

Die Gute Seemannschaft

von Stefan Sip

Der Biograf und ehemalige Kapitän sinniert über die Gute Seemannschaft, jenen Berufsethos, der die transportierten Güter fast nicht brauchte, um sich selbst zu genügen. Was ist daraus geworden? Aus der Navigation? Aus dem Wetter? Aus der Umwelt? Was nützen internationale Konventionen und was steckt eigentlich in den Containern?

Die Gute Seemannschaft war eine Wundertüte von – heute würde man sagen – Kompetenzen, die einen sorgfältigen Kapitän befähigten, sich den Unberechenbarkeiten von Mensch, Natur, Schiff und Ladung zu stellen. Die Professoren in der norddeutschen Kapitänsschmiede mahn-ten uns immer wieder, den Werten und Traditionen der Guten Seemannschaft treu zu bleiben, wenn wir dereinst das Kommando eines großen Schiffes übernehmen sollten. Wir Studenten waren ein zottiger Haufen, waren alle schon ein paar Jahre als Mannschaftsdienstgrade zur See gefahren, hatten uns die Hände und vielleicht auch ein wenig die Seele schmutzig gemacht, hatten einfach schon die Welt gesehen und schmunzelten ob den gehobenen Zeigefingern unse-rer Pauker.

Nach mehr als drei Dekaden und einer – im wahrsten Sinne des Wortes – bewegten beruflichen Laufbahn spiegle ich wehmütig das aktuelle Geschehen in der Welt von heute am ehemaligen Wertesystem meiner Berufsgruppe. Die guten alten Zeiten waren auch in der Hochseeschiff-fahrt nicht das, was ein verklärender Blick auf die Vergangenheit so alles verunstalten kann. Aber sie waren ehrlicher!

Navigation glich einem Kunsthandwerk. Es gehörte einiges an Zeit, sinnlicher und physischer Fertigkeit sowie eine gehörige Portion Logarithmen dazu, um bei bewegter See aus Winkel-messungen mit dem Sextanten ein paar astronomische Standlinien zu erarbeiten, die sich hof-fentlich in einem Punkt kreuzten, was sie natürlich nie taten. Also achtete der sorgfältige Kapi-tän immer darauf, einen guten Abstand zu allen möglichen Gefahrenstellen zu halten. Außer-dem suchte man stets nach einem zweiten Verfahren, mit dem sich Berechnungen und Beob-achtungen bestätigen ließen. Dieses Kunsthandwerk ist inzwischen dem Computerspiel gewi-chen. Ich sage das jetzt nicht gerne: Aber ein Zehnjähriger, der pffiffig auf seiner Daddelma-schine unterwegs ist, kann heute problemlos ein großes Containerschiff über den Atlantik navi-gieren. Die Seekarten sind nicht mehr aus Papier sondern aus Bildschirm. Die Höhenwinkel-messung des Sextanten übernimmt das allgegenwärtige GPS, das halt die Höhe der Satelliten und nicht diejenige der Sterne misst. Nun gut, vielleicht ist er kein Spieler, der Navigator von heute. Aber ein User, ein Nutzer, ist er auf jeden Fall geworden.

Nicht nur das Kunsthandwerk der Navigation verlangte nach Plausibilität und Sicherheitsab-stand. Auch das Wetter tat das. Der erfahrene Kapitän beobachtete sorgfältig die Veränderun-gen von Luftdruck und Windrichtung. Daraus entrollte er vor seinem inneren Auge eine Wet-terkarte. Die klimatischen Informationen in den Seehandbüchern über das entsprechende See-gebiet sowie das oft bis zur Unkenntlichkeit verrauchte Thermopapier aus dem Wetterfax dienten zur Überprüfung. Aus diesen Ressourcen strickte der Herr Kapitän seine meteorologi-sche Reiseplanung. Dabei erwartete niemand von ihm, dass er Grenzen zum Unmöglichen suchte. Das ist etwas, was mir heute immer bei den Klimadiskussionen durch den Kopf geht: Fast alle Argumentationsketten behandeln, wie weit man noch gehen kann, bis... Wieso geben

wir dem Klima nicht im Sinne einer gestrickten Reiseplanung den Raum, sich am Ende doch noch ein wenig anders zu entwickeln, als wir uns das vorstellen? Gut, es gibt viele qualifizierte Menschen, die der Meinung sind, dass wir beim Klima bereits die Grenze überschritten hätten. Auch in der Handelsschifffahrt geht es heute ohne Sicherheitsabstand. Es zählt oft nur noch das optimale Verhältnis von Geschwindigkeit zu Treibstoffverbrauch. Die meteorologisch sinnvollste Route wird dann gerne von Land aus vorgegeben. Der leistungsfähigen und günstigen Satellitenkommunikation sei Dank erreichen uns die Reiseanweisungen so mitunter von „meinem iPhone“ gesendet.

Obwohl Fürsorge für die Ladung auch in die Wundertüte der guten Seemannschaft gehörte, ging es weniger um das, was transportiert wurde, als vielmehr darum, wie das geschah. Ohne es geschichtlich oder statistisch genau zu verorten, haben Schiffe seit eh und je Güter transportiert für solche Menschen, die das auch bezahlen konnten. So etwas wie die Sinnfrage zur Ladung aber tauchte beim Durchschnittskapitän erst mit den Containern auf. Auf einmal transportierte man hässliche farbige Kisten, bei denen nur noch Gewicht, Größe und Art eine Rolle spielten. Aber der tatsächliche Inhalt verliert sich in der Monotonie der Behälterflut, in einer Anonymität hinter plombierten Türen. Bei der schierem Anzahl von Containern, die auf einem Schiff stehen können, geht der Überblick verloren. Die Besatzung erhält nur Papiere für gefährliche Güter und Kühlcontainer, weil diese eine besondere Fürsorge beziehungsweise Notfallplanung erfordern.

Damit könnte man die Brücke schlagen zum Klimaschutz. Obwohl der Seemann nicht wirklich weiß, welche Art von Gütern hinter den Wellblechschotten der Container ruhen, so ist offensichtlich: Es sind kaum dringend benötigte Rohstoffe. Es ist Fertiges und Halbfertiges, was genauso gut woanders hergestellt werden kann. Also – und einmal mehr sage ich das nicht besonders gerne – jenseits des wundervollen Klingelns in den Kassen von Freihandel und Wohlstand könnte man auf die meisten Containerschiffe auf unseren Weltmeeren verzichten. Sie transportieren für Märkte, nicht für Menschen und schon gar nicht für die Natur.

Aber was die Ökologie anging, da hatte die ehrenwerte seemännische Berufstradition ohnehin immer ein wenig Schlagseite. So sehr man die Unvorhersehbarkeiten der Naturgewalten respektierte, ja fürchtete, so wenig beachtete der Seemann die sensible Ökologie der Meere. Alles, was an Bord nicht mehr gebraucht wurde, flog über die Kante. Man achtete nur darauf, dass dies von Luv nach Lee geschah, damit der Unrat nicht aus Versehen wieder an Deck landete. Es dauerte lange, bis die Seefahrt begriff, was Schiffsabfall und vor allem Plastik verursachte, dass die Bewuchs-hemmenden Unterwasseranstriche der Schiffe nur giftig waren, welchen Einfluss Mikroorganismen im Ballastwasser haben konnten und was da genau zum Schornstein hinaus rauchte. Inzwischen prescht die Branche aber vor. Die IMO, die International Maritime Organisation, eine Unterorganisation der UNO, verschärfte über die letzten zwei Dekaden hinweg massiv die Umweltvorschriften. Sie ging dabei sehr kreativ vor, indem sie die neuen Anforderungen einfach an die existierende MARPOL-Konvention hängte. Damit blieb ihr das leidige Hausieren um Ratifizierung bei den Ländern dieser Welt erspart. Für die Schiffe, die international unterwegs waren aber, galten damit die neuen Normen irgendwo zwischen plötzlich und sofort. Bei Ballastwasser-Management und Filteranlagen für Verbrennungsmaschinen, zum Beispiel, überstiegen die Regeln der IMO zunächst das technisch Mögliche, was dann eher Behördenwillkür und Mogelkultur diente als der Natur.

Am Ende schüttelt der alte Seebär doch ein wenig den Kopf: Mit all dem technischen Schnickschnack, der tendenziell erst einmal nur in MARPOL- oder sonstigen Anhängseln auf dem Papier funktioniert, will man die Seefahrt noch sauberer und noch leistungsfähiger machen. Doch war es nicht Einstein, der einmal sagte: Man soll die Probleme nicht mit derselben Methode aus der Welt schaffen, mit der man sie erzeugt hat? Es ist doch genau der technische Fortschritt, der die Hochseeschifffahrt so leistungsfähig und radikal billig gemacht hat, und der aber auch zu einem ökologischen Fußabdruck und der Erosion eines Berufsethos führte.

Wie ehrlich sind wir Seeleute heute mit Blick auf Mensch, Natur, Schiff und Ladung?