Foto: Niklas Grüter

SCHIFFFAHRT – BREMEN – GLOBAL RÜCKBLICK 2023

Mit Beginn des Jahres 2023 wurde im BeN ein neuer Arbeitsschwerpunkt ins Leben gerufen: die Handelsschifffahrt und den damit verbundenen Arbeitsbedingungen von Seeleuten. Aufbauend auf einer intensiven Einarbeitung ins Thema, konnten im Jahresverlauf sechs Veranstaltungen, zahlreiche neue Kooperationen und eine spontane Protestaktion umgesetzt werden.

Durch unsere Arbeit möchten wir im Bundesland Bremen die Aufmerksamkeit für die Schifffahrt, für die Seeleute, für die Bedeutung und Auswirkungen dieser Branche auf unser aller Alltag schärfen. Hierzu laden wir Expert*innen ein und tauschen uns mit ihnen sowie den Teilnehmenden über Handlungsoptionen aus. Obwohl Seeleute für die Aufrechterhaltung der globalen Lieferkette unersetzlich sind und uns mit täglichen Konsumgütern versorgen, werden die prekären Arbeitsbedingungen auf See und im Hafen häufig von der Öffentlichkeit übersehen. Gerade in Bremen, einem Bundesland, das historisch, aktuell gesellschaftlich, wirtschaftlich und touristisch eine enge Beziehung zur Schifffahrt beschreibt, sind heutige Arbeitsverhältnisse in dieser Branche kaum bekannt. Wir möchten Raum schaffen, über Fragen zu diskutieren, die die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten bedingen und auch diese verbessern könnten. Uns ist es dabei wichtig, alle beteiligten Akteure - von Konsument*innen, über Politik, Unternehmen, interessierte Zivilgesellschaft bis hin zu Perspektiven aus dem Globalen Süden - einzubinden und die unterschiedlichen Aspekte zu beleuchten.

Im Folgenden stellen wir alle Aktivitäten, die im Jahr 2023 stattgefunden haben, dar. Darüber hinaus haben wir uns mit vielen Kooperationspartner*innen und Akteuren über weitere Themenaspekte für die kommenden Jahre ausgetauscht, sodass weitere spannende Veranstaltungen noch auf uns warten.
Wir freuen uns auch jederzeit über Themenvorschläge, Rückfragen und Kooperationsanfragen. Melden Sie sich also gerne bei uns!

Foto: Niklas Grüter

ARBEITSBEDINGUNGEN AUF SEE: WORUM GEHT ES? WAS IST DAS PROBLEM?

Rund 90 % der Waren, die wir täglich konsumieren, gelangen über den Seeweg in die Geschäfte, Supermarktregale oder die Online-Versandzentren. Transportiert werden nicht nur Rohstoffe wie Bananen oder Kaffee, die in tropischen Ländern angebaut und von dort importiert werden müssen - es geht auch z.B. um Textilien, deren Produktion aus Gründen der Kostenersparnis und Gewinnoptimierung in Länder des Globalen Südens ausgelagert wurde, so reist ein T-Shirt (zunächst als Rohstoff, dann in verschiedenen Halbfertigprodukt - Stadien) viele tausend Seemeilen zwischen Afrika, Asien und Europa hin und her, zu den jeweils günstigsten Produktionsstandorten für den nächsten Verarbeitungsschritt. Eine monatelange Handels-Kreuzfahrt, bevor das Shirt in einem europäischen Geschäft ankommt. Ein großer Teil des internationalen Transportaufkommens ist allein darauf zurückzuführen, dass Unternehmen ihre Produktion in Billiglohnländer auslagern um Kosten zu senken und Gewinne zu maximieren. So hat auch die Schifffahrt einen Weg gefunden, an eben diesen Stellen zu sparen, um Kosten zu reduzieren: ein Großteil der Crews auf Handelsschiffen kommt aus so genannter »Labour Supply Countries« im globalen Süden.

Problematische Arbeits- und Umweltbedingungen beim Rohstoff An- und Abbau sowie an Produktionsstandorten sind mittlerweile im Bewusstsein einer breiteren Öffentlichkeit angekommen. Label und Siegel von Organisationen wie Fairtrade, GOTS oder der Fair Wear Foundation machen Arbeits- und Umweltstandards, unter denen ein Produkt hergestellt wurde, für die Konsument*innen transparent.
Ein Label, das abbildet, unter welchen Bedingungen Rohstoffe sowie Halb- und Fertigprodukte transportiert wurden, gibt es (noch) nicht. Für Konsument*innen gibt es keine Transparenz darüber, unter welchen Bedingungen die Menschen arbeiten, die ihre Waren transportieren.

Bremen und Bremerhaven sind ohne den internationalen Seehandel nicht denkbar: Im Mittelalter wurde auf Koggen Handel getrieben, Ende des 19. und Anfang des 20. Jahrhunderts begründeten Unternehmen wie Kaffee Hag oder die Mitglieder der Bremer Baumwollbörse ihren Reichtum mit über den Seeweg importierten Rohstoffen aus ehemaligen Kolonien und anderen Ländern des globalen Südens. Heute ist Bremerhaven eine der größten geschlossenen Containerterminalanlagen in ganz Europa.
Die Bremischen Häfen sind der zweitgrößte Hafen Deutschlands, Arbeitsplatz tausender Menschen und Sitz international tätiger Reedereien.

Foto: Magnus Deppe

Weitere Infos unter:
www.ben-bremen.de/schifffahrt

Foto: Johanna Zschornack

DER (SEE-)TRANSPORTSEKTOR IM DEUTSCHEN UND EUROPÄISCHEN LIEFERKETTENGESETZ. WELCHE WERKZEUGE BIETET DAS GESETZ (NICHT), UM DIE BEDINGUNGEN AUF SEE ZU VERBESSERN?

ONLINE-VERANSTALTUNG AM 27. JUNI 2023

REFERENTINNEN:
MAYA SCHWIEGERSHAUSEN-GÜTH, BUNDESFACHGRUPPENLEITERIN MARITIME WIRTSCHAFT DER VER.DI
SABINE PETERS-HALFBRODT, BERATERIN BEIM HELPDESK WIRTSCHAFT & MENSCHENRECHTE

MODERATION: JOHANNA ZSCHORNACK

Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) ist in Deutschland seit dem 01.01.2023 in Kraft. Auf europäischer Ebene wird eine entsprechende Richtlinie folgen. In beiden rechtlich bindenden Vorlagen ist der Transportsektor – sowohl an Land wie auf See – nur peripher miteinbegriffen. Frau Peters-Halfbrodt gab einen Einblick in das LkSG und dessen bisherige Umsetzung. Dabei wurde deutlich, dass der Logistikbereich und die dazugehörigen Transportwege nur selten Teil der Risikoanalysen sind. Der Vortrag von Frau Schwiegershausen-Güth zeigte jedoch, dass (neben anderen Transportbereichen) in der Schifffahrt viele Verletzungen der Arbeitsrechte und Missachtung unternehmerischer Sorgfaltspflichten stattfinden. Neben den Reedereien, die direkten Einfluss auf die Situation an Bord ausüben können, haben Unternehmen an vorherigen oder nachgelagerten Positionen der Lieferkette nur selten Einblick und Einfluss auf die Arbeitsbedingungen. Das Fazit der Veranstaltung war klar: Gesetze wie das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz können einen guten Rahmen für Risikoanalysen bieten, welcher Verbraucher*innen und Politik auf Missstände aufmerksam macht und Unternehmen zur Einhaltung menschenrechtliche Sorgfaltspflichten und damit einer Verbesserung der Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord von Handelsschiffen verpflichtet.

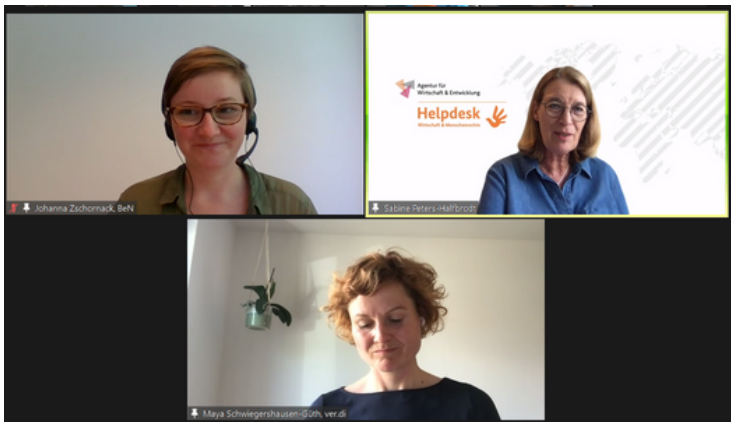

Foto (v.l.) oben: Johanna Zschornack, Sabine Peters-Halfbrodt; unten: Maya Schwiegershausen-Güth

PODIUMSDISKUSSION IM VORFELD DER NATIONALEN MARITIMEN KONFERENZ 2023: SIND WIR SEEBLIND? SCHIFFFAHRT, SEELEUTE UND HÄFEN – DIE VERNACHLÄSSIGTE DIMENSION DER GLOBALEN LIEFERKETTEN

ÜBERSEEMUSEUM BREMEN UND ONLINE AM 27. SEPTEMBER 2023

PODIUMSTEILNEHMER:
DIETER JANECEK, MARITIMER KOORDINATOR DER BUNDESREGIERUNG
UWE SCHMIDT, BUNDESTAGSABGEORDNETER FÜR BREMERHAVEN (SPD)
MATTHIAS RISTAU, GESCHÄFTSFÜHRER DER DEUTSCHEN SEEMANNSMISSION
KAI STÜHRENBERG, STAATSRAT FÜR HÄFEN DER SENATORIN FÜR WIRTSCHAFT, HÄFEN UND TRANSFORMATION DER FREIEN HANSESTADT BREMEN

MODERATION, KAI KASCHINSKI, PROJEKTKOORDINATOR FAIR OCEANS

In den öffentlichen Diskussionen um Globalisierung, Klimakrise und die weltweiten Lieferketten findet die Schifffahrt meist nur eine Erwähnung am Rande. Dabei sind der Welthandel und die internationale Arbeitsteilung ohne die Schifffahrt und den Transport von enormen Mengen an Rohstoffen, fertigen und halbfertigen Gütern über die weit verzweigten Seewege nicht denkbar. Über 90 Prozent des internationalen Warenverkehrs läuft über die Ozeane und Meere. Werden der Schiffsverkehr und die maritime Logistik jedoch ausgeblendet, so geschieht dies gleichermaßen mit den Seeleuten und all den Beschäftigten in den Häfen, die dieses globale Transportnetz am Laufen halten, als auch mit den gesellschaftlichen Folgekosten, welche die Schifffahrt mit sich bringt. Die öffentliche Debatte wird seeblind.

Gerade die aktuellen Gesetzesinitiativen zur besseren Kontrolle der weltweiten Lieferketten verweisen immer wieder auf diese offensichtliche Leerstelle. Dabei hat Deutschland eine starke Stellung in der maritimen Wirtschaft und im Schifffahrtssektor. In deutschem Besitz befindet sich eine der 10 größten Handelsflotten der Welt, in maritimer Technologie zählen deutsche Unternehmen zur Weltspitze ebenso wie die Universitäten und Forschungseinrichtungen in der Meeresforschung. Schließlich wären die Erfolge in der Exportwirtschaft ohne die maritime Logistik gar nicht zu erzielen. Dennoch ist die Schifffahrt selten Teil politischer Betrachtungen. Dadurch geraten jedoch wichtige entwicklungs- und umweltpolitische Aspekte der Globalisierung aus dem Blick. Fragen zu globaler Gerechtigkeit, Fairem Handel und Klimaschutz sind eng mit dem Seeverkehr verbunden. Können die weltweiten Lieferketten wirklich nachhaltig gestaltet werden ohne die Situation an Bord der Schiffe und den maritimen Kern globaler Logistik zu berücksichtigen? Diese Frage diskutierten wir mit den Podiumsteilnehmern und dem Publikum.

Die Veranstaltung wurde in Kooperation mit Fair Oceans, der Deutschen Seemannsmission und dem Bündnis Fair übers Meer durchgeführt.

Foto: Johanna Zschornack

Foto: Johanna Zschornack

DIE TIEFSEE UND DER WETTLAUF UM DIE MEERESSCHÄTZE. EINE MEERESPOLITISCHE SCHIFFSTOUR AUF DER WESER ZU AKTUELLEN ENTWICKLUNGEN IM TIEFSEEBERGBAU

HAFENFAHRT MIT DER MS FRIEDRICH IN BTREMEN, AM 10. SEPTEMBER 2023

REFERENTEN:
ARMIN LINKE, ARMIN LINKE STUDIO
KAI KASCHINSKI, FAIR OCEANS
JAN PINGEL, OZEANIEN-DIALOG

Die ökonomische Bedeutung der Ozeane und Meere ist in den letzten Jahren stark gewachsen. Mit dem Tiefseebergbau sollen nun auch mit großem technologischem Aufwand die mineralischen Ressourcen der Tiefsee erschlossen werden. Obwohl die Ökolgie der Tiefsee und ihre Artenvielfalt noch kaum bekannt ist, wecken die enormen Metallvorkommen in der Tiefe wirtschaftliche Interessen. Die metallverarbeitenden Industrien suchen weltweit nach neuen Rohstoffvorkommen und je knapper diese an Land werden, um so mehr rücken die marinen Lagerstätten ins Blickfeld. Insbesondere die negativen Folgen für die marinen Ökosysteme machen den Tiefseebergbau aber sehr umstritten.

Während derzeit bei der Internationalen Meeresbodenbehörde auf Jamaika das Regelwerk für den Tiefseebergbau noch kontrovers verhandelt wird, erwerben Unternehmen zeitgleich Lizenzen zur Förderung von Erzen am Meeresboden in den Wirtschaftszonen der Inselstaaten im Pazifik. Dies gibt den Unternehmen die Option möglichen Beschränkungen auf internationaler Ebene auszuweichen. So könnte der Tiefseebergbau nicht auf der, von der Meeresbodenbehörde verwalteten Hohen See beginnen, sondern in den Gewässern von Papua-Neuguinea oder den Cookinseln. Die von Klima- und Wirtschaftskrisen stark betroffenen Inselstaaten benötigen dringend zusätzliche Finanzmittel um handlungsfähig zu sein und auf die Krisen reagieren zu können. Ganz gleich welcher Weg bei einer Einführung des Tiefseebergbaus letztlich beschritten wird, dieser wird langfristig Einfluss auf die globale Rohstoffpolitik und die internationale Meerespolitik haben. Gerade in Hinblick auf die von intakten Ozeanen besonders abhängigen kleinen Inselstaaten im globalen Süden stellen sich hier weitreichende entwicklungs- und umweltpolitische Fragen.

Die Veranstaltung erfolgte in Kooperation mit Fair Oceans.

Foto: Niklas Grüter

WIE SIEHT DAS ARBEITEN UND LEBEN AUF SEE AUS? EINBLICK IN DEN ALLTAG VON SEELEUTEN UND DER SEEMANNSMISSION

SEEMANNSMISSION BREMEN, LICHTHAUS, AM 13. SEPTEMBER 2023

REFERENT*INNEN:
DR. LUISA PIART, ETHNOLOGIN, MAX-PLANCK-INSTITUT FÜR ETHNOLOGISCHE FORSCHUNG
JUNE MARK YAÑEZ, PORT CHAPLAIN SEEMANNSMISSION ANTWERPEN
MAGNUS DEPPE, SEEMANNSDIAKON DER BREMER SEEMANNSMISSION
WINFRIED SCHUMANN, BREMER SEEMANNSMISSION

MODERATION: JOHANNA ZSCHORNACK

Die Handelsschifffahrt ist weltweit die einzige Branche, in der es auf internationaler Ebene ausgehandelte Arbeitsrichtlinien gibt: die Maritime Labour Convention (MLC). Diese legt Mindeststandards, beispielsweise für Arbeits- und Ruhezeiten von Seeleuten auf Handelsschiffen fest und wurden bisher (Stand 2023) von 103 Staaten ratifiziert. Bei genauerer Betrachtung des Papiers sowie einem Blick in den Alltag von Seeleuten wird schnell deutlich, dass diese Standards unzureichend sind. Dr. Luisa Piart forscht am Max-Planck-Institut für ethnologische Forschung hierzu und legte im Rahmen der Veranstaltung eine wissenschaftliche Einordnung der Zustände und rechtlichen Rahmenbedingungen vor. Anschließend teilte per Videoschaltung Port Chaplain June Mark Yañez seine Perspektive, welche Bedeutung die Schifffahrt für die philippinische Bevölkerung hat. Bereits seit vielen Jahren ist die Wirtschaftspolitik der Philippinen darauf ausgerichtet ihre Bürger*innen zur Arbeitsmigration zu ermutigen. Die ausgebildeten Seeleute werden über Agenturen an Reedereien vermittelt. Der Teil des im Ausland erwirtschafteten Lohns, der zurück in die Heimat überwiesen wird, ist im Gesamten ein wichtiger Wirtschaftsfaktor des Landes. .

Foto: Johanna Zschornack

Magnus Deppe und Winfried Schumann von der Bremer Seemannsmission ergänzten diesen Bericht noch durch eine Schilderung der Arbeit der Bremer Seemannsmission und den täglichen Herausforderungen in einer Branche, die wenig Beachtung in der täglichen Berichterstattung findet.

Die Veranstaltung wurde in Kooperation mit der Seemannsmission Bremen und dem Kirchlichen Dienst in der Arbeitswelt (KDA) durchgeführt.

Foto: Johanna Zschornack

AKTION ZUR NATIONALEN MARITIMEN KONFERENZ

BREMEN, 14. SEPTEMBER 2023

Am 14. und 15. September 2023 fand die „Nationale Maritime Konferenz“ in Bremen statt. Diese alle zwei Jahre vom Verkehrsministerium ausgerichtete Konferenz ist laut eigener Beschreibung „größtes Treffen der maritimen Branche“ und „Plattform für einen konstruktiven Dialog zwischen Wirtschaft, Wissenschaft, Verbänden, Gewerkschaften und Politik zu Herausforderungen und Chancen der Branche“ (www.bmwk.de). Die NMK ließ bereits in der Planung leider unzählige sehr wichtige Themen völlig außer Acht - im Besonderen die Menschen, die auf den Schiffen arbeiten. Wir haben daher gemeinsam mit einigen Einzelpersonen und Bremer zivilgesellschaftlichen Organisationen (Bremer Infozentrum für Menschenrechte und Entwicklung - biz, Fair Oceans, Fair übers Meer und dem Kirchlichen Dienst in der Arbeitswelt - kda) eine kleine Aktion umgesetzt, die die Besucher*innen der Konferenz zu Beginn des ersten Tages auf diese Leerstelle aufmerksam machte. Mit symbolischen Containern, Plakaten und Handzetteln richteten wir unsere Forderungen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen von Seeleuten an die Besucher*innen der Konferenz.

Durch diese Aktion, die wir vor dem Eingang der Konferenz, durchführen konnten, kamen wir mit zahlreichen Besucher*innen ins Gespräch über die Missstände in der internationalen Schifffahrt sowie der fehlenden Repräsentation auf der Konferenz. Wir erreichten auf diesem Wege Menschen, die wir im zivilgesellschaftlichen Kontext ansonsten nicht erreichen. Daraus entstanden Kontakte und Austausch-treffen mit Bundestagsabgeordneten und weiteren im Themenbereich arbeitenden Personen.
Ein Presseartikel entstand ebenso im Anschluss.

Foto: Johanna Zschornack

WK-Bremen
v.
07.09.2023

Bremer Netzwerk will Lage der Seeleute verbessern

Vor der Nationalen Maritimen Konferenz soll mit dem romantischen Klischee der Schifffahrt aufgeräumt werden

VON CHRISTOPH BARTH

Bremen. 800 Teilnehmer einschließlich Bundeskanzler werden in der kommenden Woche zur 13. Nationalen Maritimen Konferenz (NMK) in Bremen erwartet. Es ist das größte Treffen von Politik und maritimer Wirtschaft in Deutschland – auf der Tagesordnung stehen schwergewichtige Themen wie die neue Nationale Hafenstrategie, die Energiewende in der Schifffahrt und der Schutz maritimer Infrastrukturen vor Angriffen aller Art. Für Johanna Zschornack vom Bremer entwicklungspolitischen Netzwerk (BEN) fehlt jedoch im Programm das Wichtigste: die Seeleute, ohne die kein Container von China nach Bremerhaven oder Hamburg gelangen würde.

„Die Seeleute und ihre soziale Lage spielen in der öffentlichen Diskussion kaum eine Rolle", kritisiert Zschornack. Und wenn, dann nur als shantysingende Matrosen im Ringelpullover – wie bei der „Maritimen Woche", die am Sonnabend beginnt. Diese „Romantisierung" habe jedoch mit der Realität an Bord nichts zu tun, kritisiert Zschornack: monatelange Einsätze fern der Familie, Schichtdienst, schlechte Bezahlung.

In den vergangenen Monaten war Zschornack mehrfach mit der Bremer Seemannsmission an Bord, um sich einen Eindruck von den Lebensverhältnissen der Seeleute zu machen. Ganz oben auf der Liste der Sorgen: „Die meisten vermissen ihre Familie, ihre Kinder", sagt sie. Den Kontakt während eines neunmonatigen Einsatzes auf See zu halten, sei schwierig. Zwar müsse den Seeleuten neuerdings an Bord Zugang zum Internet gewährt werden. Aber mit der Umsetzung hapere es noch. Oft nutzten die Seeleute ihre Landgänge, um sich mit Telefonkarten zu versorgen und mit der Familie zu skypen.

In einem Hintergrundpapier zu den Arbeitsbedingungen auf See kritisiert das entwicklungspolitische Netzwerk die Ausflaggung vieler Schiffe unter sogenannte „Billigflaggen", die niedrige Besteuerung der Reeder und die mangelnde Transparenz über die Arbeitsbedingungen an Bord. „Wir bräuchten eigentlich ein Siegel, das wie bei Bioprodukten oder fair gehandelten Waren die Einhaltung bestimmter Mindeststandards zertifiziert", sagt Zschornack. So könnten sich Kunden überlegen, mit welchen Reedereien sie zusammenarbeiten wollen.

International gültige Arbeitsstandards

Beim Verband Deutscher Reeder (VDR) wehrt man sich gegen die Kritik: Knapp die Hälfte der Schiffe der Verbandsmitglieder fahre unter europäischen Flaggen – neben Deutschland seien das etwa Portugal, Zypern oder Malta. Außerdem seien Liberia sowie Antigua und Barbuda stark vertreten, die bei Kontrollen in den Häfen in puncto Sicherheits- und Arbeitsschutzstandards stets sehr gut abschnitten und auf der „Weißen Liste" der unbedenklichen „Qualitätsflaggen" stünden. Die Seeschifffahrt sei außerdem die weltweit einzige Branche, die über international gültige Arbeits- und Sozialstandards verfügt, betont der VDR. Diese seien von der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) festgelegt und bereits mehrfach aktualisiert worden. Viele Schiffe unterlägen zudem den Tarifverträgen der Internationalen Transportarbeiter-Gewerkschaft ITF; andere hätten nationale Tarifverträge.

Um das Thema in den Blickpunkt der Öffentlichkeit zu rücken, plant das Bremer entwicklungspolitische Netzwerk in Zusammenarbeit mit anderen Organisationen eine Reihe von Veranstaltungen. Am Donnerstag, 7. September, ab 19 Uhr diskutieren im Überseemuseum der Maritime Koordinator der Bundesregierung, Dieter Janecek (Grüne), mit dem SPD-Bundestagsabgeordneten Uwe Schmidt und Häfenstaatsrat Kai Stührenberg (Linke) über die Lage der Seeleute. Am Sonntag, 10. September, legt das Ausflugsschiff MS „Friedrich" um 13 Uhr zu einer Schiffstour auf der Weser ab, bei der es um aktuelle Entwicklungen im Tiefseebergbau geht. Am Mittwoch, 13. September, gewährt die Seemannsmission ab 16 Uhr im Lichthaus einen Einblick in den Alltag von Seeleuten.

WK+ NATIONALE MARITIME KONFERENZ

Eine Botschaft an den Kanzler

Bei der Nationalen Maritimen Konferenz in Bremen wird unter anderem über den Klimaschutz und die Energiewende gesprochen. Einer Protestgruppe kommt ein Thema zu kurz. Sie richtet eine Botschaft an den Kanzler.

14.09.2023, 19:29 Uhr Lesedauer: 1 Min

Von **Marc Hagedorn**

Johanna Zschornack (links) und ihre Mitstreiter wollen auf die Arbeitsbedingungen der Seeleute aufmerksam machen. Das Thema kommt ihnen in der öffentlichen Diskussion viel zu kurz.
Foto: Frank Thomas Koch

Der Bundeskanzler hat Verspätung. Seit acht Uhr warten Johanna Zschornack und ihre Mitstreiter vor dem Congress Centrum auf Olaf Scholz. Als die schwarze Limousine des Regierungschefs schließlich um kurz nach zehn aus Richtung Gustav-Deetjen-Allee auf die Bürgerweide einbiegt, reckt jemand aus der Gruppe ein Schild in die Höhe. „Wo sind die Seeleute auf der NMK?", ist darauf gepinselt.

NMK steht für Nationale Maritime Konferenz, die noch bis Freitag in Bremen stattfindet. Bundeskanzler Olaf Scholz ist der prominenteste Redner. „Wenn ich auf das Programm für diese zwei Tage schaue", sagt Zschornack, „taucht das Thema Seeleute überhaupt nicht auf." Deshalb will das „Bremer entwicklungspolitische Netzwerk" gemeinsam mit vier anderen Organisationen auf diesem Weg auf die harten Arbeitsbedingungen auf See aufmerksam machen.

Der Kanzler – flankiert von einem Konvoi aus Polizeiwagen und Personenschützern – bekommt davon, wie es aussieht, nicht viel mit. Absperrgitter sorgen dafür, dass ein sehr großer Sicherheitsabstand zwischen dem Eingang zum Congress Centrum und dem Parkplatz auf der Bürgerweide liegt. Dort hat sich das halbe Dutzend Aktivisten positioniert. Zschornack ist nicht besonders traurig, dass der Kanzler nicht zu ihnen hinübergekommen ist, „das war zu erwarten". Streng sind die Sicherheitsregeln, mehr als 20 Polizisten auf dem Gelände verteilt.

Zschornack findet, dass sich ihre Aktion trotzdem gelohnt hat. „Viele Teilnehmer, die hier geparkt haben, haben uns nach dem Weg ins Congress Centrum gefragt", sagt sie, „und bei der Gelegenheit haben wir ihnen allen einen Flyer in die Hand gedrückt." Und auf dem stehen schwarz auf weiß ihre Forderungen für die fast zwei Millionen Seeleute weltweit, unter anderem: Kostenfreien und sicheren Internetzugang an Bord! Festgelegte Urlaubs- und Ruhetage! Sichere und langfristige Arbeitsverträge! Gesicherter Landgang in allen Häfen! Zschornacks Fazit: Botschaft angekommen.

Foto: Johanna Zschornack

EINE POSTKOLONIALE BETRACHTUNG BREMENS UND SEINER HÄFEN – UND WAS DAS MIT HEUTE ZU TUN HAT

SPAZIERGANG IN DER ÜBERSEESTADT UND ANSCHLIESSENDE DISKUSSION IM HAFENMUSEUM AM 11. OKTOBER 2023

REFERENTINNEN:
LILLI HASCHE, KULTURWISSENSCHAFTLERIN DER UNIVERSITÄT BREMEN
JOHANNA ZSCHORNACK, BREMER ENTWICKLUNGSPOLITISCHES NETZWERK E.V.

In der Bremer Überseestadt lassen sich viele Spuren des Kolonialismus entdecken. Die Entwicklung der Bremer Häfen sowie die Wirtschaft sind stark durch diese Zeit geprägt worden. Die Geschäfte vieler Kaufleute und Reedereien blühten auf und wuchsen. Rohstoffe wurden aus Ländern des Globalen Südens nach oder über Bremen in alle Welt transportiert. Heute ist der Schiffstransport ein erschwingliches Transportmittel, das es ermöglicht, die Produktion unserer Güter über die ganze Welt zu verteilen. Der größte Gewinn landet jedoch weiterhin meist bei den Konzernen, die ihren Sitz im Globalen Norden haben. Damals wie heute existieren in unserer globalisierten Welt Machtgefälle. Während des Rundgangs durch die Überseestadt wurden an mehreren Stationen die kolonialen Spuren der Bremer (Handels-) Geschichte deutlich. Straßennamen, Baumaßnahmen zur Anpassung der Häfen und Warenströme sowie die Art der Waren, die in Bremen ankamen und verschifft wurden und bis heute werden, zeigen postkoloniale Bezüge vor Ort auf.

Und wie sieht es heute in der globalen Handelsschifffahrt aus? Die Besatzungen, Warenströme, das Ausflaggen von Schiffen, Hierarchien an Bord sowie die Wertschöpfung der Lieferketten und des Transportwesens schreiben Strukturen fort, die den Zusammenhang zur Kolonialzeit schnell deutlich machen.

Die Veranstaltung wurde in Kooperation mit dem Hafenmuseum Bremen durchgeführt.

Foto: Johanna Zschornack

ENTWICKLUNGSPOLITISCHE HAFENRUNDFAHRT IN BREMERHAVEN - EINLADUNG ZUR GEMEINSAMEN GESTALTUNG

SCHULSCHIFF DEUTSCHLAND BREMERHAVEN AM 16. NOVEMBER 2023

REFERENTINNEN:
DR. SABINE FERENSCHILD UND **IRENE KNOKE**,
SÜDWIND INSTITUT FÜR ÖKONOMIE UND ÖKUMENE

MODERATION: IMA DROLSHAGEN

Mit der Veranstaltung wurde die Grundlage für die Erarbeitung einer Hafenrundfahrt in Bremen erarbeitet, welche fernab von Kapitänsromantik einen Blick AUF und IN die Schiffe eröffnet und neue Perspektiven auf den globalen Welthandel ermöglicht. Wie das Arbeiten und Leben auf See aussieht und was jede*r einzelne von uns mit der Schifffahrt zu tun hat, wird greifbarer.

Zu Beginn des Tages ordneten die beiden Referentinnen des Südwind Instituts das Thema „Schifffahrt“ in entwicklungspolitische Zusammenhänge, den Auswirkungen des Sektors „Transport“ auf Menschen im Globalen Süden und in die SDGs ein. Im Anschluss wurden in Kleingruppen Themenschwerpunkte erarbeitet, die im Besonderen in Bremerhaven und in Bezug auf eine mögliche Hafenrundfahrt relevant sind.

Wieso sollte ich die alternative Hafenrundfahrt einer klassischen vorziehen?

Auf einer anschließenden "normalen" touristischen Hafenrundfahrt bemerkten wir, an wie vielen Stellen wir mit unseren zuvor besprochenen Themen anknüpfen konnten und wie viele Leerstellen die bisherigen Rundfahrten offen lassen.

Arbeits- und Ruhezeiten

Dazu zählen die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute, die Herausforderungen und Gefahren, denen sie täglich begegnen, die postkolonialen Bezüge und vieles mehr...

Aufbauend auf die Ergebnisse dieses Tages werden wir Anfang 2024 das Konzept der Hafenrundfahrt erarbeiten und voraussichtlich ab Mai 2024 öffentliche Hafenrundfahrten in Bremerhaven anbieten können. Sollten Sie als Betrieb, Freundeskreis, Familienfeier, Schulklasse oder Einzelperson Interesse an solch einer „etwas anderen“ Hafenrundfahrt haben, melden Sie sich gerne bei uns.

Mit „Billigflagge“ am Arbeitsrecht vorbei

Grafiken: Leefje Roy

Kontakt:
Bremer entwicklungspolitisches Netzwerk e.V. (BeN)
Johanna Zschornack, Projektkoordinatorin
Am Deich 45
28199 Bremen
Tel.: 0421 / 69 53 14 53
Mobil: 0157 / 324 898 64
E-Mail: johanna.zschornack@ben-bremen.de
www.ben-bremen.de

Für den Inhalt dieser Publikation ist allein das Bremer entwicklungspolitische Netzwerk e.V. verantwortlich; die hier dargestellten Positionen geben nicht den Standpunkt von Engagement Global gGmbH und dem Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung wieder

Gefördert durch

ENGAGEMENT GLOBAL
mit Mitteln des

Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung

Senatskanzlei

Freie Hansestadt Bremen

Die Senatorin für Umwelt, Klima und Wissenschaft

BINGO!
Die Umweltlotterie

Gefördert durch:

Brot für die Welt
mit Mitteln des Kirchlichen Entwicklungsdienstes