

Unter deutscher Flagge

Der Reeder Jörn Mecklenburg ist eine Art Exot: Seine fünf Containerschiffe fahren unter der Flagge seines Landes.

Von Hanno Kabel

Jork – An der Wand der Offiziersmesse hängt ein Bild von der Hamburger Köhlbrandbrücke. Es gibt Gemüsesuppe mit Petersilie und Gulasch mit Nudeln. Der Koch kommt von den Kapverdischen Inseln, aber er wird nach deutschem Tarif bezahlt und kocht deutsch. In der Vorratskammer der „Containerships VIII“ stehen zwei Säcke mit Kartoffeln. Jörn Mecklenburg lacht. „Daran sieht man“, sagt er, „dass wir unter deutscher Flagge fahren. Sonst würden hier Säcke mit Reis stehen.“

Am Heck des 155 Meter langen Schiffs hängt die Flagge, so groß wie ein Tischtuch, an den Rändern ein wenig ausgefranst. Jörn Mecklenburg (51) ist Geschäftsführer der Reederei H.-P. Wegener aus Jork bei Hamburg. Der Reederei gehören fünf Schiffe, die alle unter deutscher Flagge fahren. Damit ist sie eine große Ausnahme: Nicht viel mehr als ein Zehntel der Frachtschiffe deutscher Reedereien fahren auch unter deutscher Flagge.

Das Schiff mit dem wenig poetischen Namen „Containerships VIII“ fährt für ein finnisches Charterunternehmen auf Nord- und Ostsee. Es ist gerade aus Aarhus in Dänemark gekommen und fährt am folgenden Tag nach Kronstadt in Russland. Auf der Brücke hängt ein Schiffsbesatzungszeugnis mit dem Bundesadler. 13 Leute, steht darauf, müssen mindestens an Bord sein, nur davon Deutsche oder Bürger anderer EU-Staaten. An Bord der „Containerships VIII“ sind fünf Deutsche, fünf Filipinos, drei Russen und der kapverdische Koch. Die Russen und die Filipinos werden nach internationalem, das heißt niedrigerem Tarif bezahlt. Das erlaubt das 1989 eingeführte deutsche Zweitregister. Trotzdem, sagt Mecklenburg, betragen seine Personalkosten auch mit der staatlichen Förderung mindestens 50 Prozent der Gesamtkosten. Würde er ausflaggen, sagt er, wären es nur 40 Prozent. Jörn Mecklenburg spürt den Druck. „Es kommt einem vor“, sagt er, „als ob man milde belächelt wird als einer, der sich diesen Luxus von vorgestern leistet. Aber dafür habe ich verlässliche Leute.“ Seine Reederei hat mehr als 30 fest angestellte Seeleute, ungefähr ein Drittel davon Auszubildende.

Kapitän Roland Krüger (55) steht auf der Brücke und blickt aus dem Fenster auf die Elbphilharmonie und die Hamburger Kirchtürme. Er ist zeit seines Lebens unter deutscher Flagge gefahren, anfangs unter DDR-Flagge für die Staatsreederei in seiner Heimatstadt Rostock,

seit 20 Jahren für die Reederei Wegener. Leute wie Roland Krüger sind ein Grund für Jörn Mecklenburg, unter deutscher Flagge zu fahren. „Ich möchte einen Kapitän haben, mit dem ich mich deutsch unterhalten kann“, sagt er. Das wäre zwar auch unter einer ausländischen Flagge möglich – aber Mecklenburg will gute Offiziere möglichst lange halten. Das ist nicht einfach: Allein sieben seiner Kapitä-

ne, sagt er, seien in den Lotsendienst gegangen.

Peter Mohs (43) aus Rostock, der Leitende Technische Offizier der „Containerships VIII“, steht in seinem Overall in der brütenden Hitze des Maschinenraums. Ohne die Sicherheit der Festanstellung wäre er wohl nicht seit 1999 dabei geblieben. Vorher war er fünf Jahre lang für eine Lübecker Reederei unter liberianischer Flagge gefahren. „Bei

ausgeflaggten Schiffen hat man immer nur einen Vertrag für eine Reise“, sagt er, „man muss sich selbst versichern, und man wird im Urlaub nicht bezahlt.“ Er hat es auch ganz gern, wenn ein paar Deutsche an Bord sind. „Der Mensch ist ein Gewohnheitstier.“ Aber entscheidend ist es für ihn nicht, auch nicht beim Kapitän. „Die Nationalität spielt keine Rolle. Ich bin auch unter einem philippinischen Kapitän

gefahren, der sein Fach ausgezeichnet verstand.“

Marita Schneider (63) geht von Bord. Sie muss ein Visum besorgen. Einer der ausländischen Seeleute säße sonst fest. Marita Schneider ist Agentin, sie stellt Besatzungen für Schiffe zusammen, Seeleute aus aller Herren Länder für Schiffe. Sie kümmert sich um die Verträge, und sie hilft, wenn es Probleme mit den Papieren gibt. Wenn ein Schiff unter deutscher Flagge fährt, ist ihre Arbeit besonders aufwendig. Dann muss sie für jedes Besatzungsmitglied eine medizinische Bescheinigung über die Seefahrttauglichkeit einreichen und ein Seefahrtsbuch.

Die deutsche Bürokratie macht auch dem Reeder zu schaffen. Jörn Mecklenburg öffnet die Tür zur Schiffsapotheke. An der Wand hängt eine Trage mit Gurten, an denen Ringe befestigt sind: eine Hubschrauber-Bergungsmulde, wie sie neuerdings auf deutschen Schiffen Vorschrift ist. „So etwas denken sich Mediziner in Kaffeekränzchen aus“, spottet er. „Dabei haben die Hubschrauber solche Rettungsmulden selbst an Bord.“ Die Trage kostet zwischen 1000 und 2000 Euro – nichts, was die Reederei ruinieren würde. „Aber es ist doch genug, um sich darüber zu ärgern“, sagt Mecklenburg, „vor allem, weil die anderen, die ausgeflaggt haben, es nicht zahlen müssen.“

Noch kann Jörn Mecklenburg sich das schwarz-rot-goldene Tuch am Heck leisten. Aber der Druck wächst. „Wenn die langfristigen Verträge auslaufen“, sagt er, „muss man neu nachdenken.“

Was heißt „Ausflaggen“?

Das Ausflaggen eines Schiffs bedeutet eine Registrierung im Ausland. Grund für eine Ausflaggung sind nach Darstellung des Verbands Deutscher Reeder (VDR) allein niedrigere Kosten, insbesondere „wenn weniger Europäer und beispielsweise mehr Filipinos an Bord eingesetzt werden“.

Staaten mit günstigen Konditionen für Reedereien nennt man auch „Billigflaggen“. Deutsche Reeder nutzen laut VDR überwiegend die Flaggen von Liberia, Marshall Islands und Antigua. Panama sei der meistgenutzte Flaggenstaat für Reedereien aus den USA und Griechenland. Beim VDR waren vergangenes Jahr rund 3700 Schiffe der „Deutschen Handelsflotte“ registriert. 571 fuhren unter deutscher Flagge.

Mit dem Wechsel der „Deutschland“ in das maltesische Schiffsregister hätte sich nicht nur die Nationalflagge am Heck geändert. Für Seeleute bedeute das Ausflaggen schlechtere Bezahlung und längere Arbeitszeiten, kritisiert die Gewerkschaft.

Laut Gewerkschaft Verdi würde für die „Deutschland“ im Falle des Ausflaggens statt des deutschen der internationale Tarifvertrag gelten. Aktuell verdiene der Kapitän der „Deutschland“ rund 5000 Euro brutto im Monat. Nach internationalen Tarifen bekäme er etwa 5000 US-Dollar (rund 4070 Euro), ein Matrose knapp 2000 US-Dollar (etwa 1600 Euro). Die Sozialversicherungsbeiträge würden an die Beschäftigten ausgezahlt, die sich dann selbst versichern müssten.



Jörn Mecklenburg (51), Geschäftsführer der Reederei H.-P. Wegener, am Heck seines Schiffs „Containerships VIII“.

Fotos: Dirk Houtcalon (3)



Kapitän Roland Krüger (55) aus Rostock fährt seit 20 Jahren für die Reederei H.-P. Wegener.



Die „Containerships VIII“ lief 2006 bei der Sietas-Werft (Hamburg) vom Stapel. Sie ist 155 Meter lang und fasst 850 20-Fuß-Container. Foto: Frank Behling



Peter Mohs (43), Leitende Ingenieur, aus Rostock hat Erfahrung mit ausgeflaggten Schiffen. Er schätzt die Sicherheit der Festanstellung.