

Eine Ära geht unter

Für Seeleute sind Seefahrtbücher ein Tagebuch des Berufslebens. Nun kämpfen sie gegen ihre Abschaffung VON CHRISTIAN HEINRICH

Der Seemann Stephan Lührs hört nicht auf zu kämpfen, obwohl die Niederlage schon seit einigen Wochen feststeht. »Vielleicht kann man ja alles wieder rückgängig machen«, sagt Lührs. Er hat vor Kurzem im Internet eine Petition an den Bundestag gestartet: »Erhaltung des Seefahrtbuches«. Dabei müsste es statt Erhaltung eher Wiedereinführung heißen.

Denn am 1. August wurde das Seefahrtbuch in Deutschland abgeschafft. In der Seefahrt ist damit eine Ära zu Ende gegangen, ein Stück alter Seefahrtromantik. Auch hier, wie in vielen anderen Berufsfeldern, siegt Technik über Tradition: Automatisch erstellte Zettel statt Stempel von Beamten. Der Berufsweg des Seemanns, seine Fahrten über die Weltmeere, einst waren sie wie ein Tagebuch im schmunzigen Seefahrtbuch verewigt, nun sind sie im Computer gespeichert und auf Knopfdruck ausgedruckt. Früher war alles besser. Lührs sagt diesen Satz nicht, aber er meint es genau so.

Jeder, der zur See gefahren ist, hatte bis vor Kurzem ein Seefahrtbuch. Ging man an Bord und trat seinen Dienst an, gab man als Erstes sein Seefahrtbuch beim Kapitän ab zur Verwahrung. Wenn dann ein Schiff auslief, kam etwa in Deutschland meist ein Beamter des Seefahrtsamtes zur Anmusterung an Bord und machte seine Stempel in die Bücher. Hierzulande ist das Seefahrtbuch ein amtlich beglaubigtes Dokument, das auch für die Rentenansprüche gilt. In vielen Ländern ist es sogar fast ein Passersatz.



Bald Geschichte: Seit August sind die Seefahrtbücher abgeschafft

Und für die Seeleute selbst oft sogar noch mehr. »Das Seefahrtbuch ist gewissermaßen ein Tagebuch des Berufslebens«, sagt Stephan Lührs. Von wann bis wann man auf welchem Schiff wo in welcher Stellung unterwegs war, jede Fahrt ist darin eingetragen.

Dass es nun abgeschafft wurde, begründet man beim zuständigen Bundesministerium für Arbeit und Soziales mit Neuregelungen im Internationalen Seearbeitsgesetz. Danach verschwindet das gesamte Musterungsverfahren, das heißt, die Seeleute brauchen bei Dienstantritt und Dienstbeendigung auf einem Schiff keinen Stempel mehr von einem Beamten. Vor allem im Ausland war das oft aufwendig, weil extra das deutsche Konsulat aufgesucht werden musste. »Weil dies nun wegfällt, besteht auch kein Bedarf mehr für das Seefahrtbuch«, sagt ein Sprecher des Ministeriums.

Stephan Lührs und die meisten Seeleute sehen das anders. Auch, weil die Alternative denkbar unübersichtlich ist: Künftig sollen die Reedereien ihren Mitarbeitern maschinell Bescheinigungen nach jedem Dienst auf einem Schiff ausstellen. »Eine lose Zettelsammlung«, sagt Lührs. Dabei hätte man das Seefahrtbuch einfach weiterlaufen und künftig von den Reedereien ausfüllen lassen können. So wird es in den meisten anderen Ländern schon lange gehandhabt. Auch für Deutschland wäre es eine Lösung, um das Seefahrtbuch doch noch zu erhalten. Dazu müsste sich der Bundestag mit dem Thema aber noch einmal befassen. Das geschieht wahrscheinlich nur, wenn die Petition von Lührs erfolgreich ist: Erst ab 50 000 Unterschriften wird eine Petition einem Ausschuss vorgelegt, der darüber noch einmal berät. Die Petition zum Erhalt der Seefahrtbücher liegt heute nach vier Monaten Laufzeit bei knapp über 2000 Unterschriften, sie läuft nur noch zwei Monate. Keine guten Aussichten.

Auch die meisten Seemannsämter in Deutschlands Häfen sind längst dichtgemacht worden. War die Hauptaufgabe der Beamten dort über viele Jahre das An- und Abmüsten der Seeleute, haben sie nun nichts mehr zu tun. Kündigungen gab es keine, die Beamten – meist um die zehn pro Hafenstadt – wurden in andere Bereiche versetzt. Mittelfristig aber wird man auch hier Personal sparen.

Als alternative Lösung zu den losen Zetteln haben mehrere Reedereien jetzt eigene Seefahrtbücher aufgelegt, darunter die Schwergewichte Hapag-Lloyd und Hamburg Süd. Darin machen die Reedereien und Kapitäne ihre eigenen Stempel, sodass die Seeleute ihr Buch behalten – nur dass es eben kein amtlich beglaubigtes mehr ist. Die Originale hingegen wird man in einigen Jahren wohl nur noch im Museum bestaunen können. Oder bei den einen oder anderen älteren Seemannern und Seefrauen zu Hause. Als Erinnerung an eine vergangene Zeit, die 2013 zu Ende ging.



Fotos: Gianni Occhipinti für DIE ZEIT/www.gianni-occhipinti.de (2); privat (3)

»Wie eine gerissene Perlenkette«

Katja Schreier, 32, arbeitet als Zweite Ingenieurin bei der Reederei Hamburg Süd. Sie besitzt ein deutsches Seefahrtbuch, das 2000 ausgestellt wurde

Das erste Schiff vergisst man nicht. Ich war gerade mal 19 Jahre alt und in der Ausbildung zur Schiffsmechanikerin, als ich meinen ersten Dienst auf See tat: auf der *Cap Finisterre*, einem großen Containerschiff, das etwa 2000 Container fasst. Heute, 13 Jahre später, ich bin inzwischen Zweite Ingenieurin, habe ich gerade die *Santa Rosa* verlassen, jetzt bleibe ich erst einmal ein paar Monate zu Hause in Flensburg.

Alle Schiffe dazwischen, bei mir dürften das mehr als 20 gewesen sein, könnte ich nicht mehr auswendig aufzählen. Die vielen wunderbaren Erinnerungen an meine Zeit unterwegs auf den Meeren sind wie eine gerissene Perlenkette, die Perlen liegen überall verstreut herum, aber es ist oft schwierig, jedes Erlebnis genau einzuordnen. Erst mithilfe meines Seefahrtbuches kann ich alles wieder so aufreihen, dass ich mein Berufsleben an einem Strang betrachten kann. Viele Freunde und Bekannte, die nichts mit Schifffahrt zu tun haben, wissen gar nicht, dass es überhaupt ein Seefahrtbuch gibt. Wenn ich es dann aus meinem Schreibtisch in Flensburg heraushole, sind sie immer sehr beeindruckt. »Wie ein Tagebuch«, hat eine Freundin letztes Jahr gesagt, als sie es durchblätterte. Recht hat sie.

Als vor ein paar Tagen ein Kollege an Bord beim Kaffee beiläufig erzählte, dass die Seefahrtbücher abgeschafft werden, habe ich das erst gar nicht so richtig geglaubt. Dann ist es Anfang August plötzlich geschehen. Ohne dass groß darüber gesprochen wurde. Eine Frechheit. Meine Reederei hat nun ein eigenes Seefahrtbuch entworfen, das wir auch künftig für uns benutzen können. Das ist zwar nicht dasselbe, aber immerhin. Vielleicht wird das Buch ja auch deutschlandweit bald wieder eingeführt. Denn ich finde: Ohne Seefahrtbuch geht es einfach nicht.

»Erster Stempel vom Konsul persönlich«

Stephan Wulff, 34, ist Erster Nautischer Offizier bei der Reederei Carl Büttner



Um mein erstes Seefahrtbuch abzuholen, musste ich mich selbst auf eine kleine große Reise begeben. Ich war 17 Jahre alt und bin allein aus Herford extra mit der Bahn nach Hamburg gefahren. Damals hatte ich einen Praktikumsplatz auf der Fähre *Nils Holgersson* ergattert. Meine erste große Fahrt habe ich kurze Zeit später als Ferienfahrer auf dem Bananendampfer *Hansa Visby* angetreten. In Ecuador habe ich dann meinen ersten Stempel bekommen, und zwar vom Generalkonsul persönlich. Das war etwas Besonderes, sonst kommt ja meistens ein ganz normaler Musterbeamter an Bord und macht seinen Stempel. Seitdem sind mehrere Dutzend hinzugekommen. Das Bild vorne im Buch zeigt aber immer noch den 17-jährigen Knirps, der ich damals war.

Das Seefahrtbuch ist aber oft nicht nur dem Besitzer wichtig, sondern auch seiner Familie. Vor ein paar Jahren ist der Vater einer Freundin gestorben, er war Kapitän und oft weg, unterwegs irgendwo auf den Weltmeeren. Noch heute malt sie sich aus, wo er mit seinen Schiffen überall war. Sie selbst war als Kind auch ab und zu mit auf großer Fahrt und bei ihrem Vater auf der Brücke, das kommt alles wieder hoch bei ihr, wenn sie sein Seefahrtbuch in den Händen hält.

»Ich blättere durch mein eigenes Leben«

Uwe Wunderlich, 41, Kapitän, arbeitet als Sicherheitsingenieur bei der Reederei BBC Chartering in Leer



Wenn es nach meinen Seefahrtbüchern geht, habe ich schon vier Leben gelebt. So viele Exemplare besitze ich, immer wieder änderten sich die Umstände so, dass ich ein neues brauchte. Mein erstes bekam ich in der DDR, das war kurz vor der Wende. 1991 wurde es dann mit der Wiedervereinigung ungültig und ersetzt durch eines aus der Bundesrepublik Deutschland. Später fuhr ich unter der Flagge von Liberia und brauchte natürlich ein liberianisches Seefahrtbuch, als ich für die Marshall Islands fuhr, kam eines von dort dazu.

Wenn ich die Seefahrtbücher heute aufschlage, kommt es mir vor, als würde ich durchs eigene Leben blättern. Einer der ersten Einträge im deutschen Buch ist meine Fahrzeit auf der *Humboldt Express* von August bis Dezember 1992. Als wir auf dem östlichen Pazifik schräg runter nach Südamerika gefahren sind, überquerten wir den Äquator. Für mich und eine Handvoll anderer junger Seeleute war es das erste Mal. Die Älteren schrubben uns erst vor allen mit einem Riesenseifenab und steckten uns dann in ein Fass mit undefinierbaren Speiseresten. Am Abend feierten wir bis spät in die Nacht. Meine

Äquatortaufe! So etwas wurde früher meistens gemacht, wenn ein Seemann zum ersten Mal den Äquator überquert. Von solchen Erlebnissen gibt es etliche, viele werden vor meinen Augen lebendig, wenn ich meine Seefahrtbücher durchsehe.

Ich konnte anhand der Bücher immer auch nachrechnen, wie viele Tage beziehungsweise Monate ich unter welchem Dienststrang auf welchen Schiffen unterwegs war. Weil alles amtlich beglaubigt ist, sind es offizielle Dokumente und können immer als Nachweis vorgezeigt werden, wenn man etwa die für den Rang des Kapitäns notwendige Fahrzeit nachweisen will. Die Seefahrtbücher sind an Bord das, was der Kapitän neben dem Schifftagebuch als Erstes versucht mitzunehmen, wenn ein Schiff im Notfall verlassen werden muss.

Manche Stempel in meinen Seefahrtbüchern sind richtige Raritäten. 1997 war ich als Wachmatrose auf der alten *MS Europa* unterwegs, 1998 arbeitete ich als Zweiter Nautischer Offizier auf dem Forschungsschiff *Poseidon*. Vor allem auf diese beiden Stempel bin ich auch ein bisschen stolz: In Seefahrerkreisen sind das echte Hingucker.

»Unsere neuen Bücher kommen gut an«



Arnold Lipinski, 56, langjähriger Kapitän, ist bei Hapag-Lloyd verantwortlich für das Schiffpersonal

Gleich der zweite Eintrag in meinem ersten Seefahrtbuch erinnert mich an ein Ereignis, das mein Leben verändert hat. Am 19. März 1977 ging ich in Bremen von Bord des Stückgutfrachters *Bayernstein* und fuhr direkt zu der Schule, in die meine Schwester ging, um sie abzuholen. Während ich wartete, lernte ich eine nette junge Frau kennen, wenig später kamen wir zusammen. Heute sind wir 33 Jahre verheiratet. Ich kann also nur zu gut verstehen, warum viele Seeleute die Abschaffung der Seefahrtbücher bedauern, da das Seefahrtbuch eine Art persönliche Lebenschronik ist, auf die jeder stolz ist. Meine Reederei hat jedoch für unsere Seeleute ein eigenes Seefahrtbuch entwerfen lassen. Wenn bei einem Seemann das alte Seefahrtbuch voll wird, kriegt er eines von Hapag-Lloyd. Dadurch ändert sich gar nicht so viel. Der Kapitän macht dort weiter die Eintragungen und Stempel hinein, es wird nur nicht mehr extra von den Seemannsämtern abgezeichnet. Die neuen Bücher kommen bisher gut an. In meinem Büro in Hamburg schauen unsere Seeleute regelmäßig vorbei und freuen sich, wenn wir ihnen das neue Seefahrtbuch aushändigen.