Hohe, rote Hubwagen eilen herbei, nehmen die soeben gelandeten Container zwischen ihre Stelzen, heben sie vom Boden und bringen sie zu dem zugewiesenen Platz auf der drei Millionen Quadratmeter großen Stellfläche des Containerterminals. An Bord des Schiffes lehnen zwei philippinische Matrosen an der Reling und beobachten das Treiben. Ein Auto nähert sich ihrem Schiff und hält vor der Gangway.

Drei große Buchstaben sind an Fahrer- und Beifahrertür gut zu erkennen: ITF. Eine Frau und drei Männer steigen aus. Aus dem Kofferraum holen sie blaue Helme und setzen sie auf.

CUT 01:

(Atmo vor dem Schiff, Helme werden aufgesetzt, Briefing) 0:20

Wir haben das Schiff rausgesucht, weil es von uns schon lange nicht mehr besucht worden ist. Da wollen wir einfach mal gucken, ob der Tarifvertrag so erfüllt wird, wie wir das uns vorstellen, und die Lebens- und Arbeitsbedingungen an Bord sind, ob die Heuern regelmäßig gezahlt werden und so weiter und so fort.

Sprecher:

Susan Linderkamp, Ende 40, ist eine groß gewachsene, schlanke Frau. Sie trägt Jeans und eine weiße Arbeitsweste. Das blonde Haar ist schulterlang und das Gesicht gebräunt und nicht geschminkt. Sie zündet sich eine Zigarette an. Susan Linderkamp ist ITF-Inspekteurin. ITF ist die englische Abkürzung für Internationale Transportarbeiter Föderation. Auf hoher See herrscht rauer Wind – gerade für

Seeleute aus Billiglohnländern wie den Philippinen. Wir kümmern uns um sie, sagt Susan Linderkamp. Das hat sich herumgesprochen. Bremerhaven laufen in der Regel Schiffe mit ITF-Tarifverträgen an.

CUT 02

Weil die Reeder wissen, wir haben die Solidarität mit den Hafentarifarbeitern und die im Zweifelsfall Schiffe, die ohne Tarifvertrag kommen, auch gerne boykottieren, das heißt, wir verzögern die Verladung oder die Löschung oder wir stellen das komplett ein. Time is money, das gibt einen großen Verlust für die Reedereien.

Sprecher:

Der Reeder des Containerschiffs, das gerade in Bremerhaven festgemacht hat und ins Visier der Transportgewerkschaft geraten ist, hat mit der ITF einen Tarifvertrag abgeschlossen – Mindestlöhne, bezahlte Überstunden und feste Ruhezeiten sind darin verbrieft, ebenso das Recht der Gewerkschaftsvertreter, jederzeit unangemeldet an Bord zu kommen und sich dort umzuschauen.

Atmo 02: (Atmo, Gangway hoch, Gespräch in englisch; 0:25)

Sprecher:

Susan Linderkamp geht über die schmale Gangway an Bord. Oben an der Reling nehmen die beiden Matrosen sie in Empfang. Weiter geht es ins Schiffsinne in den messroom, die Mannschaftsmesse; hier trifft sich die Besatzung zu den Mahlzeiten und verbringt ihre Freizeit.

Atmo 03: (auf dem Weg zur Mannschaftsmesse) 0:23

Hello, welcome to Bremerhaven. You are the messman? Everybody coffee?

Sprecher:

Die Messe – niedrige Decke, helles Neonlicht, an der Längsseite Tische und schwarze Kunststoff-Stühle, gegenüber Kaffeemaschine, Radio und Fernsehgerät. Vor den runden Fensterluken türmen sich die Container. Nicht alle gehen in Bremerhaven von Bord. Das Schiff läuft noch Rotterdam, Hamburg und Antwerpen an. Der herbeigerufene Kapitän betritt die Mannschaftsmesse. Die Inspektion kann beginnen.

Sprecher:

Susan Linderkamp will die Arbeitsverträge der Crew sehen und die Auflistung der Überstunden.

Atmo 04: 0:42 (Kapitän bringt die Verträge, Linderkamp schaut sie durch) *What I'm missing, is our article ... Atmo*

CUT 04

Twenty-six. 26 Seeleute an Bord, gemeldet sind uns nur 23. ... Das sehe ich gleich, welche Seeleute uns gemeldet worden sind beim Abschluss des Tarifvertrages, und kann ich jetzt vergleichen mit der aktuellen Crew-Liste und sehe, welche zusätzlich

an Bord sind oder wenn weniger an Bord sind, welche fehlen.

Atmo 05: A) 260-270 (Schiffsbüro) 0:25

Atmo 06: 0:31 (Atmo): Can you make a copy of this one?

Sprecher:

Nicht nur die Arbeitsbedingungen an Bord überprüft Susan Linderkamp genau. Die Gewerkschaftsinspektorin interessiert sich gleichfalls für die Unterkünfte der Seeleute und ob genügend Proviant an Bord ist. Sie steuert die Kombüse, die Schiffsküche, an.

CUT 05:

(Treppe, Gespräch mit Matrose, auf den Weg zur Küche)

Eyerythink o.k.? No Complain? Good morning, cookie. Most important man on board after the master. Are you satisfied? ... Atmo

Sprecher:

Susan Linderkamp trifft den cookie, den Koch an Bord, begrüßt ihn ein wenig scherzhaft als den wichtigsten Mann an Bord, schränkt rasch ein, den wohl wichtigsten Mann an Bord nach dem Master, dem Kapitän. Schnell stellt sich heraus: In der Schiffsküche müssen Überstunden angefallen sein, die offensichtlich nicht bezahlt wurden. Der mit geeilte Kapitän, er ist Russe, setzt ein schales Lächeln auf. Susan Linderkamp ficht es nicht an.

CUT 06

Nein, der fühlt sich nicht auf die Füße getreten, weil auch das steht im Tarifvertrag: Ich darf jederzeit an Bord kommen und die Unterlagen kontrollieren, mit den Seefahrern sprechen und Fragen stellen, die ich lustig bin. Ich denke eben an der Reaktion des Kapitäns hat man wohl gemerkt, dass ein Koch für 26 Seefahrern nicht in sieben Stunden täglicher Arbeit in der Lage ist, Essen zu servieren.

Atmo 07: 1:23 (Atmo Proviantbunker, Atmo Treppe)

Sprecher:

Noch ein kurzer Abstecher in die Kühlräume. Hier lagern Fisch, Fleisch und Gemüse. Susan Linderkamp schaut sich die Mindesthaltbarkeitsdaten der Konserven an. Sie fragt den Koch, ob er in den Häfen, die das Schiff anläuft, so viel Proviant ordern kann, wie er benötigt. Der Koch bestätigt es und lässt noch schnell ein zerbrochenes Glas mit Gurken aus dem Regal verschwinden. Sie mahnt ihn an, die verwelkten Tomaten und Paprika baldmöglichst zu verarbeiten und wirft abschließend noch einen prüfenden Blick in eine Kajüte. Fließend warmes Wasser, Duschvorhang, genügend Platz für Bett, Stuhl und Tisch. Fünf Quadratmeter für einen Seemann. Mit dem, was sie sieht, ist Susan Linderkamp zufrieden. Den Kapitän freut es. Gemeinsam geht es zurück durch das Labyrinth der Gänge und Treppenstiegen, die auf Handelsschiffen noch ein gutes Stück enger, niedriger und verwinkelter sind, als man es auf Passagierschiffen gewohnt ist.

CUT 07

Das sieht hier jetzt so aus, dass ich eine Nachforderung von Heuern stellen werde, werde das an die Reederei schicken und sie auffordern, das Geld nachzuzahlen. ... Der Bericht, der dann in unserer weltweiten Datenbank eingepflegt wird, wird zeigen, dass ich diese Unstimmigkeiten an Bord festgestellt habe und dementsprechend ist schon ziemlich sichergestellt, dass dieses Schiff dann innerhalb der nächsten Monate noch mal eine neue Inspektion kriegt, ob alles so abgearbeitet ist. So einfach ist das.

Atmo 08: 1002) 07:23-07:51 (Atmo auf Flur mit Linderkamp auf Englisch)

CUT 09

Unser Tarifvertrag sagt da ganz klar aus, dass alle Dokumente, die der ITF-Inspekteur sehen oder kopiert haben, zur Verfügung gestellt werden müssen. Der Tarifvertrag sagt ganz klar: Alles, was der ITF-Inspekteur sehen möchte, wird ihm gezeigt.

Sprecher:

Vor zehn Jahren hat Susan Linderkamp als ITF-Inspekteurin zum ersten Mal eigenverantwortlich ein Schiff inspiziert. Sie erinnert sich noch gut daran.

CUT 11

Ich sag mal so. Wenn man gerade in solch einem Job anfängt, da hat man keine Erfahrung, da hat man irgendwie noch nicht die starken Hafendarbeiter hinter sich und dann ist man doch ziemlich schwach aufgestellt. ... und ich bin froh, dass ich diese Zeit hinter mich gebracht habe und jetzt auf ein starkes Netzwerk mit tollen Hafendararbeitern, die mir immer freiwillig zur Seite stehen, zurückgreifen kann.

Sprecher:

Die Erfahrung fehlte ihr zu Beginn. Wie bei allen, die im Beruf neu anfangen. Nicht weil sie als Frau in eine männerdominierte Welt eintauchte.

CUT 12

Das hat mich eher nicht gestört. Natürlich haben einige Seefahrer irgendwie komisch geguckt, ja jetzt ne Frau? Wieso denn das? Aber das war nach kurzer Zeit vorbei. Irgendwann hat man sich einen Namen und eine gewisse Narrenfreiheit erobert, da hat man als Frau schon ein gutes Standing.

Sprecher:

Susan Linderkamp ist in einem Dorf südlich von Bremen großgeworden.

CUT 13

Ich habe eher mit Jungs Fußball gespielt, statt mit Barbie-Puppen im Zimmer zu sitzen.

Ich sage mal, wer auf dem Dorf groß wird, da ist das Leben ein bisschen anders, da findet das Leben eben auch draußen statt, in den Wäldern Baumhäuser bauen oder

sonst irgendwas machen.

Sprecher:

Von ihrem Heimatdorf ist es nicht weit bis zur Küste, zum Meer, zu den Häfen und Schiffen. Zur See ist sie aber nie gefahren.

CUT 14

Nie, nie. Muss man nicht zwangsläufig. Also wir sagen heute, es ist natürlich besser, wenn ITF-Inspektoren so einen Background haben entweder als Seefahrer oder als Hafendarbeiter. Aber selbst wenn man es nicht hat, gibt es schon die Möglichkeit, sich da ganz viel anzueignen. ... Man uns zwingend Voraussetzung, dass man gewerkschaftlich aktiv ist, Gewerkschaftsmitglied ist und jetzt bei ITF-Inspektoren, dass sie schon maritimen Background haben. Das war 2007 gottseidank noch nicht so stark, daher konnte ich noch aufs Boot springen. ... die Einstiegshürden sind mittlerweile höher geworden. ... Wir brauchen gute Englisch-Kenntnisse. Und Englisch ist nicht gleich Englisch. Ich sage mal, dass maritime Englisch ist ein bisschen anders als Peter, Paul and Marry are sitting in the kitchen.

CUT 15

Ich arbeite seit 1991 bei der Gewerkschaft, bei der damaligen ÖTV, der Gewerkschaft Öffentliche Dienste, Transport und Verkehr. Und meine Ausbildung als Fremdsprachenkorrespondentin hat die ITF dann doch irgendwann bewogen, mich mal zu fragen, ob ich mich nicht verändern möchte. Dementsprechend habe ich 2001 im Büro der ITF angefangen und habe 2007 zum Leben an Bord gewechselt – jumping on aloft the vessels.

Sprecher:

Was so viel heißt, wie aufs Boot springen oder ein Schiff entern. Susan Linderkamp, die ITF-Inspektorin, entert Schiffe. Und sie verlässt sie erst, wenn der Tarifvertrag an Bord umgesetzt ist. An schwarzen Schafen mangelt es in der internationalen Seeschifffahrt nicht.

CUT 16

Aber die kennen die Fahrtgebiete und die schließen meist vorher ITF-Tarifverträge ab oder reagieren darauf, wenn wir sie auffordern, einen solchen abzuschließen. ... Das erfahren wir schon im Vorfeld, weil es gibt einen sogenannten Schiffsmelder, es gibt Listen von den Hafenterminals, welche Schiffe wann ankommen. Wir haben als ITF unsere weltweite Datenbank, wo alles zu den Schiffen gelistet ist, ... und da können wir erkennen, haben die einen ITF-reproved agreement, also sind die sauber oder nicht. Und dann schreiben wir sie schon im Vorfeld an, dann haben sie Zeit genug, bis die Leinen fest sind, alles mit uns schon zu regeln.

Sprecher:

Bis das Schiff im Hafen festgemacht hat, ist auch der Tarifvertrag unter Dach und Fach. Meistens zumindest.

CUT 17

Ich sage mal, bei dem einen oder anderen funktioniert es, bei anderen funktioniert es eben nicht. Wenn es nicht funktioniert, dann ist es an uns, den Kontakt zu den Hafentarbeitern zu suchen, zu den breiten Schultern, die uns dann zur Seite stehen und eben die operation des Schiffes stoppen, bis der Reeder dann doch irgendwie überzeugen lässt und sagt, jetzt wird es mir aber zu teuer, dafür dass da an der Pier nichts passiert. Jetzt muss ich dann doch wohl handeln.

Sprecher:

Es sind nicht immer die spektakulären Fälle, die den Arbeitsalltag von Susan Linderkamp ausmachen. Manchmal sind es 50 Euro, die der Matrose nachgezahlt bekommt. Und häufig bleibt es bei der Routine. Wie gerade eben. Aber auch das sieht sie als Erfolg. Die Reeder wüssten, dass wachsame Augen auf sie gerichtet sind. ITF-Inspektorin Susan Linderkamp verabschiedet sich vom Kapitän und geht von Bord. Nach zweieinhalb Stunden ist der Kontrollgang beendet.

Atmo 12: Thank you very much for the cooperation. Have a nice and save trip. ... Bye, bye

Sprecher:

Vor ein paar Tagen, erzählt Susan Linderkamp habe sie auf einem anderen Schiff 40.000 Euro ausstehende Heuer angemahnt und sei tatsächlich erst von Bord gegangen, als das Geld auf dem Schiff war. In einem anderen Fall wurden Überstunden von 11.000 Dollar nicht bezahlt. An Bord eines dritten Schiffes mussten Lehrlinge 300 Stunden im Monat arbeiten. 140 ITF-Inspektoren arbeiten rund um die Welt. Und einer von ihnen wird demnächst auch wieder an Bord des Schiffes gehen, das Susan Linderkamp gerade verlassen hat.

Atmo 13: (Atmo an der Kaje)

Atmo 14 (Autotür zu innen, Scheibenwischer im Schnelllauf)

Sprecher:

Susan Linderkamp kehrt zu ihrem Auto zurück. Starker Wind ist aufgekommen. Es regnet kräftig. Im Schrittempo macht sie sich auf den Weg zum nächsten Schiff, das sie heute besichtigen will. Schneller zu fahren ist im Hafen nicht erlaubt – wegen der immer wieder kreuzenden, hochstehenden Hubwagen, die die Container von den Schiffen zu den Stellplätzen bringen. Susan Linderkamp passiert einen hellblauen Schiffsrumpf, der zum Anfassen nah und hoch aus dem Wasser ragt. Für Susan Linderkamp kein ungewöhnlicher Anblick. Und doch fällt ihr das Schiff ins Auge. Wegen der vielen Rostflecken, die die Außenhaut des Schiffes verunstalten.

CUT 18

Ich meine, so ist eigentlich ziemlich eindeutig, dass hier nicht viel Geld in die Pflege und so was fließt. Da kann man auch schon mal davon ausgehen, dass der Seefahrer auch nicht so ordentlich bezahlt ist.

Sprecher:

200 Meter ist das Schiff lang. Die weltweit größten Schiffe haben die doppelte Länge. Bis zu 21.000 Containern stapeln sich an Bord dieser Ozeanriesen. An manchen Tagen machen in Bremerhaven bis zu vier Containerschiffe fest. Genügend Platz dazu bietet die fünf Kilometer lange Stromkaje. Susan Linderkamp fährt weiter. Das rostige Schiff lässt sie hinter sich.

CUT 19

Nee, ich drücke hier kein Auge zu, ich habe erst noch ein anderes auf den Ticker, das ist mir noch ein Stück wichtiger, das gucke ich mir jetzt als erstes an. Ich weiß genau, die Maersk Newcastle ist ein häufiger Gast hier in Bremerhaven und hat sich gerade auf meiner Hitliste ganz nach oben geschossen. Die kriegt ein Besuch nächstes Mal.

Sprecher:

Susan Linderkamp kämpft keinen einsamen Kampf gegen Windmühlen. Die Gewerkschaften erhalten Unterstützung vom Staat. Anfang der 1980er Jahre verständigten sich 14 Staaten, vorneweg Deutschland und Frankreich, auf eine Hafenstaatkontrolle. Vorausgegangen war eine Reihe verheerender Schiffsunglücke gewesen. Wie etwa 1978. Ein heftiger Sturm tobte vor der Küste der Bretagne, als auf einem Tankschiff die Ruderanlage ausfiel. Das Schiff lief auf einen Felsen auf und zerbrach. 230.000 Tonnen Rohöl liefen aus. Eine der weltweit schwersten Umweltkatastrophen war die Folge, erzählt Kapitän Rainer Mayer. Er ist Leiter der deutschen Hafenstaatkontrolle.

CUT 20 Mayer:

Wir haben mit 14 Staaten angefangen und sind mittlerweile 27 Staaten, die das machen.

Die Schiffe werden unterschiedlich eingeteilt. Wir versuchen auch den guten Reedern gerecht zu werden. Deswegen werden wir auch gutgeführten Schiffen, die also ... kaum Mängel haben, die stufen wir als gute Schiffe ein und die belohnen wir dadurch, dass wir sie weniger häufig kontrollieren.

)

Mit der ITF (deutsch ausgesprochen) arbeiten wir auch zusammen, wenn Beschwerden kommen wegen Lebensbedingungen, Verpflegung, Wohnräumen, nicht bezahlter Heuer, dann tritt die ITF häufig auch an uns heran, dass wir dann eine Hafenstaatkontrolle machen.

Sprecher:

Bei mangelhafter Wartung und Instandhaltung bleibt das Schiff im Hafen, bis die Mängel behoben sind. Auch wenn Heuern ausstehen, bekommt das Schiff keine Schlepper. Ohne Hilfe der Schlepper kann kein Schiff von der Kaje ablegen, in den engen Hafenbecken wenden oder in Schleusen einfahren. Das Schiff liegt fest.

CUT 22 Mayer

Im Gegenzug holen wir auch die ITF, wenn wir feststellen, dass im größeren Umfang

Heuer nicht bezahlt worden ist, holen wir die ITF zur Unterstützung her, als Fachleute, weil unsere Leute da nicht ganz so firm drin sind und die Leute von der ITF sich da besser auskennen.

Atmo 15: 1002) 41:10-41:58 (Gangway hoch starker Wind)

Crew: Hello. ... Crew englisch.

Linderkamp: Hello. Susan from the ITF.

Crew: Nice to meet you.

Linderkamp: Watch your head.

Sprecher:

Susan Linderkamp hat das Schiff erreicht, das sie heute noch inspizieren will. Sie geht die Gangway hoch, begrüßt die wachhabenden Matrosen, trägt sich in das Gästebuch ein und macht sich auf den Weg zum Kapitän, zum Master.

CUT 23

L: Hello.

Kapitän: Nice to meet you.

L: Nice meeting you. Welcome to Bremerhaven. How is like?

Kapitän: Alles gut.

L: Is it true?

Sprecher:

Das Schiff gehört einer Reederei aus Hamburg. Dass sie in finanzieller Schieflage geraten ist, ist Susan Linderkamp nicht entgangen.

CUT 24

Thanks for welcoming us. Our reason today is just to see, if the new signed ITF-Agreement is totally inured, accepted by your company. Therefore we will go throught along the paperwork.

Sprecher:

Die Reederei hat kürzlich erst einen Tarifvertrag abgeschlossen. Susan Linderkamp überprüft, ob die ausgezahlten Heuern mit denen im Tarifvertrag übereinstimmen. Der Kapitän erhält insgesamt 8.250 US-Dollar pro Monat. Matrosen dagegen erhalten lediglich das tariflich ausgehandelte Grundeinkommen.

CUT 25

Ich habe jetzt gerade mal die Heuer des ungelerten Seefahrers abgeglichen und der bekommt seine 1.281 Dollar ohne Aufschlag und irgendwas. Da war ich gerade.

Sprecher:

Sechs, höchstens zehn Monate sind die Seefahrer an Bord eines Schiffes. Jeden Tag. Sieben Tag in der Woche. Ob Arbeit oder Freizeit: Immerzu die gleichen, monotonen Motorengeräusche, die den Schiffsrumpf durchdringen, selbst wenn das Schiff im Hafen liegt. Immer dieselben Menschen, immer die gleichen, beengten Flure und Kajüten. Abschalten ist da erst möglich, wenn die Seeleute zuhause sind.

Dann aber verdienen sie nichts. Die Heuer muss also auch für die Zeit reichen, in der sie nicht auf hoher See sind. Von dem, was sie verdienen, gehen dann auch noch die Beiträge für ihre Versicherungen und Steuern ab, erzählt Susan Linderkamp. Sie selbst ist heute seit sieben Uhr in der Früh auf den Beinen.

CUT 26

Ja sicherlich geht das alles bisschen unregelmäßiger als ein Bürotag von acht bis 17 Uhr. Schifffahrt findet halt 365 Tage im Jahr statt, 24 Stunden jeden Tag. Und wenn ein Seefahrer uns anruft oder anmorst, dann sind wir da, als schnelle Feuerwehrmänner oder -frauen aufzutreten und Probleme zu lösen. Da gucken wir nicht unbedingt auf die Uhr, ob es abends sieben oder zehn ist, oder in der Früh um fünf oder sechs ist. ... Die Familie unterstützt das, wo sie nur kann, da bin ich auch sehr froh drüber. Es ist, wie es ist. Für mich ist es auch eine Art Leidenschaft. Und es ist einfach toll, Seefahrern helfen zu können.

CUT 27

Nevertheless I mean we need to clarify, because this one is 2009, we are in 2017. Small difference.

Der Arbeitsvertrag des Kadetten, der hier an Bord ist, stimmt nicht mit dem überein, was mit diesem Schiff vereinbart worden ist. Dementsprechend werden wir Kontakt aufnehmen zur Reederei, einen neuen Arbeitsvertrag ausstellen lassen und die dementsprechend ausstehenden Heuern nachzahlen lassen. Beides kriegt ich in Kopie, das heißt den neuen Arbeitsvertrag, unterschrieben von der Reederei und dem Seefahrer, und einen Beleg, der beweist, dass die Heuerdifferenz nachgezahlt worden ist.

Sprecher:

Auf alle Fälle, sagt Susan Linderkamp, werde sie in die weltweite Datenbank der Gewerkschaft, der Internationalen Transportarbeiter Föderation, einen Eintrag über die Dinge machen, die sie hier an Bord beanstandet. Wir werden, ergänzt sie, das weiterhin beobachten.

CUT 28

Das Schiff ist ja im Linienverkehr, ist in zwei Wochen auch wieder her. Das ist dann geregeltes Gesetz, dass wir dann wieder an Bord sind. Das wissen die Reedereien und möchten das schon auch vermeiden, weil wenn wir an Bord kommen, wir halten immer irgendjemand von der Arbeit ab. Das weiß jeder, das muss er nicht haben.

CUT 29

Yes. We got it. We will leave you now. We waste enough of your time.

Kapitän: Not really.

You can now enjoy your time.

(geht raus, Stühle rücken)

Thank you very much for your cooperation and your time.

Bye, bye. All the best.

(raus und runter)

Sprecher:

Susan Linderkamp hat auch auf dem zweiten Schiff, das sie heute inspiziert, ihre Arbeit getan. Sie packt ihre Sache und wünscht dem Kapitän noch einen angenehmen Aufenthalt in Bremerhaven. Sie verlässt das Schiff und kehrt zurück zu ihrem Auto, das unten vor der Gangway steht.

Atmo 17 (in den Wagen, Tür zu)

(Atmo Auto fährt)

(Wind pfeift)

So. Jetzt noch mal kurz gucken, was der andere Trupp so erlebt hat und noch mal in die Schiffslisten gucken, was morgen bei uns auf den Zettel ganz oben steht.

(rein in die Kantine, Begrüßung Eingang, in die Kantine.

Sprecher:

Susan Linderkamp steuert den Parkplatz vor der Kantine des Containerterminals an, steigt aus, geht auf die Glastür zu, die sich automatisch öffnet, begrüßt die Mitarbeiterin hinter der Rezeption und setzt sich zu ihren Kollegen.

CUT 30

Na ihr Kämpfer. Wie war es. (Stühle rücken) ...

Auf welchem zweiten wart ihr jetzt noch?

Kollege: Auf der MSC Erica.

Sprecher:

Mittlerweile ist es 17 Uhr geworden. Ein langer Arbeitstag liegt hinter Susan Linderkamp. Sie zündet sich eine Zigarette an und trinkt ihren Kaffee aus. Und was steht morgen an?

CUT 32

Ich habe nicht geguckt. Vielleicht kann mir mein Kollege Neues erzählen und mich auf den neuesten Stand bringen.

Kollege: Ich habe auch gerade mal nur überflogen. ...

Hast du gerade den Fahrplan auf? Mich würde noch mal die Maersk Newcastle interessieren. Wie lange die hier bleibt. Die sieht von der Außenhülle nicht wirklich vertrauenswürdig aus. Da würde ich gerne, wenn es die Möglichkeit ergibt, morgen früh inspizieren.

Kollege: Sieben Uhr morgen früh (unverständlich)

Sprecher:

Morgen um sieben Uhr in der Früh legt das Schiff ab und verlässt Bremerhaven.

CUT 33:

Das ist mir zu früh. Dann also im nächsten Anlauf. ... und dann werden wir sie freundlich begrüßen.