

Konzentration und Resignation: Arbeitsbedingungen in der heutigen Seefahrt

# »Für Tiere demonstrieren sie – wer demonstriert für Seeleute?«

Von Heide Gerstenberger

**Während dieses Heft der WATERKANT gerade in Druck ist, findet in Bremen eine zweitägige Konferenz zum Thema »Globalisierung und Seefahrt« statt. Veranstaltet von der »Forschungs- und Kooperationsstelle Schifffahrt« (noch mit zwei »f«!) der Universität Bremen und mit Billigung der »International Commission for Maritime History« (ICMH), wird auf der Tagung in insgesamt 16 Vorträgen untersucht – und beschrieben –, welchen Anforderungen Seefahrer heute, im Zeitalter eben jener so genannten Globalisierung, an Bord, bei der Arbeit und in der Freizeit, ausgesetzt sind. Da WATERKANT – wegen der Terminüberschneidung – leider nicht aktuell über die Tagung berichten kann, drucken wir einen der Vorträge im folgenden ab – trotz Überlänge nahezu ungekürzt, wir bitten um Verständnis. Und wir danken der Autorin, der Bremer Gesellschaftswissenschaftlerin Heide Gerstenberger (1), für die Abdruckerlaubnis und die Unterstützung.**

Die Seefahrt liefert die technischen, ökonomischen, logistischen und personellen Voraussetzungen für die Globalisierung des Güterverkehrs. 90 Prozent aller im Welthandel transferierten Güter werden derzeit auf Schiffen transportiert. Die Seefahrt ist aber nicht nur Mittel, sondern auch Schauplatz der Globalisierung. Politische Entscheidungen von Flaggenstaaten haben den Arbeitsmarkt für Seeleute radikal entgrenzt. Auch wenn sich Schiffsmanger heute jeweils auf bestimmte Länder als Anwerbsgebiete konzentrieren, so betrachten sie doch die gesamte Welt als Reservoir für den Nachschub an Seeleuten. Die folgenden Ausführungen gelten der Frage, wie sich unter diesen Bedingungen die Arbeit von Seeleuten entwickelt.

In der Schifffahrt von heute gibt es Arbeitsbedingungen, die zwei Autoren vor kurzem dazu veranlasst haben, ein Buch unter dem Titel »Les damnés de la mer« (Die Verdammten des Meeres) (2) herauszubringen. Es werden Schiffe eingesetzt, deren Einsatz das Leben ihrer Besatzungen und die Umwelt gefährdet. Es gibt Schiffseigner, die Heuern nicht auszahlen, nicht für ausreichende Verpflegung an Bord oder für funktionsfähige Rettungsbote sorgen. Es gibt gekaufte Zeugnisse und in manchen Handelsflotten auch Offiziere, die ihre Untergebenen schlagen. Von all diesen, keineswegs seltenen Auswüchsen der Seefahrt soll hier nicht die Rede sein.

Vielmehr geht es hier um Bedingungen für Seefahrt, die im internationalen Vergleich überdurchschnittlich sind. Das

hat zum einen damit zu tun, dass es genau solche Bedingungen sind, die Wissenschaftler zu sehen bekommen, wenn ihnen Schiffsmanagements erlauben, auf ihren Schiffen mitzufahren (3). Zum anderen erscheint es aber auch durchaus angebracht, sich zu verdeutlichen, mit welchen Anforderungen Seeleute auch unter den günstigsten Bedingungen konfrontiert sind. Es soll hier nicht um Ausbildungsinhalte gehen, nicht um die Frage, ob die inzwischen international vorgeschriebenen Mindestanforderungen an die Ausbildung von Seeleuten ausreichend sind. Statt dessen soll versucht werden, die vielen unterschiedlichen Anforderungen, die an eine Schiffsbesatzung gestellt werden, zusammen zu fassen. Wer sich mit der Geschichte der Seefahrt beschäftigt hat, wird feststellen, dass es sich um Anforderungen handelt, die – in anderer Form – auch an Schiffsbesatzungen früherer Zeiten gestellt wurden. Es sind fünf solcher Anforderungsprofile, die hier detaillierter beschrieben werden sollen:

Erstens müssen Seeleute eine Sensibilität für den Schiffsbetrieb entwickeln. Es ist nicht erforderlich, dass jedes Mitglied einer Crew genau versteht, warum etwas wie funktioniert, wohl aber ist es erforderlich, dass der überwiegende Teil einer Schiffsbesatzung die technische und organisatorische Funktionsweise des Schiffsbetriebs gewissermaßen verinnerlicht hat.

Es ist durchaus möglich, einen Tag auf See zu erleben, an dem einige aus der Decks-Crew Farbe waschen, andere Rost

entfernen, wieder andere malen oder das Treppenhaus in den Aufbauten reinigen. Und auch im Maschinenraum kann es vorkommen, dass die Reiniger und Öler über Stunden damit beschäftigt sind, klar Schiff zu machen, Maschinenteile zu putzen, zu malen oder Packungen zu schneiden. Ist die See ruhig und versäumt man die Stunden, in der einer oder zwei aus der Decks-Crew eines Containerschiffes mit Listen bewaffnet zwischen den Containern umher turnen, um die korrekte Funktionsweise der Kühlcontainer zu kontrollieren, oder einer aus der Maschinencrew einen Kontrollgang durchführt, sieht man nicht genau hin, wenn ein ordinary seaman die Aufschrift auf dem Behälter eines scharfen Reinigungsmittels studiert, man könnte meinen, der Schiffsbetrieb bestehe aus einfachen Wartungsarbeiten, die – zumindest was die unteren Dienstgrade anlangt – vergleichsweise geringe Kenntnisse und Fähigkeiten erfordern. Wer kurz vor dem Festmachen eines Schiffes im Hafen Angehörige der Decks-Crew auf der Back oder achtern herumstehen, -sitzen oder -liegen sieht, könnte zu der Auffassung gelangen, seemännische Arbeit finde zwar manchmal zu ungewöhnlichen Tages- und Nachtzeiten statt, sei über weite Strecken aber doch eine eher gemütliche Angelegenheit.

Beim Übergang vom »stand by« zum tatsächlichen Anlegemanöver wird dann jedoch schnell deutlich, dass Geschick, Vorsicht, Kenntnisse und höchste Konzentration erforderlich sind. Wagt es eine Schlepper-Crew bei Seegang nicht, nahe genug an das Heck oder den Bug heran zu fahren, um die Leine überzuwerfen, ist eine Festmacher-Gang an Land nicht schnell genug, weil sie – wie beispielsweise in US-amerikanischen Häfen üblich – Taue nicht selbst zieht, sondern darauf wartet, dass ein Tau, und handle es sich auch nur um wenige Meter, von einem Automobil gezogen wird, so sind rasche und selbstständige Reaktionen erforderlich. Dafür gibt es zwar Kommandos des jeweils zuständigen Offiziers. Ohne Schaden für das Schiff oder für die am Manöver beteiligten Seeleute gelingt die Ausführung der Kommandos aber nur, wenn jeder einzelne die erforderlichen Tätigkeiten

auch von sich aus kennt und beherrscht. Sind Schiffe sehr knapp bemannt, werden diese Fähigkeiten auch der Maschinen-Crew abverlangt, die regelmäßig bei An- und Ablegemanövern helfen muss.

Zur Qualifikation einer Maschinen-Crew gehört die Sensibilisierung ihrer Sinnesorgane. Wer sich länger in einem Maschinenraum aufhält, wird feststellen, dass sich jeder – vom Chief (4) bis zum Reiniger – umdreht, wenn in seinem Rücken eine Bewegung stattfindet, mit der er nicht gerechnet hat. Offiziere und Mitglieder der Crew nehmen es wahr, wenn sich eine der Maschinen plötzlich nicht anhört, wie sie soll. Tritt nachts eine Störung auf, wird heute der diensthabende Offizier durch den Alarm auf seiner Kammer geweckt. Bei schwerwiegenden Problemen kann er sich das Wecken seiner Kollegen aber häufig sparen, weil sie die Veränderung der gewohnten Vibrationen ohnehin schon hat aufschrecken lassen.

Wartungspläne sind ein wichtiges Instrument des Schiffsmanagements. In ihnen ist verzeichnet, in welchen Abständen die einzelnen Teile einer Anlage überholt werden müssen. An Bord aber sind neben den Plänen und den Anzeigen immer auch noch die fünf Sinne der Mitarbeiter erforderlich, um größere Schwierigkeiten gar nicht erst auftreten

zu lassen. Wer Arbeitsabläufe an Bord beobachtet, wird feststellen, dass Angehörige der Decks- oder der Maschinen-Crew, die unter dem direkten Kommando des Bootsmanns oder des 2. Ingenieurs arbeiten, ihre Vorgesetzten immer wieder mal auf ein Problem aufmerksam machen. Gelegentlich nehmen sie eine Arbeit aber auch selbstständig in Angriff, so etwa, wenn sie sehen, dass ein Container schlecht gelascht ist. Seeleute, die in eine Beschäftigung an Land wechselten, berichteten anschließend, es sei ihnen besonders schwer gefallen, dass man sie in ihrem neuen Job kritisierte, wenn sie einen Defekt, den sie kommen sahen, durch rasches selbstständiges Handeln zu verhindern suchten statt die für Reparaturen zuständige Person zu informieren.

Einige Positionen an Bord sind von vornherein auf Selbstständigkeit hin angelegt. Das gilt, sofern es einen gibt, für den »Sparky«, den Elektriker, der von der schlecht funktionierenden Dusche über den kaputten Toaster bis hin zur Elektronik im Maschinenraum oder der Reparatur defekter Kühlaggregate an Containern für Probleme im gesamten Schiffsbetrieb zuständig ist. Das gilt, sofern es einen gibt, für den Schiffsmechaniker an Deck. Er untersteht formal dem 1. Offizier. Dieser muss sich aber, die neuesten

Ausbildungsregelungen werden das verstärken, weitgehend darauf verlassen, dass ein Schiffsmechaniker selbst wahrnimmt, was überholt und repariert werden muss. Das gilt für den »Gasi« auf einem Gastanker. Wie für alle Ladung, ist der Chief Mate, also ein Nautiker, auch für die Ladung »Gas« zuständig. Fachlich muss er sich dabei aber voll auf den Gasmann verlassen.

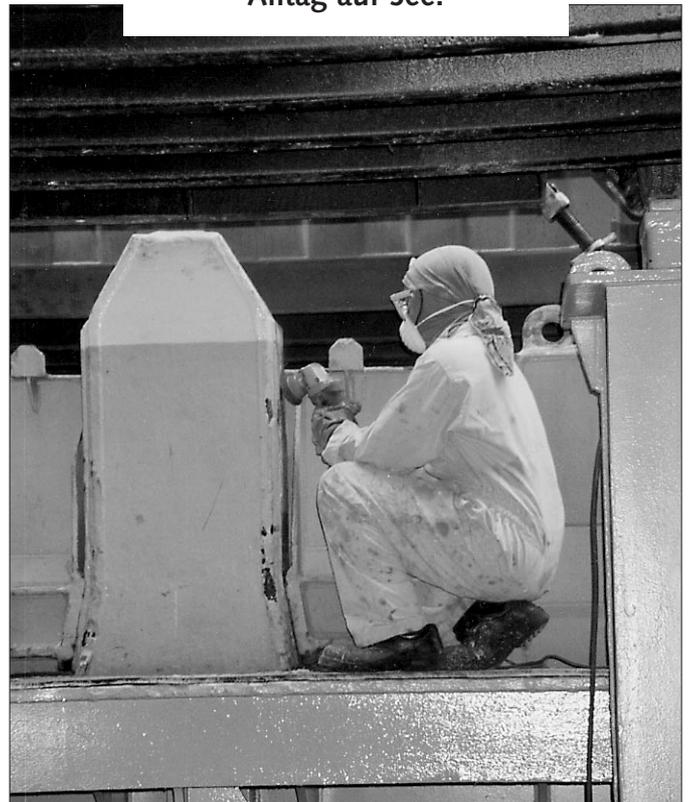
Zweitens muss eine Besatzung in der Lage sein, nicht nur kleinere, sondern auch größere Defekte mit Bordmitteln zu beheben. Nicht jeder einzelne Seemann, aber die Mannschaft als Ganzes ist auf eine umfassende Qualifikation, auf Erfindungsgeist, Mut und Selbstvertrauen angewiesen. Der Ausdruck »ein Problem mit Bordmitteln beheben« hat sich längst auch an Land eingebürgert. Auf See gibt es zu dieser Strategie aber nur in Ausnahmefällen eine Alternative.

Die Rede ist nicht von jenen kleinen und großen Katastrophen, die durch das betriebliche, im ISM-Code inzwischen auch international vorgeschriebene Sicherheitsmanagement vermieden und notfalls bewältigt werden sollen, nicht vom Feuer in der Küche, von der Entzündung des Gases beim Ladevorgang, nicht vom Austritt giftiger Chemikalien aus einem Container oder vom Versuch, das Auslaufen von Öl aus einem berstenden

**Ein Auslassventil der Hauptmaschine wird repariert.**



**Rost entfernen gehört zum Alltag auf See.**



Tanker zu minimieren. Vielmehr geht es hier um jene Schwierigkeiten, für deren Bewältigung an Land regelmäßig Spezialisten angefordert würden. Gelegentlich wird in Informationsvideos und sonstigem Schulungsmaterial nahegelegt, der Unterschied zwischen Land- und Bordbetrieb sei heute nur noch minimal, weil ja ständig Rat von Experten an Land eingeholt werden könne. In einzelnen – besonders in gravierenden – Fällen ist das auch durchaus der Fall. Trotzdem müssen die Ratschläge an Bord dann erst einmal umgesetzt werden. Von den meisten technischen Problemen, die im Schiffsbetrieb auftreten, erfährt das landseitige Management aber nur nachträglich, wenn überhaupt. Sie werden an Bord bewältigt – und zwar ganz unabhängig vom gerade herrschenden Seegang.

Ein Fall aus der Praxis – einer, bei dem tatsächlich einmal ein Experte von außen eingesetzt wurde: Eine Werft in Malaysia hatte ein Schiff termingerecht fertiggestellt. Allerdings waren die Hilfsdiesel zwar eingebaut, aber noch nicht in den technischen Betrieb integriert worden. Folglich wurde beschlossen, ein Ingenieur der Lieferfirma solle an Bord gehen und

dies während der ersten Reise bewerkstelligen. Unmittelbar nach dem Auslaufen kam schlechtes Wetter auf, woraufhin der mitfahrende Ingenieur feststellte, unter diesen Bedingungen könne diese Arbeit nicht durchgeführt werden. Nun sind Hilfsdiesel bekanntlich nicht nur für die Grundversorgung mit Energie, sondern vor allem für die Bedienung des Bugstrahlers beim Anlegemanöver erforderlich, also wurden sie – in diesem Fall unter Anleitung des Experten – während der Reise durch die Seeleute selbst in Funktion gesetzt. Über Monate hinweg war diese Besatzung damit beschäftigt, das Schiff vollends zu Ende zu bauen. Sie behoben Funktionsschwierigkeiten in der Maschinenanlage, strichen die Aufbauten, konstruierten Einbauten aus Metall und aus Holz. Philippinische Besatzungsmitglieder meinten im Scherz: »Uns lassen sie hier nicht herunter, bevor das Schiff nicht gut läuft und schön aussieht.«

Dass gerade fertiggestellte Schiffe oft monatelang kleinere und größere Erfindungen erfordern, bevor sie voll funktionstüchtig sind, ist jedem Seemann und auch den Inspektoren an Land bekannt. Aber auch beim regulären

Betrieb eines eingefahrenen Schiffes kommt es bei Wartungsarbeiten, bei An- und Ablegemanövern und bei Ladearbeiten immer wieder zu Problemen. Wer den Vorgang selbst nicht bemerkt hat, wird auf das Vorliegen eines Problems zumeist dadurch aufmerksam, dass eine ganze Gruppe darüber diskutiert, wie es zu beheben sei. Auch wenn es zum Schluss häufig ein Offizier ist, der entscheidet, welcher Versuch unternommen werden soll, so sind an den Diskussionen doch vielfach Seeleute sehr unterschiedlicher Dienstgrade beteiligt. In den Diskussionen mit Seeleuten an Land sagte einer über solche Situationen: »Jeder hat'n Spruch, wie's am besten geht, jeder hatte irgend 'ne Idee gehabt« (5). Auf die Frage, was denn passierte, wenn dies und jenes ausgefallen sei, wenn ein notwendiges Ersatzteil fehlte und in absehbarer Zeit nicht beschafft werden konnte, meinte einer zusammenfassend: »Geht nicht, gibt's nicht!« (6)

Drittens: Der Schiffsbetrieb muss als Dauerbetrieb organisiert werden. In gewisser Hinsicht gilt das heute weniger als früher, in anderer jedoch sehr viel mehr. Nach wie vor muss die Brücke auf

## REGISTER

# Waterkant

Umwelt + Mensch + Arbeit in der Nordseeregion  
Mitteilungsblatt der Aktionskonferenz Nordsee e.V.

### Heft 1/1999

Gegen den Balkan-Krieg; EU-Wasserrecht; Nationalpark-Recht; Stromkabel in der Nordsee; »Pallas«-Havarie; Debatte über »Bürger-Beteiligung«; MARPOL-Anhang V; Elbvertiefung; Jade-Port; Windkraft im Widerstreit; BAYER Brunsbüttel; Ems-Sperrwerk.

### Heft 2/1999

Dioxine im Alltag; Container-Terminal Bremerhaven; Hafenschlick und TBT; Ölentorgung in den Häfen; Erdgasbohrung im »Entenschnabel«; Offshore-Windpark vor Helgoland?; Debatte um Naturschutzrecht und Widerstand; Wesertunnel-Bau, Debatte Kosovo-Krieg.

### Heft 3 / 1999

Chlor-Ausstieg; Chemie-Politik; Nationalpark-Gesetz Schleswig-Holstein; Deutsche Hochseefischerei; Sicherheit Deutsche Bucht; Dauer-Streit um TBT; Werft-Subventionen; Zukunft des Schiffbaus; Jade-Weser-Port.

### Heft 4 / 1999

TBT-Verbot; Chemie-Politik und Null-Emission; Wasserwirtschaft vor Privatisierung; Kohleverflüssigung; Küstenwache nach US-Vorbild?; FFH/PSSA-Naturschutzrecht.

### Heft 1 / 2000

Schwerpunkt Seeschifffahrt: Jade-Weser-Port, »Pallas«-Havarie, Sicherheitsschlepper, Schiffstreibstoff, Schiffbaupolitik, Billigflaggen; Atompolitik; Plankton; Meeresströmungskraftwerk.

### Heft 2 / 2000

Organozinn-Verbot; Ziegelstein aus Giftschlick?; EU-Vogelschutz kontra FFH; Schifffahrts-Sicherheit; Werften-Konkurrenz; Zukunft der WATERKANT; Hamburgs »Affi« und Papua-Neuguinea; Atommüll im Meer.

### Heft 3 / 2000

Chemiepolitik; EU-Wasserrahmenrichtlinie; Bauern gegen BAYER; Tiefwasserhafen; Tunnel- und Verkehrstrassen-Wahn; Zukunft der WATERKANT; Piraten in Bremen; Arten-Wanderung.

### Heft 4 / 2000

Klimaschutz-Konferenz; Klima-Forschung; Nordsee-Forschung; Offshore-Windkraft; Tiefwasserhafen; Trinkwasser-Versorgung;

Sicherheit Deutsche Bucht; neuer Verkehrsminister; Hamburgs »Affi« in Papua-Neuguinea; BAYER-Pestizide.

### Heft 1 / 2001

Zukunft der Seeämter; Offshore-Windparks; »Nordsee-Visionen«: AKN-Konferenz und Schulwettbewerb; Tiefseekabel; Mühlenberger Loch; EU-Chemiepolitik; Rhein-Sanierung; Atom-Konsens-Nonsens; Tiefwasserhafen – pro und contra.

### Bisher erschienene Hefte

#### Jahrgänge 1986 bis 1998:

Angaben über Inhalt und Lieferbarkeit auf Anfrage.

#### Jahrgänge 1999 und 2000:

Einzelheft DM 3.00.

#### Aktuellere Hefte zum Normalpreis.

See vierundzwanzig Stunden lang besetzt sein. Die Aufteilung des Tages in die einzelnen Wachen hängt von der Anzahl der nautischen Offiziere auf einem Schiff, von internationalen Gepflogenheiten und nationalen Besonderheiten ab. Letztere beziehen sich in der Regel auf die Aufteilung der Stunden zwischen Mitternacht und sechs Uhr morgens. In Revieren mit viel Verkehr, insbesondere in jenen schwierigen Gebieten, in denen Hunderte kleiner Fischerboote unterwegs sind, hat auch der einzelne Wachgänger auf der Brücke kaum Schwierigkeiten, wach zu bleiben und sich zu konzentrieren. Anders sieht es aus, wenn zu erwarten steht, dass während einer gesamten Wache kein Schiff auf dem Radarschirm auftauchen wird. Tatsächlich aber ist die Gefahr eines Zusammenstoßes zweier Schiffe gerade in solchen Situationen neuerdings in gewisser Weise höher als früher. Auf dem Pazifik kann es durchaus vorkommen, dass man zwar tagelang gar kein Schiff trifft, dann aber ein Schwesterschiff der eigenen Reederei direkt auf einen zusteuert. Benutzen Reeder oder Charterer eine Wetterberatung für alle ihre Schiffe und sind diese

alle mit GPS (7) ausgerüstet, so fahren sie womöglich genau auf dem selbem Strich. Ohne GPS war das mehr als unwahrscheinlich (8).

Nautische Offiziere sind für die Ladung, für die Sicherheitseinrichtungen, für den Funkverkehr, für Abrechnungen und für den größten Teil der Berichte zuständig. Die Aufgaben, die früher Funker und Purser erledigten, werden heute in aller Regel vom Kapitän bewältigt. Eigenen Beobachtungen zufolge entfallen je nach den Anforderungen des Managements und des Charterers zwischen drei und fünf Stunden seiner täglichen Arbeitszeit auf diese Art der Büro­tätigkeit. Auf Routen mit langen Seereisen ist das zwar lästig und häufig auch sehr ärgerlich, aber zu bewältigen. Kapitäne, die nicht selbst Wache gehen, übernehmen dann gelegentlich eine ganze oder eine halbe Wache des zweiten Offiziers, damit dieser die Sicherheitseinrichtungen nicht während seiner Frei­wache kontrollieren muss.

Ganz anders sieht es aus, wenn ein Schiff auf einer Route mit vielen Häfen und womöglich langen Revierfahrten (9) eingesetzt ist. Dann kann es ohne

weiteres vorkommen, dass der Kapitän nach einer mehrstündigen Revierfahrt, nach Verhandlungen und Besprechungen mit Behördenvertretern von Land und mit dem Agenten ein oder zwei Stunden schläft, danach zum Ablegen und während der Revierfahrt wiederum auf der Brücke ist, seinen Aufenthalt dort verlängert, weil es sich um ein schwieriges Fahrtgebiet handelt oder Nebel aufkommt, anschließend kurz oder gar nicht schläft, bevor er sich am nächsten Morgen wiederum an seine Berichte setzt. Liegen längere Seereisen zwischen den Häfen, sind derartige Arbeitszeiten zu bewältigen, mehrere solcher Tage rasch hintereinander und Liegezeiten, in denen Audits oder sonstige Kontrollen durchgeführt werden, machen es immer schwieriger, konstant die notwendige Konzentration aufzubringen. Hier setzt sich die Geschwindigkeit der heutigen Handelsschiffe unmittelbar in eine zunehmende Belastung der Seeleute um.

Selbstverständlich gibt es inzwischen Vorschriften über Arbeitszeiten. Managements, so wurde berichtet, legen auch Wert darauf, dass die offiziellen Meldebögen den Vorschriften entsprechen.

## BESTELLCOUPON

### ABONNEMENT

Ich möchte die Zeitschrift WATERKANT abonnieren:

ab Heft ..... / .....

WATERKANT erscheint viermal jährlich, jeweils zum Quartalsende und mit wechselnden Umfängen. Ein Abonnement läuft entsprechend über vier Ausgaben und kostet 30 DM inklusive Porto. Es verlängert sich automatisch, wenn es nicht schriftlich gekündigt wird.

Alle Lieferungen erfolgen gegen Rechnung. Bitte ausfüllen, zweifach (!) unterschreiben und schicken an: Aktionskonferenz Nordsee e.V., Kreuzstr. 61, 28203 Bremen

Name: .....

Straße: .....

PLZ: ..... Ort: .....

Datum: ..... Unterschrift: .....

Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich bei der angegebenen Bestell-Adresse widerrufen kann:

Datum: ..... Unterschrift: .....

### EINZELBESTELLUNG

Ich möchte Einzelhefte der Zeitschrift WATERKANT:

..... Exemplare der Nr. ....

..... Exemplare der Nr. ....

..... Exemplare der Nr. ....

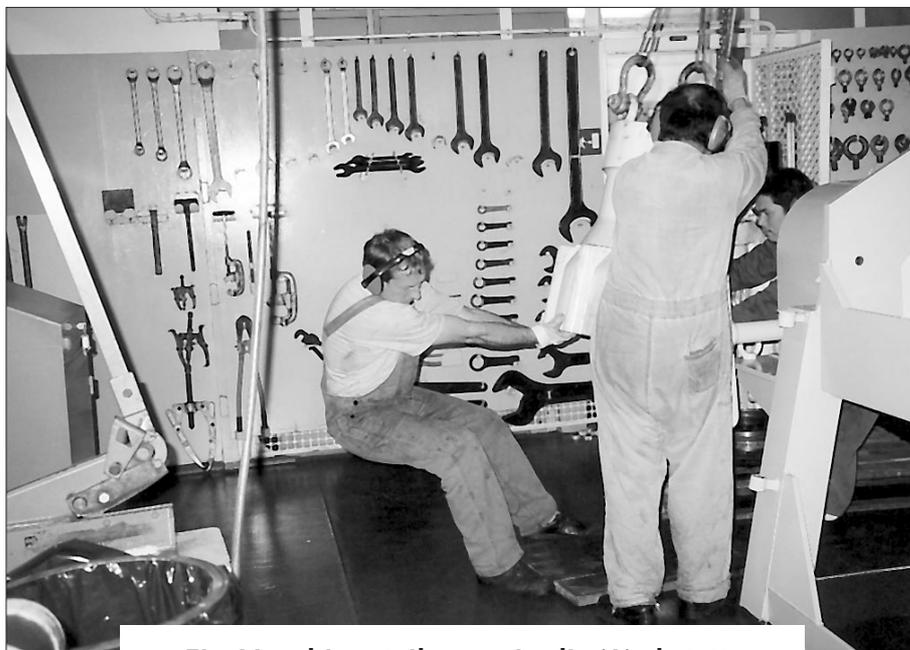
Die in der Übersicht in diesem Heft angegebenen Einzelpreise gelten jeweils zuzüglich Porto. Wiederverkäufer (Bestellung von mindestens drei Exemplaren einer Nummer) erhalten 30 Prozent Rabatt auf den Heftpreis.

Tatsächlich können sie bei den heutigen Besatzungsstärken überhaupt nur während längerer Seereisen eingehalten werden. Auch wer sich selbst nie längere Zeit an Bord aufgehalten hat, kann von Lotsen hören, dass sie – insbesondere auf Schiffen, die im Feederverkehr (10) eingesetzt sind – Kapitäne häufig nicht nur beraten, sondern regelrecht ersetzen, weil diese die Ankunft des Lotsen als Chance nutzen, eine Mütze Schlaf zu bekommen (11).

Anders als die Brücke ist die Maschine heute »wachfrei«. Tatsächlich muss die Arbeit im Maschinenraum heute nicht mehr als Dauerbetrieb organisiert werden. Gewissenhafte Ingenieure machen zwar auch außerhalb der regulären Arbeitsstunden Kontrollgänge, ansonsten aber ist die Kammer des jeweils zuständigen Ingenieurs mit den Anzeigen im Leitstand verbunden. Ingenieure hängen dadurch allerdings gewissermaßen ständig an der Maschine, und diese Bindung wird noch dadurch verstärkt, dass auch Unregelmäßigkeiten, die kein Eingreifen erfordern, bereits einen Alarm auslösen. In diesem Fall erweist es sich als zweifelhafter Segen, dass die Kammern von Chiefs und Zweiten Ingenieuren inzwischen nicht mehr in der Nähe der Maschinenanlage, sondern auf einem der oberen Decks untergebracht sind, die Betroffenen folglich also bei jedem Klingeln der Alarmanlage einen weiten Weg zurück zu legen haben. Gelegentlich stellt sich ein Chief deshalb seine Liege im Maschinenleitstand auf.

Insgesamt hat technischer Fortschritt die Belastungen von Maschinen-Crews in den vergangenen Jahrzehnten verringert: Die Temperatur ist nicht mehr mörderisch, sondern nur noch schrecklich heiß – in den Tropen gut über 50 Grad Celsius; Der Lärm ist heute nicht mehr infernalisch, sondern nur noch ohrenbetäubend. Im Maschinenraum regiert die Zeichensprache. Der Einsatz an Körperkraft ist geringer als früher, allerdings nach wie vor beträchtlich. Und wer womöglich ergonomisch sinnvolle Arbeitsplätze sucht, wird in Maschinenanlagen kaum fündig.

Tatsächlich hat die Maschinen-Crew heute feste Arbeitszeiten und kann im Prinzip nachts schlafen. Selbst sorgfältige Wartung kann allerdings nicht verhindern, dass Probleme spontan, also auch außerhalb der regulären Arbeitszeit auftreten. Bedeutsamer ist die Tatsache, dass alle Wartungsarbeiten und Reparaturen, die einen Stop der Hauptmaschine voraussetzen, für Hafenanliegerzeiten



**Ein Maschinenteil muss in die Werkstatt.**

eingepflegt werden. Und dafür ist es keinesfalls relevant, ob diese in die Tages- oder die Nachtstunden fallen.

Folgender Fall macht deutlich, was das für die Arbeitsbelastung in einer wachfreien Maschinenanlage bedeuten kann: Kurz vor Mittag erreichte das Schiff den Hafen. Keiner aus der Maschinen-Crew erhielt Landgang, weil ein Auslassventil an der Hauptmaschine ausgewechselt werden sollte. Das wurde bis 17 Uhr, dem Ende der regulären Arbeitszeit, erledigt. Danach wurde anderthalb Stunden lang gebunkert. Für 22.30 Uhr war Auslaufen geplant, »stand by« also ab 22 Uhr. Um 23 Uhr gab der Chief die Meldung an die Brücke, dass nach dem Ende der Revierfahrt die Hauptmaschine noch einmal für zwei Stunden gestoppt werden müsse, weil eine Zuleitung nicht dicht sei. Um 0.30 Uhr ging der Lotse von Bord. Der Kapitän gab durch, dass ein unmittelbarer Stopp nicht möglich sei, weil Nebel aufgekommen sei. Auch dürfe die Reparatur keinesfalls länger als eine Stunde dauern. Um 2 Uhr morgens erfolgte Stopp der Hauptmaschine. Um 3 Uhr war die Reparatur erledigt. Anschließend blieben die Ingenieure weiter auf »stand by«, um die Funktionsweise zu kontrollieren. Um 7 Uhr morgens begann für die Crew, um 8 Uhr morgens für die Ingenieure der neue Arbeitstag. Der nächste Hafen war weniger als zwanzig Stunden entfernt. Für die Dauer der Liegezeit war wiederum eine größere Wartungsarbeit vorgesehen. Selbstverständlich war auch der Kapitän während der Revierfahrt, der Reparatur und der anschließenden Erprobungszeit auf der Brücke geblieben. Auch er fand

sich um 8 Uhr am nächsten Morgen wiederum auf der Brücke ein.

Nun gibt es unzweifelhaft auch an Land Tätigkeiten, die reguläre Arbeitszeiten häufig überschreiten und ein Höchstmaß an Konzentration erfordern. Chirurgen etwa kommen selten mit einer 40-Stunden-Woche aus, und auch sie müssen manchmal nach einem regulären Arbeitstag eine mehrstündige dringende Operation durchführen, um dann womöglich noch einen Wachdienst zu absolvieren. Die besondere Belastung von Seeleuten ergibt sich jedoch aus der Tatsache, dass derartige Situationen über Wochen und Monate hinweg und ohne eine richtige Pause auftreten. Dazu kommen, was oft vergessen wird, unter Umständen Wetterverhältnisse, die auch Seeleute zum Fluchen bringen. Manch einem wird auch nach Jahren gelegentlich noch übel.

Fährt ein Schiff von West nach Ost oder von Ost nach West, so muss bei den heute üblichen Geschwindigkeiten zumeist viermal die Woche die Uhr um jeweils eine Stunde vor oder zurück gestellt werden. Das hört sich wie eine geringfügige Belastung an, tatsächlich bringt deren ständige Wiederholung nach einiger Zeit den Biorhythmus völlig durcheinander. Mit zunehmendem Alter wird dies verstärkt empfunden. Flugpersonal darf nach einem Langstreckenflug erst nach zwei bis drei Ruhetagen wieder eingesetzt werden. Für Seeleute gibt es solche Ruhepausen nicht. Der Dauerbetrieb eines Schiffes ist über Monate hinweg von ein- und derselben Mannschaft zu gewährleisten. Vierter Aspekt: Seeleute müssen damit zurecht kommen,



**Ein Problem wird »mit Bordmitteln« behoben.**

dass sie Arbeit und arbeitsfreie Zeit über Wochen und Monate an einem Ort und noch dazu unter räumlich sehr begrenzten Verhältnissen verbringen müssen. Wer den Beruf des Seemanns heutzutage über Jahre hinweg durchhält, übt sich in Resignation.

Jedem werden leicht Gegenargumente gegen diese These einfallen. Der Kapitän, der explodiert, wenn wieder einmal kurzfristig eine Route geändert oder das Schiff auf Reede gelegt wird, nachdem er gerade vorher hatte erklären müssen, warum er bei Windstärke 8 die Durchschnittsgeschwindigkeit um mehr als eine Stunde unterschritten hatte; die Flüche von Besatzungsmitgliedern, wenn das Schiff so schlingert, dass der Suppenteller nicht auf den Tisch gestellt werden kann, sondern in der Hand gehalten werden muss; die gelegentlich vorkommenden tätlichen Angriffe auf Kollegen oder Vorgesetzte; die Schluchzer junger Besatzungsmitglieder, die, wenn sie kurz aus dem Urlaub zurück sind, von Heimweh übermannt werden. Man täusche sich aber nicht: Empörung, Wut, Heimweh und Verzweiflung sind ein Luxus, den sich die allermeisten Seeleute nur selten zugestehen.

Wenn Schiffe so stark vibrieren, dass der Körper davon in Mitleidenschaft gezogen wird: Dann ist das eben so. Wenn es auf einem Schiff so laut ist, dass man sich bei einer Grill-Party nur mit dem Menschen unterhalten kann, der unmittelbar neben einem sitzt: Dann ist das eben so. Wenn es in der Kammer immer dunkel ist, weil die Container unmittelbar vor dem Fenster stehen: Dann ist das eben so. Wenn man mit gefährlichen Chemikalien die Aufbauten reinigt

muss, die voller Ruß sind, obwohl man ja weiß, dass es auf Kreuzfahrtschiffen Kamine gibt, die verhindern, dass der Ausstoß direkt aufs Schiff fällt: Dann ist das eben so. Wenn Reedereien die Kosten für Satellitenantennen sparen, so dass man für Monate mit 17 Videos als Unterhaltungsmaterial auskommen muss: Dann ist das eben so. Lösungen werden bestenfalls selbst organisiert, etwa wenn ein Kapitän im Hafen mit einer Plastiktüte voller Videos los geht, um auf anderen Schiffen neue einzutauschen, oder wenn auf einem anderen Schiff privat gesammelt wird, um neue Videos kaufen zu können. Schiffe haben den Lebensraum von Seeleuten schon immer begrenzt. Früher aber gab es, vor allem in der überseeischen Fahrt, längere Liegezeiten, konnten Seeleute unterwegs fremde Bräuche sehen, neue Speisen kennen lernen, Ausflüge machen, Frauen nicht nur nutzen, sondern auch kennen lernen. Heute gibt es all dies kaum je. Auf Schiffen deutscher Eigner variieren die Arbeitsverträge beziehungsweise Fahrtzeiten zwischen vier und neun Monaten. Während der Dauer ihrer Verträge kommen viele Seeleute über Wochen und manchmal auch über Monate nicht aus einem Hafengebiet hinaus. Kommt es aber ausnahmsweise zu einem Landgang, fällt dieser womöglich in die Nachtstunden und ist auch noch sehr knapp bemessen. Auch darauf reagieren die meisten mit Resignation. Ein zweiter Ingenieur erzählte, er sei inzwischen viermal in Japan, aber noch nie auch nur für eine Stunde an Land gewesen. Das erklärt sich leicht: Auf dieser Route lief das Schiff japanische Häfen immer nach der Überquerung des Pazifik an. Nach

einer zweiwöchigen Seereise fielen aber noch jedes Mal größere Wartungs- oder Reparaturarbeiten an. Inzwischen hoffte dieser junge Ingenieur nur noch darauf, dass irgend wann einmal in Yokohama der Fujiyama zu sehen sein werde.

Wirkliche Empörung formulierte in den Gesprächen mit der Autorin nur einer, der es noch anders erlebt hatte. Als drei seiner unmittelbaren Untergebenen einen Landgang von insgesamt 200 Minuten um 20 Minuten überzogen hatten, regte er sich nicht über diese Verletzung von Dienstpflichten, sondern über die Lebensbedingungen von Seeleuten auf: »Für Tiere demonstrieren sie. Aber wer demonstriert für Seeleute? Auch wir sind eingepfercht auf viel zu langen Transporten.« Seiner Ansicht nach müsste ein Seemann nach drei Wochen auf See einen Tag Landgang beanspruchen können.

In den Ausbildungsplänen für Seeleute sind konkrete Kenntnisse und Fähigkeiten verzeichnet, die sie mitbringen müssen. Sie sind unerlässlich. Nicht verzeichnet ist die Erfordernis, die Resignation, die man heute für den Seemannsberuf braucht, nicht in Apathie umschlagen zu lassen. Denn Seeleute müssen andererseits auch in der Lage sein, sich jederzeit auf ihre Aufgaben zu konzentrieren und dabei auch auf ihre eigene und auf die Sicherheit ihrer Kollegen zu achten. Gelingen kann dies nur durch ein hohes Maß an Selbstdisziplin. Sicher gibt es Seeleute, denen diese Disziplin nicht zur Verfügung steht. Aber das sind wenige. Weitaus gefährlicher für die dringend erforderliche Selbstdisziplin sind jene Umstände im Schiffsalltag, die die beschriebene Haltung des »das ist eben so« brüchig werden lassen. Und solche Umstände gibt es viele:

Da wartet der Seefahrer auf die Ablösung am Ende seiner vertraglich vereinbarten Fahrzeit. Bei Offizieren wird sie gelegentlich im allerletzten Moment verschoben, weil die Reederei keine Ablösung finden konnte. Bei ausländischen Besatzungsmitgliedern wird die Dauer des Vertrages aber häufig verlängert, weil ein bestimmter Hafen als ungünstig für einen Crew-Wechsel eingestuft wird. Der Vater, der gehofft hatte, zum ersten Mal seit Jahren wieder zum Geburtstag seiner Tochter zu Hause zu sein; der Bruder, der sich auf die Hochzeit seiner Schwester gefreut hatte; der junge Ehemann, der es ohnehin kaum noch erwarten konnte – sie alle schaffen es sehr schlecht, mit ihrer Enttäuschung umzugehen, wenn ihnen zwei Tage vor der erwarteten Ablösung mitgeteilt wird,

sie werde erst im nächsten Hafen erfolgen. Brüchig wird die Resignation auch, wenn es in einem Hafen wieder einmal nicht möglich ist, Telefongespräche zu führen. An Land wird fast durchweg unterstellt, die modernen Kommunikationsmittel an Bord stünden der Crew zur Verfügung. Für die meisten Mitglieder der Crew sind die Kosten für einen Anruf über Satellit aber viel zu hoch.

Ausschließend sind aber nicht nur die Kosten, viele Kapitäne lassen die Nutzung auch nur in Ausnahmefällen zu – nicht aus Schikane, sondern zur eigenen Entlastung: Kapitäne machen heute Proviantabrechnungen und Storeabrechnungen, Lohnabrechnungen, unter Umständen nach unterschiedlichen Kriterien für die Angehörigen unterschiedlicher Nationalitäten, sie machen Abrechnungen für Fax-, e-mail- und Telefonkosten, die auf das Schiffsmanagement und den Charterer entfallen. Und sie müssen dann auch noch gesondert auswerfen und vom Lohn abziehen, was jeder einzelne Angehörige der Besatzung an Telefonminuten verbraucht hat.

Ohne Zweifel ist das Telefon im Hafen das wichtigste Kommunikationsmittel überhaupt. Vor dem Einlaufen wird deshalb gefragt, wer den Hafen kennt und folglich weiß, ob und wo es ein Telefon gibt, ob und wo es Telefonkarten zu kaufen gibt. Häufig gibt es kein erreichbares Telefon, noch häufiger sind keine Karten zu kaufen. Es kann auch vorkommen, dass zwar ein Automat für Karten funktioniert, nicht aber das Telefon. Fällt die Liegezeit günstig und gibt es entweder eine Seemannsmission oder aber weibliche Beschäftigte an Land, die aus dem selben Staat kommen wie die meisten der Crew, so bringen diese manchmal Telefonkarten an Bord. Hat man tatsächlich eine Karte und gibt es auch ein Telefon, so steht dies meist

Europas Windkraft, George Bushs Öl und Gas, der Ozean als Abgas-Endlager... <b>Energie-Alternativen, global gesehen – oder: Wie stehst Du zu Kyoto?</b> Von Matthias Tomczak	Seite 5
<b>»Wasserdampf ist Treibhausgas Nr. 1«</b>	Seite 6
Das neue Gesetz über den Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer <b>Ein Großschutzgebiet wird demontiert</b> Von Manfred Knake	Seite 9
<b>Apropos Atom-Ausstieg...</b>	Seite 10
<b>AKN intern!</b>	Seite 11
Das »Prinzip der guten Nachbarschaft« und seine ökonomischen Grenzen <b>Miesmuschel-»Krieg« im Ems-Dollart-Bereich</b> Von Manfred Knake	Seite 12
<b>Europa braucht neue Fischereipolitik</b> Von Nadja Ziebarth	Seite 13
<b>Schmilzt das Eis an den Polen?</b>	Seite 14
Europäisches Naturschutzrecht steht Tiefwasserhafen-Plänen entgegen <b>Es kann doch nicht jeder, wie er will...</b> Von Matthias Schreiber	Seite 15
<b>Das Märchen vom privaten Kapital</b> Von Peer Janssen	Seite 16
<b>10.197 neue Jobs – und keinen weniger!</b> Von Peer Janssen	Seite 17
Minister Bodewigs Maßnahmenpaket zur Sicherheit an der deutschen Küste <b>Viel zu wenig für Nord- und Ostsee</b> Von Klaus-Rüdiger Richter	Seite 18
<b>EVIMAR – virtuelles Sicherheits-Management</b> Von Hanns-Joachim Neubert	Seite 19
20 Jahre grüne Umweltpolitik in Hamburg – was heraus kam und was übrig blieb... <b>Spaß an der Politik und gute Stimmung</b> Von Thomas Kleineidam und Herbert Nix	Seite 20
Konzentration und Resignation: Arbeitsbedingungen in der heutigen Seefahrt <b>»Für Tiere demonstrieren sie – wer demonstriert für Seeleute?«</b> Von Heide Gerstenberger	Seite 24
<b>Eine Stellungnahme zu WATERKANT 1 / 2001</b>	Seite 29

## Waterkant

Umwelt + Mensch + Arbeit in der Nordseeregion  
Mitteilungsblatt der Aktionskonferenz Nordsee e.V.

16. Jahrgang  
Nr. 2

DM 6.–  
Juni 2001

**AKTIONSKONFERENZ**



## IMPRESSUM

### Herausgeber

Aktionskonferenz Nordsee e.V. (AKN)  
Kreuzstraße 61, 28203 Bremen  
Tel.: 0421/7 76 75  
Fax: 0421/ 7 89 31  
e-mail: AKNeV@gmx.net  
Verantw. i.S.d.P. Carola Bury

### Anschrift der Redaktion

Redaktion WATERKANT  
Offenwardener Straße 6  
27628 Sandstedt  
Tel.: 04702/ 92 00 94  
Fax: 04702/ 92 00 93  
e-mail: redaktion@waterkant.cux.shuttle.de  
Internet: www.cux.shuttle.de/waterkant

### Anzeigen, Satz, Layout

okay druckbetreuung, Volkmar Kayser  
Burgstraße 7-9  
26736 Krummhörn-Pewsum  
Tel.: 04923/80 59 760  
Fax: 04923/80 59 761  
e-mail: okay.druckbetreuung@t-online.de  
isdn: 04923/80 59 762, Leonardo  
Zur Zeit gilt Anzeigenpreisliste Nr. 2 vom Juni 1994

### Druck

Geffken/Köllner, Druck- und Verlags-GmbH, 28201 Bremen

### Bezug

Einzelpreis 6,- DM zzgl. Versand. Jahres-

abonnement 30,- DM inkl. Versand. Für Vereinsmitglieder ist der Bezugspreis im Mitgliedsbeitrag enthalten. Siehe Bestellcoupon in diesem Heft auf Seite 27. Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben nicht unbedingt die Meinung der Herausgeber oder der Redaktion wieder. Für unverlangt eingesandte Beiträge wird keine Gewähr übernommen, Rücksendung erfolgt nur, wenn Rückporto beigefügt ist. © Alle Rechte vorbehalten. Ein Nachdruck kann bei vorheriger Einwilligung der Redaktion erfolgen. Alle Rechte am Titel WATERKANT bei B. Illschner.

unbeleuchtet und ohne eine Wand als Lärmschutz mitten in dem Gebiet, in dem man während des Ladens schon an Ort und Stelle sein eigenes Wort kaum versteht. Seeleute bekommen dann drastisch vorgeführt, was sie ohnehin wissen: dass ihr Wohlbefinden bei der Organisation des Seetransports an letzter Stelle steht.

Seeleute müssen – fünftens – in der Lage sein, sich in ihrer Arbeit so zu verhalten, dass kulturelle und rassische Vorurteile, gegenseitige persönliche Animositäten, ja, selbst grundlegende Differenzen keine Rolle spielen. Dabei hilft ihnen zwar die Tatsache, dass an Bord wirklich alle »in einem Boot« sitzen und dass sie alle nach Hause kommen wollen, andererseits ist dieses Verhalten dadurch erschwert, dass man sich über Wochen und Monate hinweg nicht ausweichen kann. Um damit zurecht zu kommen, mussten Seeleute auch früher schon spezifische Verhaltensmuster ausbilden. Kurzgefasst laufen diese darauf hinaus, dass ausgerechnet dort, wo sich die räumliche Trennung zwischen Arbeit und Privatleben nie hat herstellen lassen, die Versachlichung von Arbeitsbeziehungen früh und radikal entwickelt wurde. Ebenso wie auf einem Segelschiff die Sicherheit aller davon abhing, dass nicht einer des nachts bei einem Manöver seine Wut an einem anderen ausließ, so müssen Seeleute auch heute lernen, unter allen Umständen zusammen zu arbeiten.

Als das Forschungsprojekt geplant wurde, aus dem hier einige vorläufige Ergebnisse berichtet werden, hatten die

Autorin und ihr Kollege (3) mehr oder minder erwartet, dass sich auf den Schiffen mit internationalen Besatzungen eine neue, internationale Arbeitskultur ausbilde, und dass die gemeinsame Arbeit ein gegenseitiges Verständnis entstehen lasse, wie es an Land vielleicht erst für die Zukunft zu erhoffen sei. Aufs Ganze gesehen haben sich diese Erwartungen nicht bestätigt. Jenes Kombüsteam aus einem polnischen Koch und einem philippinischen Steward, das sich – sehr vergnügt – gegenseitig Sprachbrocken, Rezepte und Lieder beibrachte, wird in nächster Zeit wohl eher die Ausnahme als die Regel bleiben. Bei den Fragestellungen für das Forschungsprojekt war schlicht nicht genügend bedacht worden, dass die Situation des Arbeitsmarktes bis in die Situation an Bord hinein durchschlägt.

Auch in den fünfziger und sechziger Jahren des 20. Jahrhunderts gab es Ausländer an Bord deutscher Schiffe. Die meisten von ihnen, aber keineswegs alle, kamen damals aus anderen europäischen Ländern. Bedeutsamer ist, dass die Deutschen an Bord damals noch immer in der Mehrzahl waren und keinesfalls fürchten mussten, dass ihnen Arbeitsplätze und Karrieremöglichkeiten durch Ausländer streitig gemacht werden könnten. Mit der radikalen Entgrenzung des Arbeitsmarktes hat sich die Situation gewandelt. Heute herrscht auf See – auf manchen Schiffen mehr, auf anderen weniger – eine Situation der kulturellen Diaspora. Das heißt, dass die Angehörigen eines Kulturkreises das, was sie für ihre Eigenheiten halten, und sei es die Vorliebe für Kartoffeln, nachdrücklich verteidigen.

Schranken werden an Bord heute eher verteidigt als abgebaut. Eine hybride, aus vielen Anteilen zusammengesetzte Arbeitskultur hat wenig Chancen, wenn der Arbeitsmarkt durch radikale Konkurrenz geprägt ist. ◀

### Erläuterungen

1. Langjährigen WATERKANT-LeserInnen dürfte der Name Heide Gerstenberger noch in Erinnerung sein: In den Ausgaben 1-3 / 1992 veröffentlichten wir eine Serie »zur Geschichte der Arbeit an Bord«, deren ersten beiden Folgen von Heide Gerstenberger und ihrem Kollegen Ulrich Welke stammten; den dritten Teil lieferte damals der Bremer Seefahrtsexperte der Gewerkschaft ÖTV, Jan Kahmann – heute Mitglied des Bundesvorstands der »Vereinigten Dienstleistungsgewerkschaft« (ver.di).
2. Noël Mamère & Daniel Cattelain, Les damnés de la mer. Les galériens des temps modernes parlent, Edition I, Paris 2000, vgl. auch: A. D. Couper mit C. J. Walsh, B. A. Stanberry, G. L. Boerne, Voyages of Abuse. Seafarers, Human Rights and International Shipping. Pluto Press, London, & Sterling, Virginia 1999.
3. Im Zusammenhang eines von der Deutschen Forschungsgesellschaft finanzierten Forschungsprojektes unter dem Titel »Seeleute im Niemandsland?« sind die Autorin und ihr Kollege Ulrich Welke während der letzten beiden Jahre drei mal (jeweils zwischen drei und fünf Wochen) auf Schiffen unterschiedlicher Reedereien mitgefahren. Informationen, die in diesen Beitrag eingeflossen sind, stammen aber nicht nur aus den Beobachtungen während dieser Reisen, sondern auch aus Diskussionen mit zahlreichen Seeleuten. Es werden aber weder die Namen der Gesprächsteilnehmer genannt noch die Schifffahrtsunternehmen, die eine Mitfahrt gestattet haben.
4. Die englische Bezeichnung Chief für den Leiter des Maschinenbetriebs ist auch unter deutschsprachigen Seeleuten gebräuchlich.
5. Diskussionsrunde am 30. Oktober 1998.
6. ebenda.
7. GPS = Global Positioning System, satellitengestützte weltumspannende Navigationshilfe.
8. Hinweis eines Kapitäns, der sich auf mehrere solcher Situationen bezog.
9. Als »Revierfahrt« bezeichnet man die Fahrt zu und von einem Hafen. In der Regel ist während einer Revierfahrt ein Lotse an Bord.
10. Der Terminus kommt von »feed« und bezeichnet den Zubringerverkehr zu und von den großen Containerhäfen.
11. Entsprechende Aussagen gab es sowohl auf der Fachtagung »Der Lotse geht von Bord!«, die am 16. Oktober 1998 von der »Forschungs- und Kooperationsstelle Schifffahrt« durchgeführt wurde, als auch auf dem Deutschen Lotsentag 2000.

### Separatorreinigung »by the book«.

