

## **Über die Arbeitsverhältnisse auf Containerschiffen und über Arbeitsverhältnisse überhaupt**

Eine philosophisch-politikwissenschaftliche Analyse  
Vorgelegt von Rafael Rehm (MA) / Marcus Sanden (MA)

**Momentum21: Arbeit**  
14.-17.10.2021 Hallstatt (A)

---

### I. Beschreibung:

Ziel der vorliegenden Untersuchung ist es, anhand der Arbeitsverhältnisse auf den Containerschiffen eine Analyse für die Arbeitsverhältnisse der Gegenwart *sui generis* zu gewinnen. Der Blick auf die Arbeitsverhältnisse als Phänomene um das Maritime, konkret die Arbeitsverhältnisse auf dem Containerschiff, welche primär das Verhältnis der Lohnarbeitenden zu sich selbst veranschaulichen sollen, lässt also in gewisser Weise das Maritime selbst zum Gegenstand der Forschung werden und bedeutet im Umkehrschluss, dass der Blick vom Maritimen auf die terrestrische Arbeitswelt und das Totalgeschehen von Arbeitsverhältnissen eine quasi monadologische Erkenntnis der modernen Gesellschaft und ihrer krisenhaften Beschaffenheit zulässt. So erscheint bereits die Erfahrung durch die Berührung des Menschen mit der See durch eine beachtenswerte Ambivalenz geprägt. Zum einen wird der Blick auf den unendlichen Horizont auf dem Meer und das damit verbundene Gefühl von schlechthinniger Freiheit reiner Natürlichkeit (Blumberg 2018), zum anderen die enge und der Zwang durch Kontrolle und Disziplinarmacht (Foucault 2005) zu beachten sein. Im Hintergrund einer der Gegenwart attestierten „Sea Blindness“, verstanden als Abwesenheit um „das Wissen und das Verständnis für die See, die Ozeane und Meere“ und einen mangelnden „Umgang der Menschen mit der maritimen Lebenswelt“ (Feldt 2013: 17), stellt sich in Anbetracht der immensen Bedeutung des Seehandels für die Produkte unserer Alltagswelt (George 2013: 14-64) und das interkontinentale Ausbeutungsverhältnis von sogenannten Entwicklungsländern zu Industriestaaten erster Ordnung (Khalili 2020) umso mehr die Frage nach den Arbeitsverhältnissen in diesem Sektor.

In der Zeit vor dem Dampfschiff existierte ein den Berufsstand der Seeleute verbindendes Narrativ, welches sich über die Tätigkeit und das Know-how in Bezug auf die zentralen Elemente im Umgang mit einem Schiff herleiten ließ (Linebaugh / Rediker 2000). Durch die Etablierung des Dampfschiffes, durch weitere Innovationen im Bereich der Schiffbautechnologie und durch das Voranschreiten der kapitalistischen Monetisierungstendenzen allerdings wurden die Crews weniger und die Aufgaben spezifischer. Dies führte zu einer Zersetzung der Identität der Seeleute, die sich nun im Zeitalter des Containerschiffs hauptsächlich als isolierte Gruppen von „Spezialisten“ mit jeweils eigenen Aufgabenbereichen definierten (Gerstenberger/Welke 2004).

Die Seewege sind bekanntlich von enormer Bedeutung für den Welthandel. Ca. 90 Prozent des globalen Warenhandels wird auf dem Seeweg transportiert (BpB 2017). Die kürzlich durch ein havariertes Containerschiff verursachte Blockade des Suezkanals hat eindringlich gezeigt, wie abhängig die heutige Gesellschaft und Industrie, nicht zuletzt durch die zunehmende Auslagerung der Produktion in Billiglohnländer, von der Seefahrt ist. Alleine durch den Suez-Kanal werden 10 Prozent des globalen Handelsvolumens befördert.

Seit Ende der 1960er-Jahre hat sich das Seefrachtaufkommen etwa verfünffacht (BpB 2017).

Laut International chamber of shipping sind an dem weltweiten Warentransport mehr als 50.000 Schiffe aus 150 Nationen und ca. eine Million Besatzungsmitglieder aus allen Ländern der Welt beteiligt (ICS 2019).

Die Arbeits- und Lebensverhältnisse auf dem Meer geben einen Einblick in ein nahezu isoliertes Machtgeflecht. Auch aus arbeits- und steuerrechtlicher Perspektive bietet das Thema eine notwendige Debatte für das Verständnis globaler Arbeitsverhältnisse. So ist das Ausflaggen unter Reedereien heutzutage gang und gäbe. Somit werden nicht nur heimische Steuerzahlungen umgangen, auch die Arbeitsverhältnisse auf den Schiffen unterliegen dadurch nicht mehr den Gesetzen und Normen der Heimatländer der Reedereien, sondern denen, unter deren Flagge sie fahren. Strengere Arbeitsrechte für die Beschäftigten können so leicht umgangen werden.

Aus einer Studie der Yale University in Connecticut, die die Internationale Transportarbeiter-Föderation (ITF) in Auftrag gegeben hat, geht hervor, dass es nicht unbedingt harte körperliche Arbeit auf den Containerschiffen ist, die den Arbeitnehmern Probleme bereitet.

Vielmehr ist es die ständig benötigte Aufmerksamkeit, die das Wache halten, das Steuern auf der Schiffsbrücke oder das Kontrollieren der Ladung auf hoher See verlangt. Im Hafen kommt das hohe Tempo beim Be- und Entladen der Schiffe hinzu. Die Studie, in der über mehrere Jahre rund 1500 Seefahrer unterschiedlicher Ränge und Nationalitäten zu ihrer mentalen Gesundheit und ihrem Wohlbefinden befragt wurden, verweist darauf, dass immer häufiger von Depressionen und Ängsten bis hin zu Selbstmordgedanken unter Seefahrern zu hören ist. (ITF 2019).

## II. Anschließende Fragen:

Wie werden sich die Arbeitsverhältnisse auf den Containerschiffen in Zukunft noch verändern, bzw. haben die Arbeitsverhältnisse auf den Containerschiffen in Zukunft überhaupt das Potential sich zu verändern?

Was sagen die Arbeitsverhältnisse auf dem Meer über die Arbeitsverhältnisse sui generis aus?

Welchen Einfluss haben die Arbeitsverhältnisse auf den Containerschiffen für die Selbstzuschreibung bzw. als Selbstermächtigung der Lohnarbeitenden auf diesen Schiffen?

## III. Quellenverzeichnis:

Blumenberg, Hans (2018): Schiffbruch mit Zuschauer: Paradigma einer Daseinsmetapher, Frankfurt am Main: Suhrkamp.

BpB – Bundeszentrale für politische Bildung (2017) Seefracht - In absoluten Zahlen, weltweit 1970 bis 2014, <https://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/globalisierung/52531/seefracht>

Feldt, Lutz: Sea Blindness (2013): Ein Faktor der Maritimen Sicherheit, in: Bruns, Sebastian (Hg.), Petretto, Kerstin (Hg.), Petrovic, David (Hg.): Maritime Sicherheit, Wiesbaden: Springer, S. 17-21.

Foucault, Michel (1993): Andere Räume, in: Barck, Karlheinz (Hg.) Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik, Leipzig: Reclam, S. 34-46.

George, Rose: Ninety Percent of Everything: Inside Shipping, the Invisible Industry That Puts Clothes on Your Back, Gas in Your Car, and Food on Your Plate, London: Metropolitan Books 2013.

Gerstenberger, Heide (2004): Arbeit auf See: Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung, Münster: Dampfboot.

International chamber of shipping (ICS) (Jahreszahl?) Shipping Fact Shipping and World Trade:

Global Supply and Demand for Seafarers, <https://www.ics-shipping.org/shipping-fact/shipping-and-world-trade-global-supply-and-demand-for-seafarers/>

Internationalen Transportarbeiter-Föderation (ITF) (2019) Alarmierendes Studienergebnis: Hohe psychische Stressbelastung auf See, <https://www.itfglobal.org/de/news/alarmierendes-studienergebnis-hohe-psychische-stressbelastung-auf-see>

Khalili, Laleh (2020): Sinews of War and Trade: Shipping and Capitalism in the Arabian Peninsula, London/New York: Verso.

Linebaugh, Peter; Rediker, Marcus: The Many-Headed Hydra (2000): Sailors, Slaves, Commoners, and the Hidden History of the Revolutionary Atlantic, Boston: Beacon Press.

#### IV. Bevorzugte Tracks:

Track #1: Der Wert von Arbeit

Trackmoderation: Lisz Hirn, Dennis Tamesberger

Wie lässt sich der Wert von Arbeit definieren und messen?

Durch welche Mechanismen und Zuschreibungen wird Tätigkeit zu "Arbeit"?

Welchen Beitrag leistet Arbeit als Identitätsfaktor und soziales Integrationsmoment?

Track #3: Zukunft der Arbeit: zwischen Dystopie & Utopie

Trackmoderation: Benjamin Herr, Manuela Barišić

Kommt das Ende der Arbeitsgesellschaft?

Wie lassen sich neue Arbeitsformen & -verhältnisse (Gig-Economy, Crowdwork) regulieren?

Wie werden wir in Zukunft arbeiten?