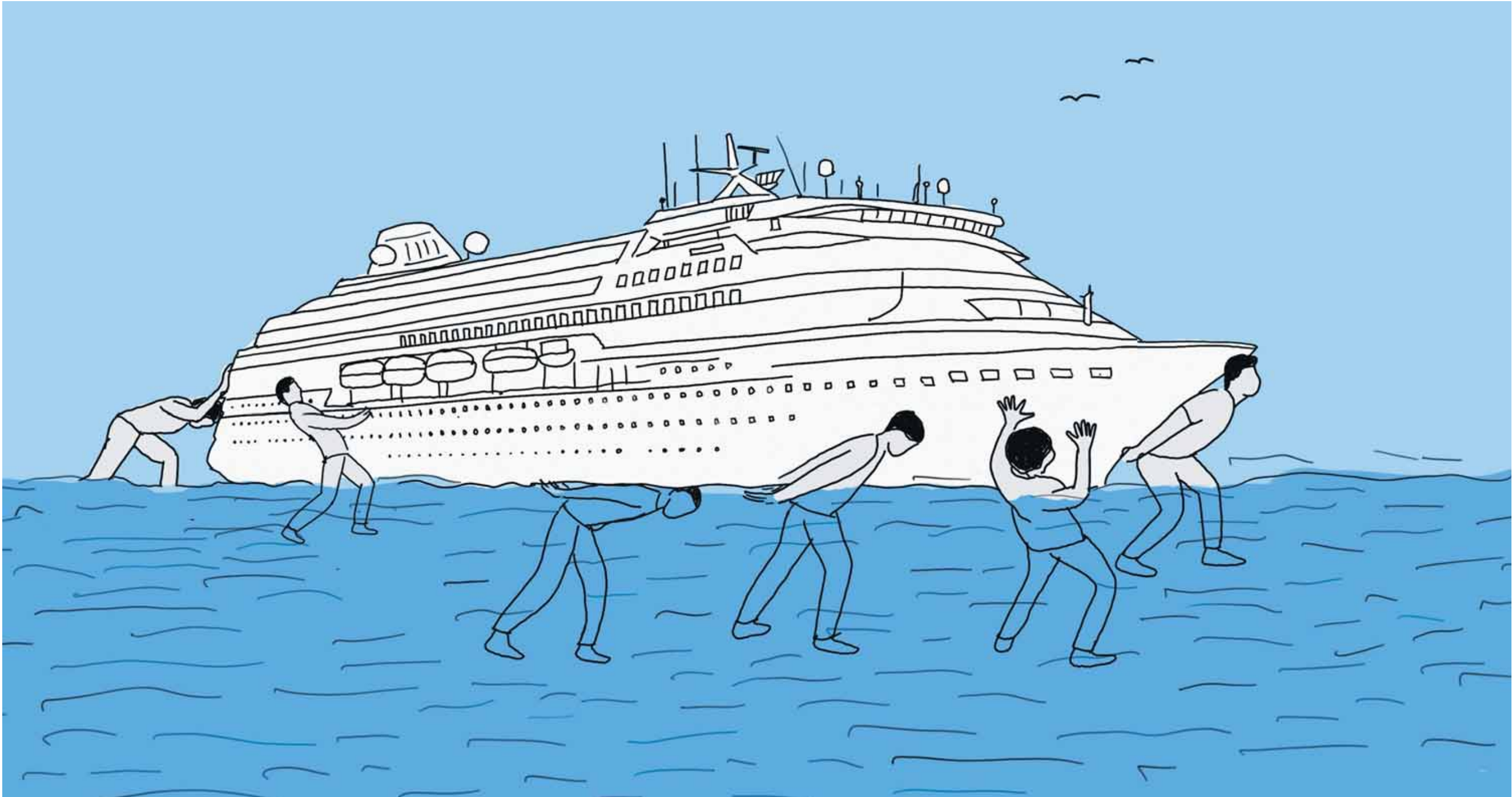




ILLUSTRATIONEN: STEFAN DIMITROV

Yonas Abebe ist weit gekommen, als eines von sieben Kindern einer Bauernfamilie aus dem Nordwesten Äthiopiens. Er besuchte zwölf Jahre lang die Schule, schloss ein Ingenieursstudium ab und lernte an einer Marineakademie, wie man Schiffspumpen repariert oder ein Feuer an Bord bekämpft. Abebe sammelte Zertifikate und Zeugnisse, um Karriere zu machen. „17 Jahre und acht Monate lang bin ich zur Schule gegangen“, sagt er: „Für nichts.“ Heute putzt er auf einem Aida-Kreuzfahrtschiff mit einem Wischmopp Motorräume und Gastanks.

Abebe erzählt seine Geschichte in der Nähe eines europäischen Hafens; der genaue Ort könnte Hinweise auf seine Identität geben, er könnte seinen Job verlieren und würde in der Seefahrt wohl auch keinen mehr finden. Deswegen: kein Ort, ein anderer Name für den jungen Mann. Abebe, grauer Sweater, hellblaue Jeans, kommt in seiner Mittagspause in ein Café, das riesige Aida-Schiff liegt in Sichtweite am Kai. Um seinen Hals hängt ein Kreuz; Abebe ist gläubig, wie die meisten Äthiopier. Jeden Morgen bete er ein Vaterunser, erzählt er. Während des zweistündigen Gesprächs schaut er häufig auf seine Hände. Unter den Fingernägeln klebt Dreck von der Arbeit.

Jeden einzelnen Tag, auch sonntags und feiertags, arbeite er bis zu 13 Stunden lang, sagt Abebe. Sein Arbeitsvertrag, den die *Süddeutsche Zeitung* eingesehen hat, bestätigt diese Konditionen. Aida zahlt ihm demnach einen Lohn von etwa 1150 Euro pro Monat. Er selbst bekommt davon nur die Hälfte. Die andere fließt einem Anhang des Vertrags zufolge an eine Hamburger Agentur, die ihm den Job vermittelt hat. Am Ende des Monats bleiben Abebe etwa 575 Euro. Für 300 Stunden Arbeit.

Abebe ist einer von wohl mehr als tausend äthiopischen Seefahrern, die auf internationalen Schiffen arbeiten – teilweise unter ausbeuterischen Bedingungen. Viele von ihnen haben bei deutschen Reedereien wie Aida Cruises, Peter Döhle oder Oldendorff Carriers angeheuert. Manche verdienen viel Geld, andere einen Hungerlohn. Alle sind sie ausgebildete Ingenieure mit Universitätsabschluss, und alle sind sie in einem ausgeklügelten Geflecht aus Verträgen und Firmen gefangen, das sie zwingt, einen Teil ihres Gehalts abzutreten.

Die Familie muss einen Scheck hinterlegen, damit Absolventen nicht desertieren

Die Stränge dieses Geflechts reichen bis in die USA, nach Malta, zu einem der wichtigsten Unternehmen der Schifffahrtsbranche und in die Kajüten dieser Welt; seine Zentren hat es jedoch bei einer Hamburger Agentur mit einer noblen Adresse an der Binnenalster. Und im Nordwesten Äthiopiens, in einer Stadt namens Bahir Dar. Dort steht die einzige Marineakademie des afrikanischen Landes, das Ethiopian Maritime Training Institute (EMTI). Äthiopien hat keinen Zugang zum Meer, der Campus liegt stattdessen am Rand des riesigen Tansees. Wer aus Äthiopien kommt und zur See fahren will, landet fast zwangsläufig hier.

Die Marineakademie bildet eigenen Angaben zufolge jedes Jahr etwa 70 bis 100 junge Ingenieure für den Dienst an Bord aus. Die Dozenten sind renommiert, die sechs- bis achtmonatige Ausbildung soll, das sagen die Absolventen, exzellent sein.

Allerdings auch enorm teuer. Die *Süddeutsche Zeitung* hat mit mehr als einem DIZdigital: Alle Rechte vorbehalten – Süddeutsche Zeitung GmbH, München
Jegliche Veröffentlichung und nicht-private Nutzung exklusiv über www.sz-content.de

Erst ausgebildet, dann ausgebeutet

Äthiopische Seemänner arbeiten auf großen Schiffen unter teils prekären Bedingungen, und das trotz sehr guter Qualifikation. Von dem System profitieren auch Kreuzfahrt-Reedereien wie Aida. Die Fäden laufen bei einer Agentur in Hamburg zusammen

VON LENA KAMPF UND DAVID WÜNSCHEL

gleichen gegeben. Eines der fortschrittlichsten maritimen Ausbildungszentren der Welt sei einfach aus dem Boden gestampft worden. Ziel sei gewesen, das Problem der Jugendarbeitslosigkeit anzugehen und das küstenlose Land in eine „dynamische Seefahrernation“ zu verwandeln. Mehr als die Hälfte der Absolventen seien Offiziere, die andere Hälfte sei auf dem Weg dorthin.

Der zinsfreie Kredit für die Studenten sei ein „revolutionäres Konzept“, da er erst zurückgezahlt werden müsse, wenn die Seefahrer „überschüssiges Einkommen“ hätten. Und manchmal werde er sogar komplett erlassen, wenn Absolventen sich gegen eine Karriere auf See entscheiden.

Manche der Hochqualifizierten bekommen am Ende lediglich einen Putzjob

Allerdings zeigen Verträge, die der SZ vorliegen, dass Seefahrer auch nach einer Kündigung seitens des Arbeitgebers verpflichtet sind, den Ausbildungskredit weiter abzubezahlen.

Zunächst verspricht EMTI, auf jegliche Nachfragen einzugehen. Doch als man beispielsweise wissen will, wie sich die Ausbildungskosten zusammensetzen oder wie viele Absolventen lediglich in Jobs als Putzkräfte vermittelt werden, reagiert EMTI nicht mehr.

Expertinnen und Experten bestätigen den Eindruck, dass die Ausbildung horrend teuer ist. In Gesprächen fallen Worte wie „unverschämte“ und sogar „korrupt“. Eine anonyme Quelle, die der SZ vertrauliche Dokumente zur Marineakademie zugespielt hat und für eine Reederei arbeitet,

sagt, in mehr als 15 Jahren Arbeit mit Seefahrern seien ihr keine Probleme begegnet, die „so organisiert, so weit verbreitet und gleichzeitig formell korrekt waren“. Das äthiopische System sei „beängstigend“.

Viele EMTI-Absolventen sind deshalb unglücklich. Auch Yonas Abebe. Er fühle sich ausgenutzt, sagt er – weil er seit einiger Zeit in einer Position arbeite, die nicht seiner Ausbildung entspreche.

Um Abebe zu verstehen, sollte man die Hierarchien auf See kennen. Ganz unten stehen die Kadetten, weiter oben die Ingenieuroffiziere. Dazwischen befinden sich die Grade „Wischer“, „Öler“ und „Motormann“. Öler und Motormänner reparieren häufig Maschinen und verdienen mehr Geld als Wischer, die für die Sauberkeit der Motorräume verantwortlich sind. Abebe ist ein Wischer.

Viele seiner gleichgestellten Kollegen, so erzählt es Abebe, kommen von den Philippinen, aus Indonesien oder Indien. Sie haben nicht studiert, wie er, sondern heuern nach der Berufsschule auf See an. Weil sie ihr Gehalt behalten dürfen, haben sie am Ende des Monats doppelt so viel Geld wie Abebe. „Die fragen mich: Was machst du hier mit deiner Ausbildung?“, sagt Abebe – und dann wisse er nicht, was er antworten soll. Denn er wäre auch als Öler oder Motormann qualifiziert und hat seine Vorgesetzten und EMTI darum gebeten, in einer dieser Positionen arbeiten zu können, aber ohne Erfolg.

Beim Treffen mit der SZ holt Abebe seine zahlreichen Zertifikate und Zeugnisse aus dem Rucksack und legt sie auf den Tisch. Es ist ein dicker Stapel. Er zieht sein Bachelor-Zeugnis heraus; die Abschlussnote entspricht einer sehr guten 2. Andere Dokumente sind auf festem Papier gedruckt,

blau umrahmt, mit einem goldenen Siegel: die Zertifikate von EMTI. Auf einem steht „Basic Training for Oil and Chemical Tanker Cargo Operations“, auf einem zweiten „High Voltage Installations“, auf einem dritten „Officer-in-Charge of an Engineering Watch“, auf einem vierten „Advanced Fire Fighting“.

Ob er auf diese Dokumente stolz sei? „Auf jedes einzelne“, sagt Abebe. Für seine Arbeit als Wischer braucht er jedoch keines von ihnen. Um Offizier zu werden, muss er noch eine Prüfung bestehen; er will sie ablegen, sobald er wieder in Äthiopien ist.

Abebe zufolge arbeiten mehrere Dutzend Absolventen der Marineakademie auf Aidas Kreuzfahrtschiffen als Wischer. Ob das zutrifft, lässt sich nicht verifizieren. Das Unternehmen selbst lässt viele Fragen unbeantwortet und erklärt stattdessen, man halte sich an das Seearbeitsübereinkommen, das die Rechte von Seeleuten festlegt. Arbeitszeiten und Gehälter seien über Tarifverträge mit einer italienischen Gewerkschaft geregelt.

Auf ihrer Website listet die Marineakademie etwa ein Dutzend deutsche Reedereien als Kunden auf. Einige der Seefahrer, mit denen die SZ gesprochen hat, sind etwa bei Peter Döhle, Oldendorff Carriers und der Hammonia-Reederei angestellt. Dort verdienen sie als Ingenieure ein gutes Gehalt, müssen aber allesamt – wahrscheinlich mit Wissen der Reedereien – die Hälfte davon abtreten, bis der Kredit von mehr als 33 000 Dollar abbezahlt ist. Gewerkschaftssekretär Geitmann sieht die Schiffseigner in der Verantwortung, dieses Geschäftsmodell zu unterbinden. „Sie müssten deutlich machen: Wir wollen die Äthiopier anstellen, akzeptieren aber nicht diese gigantischen Abzüge.“

Auf Anfragen der SZ hat keine der drei genannten Reedereien reagiert, ebenso wenig wie die in Hamburg ansässige EMA Marine GmbH.

Äthiopische Seefahrer haben sich beschwert, doch geändert hat sich nichts

Das Geschäftsmodell von Agenturen wie der EMA besteht darin, Seefahrer an Reedereien zu vermitteln. Die Arbeitsverträge gelten meist für einige Monate, dazwischen kehren die Seefahrer in die Heimat zurück. Um einen Wischer wie Abebe einmalig für ein halbes Jahr anzustellen, zahlen Schiffseigner einem Insider zufolge etwa 300 bis 400 Euro. Von den Seefahrern selbst dürfen die Agenturen laut Seearbeitsgesetz keine Vermittlungsprovision verlangen.

„Es scheint aber so, als wären die hohen Ausbildungskosten in Wahrheit eine versteckte Vermittlungsgebühr“, sagt Jona-

than Warring, Jurist beim internationalen Gewerkschaftsbund ITF. Geitmann von Verdi ist derselben Meinung. Auch zu diesem Vorwurf schweigt die EMA.

Nachdem sich einige äthiopische Seefahrer vor ein paar Jahren beschwert hatten, wurde die EMA von der Dienststelle Schiffssicherheit, einer in Hamburg ansässigen Bundesbehörde, überprüft. Dabei habe man allerdings keine Verstöße feststellen können, sagt Tilo Berger, Leiter der zuständigen Abteilung. Die Höhe der Ausbildungskosten sei zwar „bedenklich“. Aber es handle sich um „Studiengebühren, und alles andere ist schwer nachzuweisen“.

Wie viel von den mehr als 33 000 Dollar am Ende nach Äthiopien fließt, ist kaum zu sagen. EMTI und EMA sind Teil einer US-amerikanischen Firmengruppe namens YCF Group, zu der auch eines der wichtigsten Unternehmen der Branche gehört: das Liberian Registry.

Junge Männer lassen sich mangels Alternativen auf schlechte Konditionen ein

Die Arbeitsbedingungen, die an Bord gelten, richten sich unter anderem danach, unter welcher Landesflagge ein Schiff fährt. Das Liberian Registry ist verantwortlich für die liberianische Flagge. Reedereien registrieren ihre Schiffe dort, weil Sozialstandards im Vergleich zu Flaggen wie der deutschen niedriger sind, Arbeitskräfte also weniger kosten. Mehr als zehn Prozent der Fracht, die über die Weltmeere fährt, laufen unter der liberianischen Flagge. „Sie ist eine Instanz in der internationalen Seefahrt“, sagt Tilo Berger.

In der Branche hat das Liberian Registry einen guten Ruf. Denn auf liberianischen Schiffen werden vergleichsweise wenig Verstöße gegen die Rechte der Seefahrer festgestellt. Vorstandsvorsitzende sind zwei Brüder namens Adam Cohen und Elan Cohen. Der SZ liegt ein Dokument aus dem Jahr 2014 vor, auf dem ihre Namen auftauchen. Es ist ein Kooperationsvertrag zwischen der Marineakademie EMTI und der Hamburger Vermittlungsagentur EMA Marine GmbH. Adam Cohen und Elan Cohen sind die beiden Unterzeichner – der eine als Direktor von EMTI, der andere als Geschäftsführer der EMA. Auf eine Bitte um Stellungnahme haben sie nicht reagiert.

Ihr Firmengeflecht fängt fast alle äthiopischen Ingenieure ein, die auf Schiffen anheuern wollen. EMTI ist die einzige Marineakademie, EMA die einzige Vermittlungsagentur für die Absolventen aus dem Bürgerkriegsland. Schon mangels Alternative lassen sich viele junge Männer auf die Konditionen ein. Manche Seefahrer profitieren von diesem System. Andere werden von der Last des Kredits erdrückt.

So wie Abebe. Wenn er weiterhin auf See arbeitet, wird es noch mehrere Jahre dauern, bis er seinen Kredit abbezahlt hat. Manchmal ärgere er sich so sehr, dass er nicht schlafen könne, sagt Abebe. Von seinem halbierten Gehalt kauft er sich jeden Monat Internet-Guthaben, um mit Familie und Freunden telefonieren zu können. Von dem, was übrigbleibt, schickt er einen Teil an seine Mutter.

Abends liegt Abebe oft mit seinen Lehrbüchern in der Kajüte und lernt für die Offiziersprüfung. Seine Bücher und Zertifikate seien sein wertvollster Besitz, sagt er. Zwei Jahre gibt er sich noch, um eine Anstellung als Schiffingenieur zu bekommen. Falls er keinen Erfolg hat, will Abebe sich einen anderen Job suchen. Aber dann an Land.

Wünschel
SZ20220806S866815