

Trendsetter laufen auf alten Reifen

In New York, London oder Berlin sind SoleRebels-Schuhe schwer angesagt. Die Sandalen und Sneakers mit den Lkw-Gummisohlen werden in einer kleinen Werkstatt in Addis Abeba hergestellt. Eine Erfolgsgeschichte aus dem bitterarmen Äthiopien – und die Firmenchefin hat noch einiges vor

Von Philipp Hedemann

Als Meles Zenawi und seine Rebellen-Armee 1991 in Äthiopiens Hauptstadt Addis Abeba einmarschierten und den kommunistischen Diktator Mengistu stürzten, trugen viele der Kämpfer Sandalen aus alten Lkw-Reifen. Sie konnten sich nichts anderes leisten. Mittlerweile ist Zenawi seit 19 Jahren Staatsoberhaupt und bewegt sich in feinen Ledersohlen auf dem internationalen Parkett. Die meisten seiner Landsleute hingegen können die Reifen-Latschen mittlerweile nicht mehr bezahlen. Denn eine findige äthiopische Unternehmerin hat die ehemaligen Arme-Leute-Schuhe zu einem teuren Exportschlager gemacht.

Dass in New York, London, Berlin und Tokio immer mehr Trendsetter mit den coolen SoleRebels-Schuhen aus Addis Abeba herumlaufen, gibt im neuntärmsten Land der Welt mittlerweile 225 Menschen Arbeit. Und Bethlehem Tilahun Alemu hat noch lange nicht genug. Die Firmengründerin sagt: „Meine Marke soll die afrikanische Antwort auf Nike, Puma und Timberland werden.“ In der klei-

nen Manufaktur am westlichen Stadtrand Addis Abebas herrscht Hochbetrieb. 40 Männer und Frauen sitzen in vier kleinen Räumen und unter einem Sonnendach dicht gedrängt auf selbstgezeichneten Holzbänken, zeichnen mit Hilfe von Schablonen Schnittmuster, nähen bunte Stoffe um grüne Leisten, kleben Autoreifen als Sohlen unter Stoffschuhe. In der Luft hängt der beißende Geruch von Klebstoff, sechs Nähmaschinen surren, dazu das monotone Klopfen vieler Hämmern. Bei SoleRebels herrscht Stress: Morgen müssen 42 Kisten mit 1500 Paar Schuhen rausgehen. Der Internetversandhändler Amazon hat sie bestellt, Nachschub für den US-Schuhmarkt. Bis zu 500 Paar Schuhe können die Arbeiter hier pro Tag herstellen.

Rund 55 000 Paare haben die Manufaktur bislang verlassen, seitdem Alemu SoleRebels vor fünf Jahren gründete. Ihr Business-Plan überzeugte, eine äthiopische Entwicklungsbank bürgte mit umgerechnet rund 60 000 Euro. Und die Rechnung ging auf. SoleRebels steigerte den Umsatz Jahr für Jahr, blieb stets in der Gewinnzone. In diesem Jahr will die Geschäftsfrau 1,2 Millionen Euro Umsatz und bis zu 120 000 Euro Gewinn machen. Und als Alemu über ihre Angestellten spricht, übertönt der Stolz in ihrer Stimme fast den Werkstatt-Krach. „Ich habe hier vor fünf Jahren mit fünf Leuten angefangen, heute beschäftige ich 75 Menschen!“ SoleRebels ist damit der größte Arbeitgeber im 5000-Einwohner-Dorf Zenbework am Stadtrand von Addis Abeba. Wenn man die 120 einheimischen Zulieferer mitrechnet, leben sogar 225 Menschen von den Reifen-Schuhen.

Über 200 verschiedene Flip-Flops, Sandalen, Sneakers oder Hausschuhe hat die Manufaktur im Programm – und die Kollektion wächst unaufhaltsam. Aus alten äthiopischen Armeekorps-Uniformen, einheimischem

Leder und Hanf sowie äthiopischer Jute und Baumwolle entwerfen die Firmenchefin und ihre Schuhmacher ständig neue Modelle. Irgendwann will Alemu auch Kinderschuhe ins Programm aufnehmen, damit endlich auch ihre Tochter Naomi (5) und ihr Sohn Benjamin (1) Mamas Schuhe tragen können. Jeder SoleRebel wird in Handarbeit hergestellt, ist somit ein Unikat. Nur dass der Träger auf Lkw-Reifen geht, die schon Tausende Kilometer auf äthiopischen Pisten und Straßen zurückgelegt hat, ist bei jedem SoleRebel gleich. Die Firmenchefin, die nach ihrem Wirtschaftsstudium in Addis



225 Menschen haben durch SoleRebels Arbeit. Doch die von ihnen gefertigten Schuhe kann sich kaum einer von ihnen leisten: 32 bis 59 Euro sind für die meisten Äthiopier viel zu viel Geld

Abeba unter anderem in der Rechnungsprüfung einer Lederfirma arbeitete, bevor sie sich selbstständig machte: „Äthiopien ist ein armes Land. Hier wird nichts weggeworfen. Alles wird immer und immer wieder recyclet, auch Lkw-Reifen.“

In Äthiopien kosten die Designerstücke umgerechnet zwischen 32 und 59 Euro. Doch kaum einer der Arbeiter in der Schuhfabrik trägt das Produkt der eigenen Hände, ihre Füße stecken in billigen Plastikschuhen, importiert aus China. Die SoleRebels sind für den äthiopischen Markt zu teuer: 95 Prozent gehen in den Export. Begünstigt durch den „African Growth and Opportunity Act“ landen 75 Prozent zollfrei in die USA, zehn Prozent in Japan, der Rest verteilt sich auf die anderen Kontinente. Nur nach Südamerika hat es noch keiner der Schuhe aus Addis Abeba geschafft. Wer die Designerstücke in einer Boutique kauft oder über Amazon bestellt, zahlt umgerechnet zwischen zwölf und 45 Euro inklusive Versand. Da keine weiteren Zwischenhändler zwischengeschaltet sind, bleibt der Großteil des Gewinns in Äthiopien.

„Seit ich klein bin, habe ich gesehen, wie Hilfsorganisationen Milliarden Dollar nach Äthiopien gepumpt haben. Aber wir sind immer noch ein armes Land“, sagt Bethlehem Tilahun Alemu. „Wir müssen endlich kapieren, dass wir unsere Probleme nur lösen können, wenn wir beginnen, hochwertige Produkte statt nur unveredelte Rohstoffe zu exportieren.“ So sei das Land weniger abhängig von den schwankenden Weltmarktpreisen. Seit der verheerenden Hungersnot von 1984/85 habe sich fast eine ganze Generation Äthiopier auf Hilfe von außen verlassen, meint die Unternehmerin. Und das habe Spuren in der nationalen Psyche hinterlassen. „Am Anfang hatten wir große Probleme mit der Disziplin, weil die meisten unserer Angestellten noch nie zuvor einen festen Job hatten“, erinnert sie sich. „Aber mittlerweile haben wir das im Griff. Es erfüllt

unsere Leute mit Stolz, dass sie nicht bei internationalen Hilfsorganisationen um Almosen bitten müssen, sondern für gute Arbeit einen guten Lohn bekommen.“

Zwischen 300 (für Auszubildende) und 4000 Birr – umgerechnet rund 18 bis 236 Euro – plus Krankenversicherung zahlt Alemu ihren Angestellten, zudem übernimmt sie für die Kinder ihrer Arbeiter die Kosten für Schuluniformen und Unterrichtsmaterialien. Die Löhne liegen so rund 230 Prozent über dem Landesdurchschnitt. Dass der unternehmerische Erfolg bei Alemu nicht auf Kosten der Arbeiter geht, hat sich herumgesprochen. Die Mode-Zeitschrift „Marie Claire“ berichtete bereits über die Schuhe mit dem Fairtrade-Zertifikat, das zum Beispiel Kinderarbeit ausschließt. Die Fernsehsender BBC und CNN waren zu Besuch, US-Außenministerin Hillary Clinton erwähnte die äthiopische Firma in einer Rede, und auch Weltbank-Chef Robert Zoellick besuchte die Manufaktur, die in einem ehemaligen Wohnhaus am Ende eines holprigen Feldweges untergebracht ist.

Doch SoleRebels hat nicht nur Fans. Anfang dieses Monats besichtigte Ex-Supermodel und Frauenrechtlerin Waris Dirie – bekannt durch das Buch „Wüstenblume“ – die äthiopische Vorzeige-Firma. Es kam zum Eklat. „Die spazierte hier rein und fragte, was die Angestellten verdienen. Als ich es ihr sagte, machte sie eine Riesen-Szene, weil man sich davon in Europa ja fast nichts kaufen kann“, regt Alemu sich auf. Die somalischstämmige Dirie bemängelte zudem, dass die Arbeiter zu dicht gedrängt säßen und ständig vom beißenden Klebstoff-Geruch umgeben seien. „Die Frau hat doch keine Ahnung von Business und Afrika. So wie ich keine Ahnung vom Modell habe. Aber ich rede ihr auch nicht rein. Im Gegensatz zu ihr lebe ich noch in Afrika und schaffe hier Arbeitsplätze“, erklärt Alemu. Auch Gerd Ludstätter, Wirtschaftsexperte des Deutschen Entwicklungsdienstes in Äthiopien, meint, für äthiopische Verhältnisse zahle SoleRebels hervorragende Löhne. „Die Arbeitsbedingungen sind im Vergleich zu anderen Fabriken sehr gut.“

Um die steigende Nachfrage auf der ganzen Welt auch künftig befriedigen zu können, will Alemu bis 2015 weitere 300 Arbeiter einstellen, Kleidung und Taschen in ihre Kollektion aufnehmen, den Umsatz auf zehn Millionen Dollar pro Jahr steigern und eine weitestgehend mit Solarenergie betriebene Fabrik bauen. Die äthiopische Regierung hat ihr dazu bereits kostenlos ein 15 000 Quadratmeter großes Grundstück zur Verfügung gestellt. Dann soll auch eine Forderung von Waris Dirie erfüllt werden. Die Arbeiter sollen beim Nähen, Kleben und Hämmern mehr Platz haben.

Ein armes Land

■ In Äthiopien leben knapp 81 Millionen Menschen, der Großteil von ihnen in bitterer Armut. Im Human Development Index 2009 liegt das Land auf Platz 171 von 182 Ländern, das Bruttoinlandsprodukt pro Kopf liegt bei 280 Dollar. Immer wieder zerstören Dürren die Ernten, dazu kommt das rasche Bevölkerungswachstum. 1984/85 wurde das Land am Horn von Afrika von einer großen Hungerskatastrophe getroffen, bei der eine Million Menschen starben.

■ Allerdings tut sich auch einiges in Äthiopien. Das Mobilfunknetz wird ausgebaut, die marode Infrastruktur verbessert. So entstehen derzeit zahlreiche Wasserkraftwerke, um den Strommangel zu lindern. Zudem lockt das Land ausländische Investoren an, vor allem aus China und Saudi-Arabien. Sie tummeln sich im Agro-Geschäft: pachten Ackerland und exportieren die Lebensmittel – nicht unumstritten in einem Land, in dem immer noch Millionen von Menschen auf Lebensmittelhilfe angewiesen sind. Wichtigstes Exportgut ist Kaffee.

■ Am Sonntag wählt Äthiopien ein neues Parlament. Erwartet wird, dass die seit 1991 regierende Koalition von Ministerpräsident Meles Zenawi gewinnt. Die Regierung macht vor allem Wahlkampf damit, dass in den vergangenen sieben Jahren die Wirtschaft jeweils zweistellig zugelegt hat.

Wo gibt es die?

■ Auch in Deutschland sollen die schicken Schuhe aus Äthiopien bald über den Internethändler Amazon erhältlich sein, entsprechende Verhandlungen laufen. Bis dahin können deutsche Schuhfans die afrikanischen Must-Haves per Email direkt beim Hersteller (<http://solerebelsfootwear.weebly.com/contact.html>) ordern. Spätestens drei Tage nach Eingang der Bestellung werden die Schuhe per DHL verschickt. Kostenpunkt: 50 bis 70 Euro – je nach Modell und Gewicht. Sonderwünsche gibt es übrigens ohne Aufschlag. So schickte ein französischer Kunde etwa bei seiner Bestellung über das Internet gleich ein Foto seines Fußes mit. Da er Spreizfüße hatte, wurden seine SoleRebels extra etwas breiter geschustert.



Unternehmensgründerin Bethlehem Tilahun Alemu will die bequemen Treter zur afrikanischen Antwort auf Nike, Puma und Timberland machen

PHILIPP HEDEMAN

Gericht erlaubt Streik bei British Airways

Gewerkschaft setzt der Fluggesellschaft ein Ultimatum bis Montag – Arbeitsniederlegung könnte angeschlagenen Konzern 130 Millionen Euro kosten

Von Tina Kaiser

Es waren harte Worte, die Richter des Londoner High Courts der Fluggesellschaft British Airways (BA) auf den Weg gab. Es sei ein Fehler über ein Gericht einen Streik verhindern zu wollen. Solche Aktionen würden den Arbeitskampf mit der Gewerkschaft Unite eher „entzünden als besänftigen“. Am vergangenen Montag hatte BA per einstweiliger Verfügung eine geplante Arbeitsniederlegung des Kabinenpersonals verhindert. Die Gewerkschaft Unite legte daraufhin Einspruch ein. Am gestrigen Donnerstag hob ein Londoner Gericht das Streikverbot auf. Flugausfälle sind damit fast unvermeidlich.

„Das Management von British Airways hat jetzt drei Tage Zeit, uns bei den ausstehenden Konfliktpunkten entgegenzukommen“, sagt Unite-Generalsekretär Derek Simpson. Andernfalls werde das Kabinenpersonal am kommenden Montag in Streik treten.

Ursprünglich hatte Unite angekündigt, in vier je fünf-tägigen Phasen zu streiken, also insgesamt 20 Tage. Der erste Streik hätte am vergangenen Montag Dienstag beginnen sollen, der nächste ist nun ab Pfingstmontag geplant. Weitere Starttermine werden vermutlich der 30. Mai und der 5. Juni sein.

BA-Chef Willie Walsh versicherte jedoch, mehr als 70 Prozent der Passagiere trotzdem transportieren zu können. Vor Gericht hatte er ge-

sagt, ein 20-tägiger Streik würde die Fluglinie rund 160 Millionen Euro kosten. Sollten es nun nur noch 15 Tage sein, dürften die Kosten bei etwa 130 Millionen Euro liegen.

Seit mehr als einem Jahr streiten sich der Konzern und die Gewerkschaft um die Vergütung des Kabinenpersonals. Die Mitarbeiter wehren sich insbesondere gegen Pläne, eine Stewardess weniger an Bord einzusetzen. Insgesamt will British Airways pro Jahr rund 70 Millionen Euro einsparen. Firmenchef Walsh argumentiert, die Kürzungen seien wegen der angespannten Lage überlebenswichtig.

Am heutigen Freitag wird die Fluggesellschaft die Geschäftszahlen für das vergangene Jahr vorlegen. Analysten erwarten einen Vor-

steuerverlust von rund 700 Millionen Euro. Das wäre das schlechteste Ergebnis, seit die Fluglinie 1987 privatisiert wurde. Neben der schwachen Konjunktur und den Einnahmeausfällen durch die Aschewolke kämpft der Konzern mit schwankenden Kerosinkosten und wachsender Konkurrenz durch Billigflieger. Ende des Jahres will BA die spanische Fluggesellschaft Iberia übernehmen.

Generalsekretär Simpson verteidigte die 12 000 gewerkschaftlich organisierten Kabinenmitarbeiter. „Unsere Kollegen sind keine irren Streiker.“ Unite bemühe sich um eine Einigung. Ein Kompromiss stehe kurz bevor. Gleichzeitig wollte er weitere Streiks im Sommer nicht ausschließen

Größter Streitpunkt sind offenbar nicht länger die Kürzungen, sondern Disziplinarmaßnahmen gegen die 2500 Mitarbeiter, die sich an den Arbeitsniederlegungen im

März beteiligt hatten. Allen wurden Vergünstigungen bei Privatflügen mit BA gestrichen, rund 50 von ihnen wurden sogar zeitweise vom Dienst suspendiert.



Partystimmung trotz erster Lage: Mitarbeiter von British Airways freuen sich über den Gerichtsscheid. „Walsh Krieg zerstört BA“, heißt es auf dem Plakat

BA-Chef Walsh bemühte sich nicht gerade, die Stimmung zu verbessern. Vor einigen Tagen räumte ihm die „Times“ eine Seite frei, auf der er sich über die „Guerilla Kampagne“ der Gewerkschaft aufregte, die das Vertrauen der Kunden „untergraben und so viel wirtschaftlichen Schaden wie möglich anrichten soll“. Unite befindet sich geistig noch in den 70er-Jahren. Nach dem Urteil am Donnerstag sagte ein BA-Sprecher: „Wir sind zuversichtlich, dass Tausende von Kabinenmitarbeitern den Unite-Streik ignorieren werden.“ Die Londoner Flughäfen Gatwick und City seien gar nicht betroffen. Von Heathrow aus könne die Fluglinie 60 Prozent der Langstrecken- und mehr als 50 Prozent der Kurzstreckenflüge bedienen.