

4. Wochenbericht M59-2, Reykjavik – St. John's

14.8. – 20.8. 2003

Nach dem erfolgreichen Bergen der zwei Verankerungen wurden die CTD Arbeiten wieder aufgenommen. Der Wettergott blieb uns weiterhin günstig, so daß die Stationen problemlos durchgeführt werden konnten. Am 16.8. erreichten wir bei 49°N den europäischen Kontinentalabhang. Im Sommer 2001 konnte neues uLSW aus der Labradorsee im Ostatlantik nur am Mittelatlantischen Rücken (MAR) in der Nähe der Gibbs-Bruchzone beobachtet werden. Jetzt ist es bis 20°W nach Osten vorgedrungen. Nun hat das kreuz- und querfahren ein Ende, und die METEOR dampft Richtung St. John's. Die Stationen bis zum MAR folgen dem WOCE A2 Schnitt, der seit Anfang der 1990er Jahre regelmässig abgefahren wird. Am 18.8. mittags wurde die 100. CTD Station bei 48°N, 19°W genommen. In der Nähe des MARs wurde der Stationsabstand von 45 Meilen auf 34 Meilen verringert, um den Export von Tiefenwasser entlang des MAR besser untersuchen zu können. Am 20.8. 16 UTC wurde die Station CTD 109 auf dem MAR beendet und die METEOR befindet sich nun wieder im Westatlantik.

Für die Fahrteilnehmer grüsst
Monika Rhein, Fahrleiterin

Die Nachricht, daß die Forschungsschiffe Alkor, Heincke, Poseidon und die Merian zukünftig von der Fa. Briese bereedert werden sollen, hat bei der Besatzung grosse Unsicherheit hinsichtlich ihrer beruflichen Zukunft ausgelöst. Kapitän und Besatzung haben dazu folgenden Text verfasst, den ich hier ungekürzt an den Wochenbericht anhängen:

FS METEOR

20.8.2003

Am 18.08.2003 wurde die Besatzung des FS METEOR durch die Geschäftsführung der RF Forschungsschiffahrt GmbH Bremen darüber informiert, dass die Vergabekammer der Hamburger Finanzbehörde entschieden hat, die weitere Bereederung der ‚Mittelgrossen Forschungsschiffe‘ durch die Fa. Briese fortführen zu lassen.

Die vier ‚Mittelgrossen Forschungsschiffe‘, das sind FS ALKOR, FS POSEIDON und FS HEINCKE, die seit vielen Jahren durch die RF bereedert werden, und die in Bau befindliche FS MERIAN. Diese vier Schiffe wurden als ‚Paket‘ ausgeschrieben, die RF hat sich mit der Reederei F. Laeisz im Rahmen einer Arbeitsgemeinschaft an der Ausschreibung beteiligt.

RF und Laeisz bereedern über viele Jahre hinweg erfolgreich die Flotte der deutschen Forschungsschiffe. Neben den bereits erwähnten Schiffen sind dies die weltweit eingesetzten grossen Forschungsschiffe FS METEOR und FS SONNE der RF und FS POLARSTERN, das von Laeisz bereedert wird.

RF und Laeisz verfügen hierzu über erfahrene, kompetente, engagierte und hoch motivierte Mitarbeiter, die erst ein erfolgreiches wissenschaftliches Arbeiten an Bord ermöglichen. Die Schiffsleitungen und Crews beider Firmen haben dies bisher zur vollsten Zufriedenheit aller Meereswissenschaftler aus dem In- und Ausland getan.

Beide Unternehmen beschäftigen ihr Personal zu deutschen Arbeitsbedingungen (Heuertarifverträge/Manteltarifverträge). Für diese Ausschreibung wurde ein wettbewerbsfähiges Angebot der Arbeitsgemeinschaft u.a. mit einer verringerten Besatzungsstärke der genannten Schiffe eingereicht. Dies bedeutet für alle Mitarbeiter an Bord erhöhte Leistungsanforderungen, die wir bereit sind, auf uns zu nehmen. Dies ist oft nicht einfach, da einerseits ein 24 stündiger Forschungsbetrieb aufrecht erhalten werden soll, andererseits aber auch die Arbeitsschutzrichtlinien auf nationaler und internationaler Ebene einzuhalten sind.

Unter diesen Bedingungen haben die Besatzungen Hervorragendes geleistet. Sie haben es geschafft, den wissenschaftlichen Betrieb kontinuierlich, professionell und erfolgreich bei hohen technischen Anforderungen durchzuführen und dabei einen ebenso hohen sicherheitstechnischen Standard zu gewährleisten.

Die Fa. Briese bietet nun die Bereederung mit Personal an, das ausserhalb der EU seinen Lebensmittelpunkt hat. Unseres Wissens nach erhalten diese Seeleute höchstens ein Viertel der von RF/Laeisz gezahlten Heuern. Es ist unverständlich, wie so, das in der Ausschreibung geforderte erfahrene Personal bereit gestellt werden kann.

Eine solche Ausschreibung hätte nicht stattfinden dürfen. Zum einen erlaubt sie Dumpinglöhne, und zum anderen schliesst sie von vorneherein aus, dass die jetzigen Besatzungsmitglieder ein Angebot auf Übernahme vom möglichen neuen Bereederer erhalten. Dies widerspricht der geltenden Rechtsprechung im Bereich des Seearbeitsrechts und den Aussagen anerkannter Experten.

Alle Forschungsschiffe der Bundesrepublik fahren unter Bundes- und Landesdienstflagge. Es kann nicht angehen, dass gerade auf diesen Schiffen Lohndumping betrieben wird. In manchen verantwortlichen Kreisen erscheint dies angesichts der knappen Kassen wünschenswert. Hier gilt es zu bedenken, dass wir Seeleute an Bord der deutschen Forschungsschiffe alle unseren Lebensmittelpunkt in Deutschland (zum Teil in strukturschwachen Gegenden wie Bremerhaven, Bremen, Kiel, Mecklenburg Vorpommern oder den anderen neuen Bundesländern) haben, unsere Lohn- und Einkommensteuer zahlen und natürlich in die Sozialversicherungssysteme einzahlen. Fällt die Bereederung einem Mitbewerber zu, der Seeleute aus Billiglohnländern einsetzen wird, so bedeutet dies nicht nur Wegfall des Steueraufkommens sondern auch zusätzliche Kosten für Umschulungen bzw. Arbeitslosenhilfe und Sozialhilfe für die betroffenen Familien unserer Kollegen.



Von der Kündigung betroffen wären nicht nur die Besatzungsmitglieder, die momentan auf den mittelgrossen Forschungsschiffen fahren. Es ist zu befürchten, dass bald auch auf METEOR, POLARSTERN, auf den Schiffen des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie (BSH) oder den Fischereiforschungsschiffen mit billigen Besatzungen aus Osteuropa oder Asien gefahren wird. Folglich herrscht bei allen Besatzungen grosse Unsicherheit, es fehlt uns allen an einer vernünftigen beruflichen Perspektive.

Eine Reederei, deren Firmenpolitik darin besteht, motiviertes Personal mit höchster Qualifikation zu beschäftigen, sie entsprechend zu bezahlen und die sich den Verpflichtungen des deutschen Steuer- und Sozialsystems nicht entziehen will, ist heute also nicht mehr konkurrenzfähig. Wo bleibt hier die Vorbildfunktion der Länder und des Bundes als Eigentümer der Forschungsschiffe?

Immer wieder ist zu hören, dass eine Tarifbindung nicht Teil einer Ausschreibung sein darf. Leicht kann man aber feststellen, dass ein einseitiges Spekulieren auf Kostenersparnisse dazu führt, dass unser seemännische Know How vollständig verloren geht. Auch wenn ein neuer Bereederer evtl. einige wenige Besatzungsmitglieder kurzfristig übernimmt (um überhaupt erst einmal ein Minimum an Know How der sehr speziellen Forschungsschifffahrt zu bekommen), so wird er längerfristig auch diese Besatzungsmitglieder wieder entlassen.

Der Gewerkschaftszeitung ‚Schifffahrt‘ 02/2003 entnahmen wir, dass sich die Arbeitsgemeinschaft der Bundesländer dagegen ausgesprochen hat, dass die Bereederung einer Reederei übergeben wird, deren Konzept den Einsatz von

Billiglohn-Arbeitskräften vorsah. Was sagen das Maritime Bündnis und was sagt der Maritime Koordinator, Staatssekretär Georg Adamowitsch, zu dieser Entwicklung? Wie steht dies im Einklang mit den Aussagen von Bundeskanzler Schröder auf der dritten Maritimen Konferenz in Lübeck, wo doch der maritime Standort Deutschland mit Millionenbeträgen gefördert werden soll?

Wem können wir noch vertrauen?

Wir wollen unsere Arbeitsplätze behalten, wir wollen auch weiter unseren Familien ein adäquates Leben ermöglichen und wir wollen alle – wie bisher – unseren Kunden, den Wissenschaftlern an Bord und an Land die Basis für ihre wissenschaftlichen Arbeiten schaffen und erhalten.

Welche Auswirkungen ein solch falsches Signal haben kann, zeigen schon die Fragen unserer Auszubildenden: Vier angehende Schiffsmechaniker werden derzeit an Bord des FS METEOR für ihren Beruf in der Seeschifffahrt ausgebildet. Überall ist zu hören von der Verantwortung der Wirtschaft, junge Leute auszubilden, wir tun es! Man muss aber die Grundlage erhalten.

Anführen möchten wir auch, dass wir im In- und Ausland auf allen genannten Schiffen für die Bundesrepublik Deutschland Öffentlichkeitsarbeit betreiben und quasi als 'Botschafter' tätig sind. Bei diesen hochrangigen Veranstaltungen sind die Schiffe ein bewährtes Aushängeschild Deutschlands. Dem Ansehen unseres Landes würde schwerer Schaden zugefügt, wenn die staatlichen deutschen Forschungsschiffe durch Billiglohn-Seeleute besetzt werden.

Wir schlagen vor, dass die Verantwortlichen, die über unsere berufliche Zukunft entscheiden wollen, sich vor Ort über die Qualität unserer Arbeit informieren. Internationale Wissenschaftler, die in Gemeinschaftsprojekten mit deutschen Meeresforschern an Bord unserer Schiffe arbeiten, sollten zu diesem Thema befragt werden.

Leider haben wir momentan an Bord keine Möglichkeiten einer öffentlichen Demonstration. Die Sicherheit des Schiffes muss und soll gewährleistet sein. Auch sollen unsere jetzt an Bord befindlichen Wissenschaftler nicht unter der neu entbrannten Diskussion leiden. Wir machen deshalb auf diese Weise auf die Misere aufmerksam: Wir setzen unsere Arbeit zuverlässig fort, werden aber symbolische Demonstrationen durchführen.

Kapitän und Besatzung des FS METEOR