

Soziologische Schriften

Band 20

Totale Institution Schiff

Von

Ralf Lisch



DUNCKER & HUMBLOT / BERLIN

RALF LISCH

Totale Institution Schiff

Soziologische Schriften

Band 20

Totale Institution Schiff

Von

Ralf Lisch



DUNCKER & HUMBLOT / BERLIN

Alle Rechte vorbehalten

© 1976 Duncker & Humblot, Berlin 41

**Gedruckt 1976 bei Buchdruckerei A. Sayffaerth - E. L. Krohn, Berlin 61
Printed in Germany**

ISBN 3 428 03684 6

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	7
2. Totale Institutionen	10
2.1 Einleitung	10
2.2 Definition und Klassifikation totaler Institutionen	10
2.3 Die Organisation totaler Institutionen	13
2.4 Rekrutierungs- und Sozialisationsmuster totaler Institutionen	17
2.5 Die Subkultur der Mitglieder totaler Institutionen	22
2.6 Die Entlassung aus einer totalen Institution	24
3. Methodische Aspekte der Untersuchung	26
3.1 Einleitung	26
3.2 Die Grundgesamtheit	26
3.3 Diskussion möglicher Modelle der Realitätserfassung bei Seeleuten	28
3.4 Spezielle Probleme bei der Untersuchung von Seeleuten	29
3.5 Der Fragebogen zur Untersuchung der fahrenden Seeleute	31
3.6 Der Fragebogen zur Untersuchung der Seeberufsanwärter	33
3.7 Die Auswahl der Stichproben	34
4. Die Organisation des Schiffes	38
4.1 Einleitung	38
4.2 Das Schiff, gemessen an der Definition totaler Institutionen	38
4.3 Das Ziel des Schiffes	41
4.4 Die Organisationsstruktur des Schiffes	42
4.5 Das Kommunikationssystem des Schiffes	52
5. Rekrutierungs- und Sozialisationsmuster	56
5.1 Einleitung	56
5.2 Die Rekrutierung von Seeleuten aus der Sicht der Organisation ..	56
5.3 Die Wahl des Seemannsberufes	63
5.4 Sozialisationsmuster der Seeschiffahrt	71

Inhaltsverzeichnis

6.	Die soziale Deprivation des Seemanns	76
6.1	Einleitung	76
6.2	Soziale Deprivation	76
6.3	Alkoholismus und andere psychische Defekte bei Seeleuten	88
7.	Zusammenfassung	97
8.	Anhang	100
8.1	Der Fragebogen zur Untersuchung der fahrenden Seeleute	100
8.2	Der Fragebogen zur Untersuchung der Seeberufsanwärter	103
9.	Literatur	108

1. Einleitung

Die hier vorliegende Arbeit befaßt sich mit einem gesellschaftlichen Teilbereich, der in der deutschsprachigen soziologischen Literatur bisher kaum Beachtung gefunden hat: der Organisation des Schiffes und ihren Mitgliedern, den Seeleuten. Zwei Gründe wären denkbar für das Desinteresse der Soziologie an diesem Themenbereich: zum einen die Schwierigkeiten, besonders bei seiner empirischen Erfassung, zum anderen die von ihrer Gesamtzahl her geringe wirtschaftliche und politische Bedeutung der Seeleute.

Die Ursache für die angesprochenen empirischen Schwierigkeiten liegt hauptsächlich in der Abgeschlossenheit des Schiffes von der Gesellschaft begründet. Schiffe sind für ihre Mitglieder der nahezu ausschließliche Lebensraum vom Berufseintritt bis zur Pensionierung, sie sind der Ort, an dem alle täglichen Aktivitäten des Lebens ihrer Mitglieder stattfinden, wobei es für sie nur wenige Möglichkeiten gibt, mit Mitgliedern der Gesellschaft außerhalb des Schiffes zu interagieren. Insofern unterscheidet sich das Schiff in keiner Weise vom Gefängnis, vom Kloster oder von der Kaserne. Für eine empirische Untersuchung des Schiffes bedeutet das aber wiederum, daß es „ohne selber Seemann und auf See gewesen zu sein ... selbstverständlich unmöglich ist, ein umfassendes Verständnis von dem, was den Seemannsberuf und das Leben an Bord eigentlich auszeichnet, zu erlangen“¹.

Die zahlenmäßig geringe Bedeutung der Seeleute für die Gesamtgesellschaft der Bundesrepublik ist an wenigen Daten abzulesen. 1974 fuhren auf deutschen Schiffen insgesamt 40 458 Seeleute², was einem Anteil von 0,18 % an der Gesamtzahl der in der BRD beschäftigten Arbeitnehmer entspricht³. Die Vermutung, daß darin ein Grund für die fehlende Beachtung der Seeleute durch die soziologische Forschung zu sehen ist, wird bestärkt durch einen Blick auf die große Zahl nor-

¹ Arner 1961, S. 2: „Uten at en virkelig har vært sjømann og seilt ute ..., er det selvsagt umulig å oppnå en helt korrekt forståelse og fullstendig innblikk i hva sjømannsyrket og livet ombord egentlig innebærer.“

² Hierin sind nur die von der See-Sozialversicherung erfaßten Seeleute enthalten. Siehe SBG 1974, Anlage 15.

³ Die Gesamtzahl der Arbeitnehmer (= 22 494 000) stammt von 1973 (Statistisches Bundesamt 1974, S. 14). Da sich hier innerhalb kurzer Perioden aber nur geringe Schwankungen ergeben, scheint die Gegenüberstellung von Daten verschiedener Zeitpunkte trotzdem gerechtfertigt.

wegischer Untersuchungen zu diesem Thema (siehe Bibliographie am Schluß der Arbeit) und die Tatsache, daß dort ungefähr 20 % der männlichen Bevölkerung über 15 Jahre zur See fahren oder gefahren sind⁴.

Neben der rein zahlenmäßig geringen Bedeutung der Seeleute im Vergleich zu anderen Berufsgruppen ist ihre wirtschaftliche und politische Bedeutungslosigkeit auch eine Folge der Isolation in der der Seemann lebt. 1972 wurden 72,5 % des Imports und 27,5 % des Exports der Bundesrepublik auf dem Seeweg transportiert⁵. Die daraus resultierende potentielle Macht der Seeleute wird jedoch nur selten zur Durchsetzung bestimmter Interessen ausgenutzt, da die Abgeschlossenheit des Schiffes dies kaum zuläßt.

Trotzdem verspricht eine Untersuchung der Organisation des Schiffes und der sozialen Situation des Seemanns interessante Ergebnisse. Die eigene Erfahrung mit diesem Problembereich, die im Verlauf mehrerer Reisen an Bord verschiedener Schiffe gesammelt wurde, hat nämlich gezeigt, daß sich die Ergebnisse bereits vorliegender Untersuchungen von Industriebetrieben und ihren Mitgliedern nicht ohne weiteres auf Schiffe und Seeleute übertragen lassen. Zudem ist es unsicher, inwieviel sich die Resultate ausländischer Arbeiten zum Thema Schiff auf deutsche Verhältnisse übertragen lassen.

Was in dieser Arbeit nicht geleistet werden konnte, ist eine repräsentative Untersuchung aller soziologisch interessanten Aspekte des Schiffes. Dafür standen weder die Mittel noch die Zeit zur Verfügung. Vielmehr handelt es sich hier um eine pilot study mit dem Hauptziel, den Untersuchungsgegenstand zunächst einmal zu strukturieren und die relevantesten Merkmale herauszuarbeiten. Dabei bleibt es nicht aus, daß an vielen, sicherlich nicht uninteressanten Punkten nur Verweise oder Empfehlungen für weiterführende Arbeiten gegeben werden können, da die vorliegenden Daten ein Weiterforschen nicht gestatten. Die gesamte Untersuchung ist also weniger eine umfassende Analyse von Schiffen und Seeleuten, als vielmehr eine Vorstudie zu einer möglichen komplexeren und repräsentativen Erfassung dieses Untersuchungsgegenstandes.

Im einzelnen werden in dieser Arbeit folgende Themenbereiche behandelt: Das Kapitel 2 befaßt sich zunächst einmal mit der allgemeinen Theorie totaler Institutionen. Ausgehend von Goffmans grundlegender Arbeit zu diesem Thema⁶, wird dabei versucht, die Hauptmerkmale totaler Institutionen unabhängig vom Schiff herauszuarbeiten. Das hat

⁴ Siehe Brun-Gulbrandsen, Irgens-Jensen 1964, S. 162.

⁵ Siehe Necker 1973.

⁶ Goffman 1962.

den Vorteil, daß so zum einen der Rahmen für die Betrachtung des Schiffes abgesteckt ist, zum anderen aber im weiteren Verlauf Besonderheiten des Schiffes und Parallelen zu anderen totalen Institutionen transparent werden.

An diese theoretischen Vorarbeiten schließt sich mit dem dritten Kapitel eine Betrachtung der methodischen Aspekte der Untersuchung an. Dies erscheint vor allem wegen der besonderen Schwierigkeiten, die eine empirische Untersuchung einer totalen Institution mit sich bringt, notwendig. Im einzelnen wird dort näher auf die Stichprobenauswahl, die prinzipiell möglichen und die angewandten Modelle der Realitäts erfassung und die in diesem Zusammenhang aufgetretenen Probleme eingegangen.

Kapitel 4 hat die Untersuchung der formellen Organisation des Schiffes zum Gegenstand. Dazu gehört u. a. das Ziel des Schiffes, seine Positions- und Statushierarchie und schließlich sein Kommunikationssystem. Daß gerade hiermit die eigentlichen Ausführungen zum Schiff beginnen, ergibt sich aus der Tatsache, daß die formelle Organisation den Rahmen für alle anderen Merkmale absteckt, denn auch die informellen Aspekte orientieren sich letztlich an der formellen Organisation.

Mit der Gewinnung neuer Mitglieder, einer lebenswichtigen Aufgabe jeder Organisation, befaßt sich das fünfte Kapitel. Dabei wird die Rekrutierung sowohl aus der Sicht der Organisation als auch aus der des neuen Mitgliedes gesehen. Wegen des engen Zusammenhangs zwischen Rekrutierung und Anpassung an die Organisation wird in diesem Kapitel zusätzlich auf die berufsspezifische Sozialisation des Seemanns eingegangen.

Ein Merkmal totaler Institutionen, nämlich das der sozialen Deprivation ihrer Mitglieder, wird im sechsten Kapitel noch einmal gesondert behandelt. Im Vordergrund steht dabei eine Analyse der sozialen Situation des Seemanns und ihrer Folgen.

Die wesentlichen Dimensionen der totalen Institution Schiff werden in Kapitel 7 noch einmal zusammengefaßt und durch einige Anregungen für weiterführende Arbeiten ergänzt. Den Schluß der Arbeit bilden die verwendeten Fragebogen und eine Bibliographie der benutzten Literatur.