

Sterben an der Waffe - oder auf hoher See

Verband Deutscher Reeder fordert »zivile maritime Reserve« und wirbt für »Seedienst« als Alternative zum Wehrdienst

Von Niki Uhlmann

Die Straße von Hormus, wo sich aufgrund der Erdgas- und Ölverkommen am Persischen Golf rund elf Prozent des Seehandels abspielen, ist seit mehr als drei Wochen dicht: Für die meisten Schiffe geht es weder vor noch zurück. Der Iran nutzt die Sperrung als Druckmittel, um die Kosten für die Aggressionen Israels und der USA in die Höhe zu treiben. Letztere verlautbaren derweil widersprüchliche Drohungen und Beschwichtigungen: Sie wissen weder ein noch aus. Viel Aufmerksamkeit erfahren darum das Kriegsgeschehen und der Schock der Weltwirtschaft. Doch auf den Containern sitzen Seeleute – weit weg von Zuhause, mitten zwischen den Fronten.

»Seit Beginn des Iran-Kriegs Ende Februar sitzen im Persischen Golf mehr als 2.000 Handelsschiffe mit rund 20.000 Seeleuten fest, darunter mindestens 50 Schiffe von zehn deutschen Reedereien mit etwa 1.000 Seeleuten an Bord«, hat der Verband Deutscher Reeder (VDR) die missliche Lage anlässlich seiner Jahrespressekonferenz am Montag in einer Mitteilung zusammengefasst. Rund 20 Schiffe seien attackiert, ihre Besatzungen dabei verletzt oder getötet worden. Auch auf anderen »zentralen Seehandelsrouten« käme es häufiger zu Problemen: im Roten Meer, im Schwarzen Meer, im Indopazifik, selbst in der Ostsee. »Unsere Gedanken sind derzeit bei den Seeleuten, die unter schwierigen Bedingungen im Einsatz sind«, kommentierte Präsidentin Gaby Bornheim.

VDR-Hauptgeschäftsführer, Martin Kröger, hat allerdings andere Sorgen: »Die Bundesregierung wägt in der aktuellen Lage verständlicherweise sehr sorgfältig mögliche Maßnahmen ab. Gleichwohl stellt sich die grundsätzliche Frage nach dem Stellenwert des Schutzes freier und sicherer Seehandelswege«. Konkreter bemerkt er: Die BRD verfüge mit ihrer Handelsflotte – die »siebtgrößte weltweit«, betont die Mitteilung – über einen »strategischen Schatz«; sie sichere »die Versorgung von Wirtschaft und Bevölkerung« und ermögliche »im Bedarfsfall auch militärische Verstärkungs- und Versorgungstransporte sowie humanitäre Einsätze«. Diesen militärischen Jargon bediente Kröger nicht zufällig.

Der zentrale Vorschlag des VDR lautet nämlich: »Seedienst in der Handelsschifffahrt im Rahmen des neuen Wehrdienstes«. Es brauche »angesichts der wachsenden geopolitischen Risiken« eine »größere nationale Personalbasis«, um »selbst in außergewöhnlichen Krisensituationen« den

Betrieb zu gewährleisten, kurzum: eine »zivile maritime Reserve«. Der Branchenverband rechnet also fest damit, dass es Seeleuten künftig häufiger an den Kragen gehen wird, und zieht daraus die Konsequenz, einerseits die Aufrüstung Deutschlands gutzuheißen und sie andererseits um eine »zivile Alternative« zu ergänzen. »Denn eine resiliente Nation braucht nicht nur Soldatinnen und Soldaten, sondern auch Seeleute, die ihre Versorgung sichern«, resümierte Kröger. Dabei entwickelt sich der »Nachwuchs in der Branche« laut Mitteilung »erfreulich«. 2023 habe es so viele Neueinsteiger gegeben wie seit 2012 nicht.

Wer nicht an der Waffe sterben will, könnte man überspitzen, soll auf hoher See verheizt werden. Solidarität mit Seeleuten, deren Leben in Gefahr ist, sieht anders aus. Etwa so: »Seeleute sind zivile Beschäftigte. Sie sind keine Konfliktparteien – und dürfen niemals als entbehrlich behandelt werden«, wie Lydia Ferrad, die bei der Weltschiffahrtsorganisation (IMO) die Internationale Transportarbeiterföderation (ITF) vertritt, vergangenen Donnerstag in einer Mitteilung der ITF zitiert wurde. Täglich erhalte man »Notrufe von Besatzungen, die nicht wissen, ob sie es nach Hause schaffen werden«.

Die ITF erwarte »unmissverständliche Anweisungen« aller Flaggenstaaten an Reeder, »dass Schiffe das Kriegsgebiet nicht durchqueren sollen«, ergänzte Generalsekretär Stephen Cotton. Von keinem Seemann dürfe erwartet werden, dass er sein Leben riskiert. Explizit dankte er den Golfstaaten für ihre Zusage, die Versorgung von Besatzungen in der Region mit lebenswichtigen Gütern sicherzustellen und sich für Evakuierung von Seeleuten einzusetzen. Der Rat der IMO hatte sich zuvor für die Einrichtung eines »Seekorridors« ausgesprochen, um diese Evakuierung möglich zu machen. Verglichen damit scheinen den Kapitalverband VDR nur die Frachten zu interessieren.

<https://www.jungewelt.de/artikel/519744.internationaler-seehandel-sterben-an-der-waffe-oder-auf-hoher-see.html>