

Heide Gerstenberger / Ulrich Welke

**Auf den Wogen
von Meeren und Mächten**

WESTFÄLISCHES DAMPFBOOT

Auf den Wogen von Meeren und Mächten. Einleitung

Warum dieser Titel?

Zunächst hatten wir geplant, diese Auswahl aus unseren Veröffentlichungen zur Schifffahrtsgeschichte unter dem Titel „Auf den Wogen des Marktes“ zu veröffentlichen. Er wäre hübscher gewesen, leider aber auch falsch. Denn die Entwicklung des Warentransports über See war und ist ganz überwiegend durch politische Machtverhältnisse bestimmt.

Während europäische Mächte seit dem ausgehenden Mittelalter zunächst bestrebt waren, auf den Meeren der Welt ganz ebenso wie auf dem Land Besitzverhältnisse zu etablieren, welche zugleich die Grenzen legalen Handels absteckten, wurde schließlich international etabliert, dass die Hohe See als ein Bereich außerhalb jeder einzelstaatlichen Hoheitsgewalt gelten solle. Das hat zwar die internationale Konkurrenz um Seetransport legalisiert und folglich erleichtert, doch blieb der Zugang zu diesen Märkten insoweit weiterhin einzelstaatlich bestimmt, als das Recht, die Hohe See zu befahren, nur jenen Schiffen zusteht, welche die Flagge eines souveränen Staates führen. Obwohl sich daran bis heute nichts geändert hat, bedeutet die Dominanz von Schiffen, die unter einer „Flag of Convenience“ fahren, dass die einzelstaatliche Hoheit über den Zugang zur internationalen Konkurrenz um Seetransport selbst zu einer Ware geworden ist. Diese Entwicklung ist politisch zugelassen bzw. forciert worden. Sie hat bewirkt, dass die Entwicklung der Handelsschifffahrt mehr als jemals zuvor durch diejenige von Märkten bestimmt wird. Dass deren Entwicklung ihrerseits politischen Einflüssen unterliegt, ändert nichts daran, dass ein Gewerbe, das früher wie kein anderes politisch reguliert war, inzwischen zu einem Wirtschaftszweig geworden ist, dessen Entwicklung – internationaler Regulierung zum Trotz – durch die Konkurrenz auf globalisierten Märkten bestimmt wird.

Warum diese Auswahl?

Schifffahrtsgeschichte war lange ein Nischenbereich historischer Forschung, weshalb sich eine Beschränkung auf Narration hier auch besonders lange halten konnte. Der Mangel an Analyse hat mit dazu beigetragen, dass kaum wahrge-

nommen wurde, wie häufig Entwicklungen in der Schifffahrt denen an Land voraufgingen.

Für den hier vorgelegten Sammelband haben wir uns auf Auszüge aus unseren Forschungen konzentriert, von denen wir hoffen, dass sie dazu helfen können, einige der weit verbreiteten Vorstellungen über die Handelsschifffahrt zurecht zu rücken und die theoretische Analyse der Arbeit auf See voranzubringen. Zusätzlich aufgenommen haben wir Veröffentlichungen zu Themenkomplexen, die bislang eher selten bearbeitet wurden. Daraus ergab sich dann eine Gliederung, die zunächst analytische Fallstricke und dann analytische Leerstellen thematisiert. Dass diese Gliederung zwar systematisch konzipiert, aber nicht systematisch durchgehalten werden kann, ist den durchgängig ineinander verwobenen Realitäten der Schifffahrtsentwicklung geschuldet.

Kapitel 1

Von den politischen Bedingungen des Warentransports über See

Vorbemerkung

In der frühen Neuzeit wurden die Bestrebungen von Herrschern, sich Land und Leute anzueignen, gewissermaßen auf Meere übertragen. Rechtsgelehrte bezeichneten das angestrebte Ziel solcher Strategien als *mare clausum*.

Faktisch zielte der Anspruch auf die Herrschaft über Küstengewässer und bestimmte Regionen der hohen See auf den Ausschluss von Handelskonkurrenz. Wer sich dem widersetzte, galt als Schmuggler. Als Piraten wurden Schmuggler verfolgt, deren Schiffe ohne die rechtliche Genehmigung einer Herrschaft zu Lande geführt wurde.

Formal wurde diese Rechtslage erst 1982 durch die UNO beendet, wurde *mare clausum* also durch *mare liberum* ersetzt. Faktisch aber waren die Mannschaften von Handelsschiffen seit dem Ende des 18. Jahrhunderts Ausführende eines zunehmend von Konkurrenz bestimmten Warentransports über See.

Kapitel 2

Fallstricke der Chronologie

Vorbemerkung

Die Geschichte der Schifffahrt besteht aus einer Ansammlung von Besonderheiten. Ihre jeweils spezifischen Merkmale waren – und sind – in sehr hohem Maße durch politische Verhältnisse geprägt. Auch was auf den ersten Blick als Besonderheiten einer bestimmten Weltregion erscheint, sei es der Indische Ozean, seien es Ost- und Nordsee, erweist sich bei genauerer Betrachtung weit mehr als (macht-)politisch denn als geographisch konstituiert.

Um den konkreten Ursachen regionaler Besonderheiten in der Schifffahrtsentwicklung auf die Spur zu kommen, sind vorab jene Darstellungen in Zweifel zu ziehen, in denen ihre Analyse keinen Platz hat.

Das gilt zunächst für die chronologischen Darstellungen von Entwicklungen, wie sie etwa für die Ausweitung des überseeischen Handels oder für Techniken des Schiffbaus und der Navigation vorliegen. Zwar enthalten derartige Darstellungen Hinweise, die als Ausgangspunkte für genauere Nachfragen dienen können, aber eine an äußeren (vor allem technischen) Merkmalen orientierte Chronologie sagt über tatsächliche Praktiken der Seefahrt vergleichsweise wenig aus. Für das Beispiel der Navigation haben wir diese Fehlschlüsse ausgeführt. Dass es auch keinen zwingenden Zusammenhang zwischen der Entwicklung von Finanzierungsmethoden für Schiffseigentum und der tatsächlichen ökonomischen Nutzung von Schiffen gab, wird mit Hinweis auf Schiffe erläutert, deren Einsatz nicht auf Küstenschifffahrt begrenzt blieb, obwohl sie noch in traditioneller Partenreederei betrieben wurden.

In „Capitalism and the Sea“ haben auch Liam Campling und Alejandro Colas langfristige und insofern chronologische Entwicklungen dargestellt. Mit ihrer klugen Unterscheidung zwischen der Relevanz von Schifffahrt für die Entstehung des Kapitalismus (in anderer Terminologie: für die „ursprüngliche Akkumulation“) und für die Entwicklung bereits durchgesetzter kapitalistischer Verhältnisse ermöglichen sie eine Interpretation, in welcher die zumeist kontrovers diskutierten Entwicklungen des internationalen Handels und diejenige einer durch Konkurrenz geprägten Akkumulation, die auf Produktion basiert, als gleichermaßen bedeutsame

Bestandteile einer Entwicklung zum Kapitalismus verstanden werden können. Weil diese Integration – sie erfolgte im langen 16. Jahrhundert – aber weitgehend auf Nordwest Europa beschränkt war, widersprechen Campling und Colas sowohl Analysen, die in der Ausweitung von Handelsbeziehung bereits kapitalistische Verhältnisse erkennen wollen, als auch jenen, die eine allgemeine historische Aufeinanderfolge von Handelskapitalismus und Industriekapitalismus unterstellen.¹

1 Liam Campling & Alejandro Colás (2021) *Capitalism and the Sea. The Maritime Factor in the Making of the Modern World* (Verso) London, Kap. 1.

Kapitel 3

Fallstricke soziologischer und ethnologischer Verallgemeinerung

Vorbemerkung

Das genaue Gegenteil des von uns vorgeschlagenen Ansatzes, die Ursachen und Formen spezifischer Schifffahrtsentwicklungen zu analysieren, wurde von jenen Autoren verfolgt, die bestrebt waren, eine „Soziologie des Schiffs“ zu entwickeln. Weil Seeleute für mehr oder minder lange Zeiten in räumlicher Entfernung von den gesellschaftlichen Verhältnissen an Land leben und auf Schiffen die in modernen Gesellschaften üblich gewordene räumliche Trennung von Arbeit und Privatleben nicht gegeben ist, wurde vorgeschlagen, Schiffe als „totale Institutionen“ zu begreifen.

Zwar sind „Schiffe“ tatsächlich insofern besondere Orte, als sie während ihrer Fahrten übers Meer durch die sie umgebende Natur eindeutig umgrenzt sind. Und doch ist es nicht „das Schiff“, sondern dessen von Land her bestimmte Verwendung und die an Land entschiedene Rekrutierung der Mannschaften, die darüber entscheiden, welche sozialen Formen sich an Bord entwickeln können.

Kapitel 4

Vom historischen Wandel der Arbeitsverhältnisse auf See

Vorbemerkung

Bereits seit dem 14. Jahrhundert wurde es in Europa wohl seltener, dass sich Seefahrende erst an Bord einen „Meister“ wählten.¹ Und spätestens im 17. Jahrhundert war es allgemein üblich, dass das Schiffsvolk (modern: die Mannschaft) Heuer bezahlt erhielt. Das ist, so unsere These, kein ausreichendes Indiz dafür, dass in der Seefahrt bereits kapitalistische Lohnarbeit etabliert war. Denn überall dort, wo die Praxis der Seefahrt noch den an Land und auf See geltenden Bräuchen der Seefahrt folgte, hatten Seeleute Rechte, die sie sowohl davor bewahrten, den Eigenwilligkeiten eines Schiffsführers als auch den ökonomischen Interessen von Befrachtern ungeschützt ausgeliefert zu sein. Bevor seemännische Arbeit zur kapitalistischen Lohnarbeit werden konnte, musste deshalb den Regeln des Brauchs die Legitimität abgesprochen werden. Das geschah zwar einerseits durch beständige Verletzungen des Brauchs, entscheidend aber erst durch neue, von staatlichen Stellen erlassene und beaufsichtigte Regeln.

Danach zu fragen, wann und wie Seeleute zu Proletariern wurden, ist nicht nur für die Erforschung der Seefahrt relevant, ergibt sich die Antwort doch aus der konkreten Bestimmung dessen, was als proletarisches Arbeitsverhältnis verstanden werden soll. Unsere Ausführungen zur Durchsetzung kapitalistischer Arbeitsverhältnisse an Bord sind deshalb auch als Beiträge zur theoretischen Bestimmung kapitalistischer Lohnarbeit – und somit auch zur Theorie des Kapitalismus – zu verstehen.

1 Vgl. dazu die Ausführungen in Ulrich Welke (1997) *Der Kapitän. Die Erfindung einer Herrschaftsform* (Westfälisches Dampfboot) Münster, 1. Kapitel.

Kapitel 5

Die Erfindung einer Herrschaftsform

Vorbemerkung

Obwohl in den Veröffentlichungen zur „totalen Institution Schiff“¹ die These einer funktionalen Notwendigkeit für die außerordentlich weitreichende Kompetenzen von Kapitänen nicht thematisiert wurde, sind sich die beiden Konzeptionen insofern sehr ähnlich, als sie „dem Schiff“ eine prägende Wirkung für die Sozialstrukturen an Bord zuschreiben. Zwar wird in schiffahrtshistorischen Arbeiten, die dieser Erklärung zustimmen, in aller Regel zugestanden, dass es sich bei der Kapitänsherrschaft um eine Entwicklung der Neuzeit handelt, doch ist die Auffassung von deren funktionaler Notwendigkeit so fest etabliert, dass sie in vielen gesellschaftlichen Diskursen als Argument gegen etwaige Forderungen der Mitbestimmung angeführt wird.² Genauere historische Betrachtung ergibt nicht nur, dass für die Analyse von Befehlsstrukturen zwischen Handelsschiffahrt und Kriegsmarine unterschieden werden muss, vor allem zeigt sich, dass die von Staats wegen eingeführte Hoheitsfunktion von Kapitänen genutzt wurde, um Schiffsbesatzungen so weit wie möglich für die Ausrichtung der Schifffahrt auf die Bedingungen der Konkurrenz gefügig zu machen.

In eben jener historischen Phase, da die Formalisierung von Kommandostrukturen an Bord einen Höhepunkt erreichte, wurde die faktische Reichweite der Entscheidungskompetenz von Kapitänen bereits unterlaufen. Inzwischen ist die angebliche Funktionsnotwendigkeit der Kapitänsgewalt auch durch die historische Entwicklung der Schifffahrt widerlegt worden. Nicht nur werden Navigationsentscheidungen heute vielfach von Land aus vorgegeben und kontrolliert, auch befindet sich die entscheidende Instanz der Disziplinierung heute

1 Vgl. dazu die Beiträge in Kapitel 3.

2 Zu den in diesem Zusammenhang angeführten Argumenten zählt regelmäßig der Hinweis auf die navigatorischen Fähigkeiten von Kapitänen. Vgl. dazu den Beitrag „Von der Kunst der Navigation zum wissenschaftlich-technischen System der Astro-Navigation“ in Kapitel 1.

nicht mehr an Bord, sondern in den Büros jener Personalagenturen, die in den Herkunftsländern von Seeleuten Heuern nur an Seeleute vermitteln, von denen zu erwarten ist, dass ihr Verhalten dem jeweiligen nationalen Interesse am Export von Arbeitskraft nicht entgegensteht. Des ungeachtet liegt die wichtigste Voraussetzung für die Bewältigung der Aufgaben und der unweigerlichen Frustrationen an Bord in dem Bewusstsein von Seeleuten, dass sie alle der Wunsch eint, heimlich nach Hause zu kommen.

Kapitel 6

Die Beförderung der Schiffe von Land zu Land

Vorbemerkung

Lange Zeit galt es als selbstverständlich, die Bedienung der Segelmaschine als eine Summe von handwerklichen Tätigkeiten und die Ankunft der Dampfmaschinen als Kern der Industrialisierung auf See zu verstehen. So hat etwa Eric Sager in seiner kenntnisreichen Untersuchung der kanadischen Handelsmarine das Kapitel unter der Überschrift „An Industrial Workplace“ mit der Feststellung begonnen, industrielles Kapital habe in der Form eiserner Schiffsrümpfe und Dampfmaschinen seinen Einzug in die Seefahrt genommen.¹

Marcus Rediker hat diese Interpretation in Frage gestellt. Für ihn gilt die Segelmaschine des 18. Jahrhunderts als Vorläuferin der Maschinen des Industriezeitalters, die sie bedienenden Seeleute deshalb auch als Vorläufer des „kollektiven Arbeiters“, der in der großen Industrie dominant werden sollte.²

Unsere Interpretation unterscheidet sich von beiden Positionen. Zuvörderst weisen wir darauf hin, dass es sich auch bei der Nutzung von Segeln um die Bedienung einer Maschine handelte. Redikers Interpretation ist dem Bestreben geschuldet, die Entstehung des modernen Proletariats nicht erst für die industrielle Produktion des 19. Jahrhunderts zu konstatieren, sondern sie in die Seefahrt zurück zu verlegen, die im 18. Jahrhundert in der „Anglo-Amerikanischen Welt“ betrieben wurde. „The Ship prefiguring the factory, demanded a cooperative labor process.“³ Und diese Arbeit sei mit hochentwickelter Maschinerie und unter intensiver Kontrolle ausgeübt worden. Weil die von Marx beeinflusste Konzeption des Proletariats dessen unübertroffen hilfreiche Formulierung von der Arbeitskraft

-
- 1 Eric Sager (1989) *Seafaring Labour. The Merchant Marine of Atlantic Canada 1820–1914* (McGill-Queen's University Press) Kingston.
 - 2 Marcus Rediker (1987) *Between the Devil and the Deep Blue Sea. Merchant Seamen, Pirates and the Anglo-American Maritime World, 1700–1750* (Cambridge University Press) Cambridge, S. 78 und passim.
 - 3 Ebenda, S. 83.

als eines „Anhängsels der Maschine“ enthält,⁴ suchte Rediker in der Schifffahrt des 18. Jahrhunderts nach Belegen für eine derartige Nutzung von Arbeitskraft an Bord. In seinen konkreten Ausführungen vermerkt er dann zwar nicht nur die Fortdauer eines erheblichen Anteils an manueller Arbeit und auch, dass viele erfahrene Seeleute sehr wohl die Funktionsweise der Segelmaschine verstanden, besteht aber – auch für kleine Schiffe – auf der „nahezu absoluten Autorität“ des Schiffers. Unserer Interpretation zufolge erklärt sich die „absolute Autorität“ von Schiffsführern, wo sie denn von Staats wegen in die Handelsmarine eingeführt wurde, aus dem Bestreben, die Arbeit von Seeleuten an den Interessen von Eigentümern und Befrachtern auszurichten. Im Zuge dieser Bestrebungen wurden die Praktiken der Kriegsmarinern, die darauf gerichtet waren, selbständiges Handeln auszuschließen, zunehmend zum Vorbild für die Regulierung der Arbeit an Bord von Handelsschiffen. Das ist nicht zu verwechseln mit Erfordernissen, die sich aus der Bedienung der Segelmaschinen ergaben. Sie verlangte, insoweit stimmen wir Rediker zu, kollektives Handeln, aber dessen Voraussetzungen entstanden in der gegenseitigen praktischen Ausbildung von Seeleuten sowie in den Anforderungen an das gegenseitige Verhalten von Seeleuten, die in den Bräuchen von Seeleuten tradiert wurden.

Der Funktionszusammenhang von Segelmaschinen ist technisch vorgegeben, wie aber die einzelnen Glieder jeweils miteinander in Beziehung gesetzt werden, ist damit nicht zugleich entschieden. Solange der Regelmechanismus, der Naturkräfte in Bewegung umsetzt, nahezu ausschließlich von Hand hergestellt wurde, war die Funktion der Segelmaschine vollkommen vom Zusammenwirken der Seeleute im Rigg abhängig. Dafür waren Kenntnisse, Geschicklichkeit und Kommandos erforderlich. Aber nicht nur dies: Um als Verbindungsglieder der Segelmaschine funktionieren zu können, mussten gewissermaßen alle die unter ihnen etwa vorhandenen Konflikte an Deck lassen, bevor sie aufenterten. Die soziale Disziplin, die „das Schiff“ verlangte, wird unzulässig unterschätzt, wenn unterstellt wird, der Regelmechanismus könne allein durch Kommandos hergestellt werden. Es waren die unter Seeleuten tradierten Bräuche, die heute vielfach nur noch als Folklore wahrgenommen werden, welche jedem einzelnen an Bord die Anforderung an jenes solidarische Verhalten vermittelten, das die Segelmaschine verlangte.

Auch auf „glücklichen Schiffen“ gab es unter den Mannschaften gegenseitige Abneigungen und Zank, die Gemeinsamkeit der existentiellen Gefährdung beförderte jedoch die Einsicht, dass sie bei den Arbeiten im Rigg keine Rolle

4 Ebenda, S. 84.

spielen durfte. Kapitäne und Steuerleute konnten die Nutzung der Segelmaschine kommandieren, deren tatsächlicher Betrieb verlangte jedoch Solidarität unter den Betriebsteilen aus Fleisch und Blut.

Das machte es möglich, dass in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts auf manchen Schiffen der US-Handelsmarine auch Seeleute dienten, die, weil sie Sklaven waren, von ihren Eigentümern verheuert worden waren. Ebenso wie freie „weiße“ und freie „schwarze“ Seeleute konnten sie durch Erfahrung und Können vom Schiffsjungen zum Matrosen avancieren. Manche von ihnen wurden Steuerleute, einige wenige sogar Schiffsführer. Weil die soziale Hierarchie an Bord auf der Organisation des Schiffsbetriebs basierte, konnte sie von den an Land geltenden rechtlichen und rassistischen Bestimmungen absehen, dies umso eher, als sich an Bord auch freie weiße Männer Befehlen zu fügen hatten.⁵

Was nun die Industrialisierung der Seefahrt anlangt, so ist deren Gleichsetzung mit der Einführung von Dampfmaschinen nicht nur deshalb problematisch, weil Schiffe auch zuvor durch die Bedienung von Maschinen von Land zu Land befördert worden waren. Genauere Betrachtung macht vielmehr deutlich, dass die Vorstellungen von der „Macht der Maschine“ dazu geführt haben, dass das Ausmaß der nach wie vor erforderlichen handwerklichen Arbeit nicht wahrgenommen wurde. Das gilt nicht nur für die Seefahrt. Neuere Forschungen zur Entwicklung industrieller Produktion an Land haben aufgedeckt, dass ihr Betrieb weiterhin ein hohes Maß an handwerklicher (und damit selbständiger) Tätigkeit erforderte.⁶ Zwar gab es bereits im 19. Jahrhundert Bestrebungen, die Arbeitskraft von Menschen nicht nur dem Kommando von Personen, sondern auch dem von Maschinen zu unterwerfen, doch ließ der allgemeine Erfolg solcher Bestrebungen länger auf sich warten als vielfach unterstellt. Erst im 20. Jahrhundert wurden mit der Entwicklung einer „wissenschaftlichen Betriebsführung“ durch Frederick Winslow Taylor⁷ und der Einführung von Fließändern in den Ford-Werken Realitäten der industriellen Produktion geschaffen, die es möglich machen, das selbsttätige Handeln der produzierenden Arbeitskräfte weitgehend auszuschließen.

Was nun die Seefahrt anlangt, so wurde die technische Kontrolle von Arbeitsleistungen zwar sowohl „in der Maschine“ als auch „an Deck“ angestrebt,

5 Vgl. hierzu ausführlich: W. Jeffrey Bolster (1997) *Black Jacks. African American Seamen in the Age of Sail* (Harvard Univ. Press) Cambridge, Mass.

6 Zusammenfassend dazu: Dorothea Schmidt (1993) *Massenhafte Produktion? Produkte, Produktion und Beschäftigte im Stammwerk von Siemens vor 1914* (Westfälisches Dampfboot) Münster, Insbesondere Kap. 1 & 4.

7 Vgl. Frederick Winslow Taylor (1911) *Die Grundsätze wissenschaftlicher Betriebsführung* (Nachdruck).

realisiert aber wurde sie zuerst in der technischen Kontrolle des Rudergängers auf der Brücke.⁸

Die Technik des Dampfbetriebs veränderte die Seefahrt, insoweit sie die Abhängigkeit der Seefahrt von konkreten Wetterbedingungen reduzierte. Solange die Effizienz der neuen Antriebsmaschinen aber noch begrenzt blieb, trat an die Stelle der ausgeprägten Wetterabhängigkeit von Segelschiffen zunächst das Erfordernis, in vergleichsweise kleinen Abständen Kohlen zu bunkern. Und auf allen Schiffen stellte sich das Erfordernis, die Arbeitskräfte der unterschiedlichen Betriebsteile zu integrieren. Eric Sager zufolge wurde an Bord von Dampfschiffen oft darauf hingewiesen, dass „sich Öl und Wasser nicht vertragen“.⁹ Das hat sich lange gehalten. Doch wurde in konkreten Situationen immer wieder deutlich, dass die sichere Beförderung eines Schiffes von Land zu Land auch unter den neuen technischen Bedingungen nur gelingt, wenn der Arbeitsprozess als ein kollektiver organisiert ist.

Eine Anmerkung zur Auswahl der Texte für dieses Kapitel

Nachdem der Bau eines Schiffes finanziert, beaufsichtigt und abgenommen ist, erfordert sein Betrieb die Regelung von Zuständigkeiten für die Beschaffung von Ladung, die Regelung der Verteilung von Kosten und Profiten zwischen Befrachtern und Eigentümer(n), die Versicherung von Ladung und Schiff und die Heuer von Mannschaften. Für alle diese Erfordernisse gab es im Laufe der Zeit – und manchmal auch zur selben Zeit – unterschiedliche Praktiken.¹⁰

Nicht zu allen Zeiten und nicht auf allen Reisen wurden Seeleute (unterhalb der Offiziersebene) angewiesen, sich bei der Arbeit des Ladens und Entladens von Fracht zu beteiligen. Immer aber wurde ihre Arbeitskraft vernutzt, um die Maschinen für die Bewegung des Schiffskörpers in Gang zu setzen, sie zu bedienen und sie in Stand zu halten. Diese Arbeitsleistungen waren gleichermaßen für Segelschiffe, für Dampfschiffe und selbstverständlich auch für die Schiffe, für die sowohl Wind als auch Dampf als Antrieb genutzt wurde, erforderlich.

8 Vgl. dazu Text: „Die schwierige Kombination der beiden Betriebssysteme“.

9 Op. cit., S. 249.

10 Um nur zwei Beispiele zu nennen: Die Finanzierung von Schiffsneubauten und deren Betrieb durch mehrfache Anteilseigner hielt sich mancherorts noch bis ins 20. Jahrhundert vgl. dazu: „Old forms of capital and new forms of shipping“ in diesem Band, „Cargadeure oder Schiffer?“, in: Ulrich Welke (1997) *Der Kapitän. Die Erfindung einer Herrschaftsform (Westfälisches Dampfboot)* Münster, S. 133-139.

Die Frage der Beteiligung von Schiffsmannschaften an der Arbeit des Be- und Entladens von Schiffen provozierte zwar immer wieder Auseinandersetzungen zwischen Eignern sowie deren Vertretern an Bord auf der einen und Mannschaften auf der anderen Seite, ist in der Literatur – soweit solche Auseinandersetzungen überhaupt zur Kenntnis genommen wurden und werden – aber nicht unterschiedlich interpretiert worden. Anderes gilt für den Betrieb der jeweiligen Antriebsmaschine. Auf diese Diskussionen beschränkt sich deshalb die Auswahl von Texten aus unseren Forschungen.

Kapitel 7

Die Globalisierung des Schiffsalltags

Vorbemerkung

Lange bevor sich die Veränderungen der Weltwirtschaft, für die sich inzwischen der Terminus „Globalisierung“ durchgesetzt hat, ins allgemeine Bewusstsein traten, ist die Praxis der Handelsschifffahrt in einem Maße verändert worden, die es angebracht erscheinen lässt, von einer Revolution zu sprechen.¹ Ausgelöst wurden diese Veränderungen durch die ökonomische Krise, die in der Mitte der 1970er Jahre eintrat, nachdem die Regierung der USA die Fortsetzung des Weltwährungssystems aufkündigte. Die dadurch geschaffenen Möglichkeiten, auf internationalen Finanzmärkten Profite zu machen, haben das Wachstum der Weltproduktion und des Welthandels erheblich verlangsamt. Damit sank die Nachfrage nach Schiffsstönage in einer Situation, in der sehr viele Schiffsneubauten auf den Markt gekommen waren. Dramatisch war die Situation insbesondere im Sektor des Öltransports, wo die allgemeine Krisensituation zusätzlich dadurch verschärft wurde, dass ölproduzierende Staaten beschlossen, den Preis von Öl erheblich zu verteuern.

In dieser Situation nutzten immer mehr Schiffseigner die seit Jahrhunderten gelegentlich geübte Praxis, ein Schiff unter der Flagge (und damit den jeweils geltenden Bedingungen) eines anderen Staates zu betreiben. Im Laufe der Zeit wurde diese Maßnahme der Nutzung einer „Flag of Convenience“ (im Deutschen: der „Ausflagung“) zu einer nahezu allgemein üblichen betriebswirtschaftlichen Strategie. Damit endete die Zeit, in der die Handelsschifffahrt besonders gründlich reguliert und kontrolliert worden war. In der Folge kam es zunächst zu Sicherheitsmängeln und Verlusten und dann zu Versuchen, internationale Instanzen der Regulierung zu entwickeln.

1 Ausführlich dazu: Heide Gerstenberger & Ulrich Welke, Hrsg. (2002) Seefahrt im Zeichen der Globalisierung (Westfälisches Dampfboot) Münster; sowie: Heide Gerstenberger & Ulrich Welke, (2008/ 2004) Arbeit auf See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung (Westfälisches Dampfboot) Münster

Die Ausflaggen hatten auch den nationalen Vorschriften über die Staatsangehörigkeit des zahlenmäßig überwiegenden Teils der Mannschaft ein Ende gesetzt. Dass die neuen Flaggenstaaten keine entsprechenden Vorschriften erließen, war eine der wichtigsten Ursachen der Ausflaggen. Denn während Schiffsfahrtsunternehmen viele Kosten des Schiffsbetriebs nicht beeinflussen können, wurde ihnen dies nun für die Heuern möglich. Folglich engagieren sie Seeleute inzwischen ganz überwiegend dort, wo dies besonders kostengünstig erscheint.

Die Entwicklung dieser Praxis erfolgte im Zusammenhang einer weiteren grundlegenden Veränderung des Gewerbebezugs: Der Trennung von Betrieb und Eigentum. Im Deutschen ist zwar nach wie vor von „Reedereien“ die Rede, doch gibt es heute Eigner (oder Anteilseigner) von Schiffen, die nicht an der Organisation des Betriebs dieser Schiffe beteiligt sind. Zugleich gibt es Unternehmen, die keine Anteile an den von ihnen betriebenen Schiffen besitzen. Damit nicht genug, sind die meisten Aufgaben des Betriebs von Schiffen inzwischen ausgelagert. Mit der Sicherstellung des technischen Betriebs, der Befrachtung sowie der Bemannung von Schiffen werden heute in aller Regel gesonderte, zumeist in unterschiedlichen Ländern angesiedelte Unternehmen beauftragt. So erfolgt auch die Heuer von Mannschaftsangehörigen heute überwiegend durch Personalagenturen, die in Ländern angesiedelt sind, aus denen viele Seeleute stammen. Für die Auswahl dieser Agenturen sind Bedingungen maßgeblich, die sich aus der Situation auf den jeweiligen nationalen Arbeitsmärkten und dem Interesse von Regierungen am Export von Arbeitskräften ergeben. Heute sind die Mannschaften fast aller Schiffe der Welthandelsflotte – in unterschiedlichem Ausmaß – international zusammengesetzt.

Ein besonders maßgeblicher Aspekt aktueller Handelsschifffahrt ist die Auslagerung der Befrachtung sowie der logistischen Planung von Reisen an sog. Charterer. Je nach der aktuellen Lage auf dem Markt für Seetransporte haben Charterer heute eine erhebliche Machtposition. Anders als für die anderen Betriebszweige gibt es vorläufig auch noch keine internationalen Regelungen, die den Entscheidungsspielraum von Charterern erheblich beschränken würden. Die für den Alltag von Seeleuten besonders gravierende Folge dieser Situation ergibt sich aus der Tatsache, dass Charterer nicht gezwungen sind, bei der logistischen Planung von Reisen das Recht von Seeleuten auf Landgang zu berücksichtigen. Im Resultat sehen die Seeleute, die den größten Teil des internationalen Handels überhaupt erst möglich machen, heute kaum je etwas von der Welt, weil sie über Wochen und manchmal Monate nicht an Land kommen.

Als wir uns daran machten, die Wirkung der Globalisierung auf die Arbeit und das Leben von Seeleuten zu untersuchen, war die zentrale Fragestellung

durch unsere Beschäftigung mit vorhergehenden Entwicklungen geprägt. Eine solche Prägung hatten auch die zahlreichen Interviewpartner erfahren, die uns in den Gruppendiskussionen, zu denen wir sie eingeladen hatten, wissen ließen, wie sie selbst die jüngsten Veränderungen erfahren hatten. Bevor wir dann – insgesamt sechs Mal – für einige Zeit auf unterschiedlichen Schiffen mitgefahren sind, hatten wir angenommen, die in der Seefahrt schon aus existentiellen Gründen besonders ausgeprägte Notwendigkeit zur Zusammenarbeit habe dazu führen müssen, dass an die Stelle der früher national (und regional) geprägten Arbeitskulturen auf See eine neue internationale Arbeitskultur entstanden sei. Sowohl unsere Beobachtungen auf See als auch die vielen Gespräche mit deutschen Seefahrenden an Land haben dieser Erwartung widersprochen. Stattdessen haben wir festgestellt, dass aus der unterschiedlichen nationalen Herkunft des Führungspersonals und der unterschiedlichen nationalen Herkunft der übrigen Mannschaftsmitglieder ethnische und rassistische Vorurteile erwachsen, die – von Ausnahmen abgesehen – die konkrete Organisation des Schiffsbetriebs erheblich beeinflussen.

Inzwischen hat Marie C. Grasmeyer dieses Ergebnis zur Debatte gestellt. Auch sie konstatiert die vielfältige Gegenwart rassistischer – und sexistischer – Praxis, betont aber, dass sich unter heutigen Seeleuten ein international geteiltes Verständnis ihres Berufes herausgebildet habe.² Daran wird schon deutlich, dass sich die Frage nach der Entwicklung einer internationalen maritimen Arbeitskultur nicht an Schreibtischen entscheiden lässt. Sie wird durch die Denk- und Verhaltensweisen der Menschen entschieden werden, die an Bord von Schiffen leben und arbeiten.

2 Marie C. Grasmeyer (2020) 'That is my profession': Occupational Culture and Occupational Identities of Seafarers in the Global Merchant Fleet. Manuskript der Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde an der Universität Bremen