

# **DISSERTATION**

Zur Erlangung der Doktorwürde  
durch den Promotionsausschuss Dr. phil  
der Universität Bremen

Titel der Dissertation

**„Zwischen Ankommen und Verlassen- Der Alltag der Mitglieder einer Seefahrerfamilie am Beispiel von Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen und die Auswirkungen sich verändernder Medien auf den Alltag“**

Verfasser

**Oliver Bade, M.A.**

Angestrebter akademischer Grad

**Doktor der Philosophie (Dr. phil)**

Betreuerin

**Frau Prof. Dr. Ruth Schilling (Universität Bremen/Deutsches Schiffahrtsmuseum)**

Gutachter\*innen

**1. Gutachterin**

**Frau Prof. Dr. Ruth Schilling (Universität Bremen/Deutsches Schiffahrtsmuseum)**

**2. Gutachterin**

**Frau Prof. Dr. Christine Lohmeier (Universität Salzburg)**

Datum des Promotionskolloquiums

**23.11.2021 am Fachbereich FB 08 der Universität Bremen**

**Fachbereich FB 08- Sozialwissenschaften an der Universität Bremen**

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>Block 1: Einführung in den Themenbereich</b>	<b>5</b>
1.1 Einleitung und theoretische Vorannahmen	5
1.2 Stand der Forschung	16
1.3 Methodik und Ziele des Forschungsvorhabens	27
1.4 Struktur der Forschungsarbeit und allgemeine Hinweise	37
<b>Block 2: Der Alltag von Seefahrer*innen auf Kreuzfahrtschiffen</b>	<b>42</b>
2.1 Definition des Begriffes Kreuzfahrt	42
2.2 Genese von Kreuzfahrten	47
2.3 Entwicklung von Kreuzfahrten nach dem Zweiten Weltkrieg	54
2.4 Strukturwandel in der Seefahrt und Auswirkungen auf die Kreuzfahrtbranche	62
2.5. Seefahrer*innen an Bord von Kreuzfahrtschiffen als mobile Erwerbsgruppe	74
2.5.1 Definition Seefahrer*innen	75
2.5.1.1 Projektbezogene Definition	78
2.6 Gemeinsamkeiten von Seefahrer*innen als soziale Akteur*innen	79
2.7 Fahrensleute als varimobile und globale Mitwirkende der Gesellschaft	94
2.7.1 Parallelen mit anderen mobilen sozialen Gruppierungen	109
2.8 Alltag an Bord von Kreuzfahrtschiffen	120
2.8.1 Definition Alltag	121
2.8.2 Konstitution eines Alltages an Bord von Kreuzfahrtschiffen	128
<b>Block 3: Die Bedeutung von Macht- und Abhängigkeitsverhältnissen im Alltag</b>	<b>138</b>
3.1 Bedeutung einer Hierarchie im Alltag der Seefahrer*innen	139
3.2 Integration der Seeleute in bestehende Macht- und Abhängigkeitsverhältnisse an Bord	149
3.3 Kreuzfahrtschiffe eine totale Institution?	162
3.4 Kommunikation und Medienverwendung als Option totalitäre Verhältnisse zu durchbrechen	174
<b>Block 4: Familienstrukturen und Alltagssituationen der Seeleute und ihrer Partner*innen</b>	<b>185</b>
4.1 Alltag von Seefahrer*innen an Land als Mitglieder einer sozialen Paarbeziehung	186

4.1.1 Begriff des Alltag	192
4.1.2 Alltagssituation der Partner*innen	197
4.2 Familiäre Alltagsstrategien	216
4.2.1 Rollenbilder in der Seefahrt	217
4.2.2 Rollen- und Aufgabenzuweisungen innerhalb der Seefahrerfamilien	220
4.3 Einflussoptionen auf einen familiären Alltag von Bord der Schiffe	241
4.4 Familienbezogene Strategien für eine Integration der Seeleute in einen familiären Alltag	249
<b>Block 5: Medienentwicklung und Relevanz von Medien für einen interpersonalen medienvermittelten Austausch der Mitglieder einer Seefahrerfamilie</b>	<b>261</b>
5.1 Interpersonale Kommunikation und interpersonale medienvermittelte Kommunikation	262
5.2 Gestaltungsoptionen interpersonaler medienvermittelter Kommunikation und Bedeutung in sozialen Paarbeziehungen	280
5.3 Medienbegriff	306
5.3.1 Primär-, Sekundär-, Tertiär- und Quartärmedien	318
5.3.2 Massenkommunikation/Massenmedien	323
5.4 Medien für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation im 20. Jahrhundert an Bord von Kreuzfahrtschiffen und ihre Bedeutung für die Untersuchungsgruppe	326
5.5 Besonderheiten der Kommunikationsmittel und Probleme bei Verwendung von Medien an Bord für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit der Familie	347
5.5.1 Restriktionen in Verwendung der an Bord vorhandenen Kommunikationsmittel	355
5.6 Privilegien sowie Macht- und Abhängigkeitsverhältnisse der Seeleute an Bord bei einer Verwendung von Medien für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit der Familie	362
5.7 Bedeutung von Medien für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Untersuchungsgruppe	381
5.7.1 Briefkommunikation	382
5.7.2 Austausch von Briefen und Bedeutung für die soziale Paarbeziehung	395
5.7.3 Entwicklung und Verwendungsweise des Telefons	403
5.7.4 Bedeutung des Mediums für eine interpersonale medienvermittelte	

Kommunikation der Seeleute mit ihren Familien	416
5.7.5 Ursprung und Funktionsweise des Telegramms	430
5.7.6 Stellenwert des Telegramms für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute	440
5.8 Ursprung mobiler Kommunikation am Beispiel des Handy und Weiterentwicklung des Mobiltelefons zum Smartphone	447
5.8.1 Stellenwert eines Mobiltelefons in sozialen Paarbeziehungen am Beispiel der Seefahrer*innen auf Kreuzfahrtschiffen	464
5.9 Beispiele digitaler Kommunikation und ihrer Relevanz für einen interpersonalen medienvermittelten Austausch der Seefahrer*innen am Beispiel digitaler Medien	475
5.9.1 Bedeutung von E-Mail für die Seeleute im privaten Austausch mit ihrer Familie	496
5.9.2 Skype	504
5.9.3 Facebook	509
5.9.4 WhatsApp	516
<b>Block 6: Medieneinsatz im Alltag</b>	<b>522</b>
6.1 Alltagskommunikation mit der Familie	522
6.1.2 Voraussetzungen für eine Kontaktaufnahme mit der Familie von Bord	545
6.2 Kommunikation mit Hilfe von Medien als Teil eines rituellen Handelns	551
6.2.1 Handeln in Krisen und Umbruchsituationen unter Zuhilfenahme von Medien	562
6.3 Bedeutung des Landgangs für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seefahrer*innen mit ihrer Familie	570
6.4 Auswirkungen von Medieneinsätzen auf den Alltag sozialer Paarbeziehungen am Beispiel der Seeleute und ihrer Partner*innen und Optionen einer Einflussnahme auf deren Alltag	584
<b>Block 7: Zusammenfassung der Ergebnisse des Forschungsprojektes</b>	<b>595</b>
<b>Block 8: Anhang</b>	<b>619</b>
8.1 Informationen über die Projektteilnehmer*innen	619
8.2 Quellen- und Literaturverzeichnis	625

## **Block 1: Einführung in den Themenbereich**

### **1.1 Einleitung und theoretische Vorannahmen**

Machst du dich schon wieder auf den Weg? Nun ja, ich muss mich auf die Reise machen. Um 10 Uhr muss ich zurück auf dem Schiff sein, um die ersten Gäste in Empfang zu nehmen und sie auf ihre Kabinen bringen. Daher muss ich Euch jetzt leider wieder verlassen, aber in einigen Monaten sehen wir uns wieder und zwischenzeitlich tauschen wir uns miteinander aus. Eine wohlbekannte Szene, welche sich in Seefahrerfamilien häufig abspielt, in denen einer der Partner berufsbedingt von Zuhause entfernt einer Erwerbstätigkeit nachgeht und nach kurzem Aufenthalt und Besuch seiner Familie an Land diese wieder für gewisse Zeit zurücklässt. Diese Familien sind dabei deutlich geprägt von der arbeitsbedingten Mobilität eines Familienmitgliedes, was zu gravierenden Auswirkungen auf die Gestaltung des Alltages der Akteure führt. Speziell die längerfristigen Abwesenheiten von Daheim, die Unausweichlichkeit der Seeleute an Bord voneinander und die vielfach problembehaftete Kommunikation mit ihren Familienangehörigen, die auch aufgrund technischer Einschränkungen an Bord mit Schwierigkeiten behaftet sein kann, prägen noch im Zeitalter der Globalisierung (zur Erläuterung des Begriffes s. S.101f.) im 20. und 21.Jhdt. die Situation der Akteur\*innen (vgl. auch Heimerdinger 2005, S.44).

Dabei schafft die Globalisierung heute die Voraussetzungen für eine zeit- und raumunabhängige Vernetzung von Gesellschaften untereinander und ermöglicht es, bedingt durch die günstigen Kosten für den Transport von Informationen, eine schnelle globale Kommunikation von Akteur\*innen untereinander zu erzielen (vgl. Kühnhardt 2017, S.5). Vielfach wird hierbei eine zunehmend körperliche Mobilität der Arbeitenden verlangt, da es bedingt durch die digitale Kommunikation (s. Kapitel 5.9, S.495) im Zeitalter der Globalisierung für Akteur\*innen leichter als jemals zuvor möglich ist miteinander trotz bestehender räumlicher Entfernungen zueinander in Kontakt zu bleiben. Die Bedingungen des Arbeitsmarktes verlangen dabei häufiger eine Form von Mobilität, bei der es nötig ist, flexibel auf die Bedingungen eines sich verändernden Arbeitsmarktes zu reagieren und mitunter für eine gewisse Zeit die Familie am Wohnort zu verlassen, um an einem von Zuhause entfernten Ort eine Erwerbstätigkeit aufzunehmen und die Familienmitglieder versorgen zu können (vgl. auch Peuckert 2012 und Schneider 2002). Familie wird dabei in Anklang an Schier weitgehend als ein haushaltsübergreifendes Netzwerk verstanden, dass zentriert ist um persönliche Fürsorgebeziehungen zwischen unterschiedlichen Generationen, wobei diese nicht beschränkt ist auf verheiratete Eltern und ihre Kinder noch auf das Zusammenleben in

einem Haushalt. Dabei erbringen die Familienmitglieder unterschiedliche Gestaltungsleistungen, um als eine Familie funktionieren zu können wie emotionale und körpergebundene Prozesse, wobei viele Prozesse nicht zielgerichtet und intentional, sondern häufig beiläufig erfolgen, wie ein Austausch über allgemeine Begebenheiten oder Trivialitäten bei der Essenszubereitung oder das Trösten eines Mitgliedes, was neben einer anderen Aufgabe wie der Reinigung der Wohnräume erfolgt (vgl. Schier 2009, S.55f.). Um diese Aufgaben umzusetzen ist ein ausreichendes Maß an körperlicher Anwesenheit der Akteur\*innen notwendig, um entsprechende Potentiale für gemeinsame Interaktionen und emotionale Bedürfnisse freizulegen (vgl. Schier 2009, S.56), was in Familien, in denen einer der Akteur\*innen berufsbedingt an einem weit entfernten Ort arbeitet, um die Familie zu versorgen, problematisch sein kann. In diesen Familien spielen daher Medien (zum Begriff siehe Kapitel 5.3) eine besondere Bedeutung, damit sich die Familienmitglieder miteinander austauschen können, aber auch um sich mitunter nicht auseinanderzuleben und familiär bedingte Aufgabenstellungen trotz der fehlenden Anwesenheit eines Familienangehörigen weiterhin gemeinsam koordinieren und umsetzen zu können. Seefahrerfamilien bilden unter dieser Prämisse ein repräsentatives Beispiel für eine soziale Gruppierung, die seit jeher entscheidend durch Mobilität und damit einhergehende Abwesenheit eines Familienmitgliedes geprägt sind. Im Vergleich zu Parallelgruppen, die ebenfalls berufsbedingt ihre Familie verlassen müssen, um einer Erwerbstätigkeit nachzugehen wie bspw. Saisonarbeiter\*innen, Pilot\*innen, Fernfahrer\*innen, Unternehmensberater\*innen oder Auslandsmonteur\*innen (vgl. auch Schneider 2002, S.173), bildet das Schiff, auf dem Seefahrer\*innen tätig sind, einen Mobilitätsträger und schafft einen eigenen Mikrokosmos, auf dem bedingt durch die Enge an Bord unterschiedliche soziale Interaktionen der Mitglieder miteinander ausgeführt werden, die ihren Alltag genauso beeinflussen wie die Ausführung der Erwerbstätigkeit selbst. In Anlehnung an Schneider et al. lassen sich die Seeleute auch als Varimobile bezeichnen, die permanent arbeitsbedingt mobil und dabei vielfach für Tage, Wochen und Monate von ihrer Familie getrennt sind (vgl. Schneider et al. 2002, S.26 und 173ff.). Mit der konstanten Mobilität der Seeleute sind wie bei Varimobilen üblich kurz- oder langfristige Trennungsphasen von ihren Familien verbunden, welche zu gravierenden Auswirkungen auf die Gestaltung des Alltages der Akteur\*innen führen, wobei die Gegensätze Land (wo die Familie verbleibt) und See (wo die Akteur\*innen an Bord der Schiffe arbeiten) grundlegend Einfluss auf die Situation der Familienmitglieder nehmen.

Seefahrerfamilien sind hierbei traditionell durch Mobilität (oftmals des Mannes, der auf hoher See einer Erwerbstätigkeit nachgeht) geprägt, wenngleich nicht erst heute, sondern bereits im 19.Jhdt. Frauen an Bord von Schiffen zu konstatieren sind, die zur See fahren und einer Erwerbstätigkeit nachgehen (vgl. Feldkamp 2014), wenn es auch zunächst nur wenige waren und sich ihre Anzahl erst maßgeblich im 20.Jhdt. erhöhte (vgl. auch <http://frauenzursee.de/index.php/was-erwartet-mich-an-board.html>). Die frühe Form einer Mobilität der Berufsgruppe ist dabei historisch nachweisbar (vgl. u.a. Schulz 2010, S.14f.) und bildet ein entscheidendes Element in diesen Familien, was gleichermaßen Auswirkungen auf die Gestaltung des Alltages der Akteur\*innen nach sich zieht. Mit Ausweitung der Fangsaison, die üblicherweise von Februar bis November stattfand und durch Zunahme des Verkehrs von Schiffen nach Übersee im 19.Jhdt. waren die Seefahrer\*innen häufiger auch in den Wintermonaten auf hoher See unterwegs (vgl. Gerstenberger 1996, S.88), womit die Abwesenheitszeiten von Zuhause verstärkt zunahmen. Es wurde entscheidender sich mit Hilfe geeigneter Kommunikationsmittel über die Distanz hinweg auszutauschen, um weiterhin als Familie funktionieren zu können, alltägliche Aufgabenstellungen besser zu koordinieren und familiäre Pflichten umzusetzen, die normalerweise die Anwesenheit dieser entfernten Personen voraussetzten. Für diesen gemeinsamen Austausch standen den Akteur\*innen Anfang des 19.Jhdts. jedoch nur Briefe zur Verfügung, wobei die Diversität der zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel im Untersuchungszeitraum des Forschungsprojektes zwischen 1960 und 2018 erheblich zunahm und neben der Nutzung des Telefons, einen Versand von Telegrammen, die Verwendung von Mobiltelefonen oder des Computers erlaubte, welcher mit Hilfe des Internets einen Austausch der Kommunikationspartner\*innen miteinander möglich machen konnte.

Das Forschungsprojekt geht daher davon aus, dass sich in diesen Familien aufgrund der immer wiederkehrenden Abwesenheit eines Familienmitgliedes, hierbei den Seefahrer\*innen, eine verbesserte Organisation und Koordination familiärer und alltäglicher Aufgabenstellungen etablierte, bei der sich die an Land anwesende Person einer sozialen Paarbeziehung bestehend aus Seefahrer\*in und dessen Partner\*in um die Belange der Familie kümmerte und Medien gezielt verwendet wurden sich miteinander auszutauschen, um den Gegensatz von Land und See, der die Familienmitglieder prägt, zu überwinden. Traditionell gehörte dazu mitunter auch die Auffassung, dass sich die Frau der entsprechenden Beziehung der Erziehung und Fürsorge der Kinder widmet und haushaltsbezogene Aufgaben übernimmt, während der Seemann einer Erwerbstätigkeit an Bord nachgeht.

Die Familienmitglieder erleben, fokussiert sich das Forschungsprojekt ausschließlich auf den Seefahrer bzw. die Seefahrerin und deren Partner\*innen, einen voneinander abweichenden Alltag, den sie voneinander isoliert und eigenständig gestalten, wobei Kommunikationsmittel eine Option bieten sich miteinander auszutauschen und über etwaige Probleme bei einer Alltagsgestaltung zu berichten. Dabei lässt sich ein Alltag als eine Bezeichnung für unterschiedliche Tätigkeiten beschreiben, die in der Lebenswelt der Akteur\*innen (s. Kapitel 2.8.1, S.121fff.) schlicht vorgegeben sind und täglich ausgeführt werden wie bspw. sach-, familien- und haushaltsbezogene Aufgaben wie die Erziehung der Kinder, Fürsorgeleistungen, Haushaltsmanagement, Verpflegungsleistungen, die Gestaltung der Freizeit und entscheidend auch die Ausführung der Berufstätigkeit der Mitglieder einer Seefahrerfamilie bestehend aus Seefahrer\*innen und ihren Partner\*innen. Diese Lebenswelt erleben die Handelnden, unabhängig ob es sich um die Seeleute oder ihre Lebensgefährt\*innen handelt, nicht als frei verfügbar, sondern durch die Umwelt und soziale Mitwelt vorgegeben und als ein Produkt ihrer Biographie, nach Schütz und Luckmann, als alltägliche Lebenswelt (vgl. Schütz und Luckmann 2003, S.29f. und Micale 2013, S.13 und S.21).

Der Alltag der Seeleute lässt sich dabei zunächst vereinfacht dargestellt in Zeiten differenzieren, wenn sie an Land bei ihrer Familie verweilen und darüber hinaus in eine Zeit, wenn sie an Bord einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Einfluss auf ihren Alltag nimmt dabei allerdings auch entscheidend das Schiff, auf dem die Akteur\*innen eingesetzt sind und wo sie unterschiedliche Aufgaben ausführen. Denn so gestaltet sich der Alltag an Bord eines Containerschiffes deutlich anders als auf einem Kreuzfahrtschiff, wo sich neben der jeweiligen Besatzung des Schiffes auch zahlreiche Passagiere befinden, die durchaus Einfluss auf den Alltag der Mannschaftsmitglieder nehmen können. Aber auch hinsichtlich des sozialen Status der Akteur\*innen und ihrer Rolle, die sie an Bord ausüben und welche mit unterschiedlichen Aufgaben gekoppelt ist, die sie in ihrem Alltag umsetzen müssen, kommt es mitunter zu einer voneinander abweichenden Gestaltung des Alltages der Seefahrer\*innen. Unabhängig jedoch davon auf welchem Schiff die Akteur\*innen eingesetzt werden, tauschen sie für eine gewisse Zeit ihr Zuhause ein und leben in einem anderen Raum, in welchem sie gemäß der Hierarchie an Bord und mit ihrer Position verbunden übertragene Aufgaben umsetzen. Dieser Raum erscheint dabei beständig in Bewegung, aber gleichzeitig geschlossen und den unendlichen Weiten des Meeres ausgesetzt wie auch den Gefahren auf hoher See und der gleichermaßen als ein anderer Interaktions- und Kommunikationsraum betrachtet werden



kann, der vielfach auch Auswirkungen auf die Zeit an Bord und die Gestaltung des Alltages nach sich zieht (vgl. Foucault 1992, S.42). Es finden sich, so die vorläufige These des Projektes, bei den Seeleuten Ansätze, welche sie als Mitglieder einer totalen Institution nach Erving Goffman auszeichnen. Der Autor selbst bezeichnet damit Anstalten oder soziale Einrichtungen, in erster Linie Räume, Wohnungen, Gebäude oder Anlagen, wo es gilt bestimmte häufig wieder auftretende Aufgaben kontinuierlich erneut auszuführen (vgl. Goffman 1972, S.15 und Lisch 1976, S.11). Das Leben in einer so bezeichneten totalen Institution findet dabei nur an einer einzigen Stelle statt, wobei alle Personen einer zentralen Autorität unterworfen sind und tägliche Aufgaben in Nähe ihrer Schicksalsgenossen ausführen. Diese Tätigkeiten sind exakt geplant, zahlreiche Aufgaben gehen ineinander über und sind durch Funktionäre vorgeschrieben, wobei die Institution ständig überwacht wird (vgl. Goffman 1972, S.17). Inwieweit sich die Aussagen des Autors dabei jedoch auf Arbeits- und Lebensverhältnisse der Untersuchungsgruppe übertragen lassen und ob dabei mglw. Kommunikationsmittel als Ansätze betrachtet werden können diese Totalität der Strukturen zu durchbrechen und zu einem intensiveren Austausch der Familienmitglieder beitragen, wird im Verlauf der Untersuchung deutlich werden.

Die wissenschaftliche Untersuchung beabsichtigt daher einen entscheidenden Beitrag dazu zu leisten, zunächst erstens den Alltag der Mitglieder einer Seefahrerfamilie deutlicher und verständlicher zu machen, um so eine immer noch vorhandene wissenschaftliche Lücke zu schließen und darüber hinaus zweitens danach zu fragen, wie Medien als Kommunikationsmittel in einen Alltag von Seiten der Akteur\*innen integriert werden, um sich wechselseitig miteinander austauschen zu können. Ist es den Kommunikationspartner\*innen dabei möglich mit Hilfe von Medien einen Einfluss auf einen Alltag zuhause an Land oder an Bord nehmen zu können, spielt dabei eine entscheidende Frage, der das Projekt folgt.

Dabei erfolgt vom Forschungsprojekt eine gezielte Fokussierung auf deutsche Seefahrer\*innen, die an Bord eines Kreuzfahrtschiffes im Untersuchungszeitraum zwischen 1960 und 2018 einer Erwerbstätigkeit nachgingen, wobei sich diese Fokussierung zunächst erstens aus der nahezu vollständig fehlenden Beschäftigung mit einem Alltag von Seeleuten auf Kreuzfahrtschiffen ergibt sowie zweitens aus der gesellschaftlichen Relevanz von Kreuzfahrten für den Tourismusbereich. So berichtet u.a. der DRV davon, dass bereits im Jahr 2016 mehr als zwei Millionen Deutsche eine Kreuzfahrt machten, während Witthohn

erklärt, dass 2017 mehr als zwei Millionen Menschen weltweit auf einer Kreuzfahrt unterwegs waren (vgl. DRV 2017 und Witthohn 2019, S.461).

Zu diesem Zweck verfolgt das Forschungsprojekt die Intention den Alltag von Seefahrer\*innen (zur Definition des Begriffes siehe Kapitel 2.5.1) auf Kreuzfahrtschiffen und zumindest im Ansatz dem ihrer Partner\*innen, welche als Teil einer sozialen Paarbeziehung und als Familienmitglieder ihren Alltag an Land erleben, der sich dabei deutlich von einem Alltag an Bord unterscheidet, zu skizzieren. Nur so wird verständlich, wie die Akteur\*innen selbst den gelebten Alltag wahrnehmen und wie damit verbundene Aufgaben und Verpflichtungen (beruflich oder familiär) ihr Dasein, auch im Umgang mit ihren Partner\*innen beeinflussen und welche Rolle Medien als Kommunikationsmittel dabei spielen, damit sich die Akteur\*innen gemeinsam austauschen können und ob damit mitunter ein Einfluss auf den Alltag der entfernten Kommunikationspartner genommen werden kann. Dabei spielen mitunter auch die Rekonstruktion von Beziehungszusammenhängen sowie das kommunikative Handeln der Seeleute an Bord, soziale Interaktionen und die Arbeits- und Lebensbedingungen der Akteur\*innen, welche die Gruppierung prägen, eine Rolle (vgl. Habermas 1995, S.183ff.) und nehmen Einfluss auf ihren Alltag und somit auf die Nutzung von Kommunikationsmitteln, um sich mit ihren Partner\*innen auszutauschen.

In der Abhandlung werden zu diesem Zweck deutsche Seeleute an Bord in voneinander zu differenzierenden Positionen und ausschließlich auf Hochseekreuzfahrtschiffen tätig, berücksichtigt, da hier, „je nach Position (...) die meisten Arbeitsverträge für sechs bis neun Monate abgeschlossen (werden), jedoch mindestens für drei bzw. höchstens zwölf Monate“ (Schulz 2010, S.140), womit für die Akteur\*innen längere Abwesenheitszeiten von Zuhause einhergehen als in anderen Bereichen der Passagierschiffahrt wie bspw. in der Flusskreuzfahrt, wo sich die Seefahrer\*innen in der Regel oftmals nach wenigen Wochen wieder nach beendeter Arbeit deutlich früher erneut an Land und somit bei ihren Familien befinden (vgl. auch den Beitrag auf <https://www.merkur.de/leben/karriere/arbeiten-auf-flusskreuzfahrtschiff-zr-11384919.html>). Bedingt durch diese langen Abwesenheitszeiten ist das Projekt davon überzeugt, dass ein Austausch der Seeleute mit ihren Familien unter Zuhilfenahme von Medien mitunter eine größere Bedeutung als in anderen Bereichen der Passagierschiffahrt spielt, auch um über die lange Zeit den Kontakt mit ihrer Familie aufrechtzuerhalten und sich nicht auseinanderzuleben, da dies zwangsläufig durch die lange Zeit der gemeinsamen Trennung jederzeit geschehen kann.

Differenziert betrachtet die wissenschaftliche Abhandlung über dies hinaus den Alltag der Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen, da je nach sozialem Stand und Position der Akteur\*innen an Bord damit auch ein anderer Alltag für die Personen selbst einhergeht. Dies gilt gewissermaßen auch auf anderen Schiffen, wenngleich sich nirgendwo anders als in der Kreuzschiffahrt eine derartige Breite unterschiedlicher Berufsgruppen finden lässt, die als Seeleute subsumiert werden können (s. auch Kapitel 2.5.1). So kann es sich bei Seeleuten auf Kreuzfahrtschiffen um Stewards, Matrosen, Offiziere, Ingenieure, Kapitäne, aber auch um Hotelmanager, Fitnesstrainer, Fotografen, Bartender oder Zimmermädchen handeln, die sich auch nach Hierarchieverständnis und damit übertragenen Aufgaben voneinander differenzieren. An dieser Stelle nutzt das Projekt das generische Maskulinum, um Personen beider Geschlechter zu bezeichnen. Eine Bezeichnung, die jedoch an zahlreichen Stellen in der Forschungsarbeit ergänzt wird durch eine geschlechtergerechte Sprache unter Einfügung einer Kennzeichnungsform, die mit einem Stern \* versehen ist, wie am Beispiel des Begriffes Seefahrer\*innen demonstriert. So findet der Leser im Verlauf sowohl Bezeichnungen, die auf eine geschlechtergerechte Sprache rückzuführen sind, wie am oberen Beispiel hervorgehoben, aber auch die Nutzung des generischen Maskulinum, um Personen beider Geschlechter zu bezeichnen. Unabhängig der Bezeichnungsform bezieht sich das Forschungsprojekt dabei grundlegend auf beide Geschlechter.

Alle Interaktionsteilnehmer an Bord der Kreuzfahrtschiffe bilden somit ein Gesamtsystem, wobei sich die Akteur\*innen nach übernommener Position an Bord unterscheiden, aber auch nach ihrem Alter, Dienstgrad, der Nation der Besatzungsmitglieder und bedingt durch ihre Position unterschiedliche Abhängigkeitsverhältnisse zu anderen Personen an Bord bestehen, die ihren Alltag beeinflussen können. Auch muss die Motivation der Seefahrer\*innen berücksichtigt werden, weshalb diese eine Tätigkeit auf einem Kreuzfahrtschiff wählten, da davon kann ausgegangen werden, unterschiedliche Pull- und Push- Faktoren hierfür zu konstatieren sind, die gleichermaßen ihre Entscheidung beeinflussten.

Um sich nun im Alltag untereinander austauschen zu können, ist es für die Familienmitglieder, wobei das Forschungsprojekt ausschließlich die Mitglieder einer sozialen Paarbeziehung, bestehend aus Seefahrer\*in und dessen Partner\*in berücksichtigt, entscheidend sich mit Hilfe vorhandener Kommunikationsmittel auszutauschen, um Anteil am Leben der voneinander entfernten Personen nehmen zu können und sich nicht auseinanderzuleben. Wenn Schier Familie als ein haushaltsübergreifendes Netzwerk versteht,

welches sich um persönliche Fürsorgebeziehungen zwischen unterschiedlichen Generationen zentriert und gleichzeitig erklärt, dass dieses nicht beschränkt ist auf verheiratete Eltern, ihre Kinder oder auf das Zusammenleben in einem Haushalt (vgl. Schier 2009, S.55f.), so fokussiert sich das Projekt, wie oben erwähnt, lediglich auf die Seeleute und ihre Partner\*innen und nicht auf weitere Familienmitglieder wie mitunter das gemeinsame Kind aus einer solchen sozialen Paarbeziehung oder auf andere Mitglieder der Familie wie mögliche Geschwister der Seefahrer\*innen, Eltern oder Großeltern. Die Mitglieder der sozialen Paarbeziehung, bestehend aus Seefahrer\*in und Partner\*in, erbringen dabei unterschiedliche Gestaltungsleistungen, um die Funktionsfähigkeit ihrer Familie aufrecht zu erhalten. Bedingt durch fehlende körperliche Anwesenheit der Seeleute, so die Forschungsannahme des Projektes, versuchen die Kommunikationspartner\*innen sich wechselseitig mit Hilfe von Medien so gut es geht miteinander auszutauschen, um sich nicht auseinanderzuleben und über familienbezogene Aufgaben zu verständigen, die im Alltag von Seiten der Partner\*innen umgesetzt werden müssen. Das Forschungsprojekt ist daher davon überzeugt, dass Medien für die Familienmitglieder von Seefahrer\*innen ein verbindendes Glied bilden, um eine Meer-Land-Dichotomie, welche beide Akteur\*innen (unabhängig ob an Land oder auf See befindlich) prägt, aufzubrechen. Dabei spielen allerdings nicht nur für die Seeleute, die zur Verfügung stehenden Medien an Bord der Schiffe und an Land eine Rolle, welche für einen Austausch miteinander genutzt werden, sondern auch etwaige Nutzungskosten, Kompetenzen bei Verwendung der Medien oder gewisse Restriktionen bei einem interpersonalen Austausch miteinander (s. zur Begrifflichkeit Kapitel 5.1).

Zu diesem Zweck erfolgt von Projektseite eine Fokussierung auf einen interpersonalen Austausch der Akteur\*innen unter Zuhilfenahme von Medien und es fragt danach welche Rolle Medien im Alltag der Seeleute und ihrer Partner\*innen spielen, um sich miteinander zu verständigen und den Kontakt zueinander aufrechtzuerhalten. Die interne Kommunikation der Seeleute an Bord, die unter den Akteur\*innen selbst stattfindet, spielt für das Forschungsprojekt dabei grundlegend keine Rolle und wird nur randständig thematisiert, denn diese Form der Kommunikation lässt sich nahezu durchgängig als eine Face-to-Face-Kommunikation oder direkte Kommunikation (s. Kapitel 5.1; u.a. S.269f.) der Besatzungsmitglieder bezeichnen, die nicht unter Zuhilfenahme von Medien stattfindet.

Des Weiteren muss dessen losgelöst allgemein auf die oftmals problembehafteten Kommunikationsmöglichkeiten der Seeleute an Bord, hierbei nicht nur ausschließlich auf Kreuzfahrtschiffen hingewiesen werden, um mit Hilfe an Bord vorhandener Medien einen

Austausch mit ihren Familien im Untersuchungszeitraum des Forschungsprojektes vorzunehmen. Hierbei spielen unterschiedliche Einflüsse im Untersuchungszeitraum eine wichtige Rolle wie bspw. fehlende Medien an Bord wie mglw. eines Telefons, eines Telefaxgerätes oder eines Computers mit Internetverbindung, aber auch Einflüsse wie Wind, Wetter oder klimatische Kapriolen, die mitunter die Technik und somit die Mediennutzung an Bord erschweren oder zu ihrem Versagen führen können. Ferner müssen bei einer Briefkommunikation die zeitlichen Verzögerungen berücksichtigt werden bis die Nachricht die Partner\*innen an Land erreicht, so dass die enthaltenen Botschaften oftmals bereits zeitlich längst überholt bei Erhalt erscheinen können. So herrschen, so die Überzeugung des Forschungsprojektes, sowohl zu Beginn des Untersuchungszeitraumes 1960 wie auch heute noch gravierende kommunikative Lücken vor, welche einen Austausch der Familienmitglieder deutlich erschweren und den Alltag der Akteur\*innen an Bord genauso wie den ihrer Partner\*innen an Land prägen und durchaus Auswirkungen auf die partnerschaftliche Beziehung der Beteiligten nach sich ziehen können. Über dies hinaus werden die Seeleute durch die Gefährdung auf hoher See ständig mit den Gefahren im Alltag konfrontiert, die durch Umwelteinflüsse wie Stürme oder klimatisch extreme Bedingungen sowie differierende Bedrohungen (wie der Gefahr von Krankheiten oder Unfällen auf hoher See) als auch durch Einschränkungen an Bord (bspw. räumliche Enge, Gefahr der sozialen Isolation, Einsamkeit oder fehlender Freizeit) entstehen können und den Alltag der Seefahrer\*innen durchaus beeinflussen können.

Zu diesem Zweck widmet sich das Projekt zunächst in einem ersten Schritt dem alltäglichen Geschehen der Mitglieder einer entsprechenden sozialen Gruppierung wie den Seeleuten zu, skizziert ihre Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord und fragt anschließend nach der Bedeutung von Medien für eine Aufrechterhaltung eines Kontaktes mit ihren Partner\*innen an Land und ihrer Relevanz, um mit ihrer Hilfe eine Koordination und Umsetzung alltäglicher Aufgabenstellungen mit ihren Familien sicherzustellen. Dabei lautet die zentrale Forschungsfrage des Projektes: **Wie sieht der Alltag der Mitglieder einer Seefahrerfamilie, am Beispiel von Mitgliedern auf Kreuzfahrtschiffen aus, und auf welche Art beeinflussen sich verändernde Medien die Koordination und Umsetzung alltäglicher Aufgaben und die Kommunikation mit der Familie?**

Medien werden dabei vom Projekt als Teil einer materiellen Kultur, mit denen Menschen leben, die sie für sich nutzen, weiterentwickeln und anpassen, um sich miteinander

auszutauschen und dem Alltag einer ihnen entfernten Person näher stehen zu können, verstanden. Es handelt sich dabei um technische Geräte oder Gegebenheiten, mit denen es den Menschen möglich ist miteinander zu kommunizieren und die in einer Gesellschaft und Epoche in Alltag, Kultur und Gesellschaft integriert sind und das Handeln der Akteure beeinflussen. Die kontinuierliche Entwicklung der Medien, die immer komplexer werdenden Formen entspricht, wirken sich dabei auf unser Leben aus und Kommunikation findet heute immer häufiger und länger statt und beeinflusst unseren Alltag (vgl. insges. auch Krotz 2001, S.33f. sowie Kapitel 5.3). Für die Seeleute an Bord der Kreuzfahrtschiffe bleibt dabei ihr Mediennutzungsverhalten bedeutsam und ihre Kommunikation mit der Familie, welche in den von ihnen gelebten Alltag auf hoher See eingepflegt wird. Weiterentwicklungen vorhandener Medien und technologische Veränderungen sowie neue Technologien wie die Entwicklung von Mobiltelefonen (s. Kapitel 5.8) oder eine Internetkommunikation über Chatprogramme oder Instant Messenger (s. Kapitel 5.9.2) oder ein Austausch über E-Mail (s. Kapitel 5.9.1) verbessern im Vergleich zu analogen Medien (s. S.320f.) wie Briefen oder dem Telefon entscheidend die Erreichbarkeit der Akteur\*innen untereinander und ermöglichen so mitunter einen erleichterten Kommunikationsaustausch. Sie bieten eine Vielzahl neuer Möglichkeiten für die „(all)tägliche Organisation von Familienleben“ (Gerleigner 2016, S.28) und „zeitsparende Abstimmungsprozesse“ (ebd., S.28), um den Kontakt zueinander aufrecht zu erhalten.

Können Medien also entlastend wirken, um die familiäre Situation im jeweiligen Alltag der Partner\*innen an Land zu beeinflussen und mitunter zu einem ausführlichen Austausch der Kommunikationsteilnehmer\*innen beitragen? Wie hat sich dabei die Nutzung der Medien auf den Schiffen und an Land im Untersuchungszeitraum verändert? Wie konnten Medien dabei das Leben der Akteur\*innen prägen, um sich miteinander auszutauschen? Und welche Kommunikationsmittel konnten die Seeleute und ihre Partner\*innen dabei im Untersuchungszeitraum verwenden und wie sah eine tatsächliche Nutzung aus, bilden dabei wichtige Fragestellungen des Forschungsprojektes.

Dabei wird der Zeitraum der Untersuchung des Projektes auf die Zeit zwischen 1960 und 2018 festgelegt. Dies hat zunächst den einfachen Grund, dass es erst gegen Ende der 1950er Jahre, bedingt durch die Auswirkungen des 2. Weltkrieges (s. auch Kapitel 2.3), wieder verstärkter zu Kreuzfahrten deutscher Reedereien in europäischen Gewässern und im Atlantik kam (s. Kapitel 2.3). Über dies hinaus ermöglicht der breit angelegte Zeitrahmen die Veränderungen von an Bord zur Verfügung stehenden Medien, welche die Seeleute für einen

interpersonalen Austausch mit ihren Familien nutzen konnten in einer gewissen Breite seit den 1960er Jahren bis ins Jahr 2018 aufzugreifen und somit einen Übergang von analogen zu digitalen Medien, welche von den Akteur\*innen verwendet werden konnten, feststellen zu können. Darüber hinaus lässt sich so aufzeigen, wie sich seit Anfang der 1960er Jahre Medien, welche von den Seeleuten genutzt werden konnten, veränderten und wie sie in ihren Alltag integriert wurden, um sich miteinander auszutauschen, wobei hierbei immer auch die Entwicklung der Medien an Land eine Rolle spielte, hierbei nicht nur für ihre Partner\*innen an Land, sondern auch für die Akteur\*innen selbst, die bei einem Landgang auf diese zurückgreifen konnten. Diese Darstellung ermöglicht es aufzuzeigen, wie mit den vorhandenen Medien ein Einfluss auf den Alltag zuhause umgesetzt werden konnte und wie durch zahlreiche Transformationen und technologische Neuerungen bedingt, neue Medien an Bord eingeführt werden konnten, die mitunter einen intensiveren Austausch der Kommunikationspartner\*innen möglich machen konnten als zu Beginn des Untersuchungszeitraumes Anfang der 1960er Jahre, auch um mitunter besser am Alltag der entfernten Partner\*innen an Land teilhaben zu können.

Da im Untersuchungszeitraum über die realen Arbeits- und Lebensbedingungen der Zielgruppe an Bord von Kreuzfahrtschiffen und ihrer Partner\*innen an Land sowie der Bedeutung von Medien im Alltag für einen Austausch der Kommunikationspartner\*innen miteinander kaum brauchbare Forschungsbeiträge zur Verfügung stehen, welche die Forschungsfrage des Projektes beantworten können, dient die Untersuchung der „Exploration des Unbekannten“ (Behnke/Meuser 1999, S.13). Der Forschungsstand zum Thema Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen, ihre Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord der Schiffe sowie die Bedeutung von Medien für eine Koordination und Umsetzung familiärer Aufgabenstellungen speist sich dabei weitgehend aus vereinzelt Beiträgen, in denen nur ansatzweise, oftmals sehr verallgemeinert und selten vertiefend der Alltag an Bord skizziert wird. Die Rolle von Medien und ihre Bedeutung für eine interpersonale Kommunikation der Akteur\*innen selbst spielte bislang bis auf wenige Aufsätze, in denen das Thema zumindest randständig aufgegriffen wurde, wengleich sich hierbei nicht speziell der Situation auf Kreuzfahrtschiffen zugewendet wurde, wie bei Jensen 1980 oder Alderton 2004, nahezu überhaupt keine Rolle in der wissenschaftlichen Beschäftigung, so dass hier eindeutig eine Forschungslücke zu konstatieren ist, der sich das Projekt gezielt annimmt.

## 1.2 Stand der Forschung

Widmet sich das Forschungsprojekt somit der Untersuchung des Alltags von Seefahrerfamilien und fokussiert sich dabei ausschließlich auf Seeleute, welche an Bord von Kreuzfahrtschiffen arbeiten und fragt danach, wie sich deren Alltag gestaltet und welche Arbeits- und Lebensbedingungen die Mitglieder dieser Familien prägen und wie sie versuchen mit Hilfe von Medien einen Kontakt zueinander aufrecht zu erhalten, um Einfluss auf die familiäre Situation an Land zu nehmen, so widmet es sich einer Thematik, die bisher noch nicht wissenschaftlich untersucht wurde. Dies erschwert eine Auseinandersetzung mit der Thematik, auch da der Begriff der Kreuzfahrt in der wissenschaftlichen Gemeinschaft nicht einheitlich definiert wird (vgl. Kapitel 2.1) und zahlreiche Vorstellungen existieren, was unter einer Kreuzfahrt verstanden werden kann. Deutlich wird jedoch durch Auswertung der wissenschaftlichen Literatur, dass es sich hierbei um eine touristisch bedeutsame Schiffsreise handelt, die heute als der wichtigste Bereich der Passagierschiffahrt bezeichnet werden kann. Kreuzfahrten lassen sich dabei seit ihrer Entstehung im 19.Jhdt. als Pauschalreisen per se bezeichnen, wobei Fahrt und Unterkunft unmittelbar zusammengehören und auf der Fahrt zwischen zwei Häfen ein weiterer Hafen erreicht wird (vgl. Schulz 2010, S.7ff.). Dieses bildet einen gewichtigen Unterschied zur Linienschiffahrt. Im Vergleich zu dieser, wo es darum geht, schnellstmöglich zu einem Zielhafen zu gelangen, stehen bei einer Kreuzfahrt das Erlebnis der Reise und die Annehmlichkeiten an Bord (besondere Ausstattungen der Kabinen und Unterhaltungsoptionen) selbst für die Gäste im Fokus. Dabei herrscht Uneinigkeit darüber, wann von einer ersten Kreuzfahrt gesprochen werden kann und auch hier kontroverse Auffassungen bestehen. Denn während der Schiffshistoriker Kludas auf das Jahr 1875 und die Fahrt des norwegischen Küstendampfers PRAESIDENT CHRISTINE verweist, fokussiert sich Eichner auf Albert Ballin als Erfinder der Kreuzfahrten, der das Schiff AUGUSTA VICTORIA 1891 zu einer Vergnügungsreise ins Mittelmeer schickt (vgl. Kludas 2001, S.15 und Eichner 2017, S.17f.). Wichtige Grundlagenwerke zur Genese von Kreuzfahrten und ihrer Entwicklung im 19.Jhdt. bis hin zu wichtigen Veränderungen im 20.Jhdt. bilden dabei neben Kludas auch Althof, Müller-Fahrenholz, Schäfer sowie neuere Beiträge u.a. von Steinecke (Kludas 1986, Kludas 1987, Kludas 2001 und 2003 sowie Althof 1988, Müller-Fahrenholz 1999, Schäfer 1998 und Steinecke 2018 aber auch Kapitel 2.2). Insgesamt fehlt den Studien jedoch, dass sie weder explizit und detailliert die Arbeitsbedingungen auf den Schiffen selbst (oftmals nur sehr randständig angemerkt) thematisieren, noch die damit verbundene dauerhafte Mobilitätssituation der Akteur\*innen oder ihre daraus folgenden Konsequenzen für ein Familienleben ausführlich betrachten.



Dennoch liefern sie wichtige Hinweise, wie sich die Kreuzschifffahrt historisch entwickelte. Diese Entwicklung allgemein betrachtet, wobei die Schiffe heutzutage vielmehr gleichermaßen ein Transportmittel, Hotel, Restaurant, Theater, Kino, einen Ort der Bildung und Unterhaltung sowie einen Ort sozialer Interaktionen zahlreicher Akteur\*innen bilden (vgl. Schäfer 1998, S.7), widmen sich u.a. Schulz, Schüßler, Mundt oder Urban (Schäfer 1998, Schulz 2010 und 2014, Schüßler 2005, Mundt 2006 sowie Urban 2009). Kreuzfahrten bilden dabei eine Form des seeseitigen Tourismus und stehen den landseitigen Formen gegenüber, wobei sie als touristisches Angebot eine eigenständige Position einnehmen (vgl. Schulz 2010, S.7ff.). Diese vielfältigen oben genannten Optionen der Passagiere ihre Freizeit unterhaltsam und vergnüglich an Bord zu gestalten, bspw. durch Besuch eines Theaterstücks auf dem Kreuzfahrtschiff selbst oder das Aufsuchen eines Schwimmbeckens an Bord zur körperlichen Ertüchtigung, finden sich dabei, wenn auch nicht in der wie im 21.Jhdt. auf den meisten Kreuzfahrtschiffen üblichen Breite auch bereits auf Kreuzfahrtschiffen Ende des 19. und zu Beginn des 20.Jahrhunderts. Sie verdeutlichen die besondere Rolle von Kreuzfahrten für den Tourismus und so vermag es nicht zu verwundern, dass allein im Jahr 2016 mehr als zwei Millionen Deutsche eine Kreuzfahrt unternahmen, wie zuvor auf S.9 bereits angemerkt (vgl. auch S.9f. und DRV 2017). Ihre gesellschaftliche Bedeutung nahm dabei im Verlauf des Untersuchungszeitraumes deutlich zu, wenngleich sie mitunter durch die sich im Jahr 2020 ereignende Pandemie bedingt durch das Coronavirus ihren vorläufigen Höhepunkt fand und nicht abzusehen ist, welche Folgen aus dieser Pandemie dabei für die Kreuzfahrtbranche ihre weitere Entwicklung bestimmen werden. Diese spielen dabei jedoch auch für das Forschungsprojekt keine Rolle und werden somit auch nicht weitergehend thematisiert. Mitunter wegen eines vor der weltweiten Pandemie langanhaltenden Interesses der Gesellschaft an Kreuzfahrten als Pauschalreisen mag es daher jedoch auch nicht verwundern, dass hierzu eine Fülle an Literatur vorliegt, die sich unterschiedlichen Formen von Kreuzfahrten widmet, ihrer Bedeutung für den Tourismusbereich und ihrer Vermarktung. Neben einer möglichen Weiterentwicklung bereits bestehender Kreuzfahrtformen wird dabei häufig ein Fokus auf Marketing dieser Reisen, ihre betriebswirtschaftliche Umsetzung, eine Akquise neuer Zielgruppen, der Ausstattungspotentiale der Schiffe sowie Veränderungen der Routen geworfen, um das Modell Kreuzfahrt kontinuierlich erfolgreich auf dem Markt zu positionieren und aufrecht zu erhalten (Pompl 2011, Schulz 2010, Tönishoff 2011, Eckhardt 2013, Urban 2009 sowie Studien des DRV Deutscher Reiseverband e.V. der Jahre 2008 bis 2019).

Der Tourismussektor, so die Ergebnisse der benannten Literatur machen deutlich, dass speziell die Situation auf Kreuzfahrtschiffen geprägt wird durch eine starke Personalfuktuation, wobei insbes. die Arbeitsbedingungen, unattraktive Arbeitszeiten, Schichtdienst, eine hohe Anzahl an Arbeitsstunden und wenig Freizeit oft gerade für die Besatzungsmitglieder, die im Servicebereich auf den Schiffen tätig sind, entscheidend ihren Alltag konstituieren (vgl. auch Schulz 2010, S.134-142). Die Seeleute, die auf den Kreuzfahrtschiffen ihren Alltag verbringen (s. auch Kapitel 2.8.2) leben und durchschreiten multiplexe Räume an Bord, wobei sie (je nach Position, welche sie an Bord der Schiffe übernehmen) ständig mit der Welt der Passagiere konfrontiert werden, welche dort vor Ort gewisse Annehmlichkeiten und eine Form von Luxus erleben möchten, während die Akteur\*innen ihrer Erwerbstätigkeit nachgehen müssen (vgl. Schulz 2010, S.6f., S.118 und S.134f.). Aufsätze, welche sich nun verstärkt den Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen widmen, finden sich verstärkter im Verlauf des späten 20. und frühen 21.Jhdt., vorher nahezu überhaupt nicht. Dabei handelt es sich vielfach um Artikel, die in Tageszeitungen veröffentlicht werden (Bsp. Tagesspiegel, Welt, Nordsee-Zeitung oder dem Hamburger Abendblatt) oder in Zeitschriften, Internetbeiträgen oder populärwissenschaftlichen Darstellungen einem Nutzerkreis zur Verfügung gestellt werden. Die Quellen thematisieren dabei häufig die schlechten Arbeitsbedingungen an Bord (u.a. kleine Kammern), arbeitsrechtliche Probleme (vielfach weitgehende Rechtlosigkeit gegenüber Vorgesetzten und stark ausgeprägte Hierarchieverhältnisse), finanzielle Probleme (Ausbeutung auf hoher See), ständige Mobilität der Akteur\*innen (für Monate von Zuhause entfernt) als auch eine Thematisierung einer auf Kreuzfahrtschiffen stark vertretenen Fluktuation der Arbeitnehmer\*innen. Insgesamt lassen sie dabei nur selten Akteur\*innen selbst zu Wort kommen und kranken meist daran, dass sie vielfach an der Oberfläche bleiben und zwar wichtige Informationen über einen Alltag der Seeleute an Bord durchaus skizzieren, aber nur selten detailliert ausformulieren. Dennoch sind sie für die Umsetzung des Forschungsprojektes bedeutsam, wengleich sie sich jedoch nahezu ausschließlich auf die Situation an Bord im späten 20. und frühen 21.Jhdt. beziehen. Hier können auch einige Schriften einer so zu bezeichnenden Ratgeberliteratur hinzugezählt werden, die sich prinzipiell an Personen richtet, welche beabsichtigen eine Beschäftigung an Bord eines Kreuzfahrtschiffes aufzunehmen (Bow 2006, Fahr 2012, Kohlwes 2008, Delius 2010, Fink 2012, Tagesspiegel vom 26.06.2014, Contzen 2013, unterschiedliche Ausgaben der Nordsee-Zeitung bspw. vom 28.12.2017 als auch Ausgaben wie die Blätter der Deutschen Seemannsmission bspw. die Ausgabe aus 4/2016, um nur ein Beispiel zu nennen).

Für eine historische Betrachtung der realen Arbeits- und Lebensbedingungen an Bord der Kreuzfahrtschiffe im 20. Jhd. fehlen hingegen Analysen und nur durch eine Übertragung bedeutsamer Untersuchungsergebnisse von Autor\*innen wie bspw. von Jensen oder Rath, die sich der Situation von Seeleuten aus anderen Bereichen der Schifffahrt widmen, wie Jensen am Bsp. der Handelsschifffahrt, kann Abhilfe geleistet werden, wenngleich hier immer gravierende Differenzen stets zu berücksichtigen sind, um so allgemeingültige Ergebnisse zu erzielen, wie sich ein Alltag an Bord gestaltet, der zumindest randständig auch für die Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen in dieser Zeit mitunter gültig erscheint. Ein solches Fehlen kann mitunter, wie für andere Bereiche der Schifffahrt, auch sicher, wie auch Kube einräumt, durch eine starke Konzentration der schifffahrtsgeschichtlichen Literatur auf technische Aspekte erklärt werden, da soziale Aspekte bis ins späte 20. Jhd. an Bord der Schiffe und der Alltag fast ausgeblendet wurden, wenngleich die Forschung, wie auch Ostersehlte einräumt, seit den 1970er Jahren nicht stehen geblieben ist und das Interesse an sozialen Aspekten zumindest für Sozialhistoriker langsam aber sicher gestiegen ist (vgl. Kube 2013, S.161ff., Rath 2004, S.8 und Ostersehlte 2019, S.24) und zumindest gelegentlich, wie bspw. bei Steusloff oder wie oben genannt Jensen soziale Aspekte und der Alltag an Bord von Schiffen thematisiert werden. Insgesamt finden sich somit Untersuchungen anderer Seeleute, ihre Aufgaben und gelegentliche Anspielungen auf ihren an Bord gelebten Alltag seit dieser Zeit, wie auch Ostersehlte an obiger Stelle erklärt, häufiger, wenngleich nicht von einer inflationären Beschäftigung mit der Thematik gesprochen werden kann (Jensen 1980, Dahlheim 1991, Harbrecht 1987, Kube 2013, Steusloff 1995, Pietsch 1983, aber auch Alderton 2004).

Unabhängig der genannten Abhandlungen muss jedoch auch auf die Veränderung der Rolle von Frauen als Seefahrerinnen an Bord der Schiffe hingewiesen werden, die dort einer Erwerbstätigkeit nachgehen, wobei eingeräumt werden muss, dass sich in der wissenschaftlichen Literatur nur sehr selten Aufsätze finden lassen, die gleichermaßen Bezug auf den Alltag oder die Arbeits- und Lebensbedingungen von Frauen an Bord nehmen, so dass hier grundlegend von einer Forschungslücke gesprochen werden kann. Die wenigen zu nennenden Abhandlungen u.a. von Feldkamp, Keitsch oder auch Rettel liefern wichtige Hinweise, dass Frauen bereits seit dem 19. Jhd. auf Schiffen (vielfach eingesetzt auf Passagierschiffen im Servicebereich) tätig waren und sprechen mitunter Veränderungen ihrer Rolle an Bord an und weisen darüber hinaus auch auf Aufstiegsmöglichkeiten für weibliche Seefahrerinnen hin, die im Verlauf des 20. Jhd. bestanden und ihren Alltag grundlegend verändern konnten bspw. durch Übernahme einer Position als Funkoffizierin an Bord, worauf

auch Hechtel hinweist (vgl. Hechtel 2005, S.183). (Feldkamp 1997, 1998, 2002, 2005, 2014, Rettel 1998, Keitsch 1997, Belcher et al. 2003).

Mit Hilfe der zuvor genannten Abhandlungen, unabhängig des Geschlechtes der Seeleute, welches im Übrigen für das Forschungsprojekt und die Beantwortung der Forschungsfrage irrelevant verbleibt, kann zumindest auf die historischen Voraussetzungen des Alltages an Bord von Seeschiffen geschlossen werden, die mit etwas Mühe auf die Situation an Bord von Kreuzfahrtschiffen übertragen werden können. Dies räumt auch Rath ein, dass es durchaus möglich ist (mit Hilfe entsprechender Beiträge, so die Anmerkung des Forschungsprojektes) gewisse allgemeingültige Aussagen hinsichtlich der Arbeits- und Lebensbedingungen auf hoher See zu treffen, die einen gewissen repräsentativen Charakter für alle in der Schifffahrt beschäftigten Personen aufweisen (vgl. Rath 2004, S.9). Dennoch muss grundlegend vorsichtig auf die Besonderheiten der Situation der Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen rekurriert werden, die sich im Rahmen der Analyse des Forschungsprojektes ergeben und die im weiteren Verlauf bestätigen, dass wie noch Gerndt 1986 irrtümlich anmerkt, das Leben auf See keinesfalls ziemlich einheitlich strukturiert ist (vgl. Gerndt 1986, S.98), sondern sich durchaus Differenzen feststellen lassen, wenngleich wie an Rath anknüpfend einige allgemeingültige Aussagen durchaus getroffen werden können, die jedoch nicht immer alle wesentlichen Aspekte aufgreifen, welche den Alltag der Seeleute an Bord konstituieren.

Des Weiteren lassen sich historische Rekonstruktionen eines Alltages an Bord und der Seefahrerfamilien auch durch eine Auswertung schriftlicher Primärquellen ermöglichen, bspw. in Form von Tagebüchern oder Erlebnisberichten der in der Seefahrt Beschäftigten, wobei hier grundlegend zwischen der Sprecherrolle der Akteur\*innen und ihren Intentionen differenziert werden muss. Diese Quellen können jedoch ein authentisches Bild vermitteln, aber gleichermaßen von einer detaillierten, umsichtigen und recht schlüssigen Darstellung bis hin zu ungenauen, tlws. übertrieben wirkenden oder generalisierenden Erzählungen reichen. Die Anzahl der Zeugnisse kann dabei nicht konkret genannt werden, oftmals finden sie sich in Institutionen wie Archiven oder Museen oder liegen im Internet online vor. Hier kann bspw. auf das Deutsche Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven oder das Internationale Maritime Museum in Hamburg, aber auch auf zahlreiche Webseiten im Internet hingewiesen werden, wie die Seite der Seeleute Rostock e.V. oder das Historische Marinearchiv, um nur einige Beispiele zu nennen (<https://www.historisches-marinearchiv.de/sonstiges/berichte/index.php>; <http://www.seeleute-rostock.de/content/sailorscab/tips/literature/literatur.htm> und Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven, Internationales Maritimes Museum Hamburg). Aber auch

in zahlreichen Zeitschriften oder Erlebnisberichten, wie bspw. in der gelben maritimen Buchreihe von Jürgen Ruszkowski schildern Seeleute oftmals ihre Erfahrungen auf hoher See aus erster Hand. Doch auch sie müssen vorsichtig in Hinblick auf ihren Informationswert erachtet werden, denn vielfach übertreten einige die Grenzen zwischen Seemannsgarn und überzeichneter klischeehafter Darstellung bis hin zu vereinfachten Generalisierungen und es bleiben nur wenige detaillierte Darstellungen, in denen der Alltag an Bord und die Arbeits- und Lebensbedingungen sachlich fundiert beschrieben werden. Die Benutzung von Medien an Bord, um sich mit der Familie zuhause auszutauschen, spielt in diesen Berichten nur randständig eine Rolle, wenn darauf überhaupt näher eingegangen wird. Und auch die Darstellung von Heimerdinger, der sich der kulturellen Inszenierung von Seeleuten widmet, ist vorsichtig zu erachten, da hier vielfach unterschiedliche Topoi der Berufsgruppe mit Hilfe von Einzelaufnahmen dargelegt werden, die zwar nicht immer den realen Verhältnissen entsprechen (Heimerdinger 2005), aber immerhin Aufschluss über die Akteur\*innen geben können und nahelegen, wie sich ihr Alltag mitunter an Bord gestaltet haben könnte, wengleich dies anhand des Materials nur randständig möglich bleibt.

Unabhängig gewählter Quellen wird jedoch deutlich, wie auch Westerdahl anmerkt, dass sich die Gestalt der maritimen Welt, welche für die Seeleute unabhängig ihres Einsatzbereiches auf einem Schiff gültig erscheint, immer aus einem Alltag zusammensetzt, der auf einem Gegensatz von See und Festland, speziellen Riten und Gebräuchen, speziellen Interaktionen an Bord, einer bestimmten Kleidung sowie anderer gruppenkonstituierender Merkmale zusammensetzt, der auch für die Akteur\*innen auf Kreuzfahrtschiffen laut Auffassung des Forschungsprojektes gültig erscheint, wengleich dies im weiteren Verlauf aufzuzeigen bleibt (vgl. Westerdahl 2007, S.191- 236 sowie Kapitel 2.5; 2.6 und 2.7).

Wengleich die bisher benannte Literatur vielfach historisch betrachtet Veränderungen in der Seefahrt thematisiert (s. S.16-18) geht es dem Forschungsprojekt vielmehr darum auch mögliche Veränderungen in einem Alltag der Seeleute an Bord von Kreuzfahrtschiffen im Untersuchungszeitraum aufzuzeigen, die auch mitunter Einfluss auf die Kommunikation mit ihrer Familie an Land nahmen. Da auch hier weitgehend ein Fehlen entsprechender Literatur vorliegt, schaffen Überblickswerke wie etwa von Gerstenberger und Welke, aber auch die Untersuchung von Jensen oder die Studie von Alderton et al. des International Labour Office, die sich den sich verändernden Arbeitsbedingungen auf hoher See genauso zuwenden wie bspw. Jensen, der anhand einer empirischen Untersuchung über die Arbeitssituation von Seeleuten in den 1970er Jahren berichtet und dabei wichtige Veränderungen aufzeigt,

Abhilfe. Nimmt diese Darstellung wichtiger Veränderungen hingegen bei Rath (Rath 2004) seinen Anfang bereits im Mittelalter und findet bei Alderton et al. und Gerstenberger seinen Niederschlag im frühen 21. Jhd., so weisen insbesondere Alderton et al. und Gerstenberger und Welke auf wichtige Änderungen hin wie bspw. die Zunahme von Ausflagungen heimischer Schiffe, die Auswirkungen zunehmender Globalisierung (zum Begriff s. S.101f.), den Wandel der Arbeitsbedingungen auf den Schiffen selbst sowie den Zuwachs internationaler Mannschaften an Bord deutscher Schiffe (Alderton et al. 2004 und Gerstenberger 2004). Historisch betrachtet ist dabei die Zusammensetzung von Schiffsmannschaften aus unterschiedlichen Regionen bereits im Mittelalter belegt, wengleich wir es heute viel mehr mit einem weltumspannenden Phänomen zu tun haben, welches einem Quantensprung in der globalen Qualität des sozialen Miteinander gleicht.

Unabhängig der Zunahme internationaler Mannschaften auf Seeschiffen weisen insbesondere Gerstenberger und Welke als auch Alderton et al. auf den Strukturwandel in der Schifffahrt nach dem Zweiten Weltkrieg hin und verweisen randständig auf mögliche Auswirkungen auf den Alltag der Akteur\*innen (der auch eine Übertragung auf die Situation auf Kreuzfahrtschiffen ermöglicht), während sich Jensen wie oben angemerkt, sich näher im Rahmen einer empirischen Untersuchung der persönlichen Situation von Seefahrer\*innen auf Handelsschiffen widmet und ihr Verhältnis zur Arbeit an Bord untersucht und dabei aufzeigt, wie diese auch gravierende sozialpsychologische Folgen für die Personen nach sich ziehen kann. Hierbei werden neben rechtlichen Bestimmungen und Pflichten der Mannschaften, Schwierigkeiten im Umgang mit Kolleg\*innen, Probleme im Alltag, Freizeitaktivitäten, die Abwesenheit von Zuhause und der Familie auch die Hierarchie an Bord thematisiert, die entscheidende Auswirkungen auf die Gestaltung des Alltages der Akteur\*innen nach sich ziehen kann (s. auch Kapitel 3.1). Sie prägt dabei substanziell den Alltag und wirkt sich auch auf soziale Interaktionen der Seeleute aus, worüber auch Rath berichtet, wengleich er vielfach nur Bezug auf die Entwicklung bis Mitte des 20. Jhdts. nimmt. Verstärkter fokussiert er sich auf einen Alltag der Seeleute an Bord, fragt nach etwaigen Veränderungen im Verlauf des 19. und 20. Jhdts. und beleuchtet, auf welche Weise die Hierarchie an Bord der Kauffahrteischiffe entstand, als auch wie sich diese durch eine Zunahme der Handels- und Passagierschifffahrt im 19. und 20. Jhd. weiterentwickelte. Bedeutsam in der Hierarchie an Bord der Schiffe bleibt dabei der Kapitän, der für die gesamte Mannschaft die Verantwortung trägt und bestrebt ist den nächsten Hafen sicher zu erreichen. Es ist Witt, der sich dabei speziell auf die Rolle des Schiffführers an Bord fokussiert und dabei historisch nachzeichnet, wie sich dessen Position seit dem Mittelalter wandelte und welche Auswirkungen eine

Aufwertung seiner Rolle und dabei auch die Zunahme einer an Bord fest etablierten Disziplin und Unterwerfung unter den Kapitän auf das Leben der Seeleute im Alltag hatte (Gerstenberger 1996, Gerstenberger 2002, Gerstenberger 2004, Jensen 1980, Rath 2004, Witt 2001, Alderton et al. 2004).

Finden sich somit in oben genannter Literatur vielfach Hinweise auf einen Wandel der Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten im Bereich der Kauffahrteischiffahrt, wobei dieser Begriff gesetzlich nicht definiert ist und damit Seeschiffe bezeichnet werden, die zu einem Erwerb durch Seefahrt bestimmt sind oder einem Erwerb durch Seefahrt dienen (vgl. <https://kompassprojekt.de/faq/ist-ein-kreuzfahrtschiff-ein-kauffahrteischiff/>) und somit auch Kreuzfahrtschiffe so gesehen dem Transport von Fahrgästen gegen Entgelt entsprechen und somit auch als Kauffahrteischiff definiert werden können, fehlt eine intensive wissenschaftliche Beschäftigung mit den Akteur\*innen auf Kreuzfahrtschiffen selbst. Und dessen unabhängig entsteht auch bei Fokussierung auf die Alltagskonstitution ihrer Familienmitglieder, am Beispiel ihrer Partner\*innen, die während der Abwesenheit der Seeleute ihren Alltag an Land eigenständig gestalten, der Eindruck, dass an einer tiefgreifenden Erforschung ihrer Lebensumstände und ihrem Alltag kein wissenschaftliches Interesse besteht. Auch hier kann daher von einer Forschungslücke gesprochen werden, denn nur sehr selten finden sich in vereinzelt in Erlebnisberichten, unabhängig ob in Zeitschriftenartikeln oder Abhandlungen wie von Dyllick und Steppat bedeutsame Informationen über die familiäre und soziale Lage dieser Familienmitglieder. Verweise auf deren Situation sind darüber hinaus auch durch eine Auswertung zahlreicher Beiträge der Verbandszeitung des Verbandes der Seemannsfrauen e.V. möglich, die wertvolle Informationen aus der Sicht der Partner\*innen von Seeleuten vermittelt, wobei allerdings wie auch bei Dyllick und Steppat, aber auch in neueren Beiträgen wie von Wendt nur sehr randständig die Bedeutung von Medien für einen gemeinsamen Austausch der Familienmitglieder mit den Seefahrer\*innen Erwähnung findet. Daran ändern auch autobiographische Beiträge wie von Rohmer nicht grundlegend viel und versorgen lediglich rudimentär mit brauchbaren Informationen (Rohmer 1994, Rohmer 1998, Dyllick 1987, Steppat 1987, Wendt 2012, Verbandszeitung des Verbandes der Seemannsfrauen e.V. 1995-2005 sowie das CUX Journal 2012- 2018 in einzelnen Beiträgen).

Als Familien, die durch die Mobilität der Seefahrer\*innen geprägt sind, lassen sich bezugnehmend auf die Bedeutung der Mobilität (die schon immer einen hohen Stellenwert in

der Gesellschaft einnahm) und den Auswirkungen auf die Gestaltung des Alltages und die Situation von mobilen Akteur\*innen und ihren Familienmitgliedern zahlreiche wissenschaftliche Studien finden, die sich nicht den Seefahrerfamilien oder den Seeleuten selbst zuwenden, aber entsprechende Vergleichsgruppen untersuchen. Sie ermöglichen Parallelen und Differenzen zur Situation der Akteur\*innen und ihrer Partner\*innen aufzuzeigen. Hervorzuheben sind u.a. Arbeiten, welche die Verhältnisse von Bundeswehrfamilien, Saisonarbeiter\*innen, Schausteller\*innen, Fernfahrer\*innen oder transnationalen Familien als mobile Akteur\*innen thematisieren (u.a. Yildiz 2014, Tomforde 2006, Faber 1981, Paridon 2012, Bonizzoni 2013). Hierin finden sich auch Erkenntnisse zur Gestaltung des Alltages der sozialen Gruppierungen, die neben der Rolle, welche die Mobilität für die Akteur\*innen und ihre Familienmitglieder spielt, auch auf die Auswirkungen hinweist, welche durch zeitweise bedingte Abwesenheiten eines Familienmitgliedes entstehen können. Deutlich wird dabei, insbes. bei Schneider et al., Limmer, Baier oder Rosenkranz dargelegt, dass der Alltag in diesen Familien oftmals durch das Kommen und Gehen eines oder mehrerer Familienmitglieder bestimmt wird, womit auch Folgen auf die soziale Paarbeziehung einhergehen, was in zahlreichen Arbeiten thematisiert wird (Limmer 2005, Baier 2006, Schneider et al. 2002, Schneider 2009, Schneider 2014, Limmer/Rosenkranz/Schneider 1998, Döring 2003, Döbler 2020, Wörmer 2016, Sennett 1998, Monz 2018).

Unabhängig nun welche sozialen Gruppierungen untersucht werden hat die Nutzung geeigneter Kommunikationsmittel für einen gemeinsamen Austausch von Akteur\*innen mit ihren Partner\*innen eine besondere Bedeutung für die soziale Paarbeziehung, auch um weiterhin am Leben des Anderen teilhaben zu können und sich mitunter nicht auseinanderzuleben, wenn die Akteur\*innen zeitweise, wie in einer Distanzbeziehung üblich, zusammenleben. Insbesondere seit der Jahrtausendwende finden sich speziell in den Kommunikations- und Medienwissenschaften, aber auch in den Sozialwissenschaften vielfältige Aufsätze, in denen die Auswirkungen einer Mediennutzung im Alltag sozialer Paarbeziehungen, deren Nutzungsverhalten und die generelle Bedeutung von Medien für einen kommunikativen Austausch von Akteur\*innen thematisiert werden. Vielfach gilt hier der Tenor, dass neue oder digitale Medien (s. Kapitel 5.3.1, S.320ff.) die Abstimmung alltäglicher Aufgaben mit den entfernten Partner\*innen verbessern, die mitunter arbeitsbedingt einer Erwerbstätigkeit an einem weit entfernten Ort nachgehen und dabei eine intensivere Anteilnahme an ihrem Alltag durch eine digitale Kommunikation (zum Begriff s.



S.495) schaffen, bei der das Private ubiquitär wird (Röser 2008, Hirte 2000, Selmer 2005, Höflich 2005, Höflich 2016, Kappas 2011, Berg 2017, Döring 2009, Döring 2003, Gerleigner 2016). Die Bedeutung analoger und somit klassischer Kommunikationsmedien wie ein Austausch der Akteur\*innen mit einem Brief erschweren hingegen einen flexiblen Austausch und eine sofortige Bezugnahme auf die Situationen der Partner\*innen, so ein entgegenstehender Tenor.

Die Rolle von Kommunikationsmedien für einen interpersonalen Austausch zwischen Seefahrer\*innen und ihren Familienmitgliedern wurde dabei in der Wissenschaft bisher noch nicht erörtert. Hierzu lassen sich kaum verwertbare, wenn überhaupt vorhandene Informationen konstatieren und wenn sie vorhanden sind, so wird nur sehr kurz und oftmals marginal darauf eingegangen, wie bspw. in der Untersuchung von Jensen (Jensen 1980). Eine Annäherung ist jedoch mit Hilfe der zuvor genannten Beiträge möglich, wenngleich hier nicht explizit auf die Situation der Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen und ihrer Partner\*innen hingewiesen und somit die Rolle von Medien hierin oftmals recht verallgemeinert dargelegt wird. Für ein sicheres Begriffsverständnis ist es daher notwendig sich zunächst der Rolle und somit Bedeutung von Medien für Akteur\*innen unserer Gesellschaft zuzuwenden, ihre Funktionalität zu begreifen sowie ihre Einsatzmöglichkeiten nachzuvollziehen, um zu verstehen, welche Bedeutung sie für die Untersuchungsgruppe gespielt haben kann. Die historische Entwicklung der Medien und ihre Einsatzgebiete, ihre Funktionalität sowie ihre Qualitäten für eine Kommunikation von Akteur\*innen miteinander wird dabei in zahlreichen Aufsätzen der Kommunikations- und Medienwissenschaft, aber auch der Geschichts-, Kultur- und Sozialwissenschaften thematisiert, wobei es aufgrund ihrer Vielzahl unmöglich ist ihre Gesamtheit aufzugreifen.

Bedingt durch ihre nahezu vorhandene Unerschöpflichkeit erfolgt an dieser Stelle nur ein Verweis auf Grundlagenwerke wie Faulstich, Stöber, aber auch auf die Arbeiten von Flichy, Schanze, Faßler und Winkler sowie Hickethier, um sich einen allgemeinen und historischen Überblick über die Medienentwicklung zu verschaffen, während Autor\*innen wie Höflich sich oftmals überblicksartig einer Untersuchung von Einzelmedien widmen, dabei ihre Einsatzmöglichkeiten in einem Alltag, ihre Geschichte sowie ihre gesamtgesellschaftliche Bedeutung thematisieren. Die Literatur kann auch Vor- und Nachteile der Medien bei einem Einsatz in der Familie verdeutlichen und thematisiert ihre jeweilige Bedeutung im Familienkreis, was insbes. für Partner\*innen, die in einer sozialen Paarbeziehung leben, die einer Distanzbeziehung entspricht, bei der die Akteur\*innen nicht am selben Wohnort zusammenleben, von Bedeutung erscheint. Die Bedeutung von Medien für Akteur\*innen

unserer Gesellschaft wird ferner auch in überblicksartigen Darstellungen fokussiert, in der im Vergleich zu Untersuchungen von Einzelmedien, wie bspw. von Höflich, nicht nur Einzelmedien, sondern auch die Gesamtbedeutung von Medien für Familienmitglieder erörtert werden, wie bspw. in neueren Arbeiten von Gerleigner oder Monz. So kann bspw. ein Telefonat einen kurzen persönlichen nahezu gleichzeitigen Austausch der Partner\*innen ermöglichen, bei dem sich kurz über die Situation der Familienmitglieder unterhalten werden kann, während der Inhalt eines Briefes wiederholt gelesen werden kann und nicht die Chance bietet sich gleichzeitig mit der Familie auszutauschen. Dabei bleibt hierbei auch wichtig, wie die Beteiligten selbst die ihnen zur Verfügung stehenden Kommunikationsmittel wahrnehmen, diese deuten und sie im Alltag nutzen. Denn so muss die Illusion vom direkten Kontakt im Telefongespräch, um ein Bsp. zu benennen, von den Kommunikationspartner\*innen nicht unbedingt als besser wahrgenommen werden als ein persönlich adressierter Brief (Faulstich 2000, Faulstich 2004, Stöber 2003, Flichy 1994, Schanze 2001, Faßler 1998, Winkler 2008, Hickethier 2010, Böhn 2008, Burkart 2007, Höflich 1996, Höflich 2005, Höflich 2016, Gerleigner 2016, Monz 2018).

Beziehen sich diese Darstellungen jedoch oftmals auf die Medien, die der Gesellschaft an Land für eine Kommunikation miteinander zur Verfügung stehen, analysieren oftmals ihre Einsatzoptionen und Kompetenzen oder greifen ihre historische Entwicklung auf, so fehlt ein spezieller Überblick darüber, wie sich die Situation an Bord von Seeschiffen entwickelte. Zu sehr fokussiert man sich dabei auf die Genese der Medien an Land und lässt die Situation auf hoher See außer Acht. Nur sehr wenige Abhandlungen beschäftigen sich ausführlicher mit den Medien, die auf Schiffen seit dem 19. bis hin ins 21. Jhdt. den Akteur\*innen an Bord zur Verfügung standen und erläutern deren Funktionen und ihre Restriktionen bei einer Nutzung an Bord, dies oftmals aber recht verallgemeinert und nur selten detailliert wie bei Hechtel. Dieser analysiert die Geschichte der Kommunikationsmittel an Bord anschaulicher als andere Autor\*innen, gibt Hinweise auf ihre Weiterentwicklung, Restriktionen ihrer Nutzung und entsprechende Kompetenzen für eine Verwendung, schafft aber auch einen Verweis auf wichtige Akteur\*innen wie Funkoffizier\*innen, die maßgeblich für eine Kommunikation von Bord aus mit dem Land verantwortlich waren (Hechtel 2005). Deutlich wird durch dessen Lektüre auch, dass sich eine Verfügbarkeit von Medien an Bord nicht mit der Situation an Land vergleichen lässt und obgleich auch Medien, die an Land den Akteur\*innen für einen Austausch miteinander zur Verfügung standen, oftmals nur zeitverzögert ihren Weg auf die Schiffe fanden. Andere Arbeiten wie von Harris und Dietrich erreichen dabei vielfach nicht

die Tiefe von Hechtels Darstellung und verweisen eher auf allgemeine Fakten, wie sich eine Kommunikation von Bord aus gestalten konnte und welche Medien dazu im 20. und 21. Jhdt. den Seeleuten zur Verfügung standen (Dietrich 2000, Harris 2005, Hechtel 2005).

### **1.3 Methodik und Ziele des Forschungsvorhabens**

Um die zentrale Fragestellung des Forschungsprojektes beantworten zu können, entschloss sich das Projekt zunächst relevante Schriften aus der Primär- und Sekundärliteratur zu sichten, um zu prüfen, inwieweit diese bereits eine mögliche Antwort auf die Fragestellung liefern konnten. Die Ergebnisse dieser Sichtung waren allerdings, wie sich aus der Darstellung des Forschungsstandes an obiger Stelle ergab, recht ernüchternd. Vielfach wurden keine brauchbaren Informationen konstatiert, die eine mögliche Antwort auf die Forschungsfrage geben konnten und nur bedingt hilfreich erschienen Abhandlungen oder Studien, die sich Seeleuten in anderen Bereichen der Seefahrt widmeten. Wenn auch der Alltag der Akteur\*innen hierin randständig thematisiert wurde und, wie im Forschungsstand erörtert, an der einen oder anderen Stelle eine Übertragung auf die Situation auf Kreuzfahrtschiffen ermöglichte, so fehlte eine konkrete Darstellung, wie sich die Lage der Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen im Untersuchungszeitraum gestaltete und wie diese in ihrem Alltag an Bord Medien integrierten, um sich mit ihrer Familie auszutauschen.

Zu diesem Zweck entschloss sich das Projekt dazu eine sondenartige Auswertung von Primärzeugnissen vorzunehmen, in denen Seefahrer\*innen selbst über einen möglichen Alltag an Bord von Kreuzfahrtschiffen berichteten und dabei auch Bezug nahmen auf die Nutzung von Medien, um sich mit ihren Partner\*innen an Land auszutauschen. Dazu bot sich eine Auswertung von Tagebüchern an, in denen die Akteur\*innen selbst über einen Alltag und den Gebrauch von Medien im Untersuchungszeitraum berichteten. Nach einer ausführlichen Recherche in bedeutsamen Forschungseinrichtungen wie dem Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven (**DSM**), welches über 400 Selbstzeugnisse von Seefahrer\*innen für eine wissenschaftliche Recherche bereithält oder dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg und weiteren Anfragen an weiterführende Institutionen wie das Deutsche Museum in München und einer stichprobenartigen Auswertung von einigen Tagebüchern und anderen Selbstzeugnissen wie Briefen oder Korrespondenzen von Seeleuten im **DSM** konnte das Projekt letztlich nach Überblick über den vorhandenen Quellenkorpus den untersuchten Quellenzeugnissen keine Informationen entnehmen, die nur im Ansatz die Fragestellung des Forschungsvorhabens hätten beantworten können. Dies lag mitunter zunächst daran, dass die

Primärquellen meist weit vor dem Untersuchungszeitraum des Projektes von den Akteur\*innen verfasst wurden und es sich grundlegend um keine autobiographischen Zeugnisse von Personen handelte, die in der Kreuzschiffahrt beschäftigt waren. Über dies hinaus fehlten nahezu sämtliche Hinweise der Akteur\*innen, die über ihren Austausch mit der Familie unter Zuhilfenahme von Medien berichteten. Die sondenartigen Quellenanalysen, bei der nun nahezu ausschließlich Tagebücher, Briefe sowie Korrespondenzen ausgewertet wurden, lieferten nur Hinweise auf den Alltag der Seeleute auf anderen Schiffen als auf Kreuzfahrtschiffen und ermöglichten Hinweise auf ihre Arbeits- und Lebensverhältnisse, aber bis auf die Bezugnahme auf Briefe als ein Kommunikationsmittel im Austausch mit der Familie, keine Nachweise darüber, wie sich der Austausch auf den Schiffen gestaltete. Letztlich entpuppte sich diese Auswertung als eine Sackgasse, um die Forschungsfrage des Forschungsprojektes zu beantworten, so dass es gezwungen war seine Methodik zu überdenken und eine andere Strategie zu wählen, um mögliche Antworten auf die Forschungsfrage zu erhalten.

Daher entschloss sich das Projekt dazu eine empirische Datenanalyse vorzunehmen und mit Hilfe eines Ansatzes der qualitativen Sozialforschung, mit Hilfe halboffen gestalteter Leitfadeninterviews, die zentrale Fragestellung der Untersuchung zu beantworten. Die Ergebnisse ermöglichten eine Bezugnahme auf vergangene Handlungen der Akteur\*innen und somit zu verstehen, wie sich der Alltag der Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen im Untersuchungszeitraum gestaltete und wie die Personen Medien gezielt integrierten, um sich mit ihrer Familie an Land auszutauschen. Neben den Motiven der Personen selbst wurden dabei auch ihre Einstellungen deutlich und wie sie rekursiv die Erfahrungen, die sie während ihrer Zeit an Bord sammelten, beurteilten.

Wie auch Heise anmerkt musste dabei im Vorfeld der empirischen Untersuchung zunächst geklärt werden, über welche Menge von Personen (die hier als Untersuchungsobjekte bezeichnet werden) Aussagen gemacht werden, um die Forschungsfrage zu beantworten, wobei es zwingend notwendig ist, die Grundgesamtheit der Untersuchungsobjekte festzulegen (vgl. Heise 2012, S.91). Die „Grundgesamtheit (entspricht dabei der) Menge von Objekten, für die die Aussagen der Untersuchung gelten sollen (...)“ (Schnell et al. 2005, S.265 in Heise 2012, S.91). Die Grundgesamtheit des Forschungsprojektes wurde entsprechend in der vorliegenden Untersuchung folgendermaßen definiert: Es handelte sich um deutsche Seeleute, die im Untersuchungszeitraum des Forschungsprojektes zwischen 1960 und 2018 einer Erwerbstätigkeit auf einem (Hochsee)Kreuzfahrtschiff nachgingen und die sich dabei in einer

sozialen Paarbeziehung mit einer Partnerin/einem Partner befanden, die an Land unterschiedliche familienbezogene Aufgaben stellvertretend für die abwesenden Seefahrer\*innen ausübten und die ebenfalls als Teil der Grundgesamtheit erachtet wurden. Abweichungen von der Grundgesamtheit bildeten dabei Seeleute, die sich im entsprechenden Untersuchungszeitraum nicht in einer sozialen Paarbeziehung befanden oder es sich um Akteur\*innen handelte, welche nicht die deutsche Staatsbürgerschaft besaßen oder um Personen, die im Untersuchungszeitraum nicht auf einem (Hochsee)Kreuzfahrtschiff, sondern auf einem anderen Kreuzfahrtschiff wie einem Flusskreuzfahrtschiff oder Fährkreuzfahrtschiff tätig waren. Die Aussagen entsprechender Akteur\*innen wurden dabei im Verlauf der Forschungsarbeit gesondert gekennzeichnet (s. S.32).

Im Rahmen einer entsprechenden Analyse war es dem Projekt dabei nicht möglich sämtliche Personen zu erfassen, die im Zeitraum des Forschungsprojektes als Seeleute, unabhängig ob zu Beginn 1960 oder zum Ende des Erfassungszeitraumes 2018 einer Erwerbstätigkeit in der Kreuzschiffahrt nachgingen, zu erfassen. Von einer Vollerhebung kann daher nicht gesprochen werden und wie in der empirischen Sozialforschung üblich, lässt sich vielmehr von einer Stichprobe sprechen (vgl. Heise 2012, S.91), die beabsichtigte induktiv vom Einzelfall vorsichtig generelle Aussagen für die Gesamtgruppe der untersuchten Objekte, in diesem Fall den deutschen Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen und ihren Partner\*innen, zu treffen.

Wie Heise berichtet sollte dabei die Wahl des Dateninstrumentes immer in Bezug auf die speziellen Untersuchungsziele ausgewählt werden und die Antworten dabei, je nach Auswertungsmethode, einen echten Erkenntnisgewinn liefern (vgl. Heise 2012, S.93). Zu diesem Zweck rekurrierte das Forschungsprojekt noch einmal auf die beabsichtigten Ziele der Untersuchung und formulierte diese entsprechend, um mit Hilfe einer qualitativen Erhebung Antworten auf die zentrale Fragestellung zu erhalten, auch weil bisher keine wissenschaftlichen Untersuchungen zur projektbezogenen Thematik vorliegen. Nach Auswertung, so der Gedanke des Projektes, sollte es daher möglich sein, 1. einen allgemeinen Einblick in die Lebensumstände und die Umsetzung alltäglicher Pflichten der Seeleute an Bord von (Hochsee)Kreuzfahrtschiffen und ihrer Partner\*innen an Land zu erhalten, 2. zu verdeutlichen welche Bedeutung der Umgang mit beruflichen Aufgaben im Alltag und der Gegensatz von Land und See für die Mitglieder der sozialen Gruppierung spielt und 3. aufzeigen, auf welche Art und Weise Medien in den Alltag der Seefahrer\*innen integriert

werden, wie sie für einen Austausch genutzt werden und welche Optionen den Akteur\*innen damit möglich sind und 4. ob es möglich ist mit ihrer Hilfe Einfluss auf den Alltag der Familienmitglieder zuhause nehmen zu können. Die Situation ihrer Partner\*innen an Land bildete dabei für die Untersuchung nur eine Kontrastfolie zu den Akteur\*innen an Bord selbst, um ihre Lage an Land besser nachvollziehen zu können und so einen wichtigen Beitrag zu leisten, der in der wissenschaftlichen Forschung noch immer als grundlegend fehlend verstanden werden kann.

Für die Beantwortung der Fragestellung boten sich dabei halboffen gestaltete Leitfadenterviews als empirische qualitative Methode der Sozialwissenschaften an. Die Akquise der Interviewpartner\*innen gestaltete sich dabei schwierig, wenngleich das Forschungsprojekt von Anfang an darum bemüht war geeignete Gesprächspartner\*innen zu finden. Zu diesem Zweck trat das Projekt zunächst in Kontakt mit wichtigen Forschungseinrichtungen wie dem Deutschen Schifffahrtsmuseum in Bremerhaven (**DSM**) sowie dessen zugehörigen Förderverein, aber auch zu Einrichtungen wie dem Internationalen Maritimen Museum Hamburg, zu verschiedenen nicht nur ausschließlich deutschen Reedereien der Kreuzfahrtbranche wie AIDA Cruises, Hapag-Lloyd-Cruises, TUI Cruises oder TransOcean Kreuzfahrten und zur monegassischen Reederei Star Clippers SAM. Darüber hinaus auch in Kontakt zu für Seeleute wichtigen Anlaufpunkten, wenn sie sich an Land befinden, wie Seemannsheimen oder Seemannsclubs wie dem Seemannsheim Bremerhaven und zum Seemannsclub Duckdalben in Hamburg. Ferner bemühte sich das Forschungsprojekt auch über Institutionen wie den Hochschulen in Emden/Leer, Elsfleth, Rostock, Flensburg und die Hochschule in Bremen geeignete Zeitzeug\*innen zu finden, da sich diese Einrichtungen für die Ausbildung zukünftiger Seeleute verantworten und mitunter Kontakte zu älteren Absolvent\*innen vermitteln konnten. Aber auch eine Akquise über Ansprechpartner beim ITF Bremerhaven diente dem Zweck geeignete Interviewpartner\*innen zu finden. Über dies hinaus konnte das wissenschaftliche Forschungsvorhaben dann Kontakte zu Norddeich Radio und zum Museum Norddeich Radio e.V. knüpfen, wobei die Mitarbeiter\*innen dieser Institution das Projekt selbst über die wichtige Bedeutung von Funkoffizier\*innen an Bord von (Kreuzfahrt)Schiffen informierten, die sich nahezu ausschließlich bis in die 1980er/1990er Jahre für eine Kommunikation vom Schiff aus mit den Familien der Seeleute aus verantwortlich zeigten. Die Erkenntnisse verdeutlichten die Bedeutung der Funkoffiziere für eine interpersonale Kommunikation der Seefahrer\*innen mit ihren Partner\*innen im Alltag, aber auch die Stellung des Kapitäns, der als Schiffsführer die

Verantwortung für die Mannschaft übernimmt und dabei vielfach bedingt durch gewisse Privilegien im Vergleich zu anderen Seeleuten einen mitunter erleichterten Zugriff auf an Bord vorhandene Medien hatte. Diese Erkenntnisse wurden nach Prüfung von Beiträgen aus der Primär- und Sekundärliteratur in die Untersuchung aufgenommen und hatten maßgeblichen Einfluss auf die Gestaltung der Interviewleitfäden. So wurden anschließend sowohl für die Kapitän\*innen, die als Gesprächspartner\*innen dem Projekt zur Verfügung standen, als auch für die Funkoffizier\*innen und für die Seeleute (die nicht eine entsprechende Tätigkeit ausübten) in Teilen ein leicht abweichender Leitfaden entworfen, der jedoch grundlegende und relevante Fragestellungen genauso aufgriff, die für alle Akteur\*innen gleichermaßen bedeutsam erschien. Für die Partner\*innen der Seeleute wurde darüber hinaus ein abweichender Leitfaden entworfen, bedingt durch einen anderen Alltag an Land, den sie erlebten und in dem sie sich um vielfältige familienbezogene Aufgaben bemühten, der nicht den gleichen Verhältnissen wie ein Alltag der Seefahrer\*innen an Bord der Schiffe selbst entsprach.

Über dies hinaus stellte es sich als gewinnbringend für das Forschungsprojekt heraus sich ein Verständnis von den Medien zu machen, die laut Analyse der Forschungsbeiträge und Aussage der Mitarbeiter\*innen des **DSM** und des Museum Norddeich Radio e.V. den Seeleuten im Untersuchungszeitraum zur Verfügung standen, um nachzuvollziehen welche Kompetenzen und Voraussetzungen von den Akteur\*innen vorliegen mussten, um diese im Alltag verwenden zu können. Dazu hilfreich war eine Sichtung von Medien im **DSM** und im Museum Norddeich Radio e.V., die gleichzeitig das Verständnis des Projektes vertiefte, wie sich die Medien im Untersuchungszeitraum voneinander unterschieden und weiterentwickelten, wenn sie an Bord vorhanden waren.

Für die vorliegende Untersuchung erfolgte dabei bei der Akquise der Untersuchungsteilnehmer\*innen ein explizites Auswahlverfahren. So hatte zwar im Rahmen eines Schneeballverfahrens jeder der Zeitzeug\*innen theoretisch die gleiche Chance als Projektteilnehmer zu seinem Alltag und der Rolle von Medien in eben diesem befragt zu werden, allerdings nur wenn er oder sie die folgenden Voraussetzungen erfüllte, die darin bestanden, dass er oder sie während 1960 und 2018 auf einem Kreuzfahrtschiff tätig war und als deutscher Seefahrer/als deutsche Seefahrerin in dieser Zeit eine soziale Paarbeziehung mit einer/einem an Land anwesenden Partner\*in pflegte. Für die Partner\*innen der Seefahrer\*innen galt hingegen das Auswahlkriterium, dass sie für einen unbestimmten Zeitraum eine soziale Paarbeziehung mit einem Seemann oder einer Seefrau pflegten, die

einer Erwerbstätigkeit auf einem Kreuzfahrtschiff im Untersuchungszeitraum nachgingen. Die tatsächliche Zeit der Erwerbstätigkeit an Bord blieb dabei für das Forschungsprojekt irrelevant.

Eine Akquise der Zeitzeug\*innen konnte abschließend durch Institutionen wie das Museum Norddeich Radio e.V., aber auch durch Verbindungen zum Haus Seefahrt, zur Deutschen Seemannsmission, zum Verband der Seemannsfrauen e.V., aber auch über das ITF Bremerhaven, Reedereien wie AIDA Cruises und Plantours Kreuzfahrten abgeschlossen werden. Wenngleich sich das Projekt dabei nicht zielgerichtet auf eine besondere Berufsgruppe an Bord fokussierte, ergaben sich durch weiterführende Kontakte zu Institutionen wie dem Museum Norddeich Radio e.V. vielfach Kontakte zu Funkoffizier\*innen, die in den 1960er bis 1980er Jahren auf einem Kreuzfahrtschiff beschäftigt waren und weitere Zeitzeug\*innen benennen konnten, welche die Kriterien des Forschungsprojektes erfüllten. Da ihre Rolle für eine interpersonale Kommunikation der Seeleute mit ihrer Familie von großer Bedeutung war, ergab sich abschließend eine Majorität von Funkoffizier\*innen, die dem wissenschaftlichen Forschungsvorhaben für ein halboffen gestaltetes Leitfadeninterview zur Verfügung standen, wenngleich alle anderen Berufsgruppen, die im Untersuchungszeitraum eine Tätigkeit an Bord der Schiffe ausführten, mögliche Untersuchungsteilnehmer\*innen bildeten. Daher bemühte sich das Projekt eine gewisse Diversität zu erzielen, in dem es darüber hinaus Zeitzeug\*innen gewinnen konnte, die sowohl als Kapitän\*innen, nautische Offizier\*innen, Staff Kapitän\*innen, Restaurantfachmitarbeiter\*innen, Bartender, Concierge oder animateur\*innen im Untersuchungszeitraum auf einem Kreuzfahrtschiff arbeiteten und diese zu ihrem Alltag und der Bedeutung von Medien im Rahmen der Interviews zu befragen.

Bei der Erhebung der halboffen gestalteten Leitfadeninterviews kam es dann zu einigen Überraschungen, so dass sich etwaige Abweichungen bei den Teilnehmer\*innen von der Grundgesamtheit ergaben und einige Akteur\*innen im gemeinsamen Gespräch offenbarten, dass sie in ihrer Zeit an Bord keine oder nur randständig eine soziale Paarbeziehung mit einer Partnerin oder einem Partner an Land pflegten oder nicht auf einem Hochseekreuzfahrtschiff arbeiteten bzw. nicht die deutsche Staatsbürgerschaft besaßen. Die abweichenden Beispiele wurden dabei mit in die Grundgesamtheit aufgenommen, so lange die Abweichungen keinen grundlegenden Einfluss auf die Ergebnisse des Forschungsprojektes nahmen und wurden bei zu großen Abweichungen entweder als Exkurs mit einem (°) hinter dem Namen der Akteur\*innen gekennzeichnet oder aus der Grundgesamtheit entfernt. So konnte der Beitrag eines Akteurs, der in der Frachtschiffahrt beschäftigt war, nicht mit in die Untersuchung



aufgenommen werden. Insgesamt wurden vom Forschungsprojekt somit insgesamt 21 halbstrukturiert gestaltete Leitfadenterviews mit Angehörigen der Zielgruppe durchgeführt, die im gewählten Zeitraum zwischen 1960 und 2018 entweder als Seeleute auf einem Kreuzfahrtschiff in unterschiedlichen Positionen tätig waren, als auch mit Lebensgefährt\*innen von Seefahrer\*innen durchgeführt, deren Alltag sich an Land konstituierte. Der Anteil der durchgeführten und ausgewerteten Interviews, wobei die Länge der Interviews zwischen 90 bis 120 Minuten entsprach, belief sich dabei auf sechzehn Gespräche mit den Seeleuten (wovon fünfzehn transkribiert wurden) und fünf durchgeführte Gespräche mit den Partner\*innen von Seeleuten, die weitgehend dem Zweck dienten einen Kontrast zur Lebenswelt und zum Alltag der Seefahrer\*innen an Bord abzubilden, indem ein Augenmerk auf deren Alltagssituation an Land geworfen wurde und erörtert wurde, wie diese es schafften mit der kurz- oder langfristigen arbeitsbedingten Trennung von ihren Partner\*innen umzugehen. Wie auf S.31 angemerkt wurden dabei unterschiedliche Leitfäden für die Akteur\*innen entworfen, so grundlegend ein Leitfaden für die Partner\*innen der Seeleute, als auch ein davon abweichender Leitfaden für diese selbst, der tlws. leicht abgewandelt auch für Kapitän\*innen und Funkoffizier\*innen von Projektseite aus verwendet wurde. Die Leitfäden dienten dabei allgemein betrachtet einer Konzentration auf relevante Aspekte, die für die Beantwortung der Forschungsfrage notwendig waren. Da der Alltag (und seine damit zusammengehörenden Aspekte) selten Teil entsprechender Erzählungen sind, fokussierten sich die Leitfäden der Seefahrer\*innen auf besondere Markierungspunkte in ihrem Leben, Umbrüche, Ereignisse oder Fragen nach persönlichen Erfahrungen wie bspw. dem Eintritt in den Beruf, der Abwesenheit von Zuhause, der Situation an Bord und entscheidend der Nutzung von Medien im Alltag und ihre Option damit Einfluss auf den Alltag zuhause nehmen zu können.

Im Vergleich dazu fokussierte sich der Leitfaden bei den Lebensgefährt\*innen auf ihre Alltagssituation, Fragen nach ihrem Umgang mit der Abwesenheit der Seeleute, Konsequenzen, die aus langfristigen Abwesenheitszeiten entstanden, möglichen Integrationsstrategien der Seefahrer\*innen in einen familienbezogenen Alltag, wenn sie wieder nach Hause kamen und entscheidend, wie die Partner\*innen selbst Medien nutzten, um Kontakt mit den Seeleuten zu halten und sich aneinander nah zu sein. Unabhängig ob der Leitfaden dabei für die Seefahrer\*innen oder deren Partner\*innen gestaltet wurde, wurden die Fragen sowohl geschlossen als auch offen formuliert und eine Antwortalternative dabei nicht vorgegeben, um den Akteur\*innen die Option einer persönlich gestalteten Antwort zu ermöglichen, die ihrer Denkweise und Einstellung entsprach, um mehr über ihre

Alltagssituation und die Bedeutung von Medien zu erfahren. Einer möglichen Gefahr, die noch Heise bei offen gestalteten Fragen sieht und darauf verweist, dass dabei oftmals die Antwort der Untersuchungsteilnehmer\*innen nicht den Kern dessen trifft, was in Erfahrung gebracht werden soll (vgl. Heise 2012, S.95), konnte auch durch gezieltes Nachfragen in der jeweiligen Interviewsituation selbst nur bedingt entgegengewirkt werden. Auf der anderen Seite war es in manchen Situationen jedoch hingegen auch möglich bestimmte Fragestellungen nicht an die Akteur\*innen zu richten, da sie an anderer Stelle bereits eine Antwort auf zu erfragende Inhalte lieferten, die von Projektseite ausreichend erschien, um ihre Bedeutung für das Forschungsvorhaben zu rekonstruieren.

So wurden nachdem mit Hilfe des Thematischen Kodierens nach Flick (vgl. Flick 1995, S.206ff.) die entsprechende Untersuchungsgruppe des Forschungsprojektes ausgewählt wurde, solange nach geeigneten Gesprächspartner\*innen gesucht bis das Projekt davon überzeugt war, dass der Grad der theoretischen Sättigung erreicht wurde. Dies kam zustande als nach Auswertung, auf die im Folgenden eingegangen wird, es davon überzeugt war keine weitere Veränderung der Resultate zu erzielen, selbst wenn es weitere Untersuchungsteilnehmer\*innen befragt hätte. Nach Transkription der Interviews mit Hilfe des Transkriptionsprogrammes F4 wurde für jeden Einzelfall anschließend eine Kurzbeschreibung erstellt, die wichtige Informationen aus dem gemeinsamen Gespräch enthielt. Anschließend erfolgte ein offener Kodierungsprozess, bei dem ein oder mehrere kurze Sätze oder ein Abschnitt herausgegriffen wurden, diesem eine Überschrift und somit ein Name gegeben wurde, um hierin gebündelt eine zentrale Antwort auf die behandelte Thematik zu ermöglichen. Anschließend erfolgte eine Überprüfung der Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Aussagen der Projektteilnehmer\*innen, die dann interpretiert wurden, um zu einer Beantwortung der aufgeworfenen Fragestellung des Forschungsprojektes beizutragen (vgl. insges. auch von der Lippe 2000, S.36f.).

Ein erster Schritt nach vorläufiger Analyse bildete dabei eine Zuteilung der Seeleute in voneinander zu differenzierende Zeiträume, in denen sie in der Kreuzschiffahrt beschäftigt waren bspw. in die 1970er, 1990er oder 2010er Jahre, um ein Beispiel zu nennen. Im Anschluss erfolgte nach Auswertung ihrer Aussagen eine Zuteilung in bestimmte Cluster, die sich an der Medienentwicklung orientierten, über welche die Zeitzeug\*innen im Interview informierten und die ihnen an Bord der Schiffe zur Verfügung standen. Sie ergaben ein Muster und ermöglichten eine Zuteilung der Akteure in drei voneinander zu unterteilende

Zeiträume, die sich an der Medienentwicklung an Land und auf den Schiffen orientierten und von den Personen genutzt werden konnten. So wurden die Medien, über welche berichtet wurde, anhand der Aussagen der Akteur\*innen in unterschiedliche Zeiträume eingeteilt wie in den Zeitraum der Morsetelegraphie, der Satellitenkommunikation und der digitalen Kommunikation. So ergab sich, um ein Beispiel zu nennen, dass eine interpersonale Kommunikation, die über ein Smartphone und Softwareprogramme oder Apps (s. S.461f.) wie WhatsApp (s. Kapitel 5.9.4) verläuft, ausschließlich im Zeitraum der digitalen Kommunikation von den Akteur\*innen an Bord ausgeführt werden konnte, während es durchaus, wie am Beispiel des Telefons verdeutlicht, zu Überschneidungen kam, da das Medium in jedem o.g. Zeitraum von Bord aus verwendet werden konnte. Dieser Schritt konnte somit auch als ein Schritt der Reduktion verstanden werden, um die erhobenen empirischen Daten auswerten und sie grundlegend den Zeitzeug\*innen zuordnen zu können.

Da sich die qualitative Inhaltsanalyse besonders für die Auswertung von transkribierten Interviews eignet, wie auch Aepli hervorhebt (vgl. Aepli 2016, S.256), entschloss sich das Forschungsprojekt dazu die Aussagen der Untersuchungsteilnehmer\*innen mit Hilfe entsprechender Methode zu analysieren. Dabei ging es in erster Linie darum, wie auch Ramsenthaler erläutert, „Informationen zum Textproduzenten bzw. Befragten, zur Entstehungssituation des Textmaterials sowie zu dessen Wirkung (zu beschreiben und zu reflektieren)“ (Ramsenthaler 2013, S.24 in Aepli 2016, S.257). Um die im Rahmen der Interviews erfragten Zusammenhänge und Aussagen der Zeitzeug\*innen besser handhabbar zu machen und eine einfachere Zuordnung zu ermöglichen, entschloss sich das Projekt zu einer Generierung von Kategorien, die unterschiedliche Themeninhalte aufgriffen und ordnete hierbei die wichtigsten Aussagen der Akteur\*innen einem speziellen Thema zu. Die Gewinnung dieser Kategorien erfolgte dabei ausschließlich aus dem jeweiligen Datenmaterial heraus, da nur wenig theoretisches Vorwissen vorab bestand. Der inhaltliche Analyseprozess der qualitativen Inhaltsanalyse orientierte sich dabei stark am Modell, welches Lamnek vorschlägt (vgl. Lamnek 1989, S.202ff.). Dabei wurde, wie zuvor auf Seite 31 dargelegt, das Material festgelegt, welches einer Analyse unterzogen wurde und im Fall des Forschungsprojektes aus den Ergebnissen der transkribierten qualitativ halbstrukturiert gestalteten Leitfadenterviews bestand. Die Daten wurden dabei in persönlichen Gesprächen bei den Akteur\*innen zuhause oder in einer Institution wie bspw. dem Museum Norddeich Radio e.V. erhoben, aufgezeichnet und digital archiviert. Das Material, hierbei die Aussagen des Interviewers und der Untersuchungsteilnehmer\*innen, wurden nach Erhebung mit dem

Transkriptionsprogramm F4 transkribiert. Grundlegend wurde anschließend danach von Projektseite aus festgelegt die Aussagen der Zeitzeug\*innen darauf zu untersuchen, welche Rolle Medien in ihrem Alltag spielten, wie sie in einen Alltag integriert wurden, wie sich ihr Alltag allgemein betrachtet konstituierte und welche Auswirkungen die ständigen Abwesenheitszeiten von Zuhause auf ihre Situation an Bord nahmen. Bei den Partner\*innen der Seeleute sah es ähnlich aus, wengleich hier ihre Rolle zuhause näher fokussiert wurde und die Auswirkungen einer ständig wiederkehrenden Integration der Seeleute auf ihren Alltag, wenn diese sich nach Beendigung ihrer Erwerbstätigkeit wieder an Land und somit in der Familie befanden.

Weitgehend handelte es sich bei der Inhaltsanalyse des Forschungsprojektes um eine zusammenfassende Inhaltsanalyse, bei welcher der vorliegende Text der Gesprächspartner\*innen Schritt für Schritt tlws. so umformuliert wurde, dass für jeden Textbaustein kurz und bündig im Rahmen der Kategorien die wichtigsten Inhalte der Akteur\*innen wiedergegeben und durchaus Aussagen mit gleichen Ansätzen anderer Gesprächsteilnehmer\*innen gebündelt und zusammengefasst wurden (vgl. auch Aeppli 2016, S.258f.), um ein Gesamtbild zu ermöglichen. Dennoch enthält die Forschungsarbeit auch Ansätze einer explizierenden Inhaltsanalyse. Dabei wurden zusätzliche Materialien, wie Primär- oder Sekundärliteraturbeiträge, an die Texte herangetragen, um das Datenmaterial zu erweitern und die Ergebnisse besser interpretieren und verstehen zu können (vgl. auch Aeppli 2016, S.260).

Wie der Autor hervorhebt war auch dem Forschungsprojekt ad hoc klar, dass mit dieser Forschungsmethode keine empirische Generalisierung der Ergebnisse möglich sein würde, wengleich es durchaus möglich wurde bestimmte Muster und Strukturen zu rekonstruieren und mitunter Aussagen zu tätigen, die zumindest für eine gewisse Anzahl der Untersuchungsteilnehmer\*innen generalisierend erscheinen konnten. Dabei ging es dem Projekt allerdings an keiner Stelle darum „wie häufig ein bestimmtes (Handlungs-)Muster oder ein bestimmter (Handlungs-)Typus in der Wirklichkeit vorkommt, sondern darum“ (Brüsemeister 2008, S.30 in Aeppli 2016, S.262) die Muster erst einmal zu entdecken und zu beschreiben. Daher sind vom Leser auch keine Häufigkeitsangaben oder Statistiken über den Forschungsgegenstand zu erwarten, die bspw. darlegen, wie häufig Seemann A oder Partnerin B ein Medium verwendete, um mit ihren Familienmitgliedern zu kommunizieren. Dazu blieben auch die Aussagen der Zeitzeug\*innen zu vage oder sie lieferten grundlegend keine Ergebnisse. Dies bildet mitunter auch einen entscheidenden Grund dafür, dass sich die

Forschungsarbeit weitgehend als eine deskriptive Analyse begreift, die in Teilen explorativ die Forschungszusammenhänge aufgreift und neue Hypothesen aufgrund des von ihr ausgewerteten Datenmaterials erhebt und mit dessen Hilfe vorab aufgestellte Forschungsannahmen bestätigt oder falsifiziert. Sie erhebt dabei an keiner Stelle einen repräsentativen Anspruch ihrer Ergebnisse und versteht sich als eine Forschungsleistung, mit dessen Hilfe ausschnittartig die Alltagssituation der Familienmitglieder einer Seefahrerfamilie, hierbei der Seeleute und ihrer Partner\*innen, thematisiert und demonstriert wird, sowie erläutert wird, inwiefern unter Zuhilfenahme von Medien von mobilen Akteur\*innen wie den Seefahrer\*innen tatsächlich eine Unterstützung im Alltag von abwesenden Familienmitgliedern möglich sein kann.

#### **1.4 Struktur der Forschungsarbeit und allgemeine Hinweise**

Die Forschungsarbeit widmet sich, wie eingangs bereits auf S.13 angegeben, dem Alltag der Mitglieder einer Seefahrerfamilie, fokussierend auf die Situation der Seefahrer\*innen an Bord von Kreuzfahrtschiffen und ihrer Partner\*innen, die an Land verbleiben und fragt nach ihren Arbeits- und Lebensbedingungen, die einen von ihnen gelebten Alltag konstituieren. Bedingt durch ständig wiederauftretende Abwesenheitszeiten der Seeleute von Zuhause aus nutzen die Akteur\*innen mit ihren Partner\*innen Kommunikationsmedien, um sich miteinander auszutauschen und Einfluss auf die Koordination und Umsetzung alltäglicher Aufgabenstellungen mit der Familie nehmen zu können, so die grundlegende Forschungsannahme des Forschungsprojektes. Um die vorläufige Hypothese zu prüfen, entschloss sich das Projekt zu diesem Zweck die Forschungsarbeit in acht unterschiedliche Abschnitte zu unterteilen. Zu Beginn erfolgt daher in Kapitel 2 zunächst eine ausführliche Darstellung der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord von Kreuzfahrtschiffen und somit ihres Alltages, der sie entscheidend prägt und maßgeblichen Einfluss auf die Verwendung von Kommunikationsmedien nimmt. Diese Darstellung erfolgt dabei jedoch vollständig losgelöst davon, ob und inwieweit die Akteur\*innen Medien im Alltag nutzen, um sich mit ihren Familien auszutauschen. Ähnliches gilt darüber hinaus für die Beschreibung von Macht- und Abhängigkeitsverhältnissen, die den Alltag der Seeleute entscheidend prägen und ausführlich in Kapitel 3 thematisiert werden. Ein Alltag verändert sich dabei entscheidend, wenn sich die Seefahrer\*innen nach beendeter Erwerbstätigkeit an Bord nach längerer Zeit wieder bei ihren Familien an Land befinden. Nun findet eine oftmals intensive Integration der Akteur\*innen in einen familienbezogenen Alltag zuhause an Land statt, der vormals, so die Überzeugung des Forschungsprojektes, nahezu ausschließlich von

ihren Partner\*innen koordiniert und gestaltet wurde. Um die Situation dieser selbst zu reflektieren werden in Kapitel 4 zu diesem Zweck einige Beispiele aufgeführt, wie sich der Alltag der Seeleute zunächst an Land gestaltete und wie ihre Lebensgefährt\*innen ihren Alltag in Zeiten der Abwesenheit der Seefahrer\*innen umsetzten und wie es den Mitgliedern der sozialen Paarbeziehung insgesamt betrachtet möglich war mit Hilfe unterschiedlicher Strategien einen familialen Alltag trotz immer wiederkehrender Abwesenheiten der Seeleute von Zuhause aus zu koordinieren und zu gestalten. Obgleich Medien dabei sicher eine entscheidende Rolle spielen konnten, erfolgen in diesem Abschnitt jedoch von Projektseite aus nur vage Anspielungen und keine ausführliche Bezugnahme darauf, inwieweit Medien dabei helfen konnten die Koordination und Umsetzung alltäglicher Aufgaben und die Kommunikation mit der Familie zu beeinflussen. Dem ist anschließend ausführlich das Kapitel 5 gewidmet, in dem anhand unterschiedlicher Medien, deren historische Entwicklung konzis aufgegriffen wird, um dann mit Hilfe der Aussagen der Untersuchungsteilnehmer\*innen aufzudecken, welche Optionen den Seeleuten im Untersuchungszeitraum tatsächlich zur Verfügung standen, um sich mit ihrer Familie auszutauschen und darzulegen, wie eine Kontaktaufnahme, auch bedingt durch unterschiedliche Restriktionen Medien von Bord aus zu verwenden, möglich war. Dabei muss zwingend die besondere Situation an Bord der (Kreuzfahrt)Schiffe berücksichtigt werden, die ebenfalls thematisiert wird. Nach in diesem Abschnitt dargelegter Analyse möchte das Forschungsprojekt dann anschließend in Kapitel 6 hingegen allgemeine Aussagen über die Verwendung von Kommunikationsmedien für einen gemeinsamen Austausch der Seefahrerfamilien, fokussierend auf die Situation der Seeleute und ihrer Partner\*innen, treffen und erörtern, inwiefern eine Nutzung von Medien auf einem Landgang für die Berufsgruppe der Seeleute bedeutsam war, um selbst Einfluss auf die Alltagsgestaltung ihrer Partner\*innen nehmen zu können. Erfolgte dabei in Zeiten der Abwesenheit von Zuhause von Seiten der Seefahrer\*innen, aber auch von Seiten ihrer Partner\*innen kein Austausch unter Zuhilfenahme von Medien miteinander, so konnten sich gravierende Auswirkungen auf die soziale Paarbeziehung der Akteur\*innen ergeben, die in diesem Abschnitt ebenfalls kurz thematisiert werden. Das darauf folgende Kapitel 7 lässt sich grundlegend als eine Zusammenfassung der wichtigsten Ergebnisse des Forschungsprojektes verstehen, übernimmt dabei aber aufgrund des beschränkten Rahmens dieser Forschungsarbeit nur die zentralen Inhalte der diesem Abschnitt vorhergehenden Ergebnisse. So greift es in der Einleitung benannte Aspekte noch einmal auf und versucht dabei die Ergebnisse, die das Projekt maßgeblich aus der Analyse der Zeitzeugengespräche gewinnen konnte und der Auswertung

der Primär- und Sekundärliteratur, eine Antwort auf in der Einleitung gestellte Fragestellungen des Forschungsprojektes zu geben. Konnte so bspw. wirklich mit Hilfe von Kommunikationsmedien ein Einfluss von den Seeleuten auf einen Alltag ihrer Partner\*innen an Land und auf die Koordination und Gestaltung eines familienbezogenen Alltages erzielt werden, bleibt dabei nur eine Fragestellung, die an dieser Stelle final beantwortet wird. Im Anhang, als Kapitel 8 deklariert, findet der Leser dann neben der von Projektseite aus verwendeten Primär- und Sekundärliteratur einige Kurzinformationen über die Untersuchungsteilnehmer\*innen, die dem Forschungsprojekt für ein Zeitzeugengespräch zur Verfügung standen.

In diesem Abschnitt finden sich einige Informationen sowohl über die Seeleute, die im Untersuchungszeitraum zwischen 1960 und 2018 eine Erwerbstätigkeit auf einem Kreuzfahrtschiff ausübten als auch von Partner\*innen der Seefahrer\*innen, die im Untersuchungszeitraum eine Beziehung mit einem Seemann/einer Seefrau pflegten, die unterschiedlich lang gestaltet war. Durch Bedingungen des Datenschutzes finden sich, wie in den Abschnitten der Forschungsarbeit insgesamt, einige veränderte Namen der Zeitzeug\*innen, die mit einem \* gekennzeichnet sind und an einigen Stellen den Zusatz Pseudonym aufweisen. Bei diesen Personen entschloss sich das Projekt aus Datenschutzgründen einige wesentliche Angaben zu entfernen, bspw. zu den Schiffen, auf denen die Akteur\*innen tätig waren oder ihrem Geburtsjahr, um eine Identifikation der Zeitzeug\*innen grundlegend ausschließen zu können. Dies gilt nicht nur für die Seeleute, sondern auch für deren Lebensgefährt\*innen, bei denen durchaus Angaben wie ihr Geburtsjahr, aber auch ihr Beruf fehlen können. Die erhobenen soziodemographischen Daten aller Projektteilnehmer\*innen bezüglich Jahrgang, Familienstand, Anzahl der Kinder, Status und hinsichtlich ihrer beruflichen Position, bei den Seeleuten auch in Bezug auf die Schiffe, auf denen sie eingesetzt wurden und dem dazugehörigen Zeitraum, wurden dabei durch einen Kurzfragebogen vor den eigentlichen Zeitzeugengesprächen ermittelt.

Unabhängig entsprechender Hinweise möchte die Forschungsarbeit darauf hinweisen, dass es essentiell für den Leser der Arbeit bleibt sich grundlegend mit den erhobenen Daten der Zeitzeug\*innen auseinanderzusetzen, um Kenntnisse darüber zu erhalten, in welchen Zeiträumen im Untersuchungszeitraum des Forschungsprojektes die Akteur\*innen entweder an Bord eines Kreuzfahrtschiffes beschäftigt waren oder aber sich als Partner\*in eines Seemannes/einer Seefrau weitgehend eigenständig um die Koordination familienbezogener

Aufgabenstellungen an Land bemühten. In den Kapiteln selbst erfolgt von Projektseite aus darauf bis auf sehr seltene Ausnahmen kein grundlegender Rekurs, so dass es gewinnbringend ist sich vorab einen kurzen Überblick über die entsprechend genannten Informationen der Projektteilnehmer\*innen in Kapitel 8.1 zu verschaffen.

Die Aussagen der Projektteilnehmer\*innen wurden dabei im Rahmen der einzelnen Abschnitte an zahlreichen Stellen eingestreut, diskutiert und vielfach, wenn geeignet erscheinende Beiträge aus der Primär- und Sekundärliteratur vorhanden waren, theoretisch untermauert. Eine solche theoretische Bezugnahme konnte dabei allerdings nicht bei jedem eingepflegten Zitat erfolgen, da in einigen Fällen, je nach Aussage der Projektteilnehmer\*innen, wissenschaftliche Ergebnisse oder theoretische Befunde aus der Forschung fehlten, die sich explizit mit der Situation der Seeleute und ihrer Partner\*innen auseinandersetzen, so dass sich das Forschungsprojekt gezwungen sah prinzipiell die Aussagen der Akteur\*innen deskriptiv zu erläutern und sie aufgrund des begrenzten Rahmens dieser Forschungsarbeit nur in Kürze wiederzugeben. Und auch wenn Beiträge aus der wissenschaftlichen Forschung vorhanden waren, so ergab sich oftmals ein schwer zugänglicher Zugriff auf thematisierte Inhalte, so dass es dem Projekt nicht in allen Fällen möglich war die Schilderungen der Zeitzeug\*innen mit Hilfe geeigneter Literaturnachweise grundlegend bestätigen oder falsifizieren zu können, um eine allgemeine Antwort darauf zu erhalten, wie sich ihr Alltag gestaltete oder ob in diesem prinzipiell betrachtet Kommunikationsmedien einen Austausch mit ihrer Familie ermöglichen konnten.

Die Forschungsarbeit betrachtet sich darüber hinaus als eine allgemeine Annäherung an ein Forschungsthema, welches in der wissenschaftlichen Beschäftigung bisher nahezu kaum Aufmerksamkeit erhalten hat und in dem Sinnzusammenhang mehr als eine allgemeine Studie, welche das Ziel verfolgt den Alltag von Seeleuten und ihren Partner\*innen explizit darzulegen, um in Erfahrung zu bringen, welche Bedeutung Kommunikationsmedien für die Akteur\*innen aufweisen, um einen familienbezogenen Alltag beeinflussen und gestalten zu können, wobei ein Alltag grundlegend von unterschiedlichen Aufgaben bestimmt wird, in dem auch die Nutzung von Kommunikationsmedien eine wesentliche Rolle einnehmen kann. Dabei sieht sich die Arbeit des Forschungsprojektes nicht als eine detaillierte Studie, sondern mehr als ein allgemeiner Überblick über die Situation der Seeleute und ihrer Partner\*innen im Untersuchungszeitraum und versteht sich maßgeblich lediglich als eine deskriptive Leistung, die einen Beitrag leistet untersuchte Phänomene allgemein zu beschreiben und erhebt dabei an



keiner Stelle einen Vollständigkeitsanspruch auf eine Übertragung der Forschungsergebnisse auf Seeleute, die in anderen Bereichen als in der Kreuzschiffahrt beschäftigt sind. Sie kann jedoch mit Hilfe der gewonnenen Forschungsergebnisse unterschiedliche Anschlussforschungen anstoßen, bspw. unter Konzentration auf bestimmte Zeiträume während des von Projektseite aus gewählten Untersuchungszeitraumes. Diese Fokussierung kann es dabei ermöglichen detaillierter als hier vorgenommen Phänomene zu beschreiben und insbesondere den für die Forschungsarbeit wichtigen Wandel von Medien an konkreteren Beispielen detailliert darzulegen und zu prüfen, welche Optionen den Seeleuten und ihren Partner\*innen tatsächlich vorlagen, um sich miteinander auszutauschen und welche Bedeutung Medien bspw. in den 1990er Jahren für die Berufsgruppe aufwiesen. Denn letztlich ergeben sich die Schwächen dieser Forschungsarbeit maßgeblich darin einen breiten Überblick über die Medienentwicklung im Untersuchungszeitraum geben zu wollen, der aufgrund eines beschränkten Rahmens dieser Arbeit vielfach jedoch nur konzis ausfallen kann und der dabei nicht detailliert genug auf die Bedeutung von Kommunikationsmedien eingehen kann, die diese für die Gesellschaft selbst einnehmen. Die Arbeit selbst kann dabei unter Rekurs auf eine Berufsgruppe wie die Seeleute nur eine allgemeine Annäherung ermöglichen, welche Bedeutung Kommunikationsmedien für die Akteur\*innen spielen und wie sie in deren Alltag genutzt werden. Und auch das Nutzungsverhalten der Akteur\*innen selbst bleibt weitgehend allgemein dargelegt, da nahezu bei allen Zeitzeug\*innen Angaben über deren Häufigkeit sich mit ihren Partner\*innen auszutauschen, fehlten.

An dieser Stelle möchte das Forschungsprojekt nun, bevor es in Kapitel 2 zunächst einmal historisch betrachtet die Bedeutung von Kreuzfahrten erörtert und sich dabei näher eingehend mit einem Alltag von Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen im Untersuchungszeitraum beschäftigt, noch einige Angaben machen, die für den Leser und die Lektüre dieser Forschungsarbeit relevant bleiben. Bei Berücksichtigung des Untersuchungszeitraumes, der sich auf die Zeit von 1960 bis 2018 bezieht, muss von Leserseite aus jederzeit berücksichtigt bleiben, dass sich die Bundesrepublik Deutschland (BRD) von 1949 bis 1990 in die Bundesrepublik Deutschland (BRD) auch als Westdeutschland bezeichnet und die Deutsche Demokratische Republik (DDR) teilte, die erst nach Wiedervereinigung beider Länder im Jahre 1990 wieder zu einem gemeinsamen Land fusionierte. Die Projektteilnehmer\*innen waren dabei im entsprechenden Zeitraum zwischen 1960 bis 1990 ausschließlich auf (west)deutschen Kreuzfahrtschiffen beschäftigt, so dass das Projekt selbst keine Aussagen über die (ost)deutschen Seefahrer\*innen und ihre Partner\*innen tätigen kann, die im

genannten Zeitraum auf einem ostdeutschen Kreuzfahrtschiff beschäftigt waren. Die Geschichte der Kreuzschiffahrt in der Deutschen Demokratischen Republik wird daher bis auf kurze Anmerkungen nicht thematisiert.

Die Forschungsarbeit nutzt dabei im Rahmen ihrer Darstellung unterschiedliche Möglichkeiten, um die Ergebnisse seiner Forschung darzulegen. Grundlegend verwendet es dabei Begriffe wie das Forschungsprojekt, das Projekt, das Forschungsvorhaben oder die Untersuchung. Neben diesem Schreibstil greift es an wenigen Stellen auf die Nutzung des Wir-Begriffes zurück, der sich grundlegend von mehreren Autoren unterscheidet. So wird der Begriff „wir“ gelegentlich dann genutzt, um einen Sachverhalt stärker zu betonen, hervorzuheben und bezieht sich dabei ausschließlich auf die Sichtweise des Autors dieser Forschungsarbeit. Ähnliches gilt an einzelnen Stellen für die Wortverwendung „unserer Auffassung“ nach. Hierbei wird ausschließlich Bezug auf die Meinung des Autors gelegt und nicht auf mehrere Autoren. Die Ausdrücke sollen dabei an keiner Stelle einen vereinnahmenden Charakter einnehmen und dienen von Projektseite aus lediglich dazu dessen Auffassung deutlich zu betonen. Die Arbeit selbst verwendet dabei unterschiedliche Zeitformen, wie u.a. das Präteritum, um sich auf vergangene Ereignisse zu beziehen und das Präsens, um allgemeine Informationen darzulegen, was an dieser Stelle vor beginnender Lektüre der einzelnen Forschungskapitel nun noch einmal final eingeräumt werden soll.

## **Block 2: Der Alltag von Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen**

### **2.1 Definition des Begriffes Kreuzfahrt**

Für ein sicheres Begriffsverständnis ist es daher zu Beginn essentiell den Terminus Kreuzfahrt näher zu bestimmen, auch um die Bedeutung einer Kreuzfahrt für den Tourismusbereich verstehen zu können. Laut Angaben des DRV machten im Jahr 2016 mehr als zwei Millionen Deutsche eine Kreuzfahrt und bereits 2017 waren mehr als zwei Millionen Menschen weltweit auf einer Kreuzfahrt unterwegs (vgl. DRV 2017 und Witthohn 2019, S.461). Obgleich diese Zahlen zunächst die Relevanz von Kreuzfahrten für den Tourismus unterstreichen, erscheint es dennoch verwunderlich, dass bei einem Blick in die wissenschaftliche Literatur eine allgemeingültige Definition des Begriffes nicht vorliegt und zahlreiche Vorschläge kursieren eine Kreuzfahrt zu definieren. Das Forschungsvorhaben kann sich letztlich nur einer allgemeingültigen Definition zuordnen und nennt daher im Folgenden einige wesentliche Elemente einer Kreuzfahrt, die von mehreren Autoren gleichermaßen genannt werden und die somit als repräsentativ betrachtet werden können.

Kreuzfahrten sind in der Regel Erholungsreisen, die zumeist auf Kreuzfahrtschiffen durchgeführt werden, wobei diese Reisen der persönlichen Erholung der Passagiere dienen. Sie werden vorwiegend von Reedereien umgesetzt, die dabei Schiffseigentümer der jeweils für Kreuzfahrten eingesetzten Schiffe sind. Ein Reeder ist dabei nach §484 Handelsgesetzbuch (HGB) „(...) Eigentümer eines ihm zum Erwerb durch die Seefahrt dienenden Schiffes“ (§ 484 HGB). Über dies hinaus ist für den Begriff des Reeders selbst, wie Athanassopoulou ergänzt, das Eigentum als auch die tatsächliche Verwendung des Schiffes zum See-Erwerb durch den jeweiligen Schiffseigentümer von essentieller Bedeutung, wobei im o.g. Fall Kreuzfahrten, die mit den Schiffen durchgeführt werden eine Erwerbsgrundlage für die jeweiligen Reedereien bilden. Der Reeder selbst kann ergo als Unternehmer verstanden werden, der ein Schiffsunternehmen mit Hilfe in seinem Eigentum befindlichen Schiffen betreibt, um Gewinn zu erwirtschaften (vgl. Athanassopoulou 2005, S.60), in dem er bspw. Kreuzfahrten mit seinen Schiffen durchführt. Darüber hinaus können Kreuzfahrten, wie Schulz anmerkt, neben den Reedereien auch von Kreuzfahrtveranstaltern durchgeführt werden. Diese besitzen meist keine eigenen Schiffe und chartern (mieten diese durch Zahlung einer Nutzungsgebühr, s. auch S.58) von den Reedereien. Allerdings ist auch die Gruppe der Veranstalter nochmals zu differenzieren zwischen Seereiseveranstaltern (bspw. Phoenix Reisen oder Delphin Kreuzfahrten) oder Unternehmen, die zu einem Touristikkonzern gehören wie bspw. TUI. Auch gibt es darüber hinaus Anbieter, die nur Hochsee- oder nur Flusskreuzfahrten anbieten (vgl. hierzu Schulz 2010, S.53f., zu Hochsee- und Flusskreuzfahrten siehe diesen Beitrag S.46f.) und hierzu unterschiedliche Schiffe einsetzen.

Dabei lassen sich die Schiffe, mit denen Kreuzfahrten durchgeführt werden, als Passagierschiffe bezeichnen, wobei neben dem Ein- und Ausschiffungshafen auf der Reise des Schiffes weitere Häfen angefahren werden und eine Rückkehr zum Ausgangshafen nicht zwingend erforderlich ist, was einen wesentlichen Bestandteil einer Kreuzfahrt bildet (vgl. Hockmann 1993, S.18 und Schulz 2010, S.7). Es handelt sich bei Kreuzfahrten um Rundreisen, bei denen vorab einer im Voraus fest vorgegebenen Fahrtroute bestimmte Häfen und somit Ziele an Land angesteuert werden, wobei den Passagieren an Bord in einigen Häfen grundlegend die Option eingeräumt wird an Landausflügen teilzunehmen (vgl. Schulz 2010, S.7). Um von einer Kreuzfahrt sprechen zu können ist dazu jedoch eine Übernachtung der Passagiere an Bord der Schiffe notwendig, wobei in der Regel längerfristige Aufenthalte der Passagiere von mehreren Tagen bis Wochen und in seltenen Fällen auch Monaten die Regel

bilden, wenn diese an einer Kreuzfahrt teilnehmen (vgl. Schulz 2010, S.7 und Hockmann 1993, S.18). Die jeweils für Kreuzfahrten eingesetzten Schiffe fahren dabei weltweit unterschiedliche Ziele an, wobei im Vordergrund der Reise nicht das schnelle Erreichen eines Zielhafens steht, sondern der Aufenthalt an Bord der Schiffe eine wesentliche Bedeutung für die Passagiere einnimmt. Das Schiff nimmt dabei die Rolle eines fahrenden Hotels ein, bei dem das Erlebnis an Bord durch bestimmte Annehmlichkeiten und spezielle Einrichtungen, die im weiteren Verlauf thematisiert werden, den Aufenthalt für die Passagiere so angenehm wie möglich machen sollen (vgl. insges. auch Schulz 2010, S.6f.).

Auf einer Kreuzfahrt gehören Fahrt und Unterkunft unmittelbar zusammen und bilden eine wichtige Form des seeseitigen Tourismus, die landseitigen Formen gegenüberstehen und dabei eine eigenständige Position innerhalb des Tourismus einnehmen (vgl. Schulz 2010, S.7). Der Begriff Tourismus kann dabei laut einer weitverbreiteten Definition von Claude Kaspar als „die Gesamtheit der Beziehungen und Erscheinungen, die sich aus der Reise und dem Aufenthalt von Personen ergeben, für die der Aufenthalt weder hauptsächlich und dauernder Wohn- und Arbeitsort ist“ (Kaspar 1996, S.16) bezeichnet werden. Das Schiff, welches für Kreuzfahrten eingesetzt wird, kann dabei ein unterschiedliches touristisches Angebot schaffen, so als ein Transportmittel zur Ortsveränderung dienen, um den Passagieren bei einem Landausflug neue Eindrücke zu vermitteln oder als eigentliche Urlaubsdestination fungieren, auf dem das Erlebnis der Reise an Bord selbst im Vordergrund steht. Dabei kombinieren Kreuzfahrten unterschiedliche touristische Angebote und bieten ihren Gästen neben Übernachtung an Bord, Verpflegung, Unterhaltung durch zahlreiche Einrichtungen zur Erholung oder sportlichen Betätigung (vgl. Schulz 2010, S.7).

Prinzipiell lassen sich Kreuzfahrten dabei als Pauschalreisen bezeichnen, in welchen unterschiedliche touristische Dienstleistungen enthalten sind, welche die Gäste auf den Schiffen in Anspruch nehmen können. Diese Reisen enthalten grundsätzlich Verpflegung, Unterkunft, Animation, Unterhaltung, Transport und die Option verschiedene Landausflüge buchen zu können, wobei darüber hinaus die ständige Gewährleistung einer Betreuung der Passagiere von Seiten der Besatzung auf dem Schiff ein wesentliches Element dieser Reiseform bilden (vgl. Heise 2012, S.35 und Schulz 2010, S.6f.). Die Einrichtungen, welche von den Gästen an Bord der Schiffe aufgesucht werden können, variieren dabei nicht nur nach der Art des Schiffes, auf dem eine Kreuzfahrt unternommen wird, sondern auch nach deren Größe. So kann das Schiff selbst als „Hotel, Transportmittel, Restaurant, Theater und Ort der

Bildung, Unterhaltung, Begegnung sowie der individuellen Freizeit- und Urlaubsgestaltung“ (Schäfer 1998, S.7) bezeichnet werden. Neben diversen Restaurants an Bord oder Theatern finden sich auf modernen Schiffen, die Kreuzfahrten durchführen, auch weitere Einrichtungen wie Kasinos, Bars, Diskotheken, Sport- und Wellnesseinrichtungen, Einkaufszentren oder Kinos, um einige wesentliche zu benennen. Hierbei muss jedoch zwingend die Art des Schiffes und die Größe berücksichtigt werden, auf dem wie o.a. eine Kreuzfahrt durchgeführt wird, da nicht auf allen Schiffen entsprechende Einrichtungen gleichermaßen vorzufinden sind. Dies betrifft in der Regel auch insbes. ältere Kreuzfahrtschiffe bzw. Passagierschiffe, die vorher im Liniendienst unterwegs waren und gelegentlich Kreuzfahrten ausführten. Denn eigens für den Markt neu konstruierte Kreuzfahrtschiffe gab es im Untersuchungszeitraum (bis auf Ausnahmen, vgl. bitte Kapitel 2.3) weitgehend erst seit den 1970er Jahren, da vorher häufig Schiffe eingesetzt wurden, die als Passagierschiffe im Liniendienst unterwegs waren. Sie mussten, wollten sie Kreuzfahrten durchführen, umgebaut werden, da sie räumlich in streng getrennte Beförderungsklassen mit eigenen Einrichtungen wie bspw. Restaurants oder Gesellschaftsräumen für die Passagiere unterteilt wurden. Dieser notwendige Umbau erklärt sich auch daher, dass Kreuzfahrtschiffe ausschließlich mit einem Ein-Klassen-Konzept betrieben werden, was ein wesentliches Kriterium der Schiffe bildet und somit allen Passagieren grundsätzlich sämtliche Bereiche und Einrichtungen an Bord offenstehen, sich allerdings Differenzen in der Größe, Ausstattung und Lage der Kabinen auf den Schiffen selbst ergeben (vgl. insges. auch Schubert 2017, S.18).

Unabhängig dessen bezeichnet das Forschungsprojekt daher grundsätzlich alle Schiffe als Kreuzfahrtschiffe, die für Kreuzfahrten eingesetzt wurden, losgelöst ob sie als Linienschiff vorher nur in bestimmten Zeiten oder zu bestimmten Anlässen für Kreuzfahrten eingesetzt wurden bzw. später als umgebaute Linienschiffe Kreuzfahrten durchführten oder als eigens für den Kreuzfahrtmarkt konstruierte Kreuzfahrtschiffe im Einsatz waren.

Wenzel weist hier anknüpfend auf grundlegende Differenzen hin, wonach Kreuzfahrten als ein Bereich der Bedarfsschiffahrt zu bezeichnen sind, der, wie auch Schulz übereinstimmend anmerkt, von der Linienschiffahrt allerdings zu differenzieren ist (vgl. Wenzel 2012, S.94 und Schulz 2010, S.2). In der Linienschiffahrt verkehren die Schiffe dabei nach einem festen Fahrplan und versuchen schnellstmöglich ihren Zielhafen zu erreichen. Dabei kann es sich um Fähren handeln, die zwecks der Überwindung unterschiedlicher Gewässer von einer Insel zu einer anderen fahren oder aber um Frachtschiffe, die neben zu befördernden Gütern auch

mitunter Personen nach einem vorgegebenen Zeitplan von A nach B transportieren (vgl. Wenzel 2012, S.94).

Neben weiteren Schiffen, die in der Bedarfsschiffahrt eingesetzt werden wie bspw. Ausflugschiffen, Schnellfähren, Glasbooten oder Yachten stellen die unterschiedlichen Formen von Kreuzfahrtschiffen u.a. eingesetzt als Luxusliner, Kreuzfahrtsegler, Katamaran oder als Clubschiff einen eigenständigen Bereich innerhalb der Bedarfsschiffahrt dar. Damit verknüpft sind auch voneinander zu differenzierende Arten von Kreuzfahrten, die heute von Kreuzfahrtschiffen unternommen werden. Grundsätzlich lassen sich Kreuzfahrten dabei in Hochseekreuzfahrten (hierbei auch weitere Kreuzfahrtarten wie Themenkreuzfahrten, Luxus- oder Studienkreuzfahrten differenzieren, welche in Kapitel 2.3 detailliert behandelt werden) oder als Flusskreuzfahrten unterscheiden (vgl. Wenzel 2012, S.94f. und Schulz 2010, S.2).

Bei Hochsee- und Flusskreuzfahrten bestehen weitgehend gemeinsame Merkmale im Anlaufen eines weiteren Hafens neben dem Ein- und Ausschiffungshafen, einer grundsätzlichen Verpflegung für die Passagiere an Bord, Unterhaltungsoptionen sowie eine gesicherte Unterstützung durch die Reiseleitung für die Gäste auf einem Flusskreuzfahrtschiff. Auch werden diese Reisen ebenfalls als Pauschalreisen verkauft, allerdings werden auf Flusskreuzfahrtschiffen vielfach bereits Reiseroute, feste Essenszeiten, das Unterhaltungsprogramm und organisierte Ausflugsangebote in den Anlaufhäfen vorab verbindlich festgelegt (vgl. Schulz 2010, S.9 und Schäfer 1998). Beide Reiseformen nutzen das Schiff als ein Verkehrsmittel und weisen dennoch hinsichtlich ihrer Kunden, der Organisation, der Durchführung und des Wettbewerbs um diese Reisen Differenzen auf, die nicht nur darin münden, dass Flusskreuzfahrten im Gegensatz zu Hochseekreuzfahrten auf Flüssen durchgeführt werden, die nur in eine Richtung befahrbar sind, also flussauf- bzw. flussabwärts (vgl. Schulz 2010, S.9). Hochseekreuzfahrtschiffe, die auf allen Weltmeeren unterwegs sind und die oftmals große Entfernungen zurücklegen sind nicht nur aufgrund ihrer Größe und einem anderen Tiefgang auch optisch deutlich von Flusskreuzfahrtschiffen zu unterscheiden. Flusskreuzfahrten lassen sich laut Schulz als „Flussreisen auf Passagierschiffen“ (Schulz 2010, S.9) bezeichnen, bei denen es den Passagieren wichtig ist, die Landschaften an sich vorbei ziehen zu lassen, wenn sie an Bord sind. Auf Hochseekreuzfahrtschiffen bildet ein Landgang hingegen eine willkommene Abwechslung, der häufig tagsüber erfolgt und Aufenthalte über Nacht im jeweiligen Anlegehafen eher selten die Regel bilden, während Flusskreuzfahrtschiffe häufig über Nacht im jeweiligen Hafen verweilen. Auch sind Laufwege auf den Flusskreuzfahrtschiffen im direkten Vergleich zu

Hochseekreuzfahrtschiffen an Bord deutlich kürzer, alle Einrichtungen meist schnell erreichbar und die Passagiere kommen überwiegend in den Genuss Außenkabinen auf dem Schiff zu beziehen, wobei sie weitgehend eine ruhige und robuste Fahrt ohne Wellengang oder die Gefahr die Seekrankheit zu erleiden, erleben können (vgl. insges. Schulz 2010, S.9 und Berg 2008, S.71).

Grundlegend handelt es sich bei allen Schiffen, mit denen Kreuzfahrten durchgeführt werden um Passagierschiffe, die für ihren Einsatz als Kreuzfahrtschiff entweder auf Flüssen oder auf den Weltmeeren unterwegs sind. Witthohn merkt hierzu an, dass im Jahr 2017 „40% der Kapazität die Karibik und Alaska (befahren), 27% waren in Europa einschließlich Mittelmeer, 10% in Asien, 6% im australisch-pazifischen Raum und 2% in Südamerika im Einsatz“ (Witthohn 2019, S.461). Dabei werden je nach Region unterschiedliche Häfen angesteuert. Als Beispiele mögen Städte wie Sydney, Barcelona, Acapulco, Kapstadt, Colombo, Tokyo, Bangkok, Rio de Janeiro, Singapur, Madeira, Bonaire und Miami dienen. Bei Flusskreuzfahrten bilden zumeist Flüsse wie die Donau, der Rhein, der Nil, die Wolga, der Amazonas, der Jangtse, der Mekong oder der Mississippi sowie die Rhône die beliebtesten Fahrtgebiete (vgl. auch Schulz 2010, S.262-272). Die wichtigsten deutschen Gesellschaften, die Hochseekreuzfahrten anbieten, sind dabei u.a. AIDA Cruises, Phoenix Reisen, FTI Reisen, Plantours Kreuzfahrten, Hapag-Lloyd-Kreuzfahrten sowie TUI Cruises, um die bedeutendsten zu benennen (vgl. auch Heise 2012, S.37).

## **2.2 Genese von Kreuzfahrten**

Im vorherigen Kapitel konnten einige wesentliche Elemente dargelegt werden, was genau unter einer Kreuzfahrt verstanden werden kann, auch wenn vielfach unterschiedliche Definitionsversuche in der wissenschaftlichen Betrachtung vorliegen. Doch auch hinsichtlich der Frage, wann generell von einer ersten Kreuzfahrt gesprochen werden kann, herrscht größtenteils in der Wissenschaft Uneinigkeit, was es erschwert den Ursprung dieser Reiseform näher zu bestimmen. Daher folgt zunächst eine historische Betrachtung, welche grundlegenden Voraussetzungen vorliegen mussten, um von einer ersten Kreuzfahrt sprechen zu können.

Kreuzfahrten lassen sich, wie Steinecke anmerkt, als ein relativ junges Phänomen beschreiben, dessen eigentliche Ursprünge sich im 19.Jhdt. finden lassen. Wenngleich es vorher auch zahlreiche Reisen auf hoher See gab, die in erster Linie dem Waren- und

Gütertransport dienten, gab es jedoch nur wenige Passagiere an Bord, welche die Schiffe für die Überfahrt auf unterschiedlichen Schiffspassagen verwendeten. Oftmals waren diese Reisen auf hoher See gefährlich und ein Transport für die Passagiere bildete lediglich ein Mittel zum Zweck, um ihr Ziel zu erreichen. Abgesehen eines Seeverkehrs zu den überseeischen Kolonien oder zwischen Europa und den USA bzw. Südamerika, auf dem sich regelmäßig Passagiere befanden, bildeten diese weitgehend eine Ausnahme auf den Schiffen und erst mit Zunahme der Auswanderungswellen im 19.Jhdt. erlebte die Passagierschiffahrt ihren ersten Höhepunkt (vgl. Steinecke 2018, S.19 und Müller-Fahrenholz 1999, S.124). Diese Reisen lassen sich nach vorgenommener Definition einer Kreuzfahrt jedoch nicht als Erholungsreisen bezeichnen, sondern dienten lediglich der Überfahrt der Akteure und verdeutlichten, dass „(...) Ozeane und Meere bis zum Ende des 19.Jahrhunderts noch keine touristischen Zielgebiete“ (Steinecke 2018, S.19) bildeten. Andere Urlaubsarten wie Städtereisen, Reisen ins Gebirge oder Reisen zu Seebädern, die sich bereits innerhalb eines Publikums, welches über erforderliche finanzielle Mittel und freie Zeit verfügte, um Städte, Regionen oder Länder zu Erholungszwecken zu besuchen, hatten sich hingegen bereits gesellschaftlich weitgehend etabliert (vgl. Steinecke 2019, S.19). Bis sich Kreuzfahrten jedoch gesellschaftlich etablierten, sollte noch ein wenig Zeit vergehen.

Bedeutend für die weitere Entwicklung der Passagierschiffahrt waren dabei zunächst technologische Erfindungen, die auch bedingt durch die Industrialisierung einen Wandel einleiteten. Nun wurden die bisher weitgehend aus Holz hergestellten Schiffe verstärkt durch den Stahlschiffbau abgelöst und die Segel fast vollständig durch Dampfmaschinen ersetzt (vgl. insg. Müller-Fahrenholz 1999, S.124). Damit lagen wesentliche Voraussetzungen vor einen regelmäßigen Linienverkehr auf den neu konstruierten Schiffen anzubieten, bei denen nicht nur Passagiere, sondern auch Güter aller Art, schnellstmöglich und nach einem festen Fahrplan ihr Ziel erreichen konnten. Die Dampfschiffe waren dabei wesentlich robuster und schneller als die Segelschiffe, was ihnen einen deutlichen Wettbewerbsvorteil brachte, speziell auf der Transatlantikroute von Europa nach New York oder von Asien nach Amerika (vgl. auch Ansätze von Steinecke 2018, S. 20).

Wenngleich diese Reisen anfangs einer wohlhabenden Gesellschaft vorbehalten waren, die sich die Überfahrt leisten konnten, suchten die Reedereien vielfach nach neuen Nutzungsmöglichkeiten, um die Schiffe bestmöglich ausgelastet und vor allem gewinnbringend auf die Reise zu bringen. Denn gravierende Vorbehalte gegenüber der



Dampfschiffahrt beeinflussten die Reeder zunächst hinsichtlich der neuen technologischen Entwicklung, zu der sie mehrheitlich die Auffassung vertraten, dass „Dampfschiffahrt über den Ozean Unsinn (sei); denn es kann nicht die Aufgabe der Schiffe sein, nur Brennstoff über das Meer zu bringen“ (Schäfer 1998, S.27). Maßgeblich beeinflusst durch die Auswanderungswellen deutscher Auswanderer im 19.Jhdt., die aus religiösen, politischen oder wirtschaftlichen Gründen Deutschland verlassen wollten, um in Nord- oder Südamerika ein neues Leben zu beginnen, erkannten viele Reeder das Potential ihrer Schiffe, die sie derart umbauten, dass nun gleichermaßen Raum für verschiedene Klassen an Bord zur Verfügung stand. So reisten neben Passagieren der ersten, zweiten und dritten Klasse auch Auswanderer auf den Schiffen bzw. es wurden Schiffe derart konstruiert, dass sie ausschließlich Auswanderer aufnahmen und diese zu ihren Zielen in Nord- oder Südamerika brachten. Dies ermöglichte den Schiffseignern eine bestmögliche Auslastung und sinnvolle Nutzung der Dampfschiffe im Passageverkehr.

Waren die Passagierschiffe dabei zunächst noch schlicht und einfach ausgestattet, so setzten die Reedereien im Verlauf auf eine luxuriöse und opulente Ausstattung ihrer Schiffe, wobei eine Trennung nach Klassen weiterhin aufrechterhalten wurde. Einrichtungen wie Suiten, Restaurants, Rauchsalons, Cafés, Speisesäle, Gymnastikräume oder ein türkisches Bad befanden sich nicht nur auf der im Jahr 1911 gebauten TITANIC, sondern auch auf anderen Dampfschiffen und machten das Reisen weitaus komfortabler als zuvor (vgl. Steinecke 2018, S.20). Eine Ausstattung der Räume „mit edlem Teak-, Mahagoni- oder Sandelholz und wertvollen Stoffen (...)“ (Schäfer 1998, S.40) oder „(...) fließend Warm- und Kaltwasser (...)“ (Müller-Fahrenholz 1999, S.128) bildeten zwar nicht auf allen Schiffen die Regel, aber sie bewirkten eine veränderte Wahrnehmung durch die Passagiere. Diese nahmen die Schiffe nun nicht mehr nur ausschließlich als reines Transportmittel wahr, welches einen Aufenthalt an Bord unangenehm und unbequem erscheinen ließ, sondern bedingt durch vielfältige Einrichtungen an Bord und einen gewissen Komfort auf den großen Passagierschiffen wurde die Überfahrt gesteigerter als eine Erholung und ein Vergnügen betrachtet (vgl. auch Wolf 2006, S.7). Damit einher entstanden Vorstellungen und Mythen der schwimmenden Paläste auf hoher See, die mit einer Vielzahl an Ausstattungsmerkmalen und Einrichtungsgegenständen versehen waren und das Leben an Bord angenehm erscheinen ließen. Es war eben genau diese Weiterentwicklung von der bloßen Passagierbeförderung hin zu einer Seereise, die als positives Erlebnis empfunden wurde, welche das Fundament für eine

später touristische Verwendung des Verkehrsmittel Schiff ermöglichte, ohne welche die heutigen Kreuzfahrten undenkbar gewesen wären, wie Wolf betont (vgl. Wolf 2006, S.7).

Dennoch beantwortet die bisher erfolgte Abhandlung noch nicht die Frage danach, wann grundlegend von einer ersten Kreuzfahrt gesprochen werden kann. Als „ein ‚Kind‘ der Passagierschiffahrt“ (Seitz 1991, S.139) wie Seitz es formuliert, finden sich in der wissenschaftlichen Betrachtung durchaus Hinweise darauf, die betonen, dass bereits Mitte des 19.Jhdts. Kreuzfahrten als Erholungs- und Vergnügungsreisen auf Schiffen durchgeführt wurden, die sich also sukzessive und an Seitz anknüpfend als ein Kind der Passagierschiffahrt entwickelt haben.

So erkennt bspw. Steinecke die Seereise der britischen Peninsular & Oriental Steam Navigation Company (P&O) aus dem Jahr 1844, welche von Southampton aus nach Gibraltar, Malta und Athen durchgeführt wurde, als eine frühe Form einer Kreuzfahrt an. Der Autor lässt allerdings vermissen, weshalb es sich dabei um eine Kreuzfahrt gehandelt hat und nennt keine wesentlichen Elemente, welche das Projekt in Kapitel 2.1 als konstitutive Bestandteile einer Kreuzfahrt definiert hat (vgl. Steinecke 2018, S.21). Für ein projektbezogenes Verständnis bleibt daher die von Thomas Cook im Jahr 1872 organisierte Schiffsreise an Bord eines Passagierschiffes für die weitere Entwicklung zukünftiger Kreuzfahrten wesentlich bedeutsamer. Zum einen übernahm der Akteur dabei das Konzept einer Pauschalreise, welches er 1841 zunächst bei Reisen mit der Eisenbahn erfolgreich etabliert hatte und übertrug dies Konzept auf eine Schiffsreise. So wurde hier zum ersten Mal das Prinzip einer Pauschalreise, welche aus unterschiedlichen Einzelleistungen für die Passagiere besteht (wie Transport, Unterkunft, Verpflegung und Unterhaltung) auf einem Passagierschiff angewandt. Damit legte Cook den Grundstein dafür, dass Pauschalreisen sich als entsprechende Reiseform als eine im Tourismusbereich angewandte Organisationsform etablieren konnten, die noch heute Anwendung findet (vgl. auch Steinecke 2018, S.21f.).

Neben weiteren vermeintlichen Kreuzfahrten wie der Fahrt des norwegischen Küstendampfers PRAESIDENT CHRISTINE, welche für den Schiffshistoriker Arnold Kludas die erste erfolgte Kreuzfahrt darstellt (vgl. Kludas 2001, S.15), herrscht jedoch in Hinblick auf die Rolle von Albert Ballin in der wissenschaftlichen Gemeinschaft durchaus ein gemeinsamer Konsens, welches die Bedeutung des Akteurs für die weitere Entwicklung von Kreuzfahrten betrifft. Der ehemalige Direktor der Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Actien-Gesellschaft (HAPAG) stellte fest, dass Transatlantikrouten verstärkt von den

Passagieren in den Sommermonaten gebucht wurden und die Schiffe in den Wintermonaten, bedingt durch deutlich geringere Buchungszahlen, kaum Gewinn für die Reederei abwarfen. Um die Schiffe jedoch nicht weitgehend ungenutzt auf Reisen zu schicken, hatte er die Idee diese im Winter in wärmere Gewässer fahren zu lassen und zwar zum reinen Vergnügen für die Passagiere. Wenngleich seine Idee damals für viel Aufregung und Furore sorgte, veranstaltete er 1891 mit dem Passagierschiff AUGUSTE VICTORIA eine Reise, dessen Route von Cuxhaven aus Stationen in Großbritannien, Italien, Portugal, Griechenland, Jaffa, Konstantinopel und Beirut umfasste, wo zahlreiche Exkursionen und ein vielfältiges Landprogramm angeboten wurden. Die Kreuzfahrtreisen waren jedoch recht teuer und wurden in erster Instanz für Wohlhabende aus der bürgerlichen Oberschicht angeboten, die einen gewissen Standard gewohnt waren (vgl. Steinecke 2018, S.22; Friedrichs 2017, S.77f.; Deutsche Seeschiffahrt 03/04 2016, S.58ff. und Meyer-Hentrich 2019, S.203).

Und unabhängig, ob nun die erste Kreuzfahrt von Albert Ballin im Jahr 1891 oder die erste organisierte Kreuzfahrt von Thomas Cook 1872 durchgeführt wurde, wird deutlich, dass die Reisen als Bedarfsschiffahrten konstituiert waren (vgl. Wenzel 2012, S.94), die bestimmte Zwecke erfüllen sollten, wie bspw. einen erhöhten Gewinnertrag in den Wintermonaten zu sichern, wie im Falle Ballins und der HAPAG. Damit einher gingen jedoch auch gewisse Probleme für die Reedereien, denn die zunächst mit Linienschiffen durchgeführten Kreuzfahrten brachten logistische Schwierigkeiten mit sich, die nicht nur darin bestanden, dass die Schiffe aus mehreren Passagierklassen bestanden, sondern auch, dass für einige Passagiere der mittleren und unteren Klassen ein anderer Komfort und somit andere Einrichtungen angeboten wurden als für ein besser situiertes Publikum, welches vornehmlich in der ersten oder zweiten Klasse reiste. Ballin hatte daher die Idee ein speziell ausschließlich für Kreuzfahrten konstruiertes Schiff zu betreiben, die PRINZESSIN VICTORIA LUISE, die mit Salons, Restaurants und zeitgemäßen Freizeiteinrichtungen wesentliche Elemente eines modernen Kreuzfahrtschiffes enthielt und somit als weltweit erstes Kreuzfahrtschiff gelten kann, was im Jahr 1900 vom Stapel lief (vgl. Steinecke 2018, S.22f.). Dennoch muss hier deutlich klar gestellt werden, dass neben einem ersten ausschließlich für eine Kreuzfahrt gebauten Schiff auch nach 1900 die absolute Majorität der Passagierschiffe weiterhin im Linienverkehr tätig war und bedarfsmäßig immer wieder für Kreuzfahrten genutzt wurde. Die Kreuzfahrten blieben wie Althof einräumt, zunächst „wie über eine Nabelschnur mit der Fahrgast-Linienschiffahrt verbunden (...)“ (Althof 1988, S.199). Keineswegs ist durch den Bau der PRINZESSIN VICTORIA LUISE damit ein Prozess angestoßen worden, der

Reedereien für Kreuzfahrten fortwährend ausschließlich nur noch Kreuzfahrtschiffe produzieren ließ, worauf abschließend unbedingt zu verweisen ist (s. ausführlich Kapitel 2.3). Nichtsdestotrotz war es die HAPAG selbst, die bedingt auch durch die Ideen Ballins zu Beginn des 20.Jhdts. zu einer der weltweit bedeutsamsten Kreuzfahrtreedereien aufstieg und über eine eigene Kreuzfahrtflotte verfügte (vgl. Schulz 2010, S.28).

Üblicherweise blieben Kreuzfahrten bis zum ersten Weltkrieg jedoch noch vornehmlich als Gesellschafts- oder Vergnügungsreisen eine Nebenbeschäftigung der hauptsächlich im Liniendienst eingesetzten Passagierschiffe. Dabei konnte es sich um Kurzreisen handeln, wobei es den Reedern darum ging technologisch und organisatorisch bedingte Liegezeiten in den Häfen zu nutzen oder um Reisen außerhalb der Liniensaison, die vornehmlich im Winter durchgeführt wurden (vgl. Althof 1988, S.193). Im ersten Weltkrieg selbst wurden viele ehemals im Liniendienst eingesetzte Schiffe als Militärtransporter oder Versorgungsschiff zweckentfremdet und standen dann weder für Transatlantikfahrten noch für Kreuzfahrten zur Verfügung (vgl. auch Schäfer 1998, S.55).

Kludas stellt klar, dass es nach dem ersten Weltkrieg eine gewisse Zeit dauerte bis deutsche Reedereien den Kreuzfahrtbetrieb wieder aufnahmen und verweist zu diesem Zweck auf ein Schiff der Stinnes-Flotte der Reederei Hugo Stinnes Schiffahrt GmbH, welches 1923 zu seiner ersten Kreuzfahrt auslief, während u.a. die Reederei Hamburg-Süd mit dem Schiff CAP POLONIO 1922 und den Schiffen der Monte-Klasse, die zwischen 1924 und 1931 in Einsatz kamen, einen erfolgreichen Einstand auf dem Kreuzfahrtmarkt feierte. Die Reederei veranstaltete dabei Luxuskreuzfahrten für ein gut situiertes Publikum, welche jedoch nur ein- bis zwei Mal jährlich durchgeführt wurden (vgl. Kludas 1989, S.202fff.).

In den 1920er Jahren hatten sich die wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland wieder stabilisiert und Ferien und Erholung sowie die Nachfrage nach luxuriösen Konsummöglichkeiten stiegen wieder, so dass Kreuzfahrten verstärkt auch für die Reedereien wieder in den Fokus rückten. Erholungs- bzw. Vergnügungsreisen zur See galten als eine besonders exklusive Art der Erholung, wobei zunehmend nun auch Mitte der 1920er Jahre renommierte Reedereien wie Hapag und Lloyd wieder Kreuzfahrten ins Programm aufnahmen und gleichermaßen neben einer Flotte von Schiffen, die im Liniendienst eingesetzt waren auch erneut über eine Flotte von Schiffen verfügte, die für Kreuzfahrten eingesetzt wurden (vgl. Kludas 1989, S.215-223 und Schulz 2010, S.28f.). Darüber hinaus kam es bedingt durch verschärfte Einwanderungsgesetze in den USA zu einem Abschwung der Passagierzahlen, die als Auswanderer in die Vereinigten Staaten reisen wollten, so dass sich

die Reedereien einen zunehmenden Wettbewerb auf dem Kreuzfahrtmarkt lieferten, um auf dem Markt bestehen zu können, wobei die Schiffe gleichzeitig immer größer, luxuriöser und schneller wurden (vgl. Wolf 2006, S.9 und Müller-Fahrenholz 1999, S.128). Mit einer Vielzahl an Passagierschiffen auf dem Markt, die für Kreuzfahrten genutzt wurden, konnten sich Kreuzfahrten als Vergnügungs- und Erholungsreisen insbes. bei der wohlhabenden Oberschicht durchsetzen. Der exklusive Charakter dieser Seereisen wurde dabei durch besondere Rituale wie den obligatorischen Fünf-Uhr-Tee, festliche Galaabende und Dinner sowie eine feste Kleiderordnung an Bord unterstrichen (vgl. auch Scholz 1998, S.18 und Wolf 2006, S.9).

Weitere Bedeutung erlangten kurz vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges auch die Kraft durch Freude- Schiffsreisen im nationalsozialistischen Deutschland, die ebenfalls nach erfolgter Definition als Kreuzfahrt bezeichnet werden können. 1933 wurde zur staatlichen Organisation der Freizeit der Bevölkerung die nationalsozialistische Gemeinschaft Kraft durch Freude (KdF) gegründet, welche aus mehreren Abteilungen bestand. Wichtig war dabei das Amt für Reisen, Wandern und Urlaub, das eine Organisation sowie Koordination von Ferien- und Urlaubsreisen vornahm (vgl. Steinecke 2018, S.24). Bei diesen Reisen musste jedoch zwingend die nationalsozialistische Ideologie und ihre Vorstellung von Freizeit und Erholung berücksichtigt werden, bei der Freizeit nicht als ein persönliches Vergnügen und für die Selbstverwirklichung einer Person betrachtet wurde, sondern im Dienste des Staates stand und dazu diente wirtschaftliche und politische Ziele zu erreichen (vgl. Steinecke 2018, S.24), wobei das nationalsozialistische Regime sie häufig als ein wichtiges Propagandainstrument verwendete, um dessen Idee einer Volksgemeinschaft zu propagieren (vgl. ebd. und Althof 1988, S.198).

KdF- Schiffe selbst, die für mehrtägige Schiffsreisen verwendet wurden, wie die WILHELM GUSTLOFF oder die ROBERT LEY verdeutlichten dieses Bild, indem auf eine geläufige Klasseneinteilung wie auf anderen Linienschiffen verzichtet wurde und man die Schiffe selbst als Kreuzfahrtschiffe bauen ließ, die sich jedoch, wie Althof ergänzt, leicht und ohne große Mühen für den militärischen Zweck als Transport- und Lazarettsschiffe umfunktionieren ließen (vgl. Althof 1988, S.198 und Steinecke 2018, S.26). Die KdF- Kreuzfahrten standen dabei allen Mitgliedern der Gesellschaft offen und brachen somit mit der Vorstellung einer Luxusreise, die sich nur wenige leisten konnten (vgl. Steinecke 2018, S.25). Und trotz der grundsätzlichen Option aller Mitglieder der Gesellschaft an einer solchen Reise teilnehmen zu dürfen, waren die Schiffsreisen mit einem Preis von 120 Reichsmark im Vergleich zu anderen

Urlaubsreisen deutlich teurer, so dass es in der Regel NS-Funktionäre oder Parteigenossen, nur selten Arbeiter und Angestellte waren, die daran teilnahmen (vgl. Steinecke 2018, S.26).

Bedingt durch den Ausbruch des Zweiten Weltkrieges kam es dann in europäischen Gewässern zum fast vollständigen Stillstand der Kreuzfahrtbranche. Die Schiffe wurden weitgehend für militärische Zwecke u.a. als Militär- und Truppentransporter genutzt und standen daher für Kreuzfahrten nicht zur Verfügung. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg begann die Wiederaufnahme von Kreuzfahrten in Deutschland, dessen Entwicklung im nächsten Kapitel näher beschrieben wird.

### **2.3 Entwicklung von Kreuzfahrten nach dem Zweiten Weltkrieg**

Nach Ende des Zweiten Weltkrieges und einem langsam wieder ansteigenden Konsumbedürfnis der Deutschen, auch bedingt durch die Währungsreform und die wirtschaftliche Entwicklung zu Beginn der 1950er Jahre, stieg verstärkt wieder der Wunsch der deutschen Bevölkerung danach Reisen nach Übersee wahrnehmen zu können. So gab es bereits 1949 wieder erste Versuche Deutschland selbst in den internationalen Passagierverkehr zu integrieren und Routen nach Übersee wieder zu eröffnen (vgl. Kludas 1990, S. 158). Die Beschränkungen im internationalen Reiseverkehr durch die Alliierten verhinderten jedoch zunächst eine Wiederaufnahme von beliebten Strecken wie bspw. nach New York. So konnten erst ab 1951 deutsche Schiffe wieder grundlegend ausländische Häfen aufsuchen. Die deutschen Reedereien versuchten jedoch weitestgehend zunächst im Frachtverkehr wieder schnellstmöglich Geld zu verdienen, da dieser Bereich die bestmöglichen Gewinnchancen bot (vgl., ebd. S.157). Auch Frachtschiffreisen mit Passagieren erfreuten sich zu Beginn der Nachkriegszeit, obwohl diese in den 1920er Jahren weitestgehend eingestellt wurden, wieder größerer Beliebtheit (vgl. insges. Verlomme 2001, S.35). Eine übliche Reiseform, bei der Passagiere auf Fracht- oder Handelsschiffen mit an Bord reisten, allerdings ähnlich wie die Besatzung der Schiffe dort unterschiedliche Arbeitstätigkeiten ausführte, um entweder vergünstigt oder gar kostenlos mitfahren zu können (vgl. Heise 2012, S.50). Ein ausschließlicher Linienverkehrsdienst mit Passagieren wurde hingegen anfangs lange Zeit ignoriert, ähnliches gilt für Kreuzfahrten, welche in den 1920er und 1930er Jahren ein großes Interesse von Seiten der Bevölkerung erhielten (vgl. Kludas 1990, S.157f.).

Nur langsam und zögerlich versuchten die Reedereien in den 1950er Jahren wieder mit Hilfe der Passagierschiffahrt Gewinne zu erzielen. So kehrte der Norddeutsche Lloyd erst 1954 in die Passagierschiffahrt zurück, die Hapag bot hingegen sogar erst 1958 mit dem Kreuzfahrtschiff ARIADNE verschiedene Reisen ins Mittelmeer und nach Nordland an. Das Schiff ARIADNE, welches vorher für die schwedische Reederei Svenska Lloyd als Passagierschiff tätig war und auch für Kreuzfahrten eingesetzt wurde, erschien der Hapag erfolgsversprechend, so dass ein Umbau zum Kreuzfahrtschiff erfolgte (vgl. Kludas 1990, S. 165 und S.176f. und Schulz 2010, S.30).

Die Wiederaufnahme von Kreuzfahrten in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR) hingegen, geschah, der obigen Darstellung der Bundesrepublik Deutschland (BRD) ergänzend, nach dem Zweiten Weltkrieg weitgehend zur Verbreitung der jeweiligen Ideologie des Landes, in der Freizeit und Urlaub als ein staatliches Handlungsfeld auch für breitere Kreise der Bevölkerung aufgefasst wurde (vgl. Steinecke 2018, S.28). Ähnlichkeiten wie hinsichtlich der vor dem Zweiten Weltkrieg von den Nationalsozialisten durchgeführten KdF-Seereisen bestanden dabei in der Überzeugung, dass Urlaub oder Freizeit als eine Form der Rekreation nur dazu diene die Arbeitskraft der Bevölkerung wiederherzustellen. Persönliche Interessen oder Motive die Freizeit nach individuellen Vorlieben hinsichtlich der zur Verfügung stehenden Zeit gestalten zu können, sollten möglichst verhindert werden (vgl. Steinecke 2018, S.28f.). Diverse Institutionen wie der Feriendienst des Freien Deutschen Gewerkschaftsbundes oder die staatlichen Industriegroßbetriebe waren dabei für die Organisation der Urlaubsreisen verantwortlich (vgl. ebd.). Um jedoch im politischen Wettstreit mit anderen Ländern mithalten zu können, veranlasste das Regime den Neubau eines Kreuzfahrtschiffes und erwarb zwei weitere Passagierschiffe, die für Kreuzfahrten genutzt wurden. Zwar konnten weite Kreise der Bevölkerung an diesen Reisen teilhaben, standen allerdings unter ständiger Beobachtung von Mitarbeitern des Ministeriums für Staatssicherheit, wie Steinecke ergänzt (vgl. Steinecke 2018, S.30). Wie der Autor zu verstehen gibt, nahmen ungefähr 280.000 DDR-Bürger an diesen Kreuzfahrten auf den Schiffen teil, wobei es sich bei diesen staatlich organisierten Fahrten um Sonderfahrten handelte, die letztlich nur als Werkzeug zur Propagierung sozial- und gesellschaftspolitischer Ziele und zur Stabilisierung eines totalen Systems gedacht waren (vgl. Steinecke 2018, S.31) und die im Verlauf der Forschungsarbeit nicht erörtert werden.

Doch kehren wir zurück zur Entwicklung von Kreuzfahrten in der Bundesrepublik Deutschland. Wenngleich also nur wenige westdeutsche Reedereien in den 1950er Jahren mit

Hilfe von Passagierschiffen im Linienverkehr eine Reise nach Übersee ermöglichen, sahen sie doch darin letztlich eine Option im gemeinsamen Wettstreit mit anderen Reedereien wettbewerbsfähig zu bleiben und eine möglichst hohe Gewinnrendite zu erzielen. Und auch unabhängig des genauen Zeitpunktes, wann Kreuzfahrten deutscher Schiffe wieder angeboten wurden, auch hier herrschen weitgehend Kontroversen in der wissenschaftlichen Gemeinschaft, lässt sich doch grundlegend feststellen, dass in den 1950er und 1960er Jahren neben Linienfahrten auch wieder Routen durch das Mittelmeer, die Ostsee und norwegische Küstengewässer angeboten wurden, wie Meyer-Hentrich ergänzt (vgl. Meyer-Hentrich 2019, S.29) und die letztlich dazu beitrugen wettbewerbsfähig im Vergleich mit anderen internationalen Reedereien zu bleiben, die bereits vorzeitig wieder Kreuzfahrten anboten.

Dabei ignorierten die Reedereien jedoch zu Beginn der 1960er Jahre vielfach die Konkurrenz, die ihnen durch den internationalen Flugverkehr entstand. Flugzeuge ermöglichten prinzipiell eine deutliche Verkürzung der Reisezeit nach Übersee und beförderten bald mehr Passagiere, die auf Linienschiffen im Nordatlantikdienst nach New York unterwegs waren. Mit Hilfe des Flugzeugs so u.a. der Boeing 707, so die Anmerkung des Forschungsprojektes, war es nun möglich innerhalb weniger Stunden an sein Ziel in Übersee zu gelangen statt einige Tage auf dem Schiff verbringen zu müssen. Wolf merkt an, dass 1952 noch 85 Prozent aller Passagiere ein Schiff für die Überfahrt nutzten, während es 1968 nur noch sieben Prozent waren (vgl. hierzu Wolf 2006, S.9). Die Bedeutung des Flugzeugs als Transportmittel nahm in den Folgejahren kontinuierlich zu und mit dem Erfolg des Langstreckenflugzeugs Boeing 747 in den 1970er Jahren wurde mehr oder weniger schnell das Ende der transatlantischen Passagierschiffahrt eingeleitet (vgl. Schulz 2010, S.30).

So brach mit Beginn der 1970er Jahre prinzipiell ein neues Zeitalter für die Entwicklung der Linienschiffahrt und der Kreuzschiffahrt an. Viele Reedereien erkannten, dass im Linienverkehr mit großen Passagierschiffen nach Übersee, bedingt durch die Entwicklung des Flugverkehrs, grundlegend kein Gewinn mehr erwirtschaftet werden konnte. Es reichte jetzt nicht mehr aus die Passagierschiffe für wenige Monate im Jahr auf Kreuzfahrt zu schicken, um rentabel zu bleiben. So kam es dazu, dass viele Passagierschiffe, die vorher weitgehend im Linienverkehr eingesetzt wurden nun nahezu ausschließlich für Kreuzfahrten genutzt wurden, wozu es aber eines gewissen Renommees der Reedereien, wie Kludas am Bsp. des Norddeutschen Lloyd aufzeigt, bedurfte, um auch erfolgreich sein können (vgl. auch insges. Kludas 1990, S.184ff.). Hatten sich die Reedereien daher bspw. bereits vor dem Zweiten



Weltkrieg auf durch sie veranlasste Kreuzfahrten auf den großen Passagierschiffen und bedingt durch einen hochwertigen und exklusiven Service einen Rang und Namen gemacht, so konnte sich dies nun als ein wesentlicher Garant dafür erweisen, dass Passagiere die Verlagerung vom Liniendienst auf das Kreuzfahrtgeschäft der Reederei akzeptierten und weiterhin den Reedereien treu zur Seite standen und ihren Service in Anspruch nahmen.

Große Reedereien wie Hapag-Lloyd Cruises, Peninsular and Oriental Steam Navigation Company oder die Cunard Line mussten sich also neu orientieren, um zukunftssträchtige Märkte zu erschließen und weiterhin wirtschaftlich auf dem Markt gegenüber anderen bestehen zu können. In einer Fokussierung auf die Kreuzfahrtbranche sahen sie ihre Chance (vgl. Steinecke 2018, S.32). Doch zunächst einmal gingen damit grundlegende Probleme einher, denn die Passagierschiffe, die ansonsten für den Linienverkehr nach Übersee gebaut waren, waren für Kreuzfahrten nur bedingt geeignet und verfügten nur über ein begrenztes Angebot an Einrichtungen und erforderten somit gewisse Umbauten oder eine Neukonstruktion von reinweg für Kreuzfahrten konzipierte Kreuzfahrtschiffe (vgl. auch die Auszüge in Kapitel 2.2 und Steinecke 2018, S.32).

Über dies hinaus ergaben sich wesentliche Probleme durch die Deutsche Mark-Aufwertung Anfang der 1970er Jahre und deutliche Heuererhöhungen für die Besatzung, welche die Reedereien vor Schwierigkeiten stellten. Aber nicht nur steigende Lohnkosten, sondern auch ein Anstieg der Treibstoffe für die Schiffe erschwerte ein wirtschaftliches Handeln (vgl. Kludas 1990, S. 186 und S.197ff.). Als mögliche Folge daraus und aufgrund der Zunahme der Passagierzahlen im Flugverkehr, wie die Untersuchung ergänzen möchte, sank zunächst zwischen 1975 und 1979 die Anzahl der Kreuzfahrtschiffe in der Welthandelsflotte von ungefähr 158 auf 142, wobei die Hälfte von ihnen älter als zwanzig Jahre alt war, wie Althof einräumt (vgl. Althof 1988, S.199). Dennoch stieg der Anteil der Schiffe, die ausschließlich für Kreuzfahrten eingesetzt wurden in diesen Jahren deutlich an, wie der Autor ergänzt, von etwa 60% im Jahr 1975 auf 77% im Jahr 1979 sowie auf 87% im Jahr 1981 (vgl. ebd.). Dies verdeutlicht die zunehmende Bedeutung von Kreuzfahrten auf den Weltmeeren und macht verständlich, weshalb viele Reedereien Ende der 1970er und Anfang der 1980er Jahre nun verstärkt begonnen reine Kreuzfahrtschiffe zu bauen, die ausschließlich als Kreuzfahrtschiffe konzipiert waren. Der Kreuzfahrtbranche galt die Zukunft und neue Fahrtgebiete und Ziele wurden erschlossen und in die Routen aufgenommen (vgl. hierzu auch Müller-Fahrenholz 1999, S.129). Wollten die Reedereien somit wirtschaftlich bleiben, so konnten sie sich nicht länger dem aufstrebenden Kreuzfahrtmarkt entziehen und mussten entweder ihre

Passagierschiffe, die vorher im Linienverkehr aktiv waren umbauen oder eine Neukonstruktion von ausschließlich für Kreuzfahrten konstruierte Kreuzfahrtschiffe erwägen. Da die Nachfrage nach Kreuzfahrten ungebrochen schien investierten viele Reedereien nachhaltig in größere und besser ausgestattete Kreuzfahrtschiffe, die mit einem Mehr an Einrichtungen und einem besonderen Raumangebot auf dem Markt triumphieren sollten. So erforderte der Bau dieser Schiffe nicht nur ein verändertes Raumkonzept, sondern übliche zur Standardeinrichtung zählende Kabinen, Speisesäle, Restaurants, Kino- und Vortragsäle, Bars, Schwimmbäder, Kasinos oder Turnsäle fanden ihren Weg auf die Kreuzfahrtschiffe. Auch wurden zunehmend Unternehmen gegründet, welche sich auf Kreuzfahrten als Erholungsreisen auf See spezialisierten und bis heute auf dem Markt eine zentrale Rolle spielen (vgl. insges. Steinecke 2018, S.32f. und Heise 2012, S.34).

Damit löste sich die Kreuzschiffahrt, wie Althof zutreffend darlegt, von der Nabelschnur der Linienschiffahrt ab und nahm eine eigene Entwicklung, welche bis heute anhält, wie wir anmerken möchten (vgl. Althof 1988, S.199). Waren es vorher Reeder, die ihre Schiffe für Kreuzfahrten orderten und ausrüsteten, so traten seit den 1980er Jahren verstärkt auch Tourismusunternehmen und Reiseveranstalter auf, welche die Schiffe charterten und für Kreuzfahrten einsetzten. Die jeweiligen Unternehmen stehen dabei im Ruf den Gästen ein besonders hochwertiges Angebot anbieten zu können, so dass ein gewisses Niveau erreicht wird, welches die Touristen schätzen (vgl. Althof 1988, S.203f.). Mit dem Begriff chartern ist dabei die Vermietung eines Schiffes für einen bestimmten Zweck gemeint. Der Charternehmer, im o.g. Fall der Reiseveranstalter, übernimmt dabei ein Schiff zumeist mit der Besatzung und betreibt es in Eigenregie bspw. für Kreuzfahrten als so genannter Vollcharter. Dabei zahlt er an den Reeder des Schiffes eine gesonderte Charterrate (vgl. Schulz 2010, S.355). Obgleich diese Charterentwicklung nicht neu ist, Althof weist bereits darauf hin, dass Thomas Cook & Son bereits 1870 als Reiseunternehmen selbstständig den Schiffsverkehr auf dem Nil betrieben, findet diese Entwicklung grundlegend verstärkt ab den 1980er Jahren Anklang in der Reisebranche (vgl. auch Althof 1988, S.204) und auf den Kreuzfahrtschiffen.

Waren Kreuzfahrten anfangs nur als Bedarfsfahrten in den kalten Wintermonaten dazu angedacht wirtschaftliche Nachteile der Reedereien durch kaum gebuchte Linienfahrten im Überseeverkehr auszugleichen, so entwickelten sie sich zunehmend zu einem Bereich, der den Reedereien einen größtmöglichen Gewinn versprach und die nun auch verstärkt ganzjährig durchgeführt wurden (vgl. auch Althof 1988, S.205). Im Verlauf der 1980er Jahre

wurde die Kreuzfahrtbranche zu einem der mächtigsten Bereiche der Industrie, was sich auch an steigenden Zahlen von Kreuzfahrtschiffen abzeichnete, wobei 1980 bereits 147 Schiffe mit etwas mehr als zwei Millionen BRT im Einsatz waren, wovon 119 Schiffe als reine Kreuzfahrtschiffe auf den Weltmeeren unterwegs waren (vgl. Althof 1988, S.202f.). Dabei setzte, wie Heise zu verstehen gibt, in den 1970er und insbes. in den 1980er Jahren ein regelrechter „Bauboom von Kreuzfahrtschiffen ein“ (Heise 2012, S.34). Weitgehend auch an den Wünschen der Passagiere orientiert entstanden zunehmend neben kleinen auch große Kreuzfahrtschiffe, wobei der Trend zum „bigger is better“ (Hockmann 1993, S.263) ging, wie Hockmann einräumt. Mit der Fokussierung der Reedereien auf einen Neubau oder die Umgestaltung ihrer bestehenden Kreuzfahrtschiffe setzte jedoch auch ein intensiver Wettbewerb in der Kreuzfahrtbranche ein. Darauf reagierten die Reedereien nicht nur durch ein Plus an zusätzlichen Einrichtungen an Bord oder einem Ausstattungsplus auf den Kabinen, sondern gezielt auch in einer Weiterentwicklung der Erholungsreisen auf See von der klassischen Kreuzfahrt in vielfältige unterschiedliche Kreuzfahrtarten, die das Projekt aufgrund der Breite des Forschungsvorhabens nicht alle en détail darstellen kann, aber zumindest einige wichtige Kreuzfahrtarten im Folgenden vorstellen möchte.

So gibt es neben der klassischen Kreuzfahrt, bei der Erholung, Entspannung und Ruhe im Fokus stehen und ein exklusiver Service für die Reisenden angeboten wird, welcher der jeweiligen Reise einen Hauch von Luxus gibt und dabei an das Image früherer angebotener Kreuzfahrten anknüpft. Die klassische Kreuzfahrt als eine Luxuskreuzfahrt, bei dem bestimmte Rituale wie der Kapitäns-Empfang, Galaabende oder das Kapitänsdinner eine besondere Rolle spielen und wo an Bord zu besonderen Anlässen eine spezielle Garderobe erwartet wird, gilt als die ursprünglichste Form einer Kreuzfahrt (vgl. insges. Schulz 2010, S.79). Wenngleich die Passagiere heute ein wenig mehr von einer Kreuzfahrt als Ruhe und Erholung erwarten, wie Schulz zu bedenken gibt, finden heute viele Kreuzfahrten auch als Themenfahrten statt, bei dem die Reise unter einem speziellen Motto durchgeführt wird wie bspw. unter dem Thema Golf, Musik, Literatur oder als Gourmetkreuzfahrt (vgl. ebd., S.79). Clubkreuzfahrten weisen als Hauptmerkmale ein kommerzielles Unterhaltungsprogramm zumeist in Form von Shows, Kabaretts oder Musicals für die Passagiere auf und bieten umfangreiche sportliche Betätigungsfelder wie Freeclimbing, Schwimmen, Schlittschuhlaufen, Golfsimulation etc. an Bord. Das Schiff selbst steht dabei im Fokus und angelaufene Häfen und somit mögliche Landgänge werden etwas weniger bedeutungsvoll erachtet. Das Clubkonzept wird dabei insbes. von deutschen Kreuzfahrtanbietern wie AIDA

oder TUI Cruises betrieben, wobei es gewisse Ansätze der sogen. Fun Cruises übernimmt (vgl. Schulz 2010, S.80), die bereits in den 1970er Jahren in den USA beliebt waren (s. auch die Informationen auf S.64).

Bei Studienkreuzfahrten werden spezielle Routen aufgrund der Bedeutung wichtiger kultureller Sehenswürdigkeiten festgelegt und die Reise dient in erster Linie dazu den Geist der Passagiere zu beflügeln und ihre Kenntnisse über Land und Leute aufzufrischen (vgl. Schulz 2010, S.80). Auch Expeditionskreuzfahrten, die häufig auf Routen abseits sonst üblicher Fahrtgebiete liegen, bilden eine Variante der Studienkreuzfahrten. Hier werden meist grundlegend selten angefahrne Ziele wie bspw. in der Antarktis von den Schiffen angesteuert und die Passagiere können auf Landgängen die landschaftlich oftmals extreme Natur in Begleitung vielfach auch wissenschaftlich ausgebildeter Lektoren kennenlernen (vgl. ebd.).

Je nach Art der Kreuzfahrt hat dies entsprechende Auswirkungen nicht nur auf das Essen und den Service an Bord der Kreuzfahrtschiffe, die diese Form einer Kreuzfahrt anbieten, sondern auch auf die Einrichtungen, die an Bord zur Verfügung gestellt werden als auf die Ziele, welche angesteuert werden sowie die Reisedauer selbst (vgl. hierzu näher Schulz 2010, S.81). Weitere Kreuzfahrtarten, die hier abschließend nur noch kurz und knapp aufgeführt werden sollen, waren historisch betrachtet u.a. sogen. Billigkreuzfahrten, bei denen ähnlich wie im Flugverkehr, der Transport mit Zahlung eines Preises inkludiert war, während für sämtliche Leistungen auf dem Schiff wie Bordservice, Mahlzeiten, Getränke, Kabinenreinigung und Unterhaltungsprogramm extra gezahlt werden musste. Den wichtigsten Vertreter bildete dabei die griechische Reederei easyCruise, die zur easyGroup gehörte und die Fluglinie easyJet betreibt. Das Unternehmen selbst musste jedoch 2009 seine Schiffe verkaufen und seither finden keine Kreuzfahrten mehr statt, wie das Projekt ergänzen möchte (vgl. Wolf 2006, S.16; <https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/3093-81809-easycruise-sold-to-hellenic-seaways.html>; <https://de.wikipedia.org/wiki/EasyCruise>).

Unabhängig der Diversifikation der Kreuzfahrten in unterschiedliche Kreuzfahrtarten, welche letztlich nur eine konsequente Weiterentwicklung bestehender Kreuzfahrtformen darstellen und im Grunde genommen lediglich umgesetzt wurden, um den unterschiedlichen Ansprüchen der Passagiere entgegenzukommen, bescherte das Wachstum der Passagierzahlen auf den Hochseekreuzfahrtschiffen den Reedereien enorme Gewinne. Ein Vergleich, den Heise gewährt, macht das deutlich. So stiegen in Deutschland, welches einen der wichtigsten

Märkte für Hochseekreuzfahrten bildet, die Passagierzahlen auf Kreuzfahrtschiffen von 380.000 Passagieren im Jahr 2000 auf über eine Million Gäste im Jahr 2009 (vgl. Heise 2012, S.36). Und auch die Anzahl der neu konstruierten Kreuzfahrtschiffe stieg seither deutlich an, so sind laut Aussage des Autors zwischen 2000 und 2009 fast 130 neue Kreuzfahrtschiffe konstruiert worden, während es in den 1980er und 1990er Jahren im direkten Vergleich nur etwa 40 Schiffe waren (vgl. Heise 2012, S.36).

Kreuzfahrten bilden heute weltweit betrachtet ein globales Massenphänomen und haben sich unlängst zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig für die Reedereien und Reiseveranstalter entwickelt. Doch konnte dieser Wandel letztlich nur deshalb gelingen, da speziell nach dem Zweiten Weltkrieg den Bürgern in der Bundesrepublik ein höheres Einkommen zur Verfügung stand und Freizeit und Erholung eine besondere Bedeutung zugemessen wurde (vgl. Wenzel 2012, S. 82). Ohne ein verstärktes Bedürfnis der Bürger nach Erholung sowie ein zunehmend gesteigertes Konsumverhalten konnten sich Kreuzfahrten auf lange Sicht betrachtet nicht durchsetzen. Insofern profitierten die Reedereien und Reiseveranstalter historisch betrachtet von dieser Entwicklung, die es ihnen insbes. in schweren Zeiten, als sie den Liniendienst nach Übersee in den 1970er Jahren aus wirtschaftlichen Gründen einstellen mussten, ermöglichte, ihr ausschließliches Geschäftsfeld auf die Umsetzung von Kreuzfahrten zu verlagern, wenn auch dies, wie im Kapitel selbst dargestellt, kein einfacher Prozess war.

Ein Kreuzfahrtschiff entwickelte sich dabei neben sich ständig weiterentwickelnden Transportmitteln wie Bus und Bahn und im späteren Verlauf auch neben dem Auto und Flugzeug zu einem wichtigen Verkehrsmittel des Tourismus. Es war hierbei insbes. das Kreuzfahrtschiff, auf dem Erholung und Entspannung im Fokus standen und den Passagieren das Gefühl ermöglichte eine Flucht aus dem Alltag zu erzielen. So wunderte es nicht, dass Veranstalter seither kontinuierlich ihr Angebot auf den Schiffen ausbauten, andere Reedereien sich gegenseitig versuchten zu übertrumpfen und neue und für die Passagiere möglichst interessante Kreuzfahrtarten und Konzepte von Kreuzfahrten entwickelten, um ihre Schiffe möglichst gut ausgelastet zu wissen und wirtschaftlich erfolgreich zu sein (vgl. Wenzel 2012, S.14 und 22).

Mit einem großen Erfolg von Kreuzfahrten in den 1980er Jahren einhergehend waren jedoch gravierende Folgen verbunden, welche insgesamt betrachtet nicht nur ausschließlich das Wohlbefinden der Passagiere an Bord betreffen konnte, sondern auch gravierende Auswirkungen auf das Leben der Besatzungsmitglieder, als auch ökonomische

Folgewirkungen auf die Schifffahrtsbranche nach sich ziehen konnte. Im folgenden Abschnitt möchte das Forschungsvorhaben darüber aufklären, wie entsprechende Veränderungen in der Kreuzfahrtbranche wichtige Entwicklungen angestoßen haben, die dabei weitestgehend das Leben der Seefahrer\*innen auf einem Kreuzfahrtschiff beeinflussen konnten und noch heute einen Einfluss auf dieses nach sich ziehen können.

#### **2.4 Strukturwandel in der Seefahrt und Auswirkungen auf die Kreuzfahrtbranche**

Zu einem wesentlichen Strukturwandel, der mit Veränderungen der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seefahrer\*innen auf den Kreuzfahrtschiffen einherging, aber auch Auswirkungen auf die Situation an Bord der Schiffe selbst hatte, trugen dabei maßgeblich Änderungen der gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Struktur an Bord bei, die vielfach die deutsche Seeschifffahrt in der zweiten Hälfte des 20.Jhdts. beeinflussten und dabei neben Kreuzfahrtschiffen auch Handelsschiffe erfasste, die dem Transport von Gütern zu gewerblichen Zwecken dienen. Das Forschungsprojekt möchte daher gern im Folgenden drei unterschiedliche Beispiele aufgreifen, die vielfach zu einem Wandel der Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute in der Kreuzschifffahrt beigetragen haben und auch heute noch maßgeblich das Leben der Akteur\*innen an Bord beeinflussen können. Beginnen möchte es jedoch abseits mit einem Beispiel für einen Strukturwandel, der maßgeblich zu einer Veränderung bereits bestehender Konzepte in der Kreuzschifffahrt beitrug und dabei wesentliche Auswirkungen auf die Situation der Passagiere an Bord der Kreuzfahrtschiffe selbst nahm.

Anfangs ist daher zunächst beispielsweise auf die von Arison und Kloster Anfang der 1970er Jahre vorgenommenen Veränderungen hinzuweisen, welche die Kreuzfahrtbranche maßgeblich beeinflussten. Ted Arison und Knut Kloster gründeten 1966 ein gemeinsames Unternehmen und versuchten das bis dato eher stagnierende Kreuzfahrtgeschäft in den Vereinigten Staaten neu zu erfinden. Denn ähnlich wie in Deutschland war die Kreuzfahrtflotte der amerikanischen Reedereien in den 1960er Jahren, die bis zu diesem Zeitpunkt für Kreuzfahrten eingesetzt wurde, veraltet und das Bordleben selbst orientierte sich weitgehend an den klassischen Kreuzfahrten, bei denen ein besonderer Stil und Luxus auf den Schiffen gepflegt wurde (vgl. Meyer-Hentrich 2019, S.15f.). Die von Arison und Kloster gegründete Gesellschaft mit dem Namen Norwegian Carribean Lines gehörte den beiden Akteuren zunächst gemeinsam bis durch persönliche Differenzen bedingt Arison das Unternehmen verließ und Kloster die Gesellschaft selbst weiterbetrieb (vgl. ebd., S.17). Ein

Erfolg seiner Gesellschaft stellte sich dabei schnell Anfang der 1970er Jahre ein, als zunehmend europäische Passagiere mit dem Flugzeug in die Vereinigten Staaten reisten, bedingt auch durch erschwingliche Preise, um von dort aus Kreuzfahrten zu unternehmen und so zum wirtschaftlichen Gewinn des Unternehmens beizutragen (vgl. Meyer-Hentrich 2019, S.17). Kloster wurde so, wie Meyer-Hentrich ergänzt, zum Begründer des heute bekannten cruise and fly-Konzept, was bei heutigen Kreuzfahrten Standard ist (vgl. ebd., S.17). Das cruise and fly-Konzept ist dabei als Teil eines Leistungspaketes zu verstehen, was eine organisierte An- und Abreise der Passagiere beinhaltet, die von Seiten der Reederei oder des Reiseveranstalters aus umgesetzt wird. Die An- oder Abreise wird dabei mit dem Flugzeug durchgeführt, so dass es den Passagieren möglich ist von einem in ihrer Nähe aus gelegenen Flughafen einen Flug wahrzunehmen. Dieser bringt sie zu einem Zielort, der nahe am jeweiligen Abfahrts- bzw. Ankunftshafen der jeweiligen Kreuzfahrtschiffe liegt (vgl. auch Ansätze von Schulz 2010, S.224), so dass sie bequem an einer Kreuzfahrt teilnehmen können. Dieses Konzept unterscheidet sich dabei deutlich vom Konzept der individuellen An- und Abreise der Passagiere zu einem Hafen, die von den Akteur\*innen selbst vorgenommen wird, wie Schulz ergänzt (vgl. Schulz 2010, S.224).

Kehren wir an dieser Stelle jedoch zu Kloster zurück. Im Vergleich zu anderen amerikanischen Schiffen, auf denen noch immer streng festgelegte Kleiderordnungen und Verhaltensregeln für die Passagiere galten, etablierte Kloster auf den von seiner Reederei betriebenen Schiffen recht lockere Verhaltensregeln, die es den Passagieren gestatteten sich leger und ungezwungen zu bewegen, ohne sich an speziell vorgegebene Kleiderordnungen und Verhaltensregeln halten zu müssen (vgl. insges. Meyer-Hentrich 2019, S.17f.), was einem Bruch mit alteingesessenen Konventionen an Bord nahekam und gleichzeitig einer Neuerfindung von Kreuzfahrten glich.

Vom Erfolg des ehemaligen Partners angestachelt forderte dies Arison nun ebenfalls dazu auf sich erneut dem Kreuzfahrtgeschäft zu widmen und dazu ließ er das Passagierschiff EMPRESS OF CANADA zu einem Kreuzfahrtschiff umbauen, welches als MARDI GRAS vorwiegend in der Karibik unterwegs war. Die von ihm neu gegründete Firma erhielt darauf hin den Namen Carnival Cruise Lines (vgl. Meyer-Hentrich 2019, S.19f.). Zum maßgeblichen Erfolg seiner Kreuzfahrten trug dabei entscheidend die Integration eines großen Spielkasinos auf dem Schiff bei, welches nach dem Vorbild eines Spielkasinos in Las Vegas gebaut wurde (vgl. ebd.) und welches von den Passagieren gerne zur Unterhaltung aufgesucht wurde. Dabei

machte Arison mit seinem Konzept aus den Erlösen aus den Spielkasinos, dem Verkauf von Alkohol an Bord und den Ticketverkäufen für Bühnenshows und die Verpachtung von Boutiquen an Bord eine Menge Geld, soviel dass diese Einnahmen höher waren als die Erträge durch die Preise, welche die Passagiere für die Kreuzfahrten selbst zahlten. Dabei waren die Kreuzfahrten jeweils nur kurz, in der Regel nur drei bis sieben Tage und passten sich dabei dem durchschnittlichen Urlaub der Amerikaner an. Die Preise für die Kreuzfahrten blieben erschwinglich, so dass Reisen auf Kreuzfahrtschiffen auch für andere Personenkreise als die wohlhabende Oberschicht möglich erschienen wie Leute aus der amerikanischen Mittelschicht, Kleinbürger oder Arbeiter. Die Passagiere kamen weitgehend aus allen Altersgruppen, obgleich jüngere Leute die Majorität auf den neuen Kreuzfahrtschiffen bildeten (vgl. Meyer-Hentrich 2019, S.20f., S.30f.). Das Clubmodell oder die auch als Clubkreuzfahrt bezeichneten Kreuzfahrten bildeten dabei eine neue Reiseform, deren Hauptmerkmale ein kommerzielles Unterhaltungsprogramm bildeten und die den Passagieren umfangreiche Unterhaltungs- und Freizeiteinrichtungen zur Verfügung stellten, die diese an Bord nutzen konnten (vgl. auch Schulz 2010, S.80).

Wenn auch neben umfangreichen Unterhaltungs- und Freizeiteinrichtungen, die sich an Bord befanden, sich anfangs in den 1970er Jahren und 1980er Jahren die Kabinen der Passagiere, wie Meyer-Hentrich anmerkt, kaum in Hinblick auf Größe und Ausstattung unterschieden (vgl. Meyer-Hentrich 2019, S.31), bildete auch die neu gewonnene Freiheit für die Passagiere, im Vergleich zu Schiffen, die klassische Kreuzfahrten durchführten, und die darin bestand sich ungeniert an Bord zu bewegen und die auch Arison als wesentlicher Bestandteil einer Bordetikette auf den Schiffen etablierte, einen wichtigen Grund für den Erfolg seiner Kreuzfahrtschiffe, die in den 1980er Jahren endgültig zum Durchbruch auf dem amerikanischen Markt führten (vgl. Meyer-Hentrich 2019, S.31 und Friedrichs 2017, S.79). Das erfolgreiche Modell der Clubkreuzfahrten konnte sich auf dem Markt etablieren und wurde zunehmend auch in Deutschland, hierbei insbes. durch die Reedereien AIDA als auch TUI Cruises populär und half der Kreuzfahrtbranche dabei endgültig zu einem globalen Marktführer im Seetourismus aufzusteigen (vgl. Friedrichs 2017, S.79).

Wenngleich also die Entwicklung auf dem US- amerikanischen Markt die deutsche Kreuzfahrtbranche durchaus beeinflusst hat, so muss dennoch entgegengebracht werden, dass die Vielzahl an unterschiedlichen Kreuzfahrtarten, wie bereits in Kapitel 2.3 erwähnt, letztlich auch den veränderten Ansprüchen und Anforderungen der Passagiere geschuldet waren, die



immer neue Ziele und Attraktionen suchten und den Aufenthalt an Bord bestmöglich genießen wollten. Dieser Strukturwandel bot letztlich global betrachtet jedoch einer Vielzahl von Passagieren aus den unterschiedlichsten Kreisen die Option relativ preisgünstig an einer Kreuzfahrt teilnehmen zu können, welche dabei eine Vorstellung von Luxus und Erholung erhielten, der sie glauben ließ sich weiterhin von der Masse abzuheben, die noch immer nicht in der Lage dazu war sich eine Kreuzfahrt zu erlauben.

Seit den 1980er Jahren wuchs dabei die Anzahl an Passagieren auf Kreuzfahrtschiffen und es kam zu einer deutlichen Zunahme an Kreuzfahrtschiffen, die weltweit im Einsatz waren. Die vielfach nun immer größeren Schiffe, so argumentiert Meyer-Hentrich, weckten gezielt verstärkt das Interesse der Passagiere und hatten für sie den entscheidenden Vorteil, dass ein Zuwachs an Kabinen moderate Preise ermöglichte und den jeweiligen Reedereien höhere Profite einbrachte (vgl. Meyer-Hentrich 2019, S.33). Der Trend zu immer größeren Schiffen schien sich für die Reedereien auszuzahlen, wenn wir konstatieren, dass allein 2015 der Umsatz der US-amerikanischen Kreuzfahrtindustrie knapp 40 Millionen US-Dollar betrug (vgl. Witthohn 2019, S.461). Heute sind vier Großreedereien stellvertretend für die Entwicklung der Kreuzfahrtbranche zum global player geworden und beherrschen 90 Prozent des Marktes, hier zuerst die Carnival Corporation (zu der auch AIDA, Costa und die Queen Mary gehören), die Royal Caribbean Cruises, die NCL (Norwegian Cruise Line) (Bahams) Ltd., MSC (Mediterranean Shipping Company) sowie Andere (wie bspw. die TUI AG) (vgl. <https://www.stern.de/reise/fernreisen/ratgeber-kreuzfahrten/kreuzfahrtreedereien--die-herrscher-der-meere-6746292.html> und Friedrichs 2017, S.79).

Die im Einsatz befindlichen Kreuzfahrtschiffe fahren dabei üblicherweise unter der Nationalflagge ihres Heimatlandes, in dem das Schiff registriert ist, was sich auch nach dem entsprechenden Heimathafen richtet, da sich dieser auf dem Gebiet des Staates befinden muss, unter dessen Flagge das Schiff fährt (vgl. <https://www.mein-schiffsexperte.de/neuigkeiten/farbenfrohes-flaggenchaos-warum-es-keine-deutschen-kreuzfahrtschiffe-gibt>). Seit den 1970er Jahren lassen sich allerdings zunehmend Ausflaggungen von (west)deutschen Seeschiffen feststellen, die nicht mehr unter Nationalflagge fahren. Gründe hierfür sind in der wissenschaftlichen Literatur rar gesät. Dies erscheint unverständlich, da mit Wechsel der Nationalflagge damit einhergehende Konsequenzen für die Besatzungen an Bord der Schiffe einhergingen, die auch in ihrem Arbeitsalltag eine besondere Rolle spielten. Als mögliche Gründe für zunehmende

Ausflaggungen in den 1970er Jahren können laut Projektauffassung mitunter die steigenden Personalkosten und Lohnnebenkosten der Besatzungen in den 1970er Jahren (die im Zeitraum zwischen 1968 bis 1973 um 70% stiegen), ein deutlicher Anstieg der Treibstoffpreise sowie eine Steigerung der Brennstoffpreise um 50% aufgefasst werden. Auch der schwache Dollar, Tarifabschlüsse zwischen dem Verband Deutscher Reeder und den Gewerkschaften ÖTV und DAG, welche den Seefahrer\*innen steigende Einnahmen, den Reedereien hingegen Mehrkosten verursachte, mögen einleuchtende Auslöser für die Einführung sogen. Billigflaggen gewesen sein (vgl. hierzu ohne auf Ausflaggungen speziell einzugehen, Kludas 1990, S. 196ff.). Die Folgen der Ölkrise 1973 als arabische Ölexporture den europäischen Ländern die Öllieferungen versagten und das Gut rationierten, mochten ebenfalls als einer der Gründe für eine Einführung zweckdienlich erscheinen. Die Ölkrise wurde dabei maßgeblich durch den Jom-Kippur-Krieg ausgelöst, bei dem Ägypten und Syrien Israel angriffen, um von Israelis besetzte Gebiete zurückzuerhalten. Da die westlichen Länder, insbes. die USA Israel unterstützten, beschlossen die Erdöl exportierenden Länder ihre Fördermengen zu reduzieren, worauf der Ölpreis anstieg. Als Folge musste die Bundesrepublik Deutschland im Folgejahr Mehrkosten tragen und führte für den Autoverkehr Fahrverbote ein, um Öl einsparen zu können (vgl. hierzu den Beitrag auf der Webseite <http://www.zeitclicks.de/topmenu/zeitstrahl/navigation/topnav/jahr/1973/oelkrise-oelembargo/> und den Beitrag auf der Seite [https://en.wikipedia.org/wiki/1973\\_oil\\_crisis](https://en.wikipedia.org/wiki/1973_oil_crisis)). Gerstenberger hingegen verweist ebenfalls auf die Einführung von Ausflaggungen aus ökonomischen Gründen, räumt jedoch ein, dass es sich bei Ausflaggungen um keine neuen Strategien der Reedereien handelte. Sie verweist auf die Zeit während der amerikanischen Prohibition, in der die Eigner US-amerikanischer Schiffe die Flagge Panamas nutzten, um weiterhin Alkohol, in Amerika waren zwischen 1919 und 1933 die Herstellung, der Verkauf und Transport verboten, an Bord ihrer Schiffe ausschenken zu können. Hier kann mitunter der Ursprung der Ausflaggungen gesehen werden (vgl. Gerstenberger 2004, S. 29). Unabhängig dessen wann daher grundlegend von den ersten Ausflaggungen in der Seefahrt gesprochen werden kann, einige Autoren verweisen auf Ausflaggungen während des römischen Imperiums (vgl. hierzu auch Özçayir 2000, S.111), herrscht jedoch hinsichtlich des Ursprungs der heutigen Ausflagungspraxis aus weitgehend ökonomischen Gründen, der nach dem Ersten Weltkrieg begann, prinzipiell Konsens.

Die Einführung von Fremdflaggen wird sehr häufig, und aufgrund der obigen Darstellung auch nachvollziehbar, aufgrund einer Kostenreduzierung für die Reedereien betrachtet. Damit

ist jedoch ein wenig mehr verbunden, wie im Folgenden deutlich wird. Wie Schulz erklärt ist jedes Schiffsunternehmen (Reederei) und ein jedes Schiff in einem Staat und dort in einem bestimmten Hafen registriert, für welchen die Schiffseinheiten jeweils nach bestimmten Klassen (einer sogen. Schiffsklassifikation) festgelegt sind, wobei die Flagge des Schiffes die Staatszugehörigkeit darstellt (vgl. Schulz 2010, S.98). Das Schiff selbst untersteht somit gleichermaßen der Staatsgewalt und der Rechtsordnung des Flaggenstaates, so dass Vorschriften bspw. hinsichtlich der Arbeitszeiten der Seefahrer\*innen den gültigen Gesetzen des Landes bzw. den Vorgaben des Internationalen Seearbeitsübereinkommens, welches gewisse Minimalstandards hierzu festlegt, entnommen werden müssen (vgl. Schulz 2010, S.98 und Meyer-Hentrich 2019, S.57). Das Seearbeitsübereinkommen (Maritime Labour Convention), welches 2013 in Kraft trat, legt dabei für Seefahrer\*innen an Bord unterschiedlicher Schiffe verbindliche Mindeststandards für gerechte und menschenwürdige Arbeits- und Lebensbedingungen vor, wobei dessen Einhaltung durch die Flaggen- und Hafenstaaten überwacht wird. Hierzu gehören u.a. Bedingungen zu den Mindestanforderungen für die Arbeit von Seeleuten auf den Schiffen, Beschäftigungsbedingungen, Anforderungen an die Unterkünfte, Freizeiteinrichtungen sowie Verpflegung, zum Gesundheitsschutz und zur medizinischen und sozialen Betreuung sowie zur Erfüllung und Durchsetzung von gerechten Arbeits- und Lebensbedingungen (vgl. <https://www.deutsche-flagge.de/de/besatzung/seearbeit>; als auch den Beitrag auf [https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_c186\\_de.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c186_de.pdf)).

Da jedes Unternehmen ein vorrangiges Ziel darin sieht seinen Gewinn zu erhöhen und Mehrkosten zu vermeiden, bieten die sogen. Flags of Convenience, im Deutschen Flaggen von Gefälligkeitsländern; die beliebtesten der deutschen Reedereien waren dabei 2018 Antigua und Barbuda, Liberia, Portugal, Zypern oder Malta; entsprechende Vorteile. Diese bestehen weitgehend darin, dass Gebühren und Steuern eingespart werden können sowie Kostenvorteile durch Vermeidung oder Umgehung hinderlicher Vorschriften erzielt werden, wenn man eine entsprechende Gefälligkeitsflagge verwendet. So fallen bspw. in Panama weitgehend keine Gewinnsteuern auf außerhalb des Landes getätigte Geschäfte an, somit auch nicht auf hoher See, wo ein Kreuzfahrtschiff seinen größtmöglichen Umsatz erwirtschaftet. Auch unterliegen Auslandseinnahmen keiner Körperschafts- und Einkommenssteuer, was sich für die Reedereien als Vorteil darstellt (vgl. hier insges. Schulz 2010, S.98 und Meyer-Hentrich 2019, S.54f.). Wie Meyer-Hentrich erläutert, ermöglichte der Flaggenstaat somit

ausländischen Firmen einen Besitz und Betrieb von Schiffen, wobei ein Wechsel der Flagge und somit eine Eintragung im Schiffsregister einfach durchzuführen waren, weshalb Ausflaggungen sehr populär geworden sind (vgl. Meyer-Hentrich 2019, S.55) und heute gängige Praxis nicht nur in der Kreuzfahrtbranche bilden.

Wichtig sind jedoch viel eher die Konsequenzen, die sich damit für die Besatzung an Bord der Schiffe ergaben, unabhängig ob es sich hierbei zunächst um Kreuzfahrtschiffe handelte oder nicht. Denn der große Vorteil der Reedereien bestand durch den verstärkten Einsatz ausländischer Mitarbeiter und deren Bezahlung nach den jeweils gültigen Konditionen des Flaggenstaates darin Personalkosten einzusparen (vgl. Schulz 2010, S.98). Gerade auf Kreuzfahrtschiffen und insbes. mit steigenden Passagierzahlen seit den 1980er Jahren, in gewisser Hinsicht sogar seit den 1960er und 1970er Jahren, erscheint dies aufgrund der benötigten Menge an Personal für die Passagiere an Bord schlüssig, um weitgehend weiterhin wirtschaftlich zu operieren und möglichst wenig Ausgaben für die Mitarbeiter tätigen zu müssen. Aber auch im Hinblick auf die vielfach strengen Arbeitsgesetze in einigen Ländern konnte die Flagge ein hilfreiches Mittel dazu sein diese zu umgehen, zwar letztlich um Kosten einzusparen, welche ansonsten durch strenge Arbeitsauflagen angefallen wären, allerdings sehr zum Nachteil der an Bord arbeitenden Crews, die sich nicht auf gültige Arbeitsgesetze ihres Landes berufen konnten, sondern den Statuten des Flaggenstaates unterlagen (vgl. Schulz 2010, S.132f.). Als Resümee kann daher, wie Meyer-Hentrich es zutreffend ausdrückt, gelten, dass ein geringer staatlicher Einfluss der Flaggenstaaten umso vorteilhafter für die Reedereien erschien (vgl. Meyer-Hentrich 2019, S.56), sich allerdings negativ auf die Situation der Seeleute an Bord auswirken konnte.

Obgleich historisch betrachtet dabei die Zusammensetzung von Schiffsmannschaften aus unterschiedlichen Regionen bereits im Mittelalter belegt ist, begann mit dem Zuwachs internationaler Mannschaften an Bord der Kreuzfahrtschiffe verstärkt seit den 1970er Jahren eine Entwicklung, welche einem Quantensprung in der globalen Qualität des sozialen Miteinander glich. Doch führte dieser Anstieg auch zu zahlreichen Problemen im Alltag der Seefahrer\*innen, der im Folgenden aufgrund des beschränkten Rahmens dieser Forschungsarbeit hier nur kurz angerissen werden kann.

Eine Zunahme ausländischer Seefahrer\*innen an Bord von Handelsschiffen konstatieren Gerstenberger und Welke in ihrer Abhandlung über die Arbeit auf hoher See weitgehend in

den 1960er Jahren, als viele deutsche Reedereien Spanier, Portugiesen, Türken und Italiener an Bord beschäftigten. Obgleich Gerstenberger zu verstehen gibt, dass diejenigen, die an Bord eine andere Sprache als Deutsch sprachen, sich anpassen mussten und sich vielfach die deutschsprachigen Seefahrer\*innen um ein gutes Verhältnis bemühten, blieben Probleme durch mangelhafte Sprachkompetenzen und mangelnde fachliche Qualifikationen der Akteur\*innen im Alltag bei der Ausübung von Tätigkeiten jedoch nicht aus (vgl. insges. Gerstenberger 2004, S.131). Wenngleich viele Reedereien in den 1960er Jahren somit zunehmend systematisch Nicht-Deutsche an Bord von deutschen Schiffen, wobei die Autoren sich grundlegend auf Handelsschiffe fokussieren, anheuerten (vgl. ebd.), finden sich jedoch auch Beispiele dafür, dass sich bereits vorher zumindest vereinzelt Ausländer an Bord der Schiffe befanden. Die Aussage Gerstenbergers, dass die Seefahrt bis in die 1970er Jahre in hohem Maße ein sehr stark nationalstaatlich reguliertes Gewerbe bildete und deutsche Schiffseigner zunächst einzelne Schiffe in den 1960er Jahren ausflaggten, verdeutlicht die zunächst hohe Bedeutung der nationalstaatlichen Besatzungen an Bord (vgl. insges. Gerstenberger 2004, S.14). Diese wurden in den Zeitzeugengesprächen ebenfalls thematisiert. Die Meinung von ausschließlich deutschen Mannschaftsmitgliedern an Bord der Kreuzfahrtschiffe, wie sie einige Zeitzeugen vehement vertraten, kann somit durchaus bestätigt werden, wenngleich sie auch nur für den Großteil der Mannschaften selbst galt. So merkte Bärhold an, dass:

„(...) bis auf ganz wenige Ausnahmen (waren) auf den Schiffen nur deutsche Besatzungsmitglieder (...) ein paar Österreicher waren auch da. Die Wäscherei, das waren die Chinesen, das waren die einzigen Ausländer (...)“ (Transkript J. Bärhold, S.3).

Hier kann grundlegend auf ein Problem in seiner Definition von Ausländern hingewiesen werden. Denn für den Akteur sind Chinesen, die als einzige Ausländer bezeichnet werden, ein Teil der internationalen Mannschaftsmitglieder, da sie per se nicht Deutsche sind. Die Österreicher hingegen werden nicht als Ausländer bezeichnet (mglw. weil sie ebenfalls die deutsche Sprache verwenden), was den Rückschluss zulässt, dass er sich diesen Landsleuten mitunter verbundener fühlte als den Chinesen. So führt er weiter aus: „Das war so ein ganz kleiner Club für sich da, die haben sich ihr eigenes Essen gemacht, die haben, die sind mit anderen kaum in Kontakt getreten“ (Transkript J. Bärhold, S.3).

Die Chinesen, welche häufig in der Wäscherei der Schiffe arbeiteten, hatten bei den unterschiedlichen Reedereien divergente Bezeichnungen wie Wäschemax, Fritz oder Max, wie Gerstenberger zu verstehen gibt und fanden sich als einzelne Ausländer bereits in den 1960er Jahren an Bord (vgl. Gerstenberger 2004, S.132f.). Bärhold selbst bestätigt also grundlegend die Existenz von Ausländern, hier Österreichern und Chinesen, an Bord von

Kreuzfahrtschiffen in den 1960er Jahren. Auch ein anderer Seefahrer, ebenfalls auf einem Kreuzfahrtschiff beschäftigt, bestätigte ebenfalls die Existenz der Chinesen. So äußerte Hellriegel:

„(...) aber zu der Zeit waren wir wie gesagt alles ja überwiegend Deutsche (...) bis auf die Chinesen in der Wäscherei, aber da waren 9 Chinesen an Bord (...)“ (Transkript Hellriegel, S.14).

Erst in den 1970er Jahren wurden systematisch internationale Mannschaftsmitglieder, die in unterschiedlichen Bereichen an Bord, sei es an Deck, in der Maschine oder im Servicebereich tätig waren, angeheuert. Zunächst wie o.g. Italiener, Spanier, Türken oder Portugiesen in seltenen Fällen auch Indonesier (vgl. Gerstenberger 2004, S.132f.). Der Zeitzeuge Schifferdecker, welcher neben Kreuzfahrt- auch auf Frachtschiffen unterwegs war, bestätigte eine Zunahme, merkte aber auch weitgehende Probleme durch die zunehmend internationalen Mannschaftsmitglieder an.

„(...) auch mit die ersten Türken, die kamen nä (...) es hat uns niemand aufgeklärt nä, dass das jetzt eine ganz andere Mentalität ist, dass andere Gewohnheiten da sind und und und“ (Transkript Schifferdecker, S. 6).

Gerstenberger merkt hierzu bestätigend an, dass viele Deutsche nicht ausreichend auf die neue Situation vorbereitet waren und sie selbst verstärkt zu einer nationalen Minorität an Bord der Schiffe wurden und letztlich darum bangen mussten ihre Heuer zu behalten bzw. eine neue Heuer zu finden (vgl. Gerstenberger 2004, S.133). Wie die Autorin zu bedenken gibt ist der Prozess der „(...) Ausflagungen und ein Austausch von Seeleuten, die im Land des Firmensitzes qualifiziert wurden, durch Seeleute aus einem Herkunftsland mit niedrigem Lohnniveau (...)“ (Gerstenberger 2004, S.134) als ein seither weltumspannendes Phänomen zu betrachten. Viele deutsche Reedereien bildeten auch Seefahrtsschulen in den Ländern, aus denen sie verstärkt Zuwachs für die Besatzung ihrer Schiffe rekrutierten aus, wobei das Qualifikationsniveau, welches vorher schon oftmals als problematisch (s. oben S.69) betrachtet wurde, seit Ende der 1970er Jahre kontinuierlich sank. Zu erklären ist dies wohl weitgehend mit der erhöhten Nachfrage von Seiten der deutschen Reeder (vgl. auch Gerstenberger 2004, S.134), die verstärkt auf internationale Besatzungsmitglieder zurückgriffen, um Kosten einsparen zu können.

Diese Stellung kann guten Gewissens auch auf die Kreuzfahrtbranche übertragen werden, wenn wir die Aussagen der Projektteilnehmer\*innen, die seit den 1970er Jahren in der Kreuzschiffahrt einer Erwerbstätigkeit nachgingen, als repräsentative Quelle anführen. So erwähnt Hag in einer E-Mail-Korrespondenz, dass es „(...) an Deck auch Spanier, Türken,

Griechen (wenige) (...)“ gab (vgl. E-Mail von Paul Hag), während Bode\* zu Protokoll gibt, dass bereits 2009 an Bord „(...) Deutsch, Österreich, Ukraine, Slowakei, Russland, Philippinen, es war einfach alles da“ (Transkript Pseudonym Bode\*, S.4) auf die Vielfalt der Nationen hinweist, die seither auf den Kreuzfahrtschiffen arbeiten. Müller differenziert in seiner Darstellung nicht die unterschiedlichen Nationalitäten der Seefahrer\*innen an Bord, sondern verweist auf differente Religionen der Akteur\*innen „(...) wir hatten an Hindus, Buddhisten, äh... Islam, Christen, Orthodoxe alle Formen“ (Transkript Müller, S.3).

Der Zuwachs an internationalen Mannschaftsmitgliedern führte seither dazu, wie Gerstenberger zutreffend ausdrückt, dass die Seefahrer\*innen verstärkt lernen mussten mit der unterschiedlichen Herkunft ihrer Kolleg\*innen umzugehen und kulturelle Differenzen, die sich auch aus anderen Werten und Normen, einer abweichenden Religion sowie einem anderen Weltbild ergaben, zu überbrücken (vgl. Gerstenberger 2004, S. 163). Dies kann dabei nicht nur für die Zeit als die ersten internationalen Besatzungsmitglieder auf deutschen Seeschiffen im Untersuchungszeitraum eine Tätigkeit übernahmen laut Auffassung des Forschungsprojektes durchaus bestätigt werden. Dennoch kann seither ein Wandel beobachtet werden, so dass das Prinzip der Assimilation von Stuart Hall als nicht mehr zutreffend bestätigt werden kann. Dieses Konzept, so führt Gerstenberger aus, geht davon aus, dass sich Migrant\*innen früher häufig sehr schnell und weitgehend an die Kultur des Landes versuchten anzupassen, in welches sie gewandert sind. Im Zuge der Globalisierung (zum Begriff s. S.101f.) sei jedoch die Anzahl der Personen gewachsen, die sich zwar darum bemühen in einer für sie fremden Kultur zu leben, sie aber ihre zuvor in einer anderen Kultur im Heimatland ausgebildete Identität nicht länger aufgeben wollen und diese in ihrem Alltag weiterhin pflegen (vgl. insges. Gerstenberger 2004, S.284). Wenn Gerstenberger an dieser Stelle auch maßgeblich auf die Anpassung von Migrant\*innen an eine für sie fremde Kultur zu sprechen kommt, so lässt sich die von ihr geschilderte Situation durchaus auf die Lage der Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen übertragen. So passten sich Spanier und Portugiesen Anfang der 1960er Jahre auf den Kreuzfahrtschiffen wohl weitestgehend den Verhältnissen an Bord an (vgl. Gerstenberger 2004, S.130ff.), während es bereits durch die Chinesen, die in der Wäscherei der Schiffe arbeiteten zu einer, nicht nur räumlich bedingten Trennung mit der Gruppe der deutschen Besatzungsmitglieder, sondern auch zu deren weitgehender Isolation kam, die obgleich sie einen wichtigen Bestandteil der Mannschaft bildeten laut Hellriegel „(...) ohnehin ihr eigenes Leben leb(t)en“ (vgl. Transkript Hellriegel, S.16) und ihre Kultur und im

Heimatland ausgebildete Identität nicht aufgeben wollten, wenngleich sie sich der für sie fremden Kultur an Bord anpassten, um ihren Aufgaben nachgehen zu können.

Wie Gerstenberger zu verstehen gibt, fühlen sich die in der Minderheit befindlichen Besatzungsmitglieder wie Angehörige einer kulturellen Minorität und befinden sich in einer Art kultureller Diaspora, in der sie zwar alle erforderlichen Aufgaben gemäß ihres Ranges und ihrer Stellung an Bord umsetzen und sich somit den Verhältnissen anpassen. Sie aber gleichermaßen ständig zwischen kulturellen Codes hin- und herschalten, in der sie die kulturelle Dominanz an Bord, vorgegeben durch die Schiffsführung, akzeptieren, sie aber sich gleichzeitig, wenn sie sich bspw. in ihrem eigenen sozialen Umfeld bewegen, den dort üblichen Code aneignen müssen, um sich innerhalb ihrer Gruppe (weitgehend bestehend aus Landsleuten) zu behaupten (vgl. Gerstenberger 2004, S.286ff.). Ein Prozess, der heute laut Auffassung des Forschungsprojektes maßgeblich für alle in der Kreuzschiffahrt beschäftigten Akteur\*innen gilt, die neben ihrer eigenen Kultur an Bord auch die fremde Kultur anderer Seeleute akzeptieren müssen, um nicht ihre Stellung an Bord zu gefährden.

Beenden wir jedoch nun folgend die Erörterung an dieser Stelle und widmen uns weiterer Veränderungen, die auch auf Kreuzfahrtschiffen für entscheidende Umbrüche im Alltag der Seeleute gesorgt haben. Hierbei ist erneut auf Gerstenberger zu rekurrieren, die darauf hinweist, dass es in den 1970er Jahren zunehmend üblicher wurde auf extreme Mannschaftsstärken und somit eine hohe Anzahl von Besatzungsmitgliedern an Bord der Seeschiffe zu verzichten, indem die Reedereien gezielt versuchten durch eine Deregulierung von Arbeitsbeziehungen Geld und Personal einzusparen (vgl. Gerstenberger 2004, S.154f.). Durch eine Verringerung von Arbeit auf das Notwendigste konnte man schließlich Bordpersonal einsparen, wobei auch höher qualifiziertes Personal aus der Maschine eingespart wurde. Gleichzeitig wurde es beliebt Personen einzustellen, die über eine Doppelqualifikation verfügten, diese also in unterschiedlichen Bereichen sowohl technisch als auch nautisch ausgebildet waren (vgl. Gerstenberger 2004, S.155ff.). Wenngleich diese Veränderungen größtenteils die Handelsschiffahrt betrafen, waren einige Reeder recht einfallsreich und machten sich gewisse Rationalisierungseffekte auch auf den Kreuzfahrtschiffen seit den 1980er Jahren weitgehend zum Vorteil. So kam es zu einem Umbau, einer Veränderung der entsprechenden Schiffe oder gar einer Neukonstruktion, bei dem diese nicht nur in der Größe, sondern auch in der Erhöhung der Tonnage einen Wandel durchlebten. Bei einem nahezu gleichbleibendem Treibstoffverbrauch der Schiffe und einer nahezu gleichen Anzahl an Personal wurden die Betten an Bord gesteigert, konnten die Preise



einer Kreuzfahrt für die Passagiere gesenkt und letztlich die Einnahmen der Reedereien erhöht werden (vgl. Althof 1988, S.199 und vgl. Meyer-Hentrich 2019, S.33). Die Stärke der Mannschaften an Bord selbst ging dabei, ähnlich wie Gerstenberger in der Handelsschiffahrt beobachtete (s. S.72), jedoch langsam zurück und ist heute keineswegs höher als die Anzahl der Passagiere wie es noch zu Beginn der 1960er Jahre der Fall war. Ein Verweis findet sich u.a. in der Aussage Hellriegels, der zu verstehen gibt, dass noch in den 1960er Jahren „(...) wo wir auf Kreuzfahrten 800 Passagiere hatten und 1200 Besatzungsmitglieder (...)“ (Transkript Hellriegel, S.16), wengleich Crolly anmerkt, dass auf einem heute fahrenden Kreuzfahrtschiff bspw. bei 2800 Passagieren ein Anteil von etwa 950 Besatzungsmitglieder kommt (vgl. Crolly 2016). Zwar benötigten die größeren Schiffe seit den 1980er Jahren im Hotel- und Servicebereich, aber auch im technischen Betrieb immer mehr Personal, wie Müller-Hentrich zu verstehen gibt (vgl. Meyer-Hentrich 2019, S.35), dennoch hat sich der Anteil der Besatzungen heute verglichen mit der Anzahl der Passagiere an Bord deutlich verringert, insbesondere um der Reederei Kosten einzusparen. Diese Informationen konnten grundsätzlich auch aus den Zeitzeugengesprächen entnommen werden. Eine weiterführende Recherche des Forschungsprojektes, bei der neben unterschiedlichen Reedereien auch der Verband Deutscher Reeder (VDR) sowie die Berufsgenossenschaft Verkehrswirtschaft Post-Logistik-Telekommunikation über etwaige Statistiken der Mannschaften auf Kreuzfahrtschiffen seit den 1970er Jahren Auskunft erteilte, ergab hingegen keine Ergebnisse. Die Mitarbeiter\*innen des Verbandes Deutscher Reeder (VDR) wiesen letztlich darauf hin, dass die von ihnen erstellten Statistiken seit dieser Zeit ausschließlich die Beschäftigungszahlen aller Seefahrer\*innen umfassen, diese jedoch nicht nach Schiffstyp differenziert werden. Daher konnten die Statistiken für das Projekt leider nicht verwendet werden.

Wengleich Kreuzfahrtschiffe immer grundlegend nach ihrer Größe typisiert werden, findet sich heute eine unterschiedlich große Anzahl an Schiffen, die dabei bspw. als Boutique-Schiffe, mittelgroße Schiffe, große Schiffe, sehr große Schiffe oder Mega-Schiffe differenziert werden können und dabei für eine Anzahl von Passagieren wie max. 200 Gäste (wie auf den Boutique-Schiffen) bis hin für mehr als 2.500 Gäste (wie auf den Mega-Schiffen) geeignet sind (vgl. Steinecke 2018, S.52f.). Die Größe an sich und die Zahl der Passagiere bildet dabei ein konstitutives Merkmal der Kreuzfahrtschiffe, was sich bewusst auf den Alltag der Besatzung auswirken kann, indem diese hinsichtlich der Menge an Aufgaben, die sie für viele Passagiere gleichzeitig ausführen muss, insbes. im Servicebereich, durchaus

überfordert sein kann. Berichte von erschöpften, mental ausgelaugten und überlasteten Seefahrer\*innen sind nicht selten und lassen sich zwar nicht nur auf die Arbeitsbelastung zurückführen, sondern auch auf emotionale Faktoren, Isolation oder mangelnden Schlaf, verdeutlichen aber kenntnisreich die Probleme, welche auf den heutigen Kreuzfahrtschiffen ihren Alltag begleiten können (vgl. hierzu auch Gerstenberger 2004, S.242ff.).

Somit seien an dieser Stelle einige wichtige Strukturveränderungen innerhalb der deutschen Seeschifffahrt seit den 1970er Jahren erwähnt, die auch entsprechende Auswirkungen auf die Kreuzfahrtbranche und darüber hinaus auf die Arbeits- und Lebensbedingungen der Seeleute an Bord nahmen. Gleichzeitig ist die Darstellung damit jedoch nicht erschöpft, wenn sie auch aufgrund des Rahmens dieser Abhandlung an dieser Stelle beendet werden muss. Zu erwähnen sind des Weiteren vielfach ökologische Probleme bedingt durch das anhaltende Wachstum der Kreuzfahrt-Touristik (bis zur Corona-Pandemie 2020, dessen Folgen noch nicht abzusehen sind) und die nachhaltige Belastung der Umwelt, nicht nur durch Abwässer, Ölverschmutzung der Gewässer oder auf den Schiffen anfallende Abfälle, die entsorgt werden müssen. Auch die zunehmende Lärmentwicklung muss berücksichtigt werden, wenn sich die Schiffe im Hafen befinden. Und bei Landgängen die Zunahme an Touristenmassen, die sich in den Hafenstädten bewegen, hier allerdings bedingt durch freie Verpflegung an Bord, kaum Geld ausgeben, so dass die einheimische Bevölkerung davon letztlich nicht profitieren kann (vgl. insges. auch Wolf 2006, S.34f.).

Bevor das Projekt nun nachfolgend näher auf den Alltag der Seefahrer\*innen auf den Kreuzfahrtschiffen im Untersuchungszeitraum eingeht und dabei auch auf entsprechende Veränderungen hinweist, die direkten oder indirekten Einfluss auf ihre Lebenssituation an Bord nehmen, ist es zunächst zwingend notwendig den Begriff Seefahrer\*innen zu definieren, um ein Verständnis zu erzeugen, was hiermit grundlegend projektbezogen gemeint ist.

## **2.5 Seefahrer\*innen an Bord von Kreuzfahrtschiffen als mobile Erwerbsgruppe**

Bevor also grundlegend eine Definition der Begrifflichkeit vorgenommen wird, muss zunächst darauf hingewiesen werden, dass Seefahrer\*innen an sich als eine mobile Erwerbsgruppe definiert werden können, welche an Bord eines Schiffes, zunächst unabhängig der Branche in der dieses unterwegs ist (also bspw. als Containerschiff oder Passagierschiff), ihre Heuer (ihren Lohn) mit einer sich deutlich voneinander zu differenzierenden Arbeitstätigkeit verdienen. Die Akteur\*innen sind dabei nicht nur durch die Art der

Fortbewegung dauerhaft mobil, wobei das Schiff global betrachtet weltweit unterwegs ist, sondern auch dauerhaft mobil, was deren Abwesenheit von Zuhause, also von der Landseite aus betrifft. Diese grundsätzlichen Anmerkungen sind also von vornherein zu bedenken, wenn eine Fokussierung auf deren Alltag erfolgt, welche im Rahmen des Unterkapitels 2.8.2 eine entscheidende Rolle spielt. Bevor jedoch weitergehende Gemeinsamkeiten oder Differenzen thematisiert werden stellt sich jetzt doch zunächst die entscheidende Frage: Was sind Seefahrer\*innen und wie werden diese gewöhnlich in der wissenschaftlichen Betrachtung definiert? Um diese Frage zu beantworten entschließt sich das Projekt im Folgenden einige Begriffsdemonstrationen vorzunehmen und im Anschluss eine projektbezogene Definition zu schaffen, welche stellvertretend für den Terminus im Rahmen des Forschungsvorhabens eine essentielle Grundlage für das Verständnis bildet. Diese kann und das wird nach finaler Fokussierung auf einen selbst gewählten Begriff deutlich, durchaus Abweichungen zu den üblichen Definitionen innerhalb der wissenschaftlichen Gemeinschaft aufzeigen.

### **2.5.1 Definition Seefahrer\*innen**

Betrachtet man zunächst das Wort Seefahrer, so wird augenfällig, unabhängig der Tatsache, dass ausschließlich die männliche Komponente als Fahrer und nicht die weibliche Variante als Fahrerin berücksichtigt wird, dass es sich hierbei um ein Determinativkompositum handelt, welches sich aus den Substantiven See und Fahrer zusammensetzt (vgl. <https://de.wiktionary.org/wiki/Seefahrer>). Der Begriff See scheint hierbei dominant und lässt die Interpretation zu, dass es sich bei Seefahrer\*innen (wir ergänzen die bisher fehlende weibliche Komponente) um Personen beiderlei Geschlechtes handelt, die zunächst einmal zur See fahren. Doch mit einer solchen Feststellung ist zunächst einmal nicht viel gewonnen, so dass ein Blick in den Duden eventuelle Aufklärung über die Begrifflichkeit Seefahrer\*innen verschafft.

Dieser bezeichnet Seefahrer, wobei er ebenfalls ausschließlich die maskuline Art des Substantives fokussiert, wenngleich die weibliche Form als Seefahrerin ebenfalls eine wichtige Bedeutung in der Seefahrt spielt, als eine Person, welche weite Seefahrten, Entdeckungsfahrten macht (vgl. hierzu <https://www.duden.de/rechtschreibung/Seefahrer>). Resümierend aus bisherigen Erkenntnissen bedeutet dies, dass es sich bei Seefahrer\*innen um Personen handelt, die zur See fahren und dabei Seefahrten unternehmen. Doch auch dies trägt zunächst nicht zur Lösung dieses Begriffes bei. Hierzu ergänzend findet sich in Wikipedia die Erklärung darüber, dass es sich bei Seefahrer\*innen grundsätzlich um „Menschen, Gruppen

oder Völker, deren Leben hauptsächlich von der Seefahrt geprägt ist“ (<https://de.wiktionary.org/wiki/Seefahrer>), handelt. Doch auch hier fehlt eine Erklärung darüber, auf welche Art und Weise ihr Leben von der Seefahrt geprägt ist. Ist es ausschließlich die Tatsache auf dem Meer unterwegs zu sein? Das wird nicht deutlich. Um die Frage nach den Akteur\*innen jedoch zu beantworten, vergleicht das Projekt auf der Webseite Openthesaurus den Terminus Seefahrer\*innen mit anderen ähnlichen Begriffen und findet so eine Vielzahl an unterschiedlichen Synonymen, die weitgehend die ausschließlich maskuline Version betonen. Synonyme wie Seemann, Fahrensmann, Matrose, Schiffer, Seebär und ferner eine Person, die das Ruder des Schiffes bedient, sind nur einige Bezeichnungen, die einen gleichen oder sehr ähnlichen Bedeutungsumfang aufweisen (vgl. <https://www.openthesaurus.de/synonyme/Seefahrer>).

Grundsätzlich unabhängig des Faktes, dass auch hier ebenfalls ausschließlich ein Fokus auf die männliche Seite gelegt wird, verdeutlicht die Darstellung ein prinzipielles Dilemma, nämlich die Uneinigkeit darüber, was genau unter Seefahrer\*innen verstanden werden kann. Kommen dann jedoch noch Definitionsversuche derart hinzu, die erklären, dass Seefahrer viele Abenteuer erleben und auf einem Schiff um die ganze Welt reisen, dann wird das gesamte Definitionsproblem noch heikler als es ohnehin schon ist (<https://www.helleskoepfchen.de/?suche=seefahrer>).

Der zuletzt genannte Definitionsversuch, der zahlreiche Synonyme zu dem Begriff Seefahrer aufzeigt, weist gleichermaßen auf spezielle Berufe an Bord hin, welche Seefahrer\*innen an Bord ausüben und zählt sie insgesamt betrachtet zu Seefahrer\*innen, unabhängig ob es sich dabei um Matrosen oder Schiffer handelt. Resümierend startet das Projekt aufgrund bisher erfolgter Definitionsversuche daher zunächst einen eigenen Interpretationsversuch. So handelt es sich bei Seefahrer\*innen um Personen, die 1. auf See unterwegs sind und dessen Leben 2. von der See geprägt ist, wobei 3. alle von ihnen einen speziellen Beruf an Bord der zur See fahrenden Schiffe ausüben und 4. dessen unabhängig alle gleichermaßen Teil einer sozialen Gruppierung, den Seefahrer\*innen, bilden.

Wenngleich diese Definition weitere Fragen offen lässt, erschien es dem Projekt zunächst sinnvoll, grundlegende Synonyme zu prüfen, welche stellvertretend für die Begriffsbezeichnung Seefahrer in der Literatur zu finden sind. Unter Hinzunahme des allgemeingültigen Synonyms Seemann wurde ein projektbezogener Begriff deutlicher. Der Duden definiert einen Seemann als „jemand, der auf einem Seeschiff beschäftigt ist

(Berufsbezeichnung)“ (<https://www.duden.de/rechtschreibung/Seemann>). Es handelt sich also insgesamt betrachtet bei den Seemännern (und Seefrauen so die projektbezogene Ergänzung), um eine Tätigkeit, einen Beruf, der auf einem Schiff ausgeübt wird und der für die Definition entscheidend bleibt. Losgelöst von der o.g. Bezeichnung fanden sich in den persönlichen Gesprächen mit den Zeitzeug\*innen zu den beiden Begrifflichkeiten grundlegende Differenzen, die aber auch gleichzeitig die Problematik einer gemeinsamen Definition betonen. So betonte der Akteur Müller, dass ein Seemann (ebenfalls ausschließlich männlich) an Deck der Schiffe arbeitet und es sich dabei um den Kapitän oder Personen aus dem nautischen Bereich wie Offiziere handelt. Seefahrer hingegen sind seiner Ansicht nach hingegen Personen wie Stewards oder Servicekräfte ggfs. auch Krankenschwestern oder Maschinisten, die nur selten an Deck sind und wenig Kontakt mit den Hafenmitarbeitern oder Behörden an Land aufweisen (vgl. Gesprächsprotokoll Müller 27.05.2019). Den Aussagen lässt sich entnehmen, dass der Beruf, den Mitglieder der sozialen Gruppierung ausüben, durchaus Einfluss darauf nehmen kann, zu welcher Gruppe, ob als Seemann oder Seefahrer, sie hinzugerechnet werden. Eine Differenzierung dieser beiden Begriffe liegt also durchaus vor (einige Ergänzungen finden sich in Kapitel 2.6 und 2.8.2), die sich an dieser Stelle jedoch nicht im Detail erläutern lassen und auf eben genannte Kapitel zu verweisen ist. Die prinzipielle Uneinigkeit, die in den bisherigen Abschnitten ausführlich thematisiert wurde, möchte das Projekt mit einer allgemeingültigen Definition abschließen, welche sich im Seearbeitsgesetz (SeeArbG) finden lässt. Diese beeinflusste im Nachhinein auch die projektbezogene Definition stark, die sich in Kapitel 2.5.1.1 finden lässt.

Laut §3 Abs. 1 des Seearbeitsgesetzes (SeeArbG) vom 20.04.2013 sind Seeleute (Seeleute bilden den offiziellen Plural für Seemann) „(...) alle Personen, die an Bord des Schiffes tätig sind, unabhängig davon, ob sie vom Reeder oder einer anderen Person beschäftigt werden oder als Selbstständige tätig sind, einschließlich der zu ihrer Berufsbildung Beschäftigten (Besatzungsmitglieder)“ (siehe hierzu ausführlich §3 Abs.1 SeeArbG und <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/94492/123133/F2140927706/DEU94492%20Ger%202015.pdf>). Eine prinzipiell in diese Richtung gehende Auffassung vertritt auch Rath, der anmerkt, dass ein Seemann dann ein Seemann ist, wenn er sich an Bord befindet (vgl. Rath 2004, S.11). Dennoch gibt es einige Ausschlusskriterien, wann nicht von einem Seemann/einer Seefrau bzw. im Plural von Seeleuten gesprochen werden kann. Hier führt das Seearbeitsgesetz in §3 Absatz 3 hinaus genau aus, welche Akteur\*innen nicht als Besatzungsmitglieder bzw. Seeleute zu bezeichnen sind. Der Form halber werden nur die

Berufe der Personen aufgezählt wie Lots\*innen, Reederei- und Ladungsinspektor\*innen (nicht länger als 72 Stunden an Bord), Künstler\*innen (nicht länger als 72 Stunden an Bord), Wissenschaftler\*innen (nur vorübergehend an Bord), Fahrschüler\*innen sowie Hochschul- oder Fachhochschulstudent\*innen, Schüler\*innen (für ein Praktikum), Kanalsteuerleute auf dem Nord-Ostsee-Kanal, Sicherheitsmitarbeiter\*innen von Bewachungsunternehmen sowie Personen für Reparaturen und Wartungsarbeitern (nicht von der Besatzung selbst ausführbar und nicht für länger als 96 Stunden an Bord) sowie Akteur\*innen, welche im Auftrag einer Werft oder eines Anlagenherstellers Gewährleistungs- oder Garantiarbeiten an Bord ausführen (und nicht länger als 96 Stunden an Bord sind) (vgl. <https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/94492/123133/F2140927706/DEU94492%20Ger%202015.pdf> und §3 Absatz 3 SeeArbG). Nach Ausschluss einzelner Berufsgruppen findet sich so eine Definition vor, welche die Gesamtheit der Seeleute als eine repräsentativ soziale Gruppierung bestimmt, die auf unterschiedlichen Schiffen einer Erwerbstätigkeit nachgehen.

Im Folgenden möchte das Projekt eine ausschließlich projektbezogene Definition des Begriffes Seefahrer\*innen vorstellen, die eine Kombination aus voneinander zu differenzierenden Auffassungen darstellt und daraus wichtige Komponenten in den Fokus stellt. Diese Bezeichnung ist für das weitere Verstehen essentiell und verdeutlicht, welche Akteur\*innen für das Projekt tatsächlich Seefahrer\*innen darstellen.

### **2.5.1.1 Projektbezogene Definition**

Prinzipiell orientiert sich das Projekt in seiner Definition von Seefahrer\*innen stark an der Definition des Seemannes, die Jürgen Rath in seiner Abhandlung über das Seemannsleben an Bord vorgenommen hat. Demnach ist jeder, sobald er sich an Bord befindet, ein Seemann bzw. Seefahrer (vgl. Rath 2004, S.11). Die recht offene Erklärung erweitert das Projekt hingegen zusätzlich mit der Definition des Seearbeitsgesetzes, nach der „(...) alle Personen, die an Bord des Schiffes tätig sind, unabhängig davon, ob sie vom Reeder oder einer anderen Person beschäftigt werden oder als Selbstständige tätig sind, einschließlich der zu ihrer Berufsbildung Beschäftigten (...)“ (SeeArbG §3 Abs.1), Seeleute sind. Es differenziert dabei nicht zwischen den einzelnen Berufsgruppen an Bord und fasst alle Akteur\*innen, die an Bord einer Erwerbstätigkeit nachgehen als Seefahrer\*innen bzw. bei Verwendung eines Synonyms als Seeleute gemäß o.g. Darstellung auf. Ausnahmen bilden dabei lediglich gemäß der Auffassung des Seearbeitsgesetzes (SeeArbG) §3 Absatz 3, die auf S.77f. genannten Personengruppen, die für das Projekt ebenfalls keine Seefahrer\*innen darstellen (vgl. bitte

oben S.77f. und §3 Absatz 3). Hierzu ergänzend möchte das wissenschaftliche Forschungsvorhaben zwar einräumen, dass sämtliche Akteur\*innen, die diesem für persönliche Gespräche zur Verfügung standen, sich nach Form ihrer Erwerbstätigkeit, ihrem Alter, ihrem Dienstgrad, ihrer Profession sowie weiteren konstitutiven Merkmalen unterscheiden lassen, sie aber dennoch Teilnehmer\*innen eines Gesamtsystems bilden. In diesem System spielen sie als eine eigenständige soziale Gruppierung, als Seefahrer\*innen eine wichtige Rolle, welches deutliche Einflüsse auf ihr individuelles und kollektives Leben nach sich zieht. Wenngleich sie also, wie am Bsp. der Funkoffizier\*innen verdeutlicht, zusätzlich untergeordnet der Gruppe der nautischen Offizier\*innen angehören, bleiben sie darüber hinaus betrachtet Teil einer übergeordneten Gruppe als Seefahrer\*innen, die allerdings aufgrund ihrer beruflichen Tätigkeit auch zu einer weiteren sozialen Gruppe, in diesem Fall den Funkoffizier\*innen, zugerechnet werden können. Dieses Beispiel ließe sich auch anhand von Reiseleiter\*innen nachweisen, die als Teil einer übergeordneten Gruppierung den Seefahrer\*innen zugerechnet werden, ungeachtet der Tatsache, dass sie ebenfalls Mitglieder einer anderen sozialen Gruppe, der Kreuzfahrtleitung, bilden. Einige zusätzliche Informationen finden sich ebenfalls in Kapitel 2.6, worauf das Projekt abschließend verweisen möchte. Losgelöst dieser entsprechenden Zugehörigkeit bleiben Seefahrer\*innen, wie o.g., ein Teil eines Gesamtsystems an Bord voneinander zu differenzierender Schiffe und Schiffsbranchen, die einen bedeutsamen Anteil an ihrem individuellen und kollektiven Alltag nehmen. Als soziale Akteur\*innen weisen sie Gemeinsamkeiten untereinander auf, die zunächst unabhängig der Schiffsbranche, in der sie tätig sind, eine wichtige Bedeutung für ihr Leben an Bord spielen. Hierzu möchte das Forschungsvorhaben im nachfolgenden Kapitel einige essentielle Parallelen aufdecken, die gleichermaßen für alle in der Schifffahrt beschäftigten Seefahrer\*innen an Bord von Schiffen Gültigkeit aufweist. Ein Fokus auf Akteur\*innen auf Kreuzfahrtschiffen wird hier nicht gezielt vorgenommen, allerdings repräsentative Merkmale benannt, die sich wie genannt bei allen Personen, die in der Seefahrt beschäftigt sind, vorfinden lassen. Eventuelle Differenzen müssen jedoch stets berücksichtigt werden, wobei das Projekt einige Unterschiede zur Kreuzschifffahrt thematisiert.

## **2.6 Gemeinsamkeiten von Seefahrer\*innen als soziale Akteur\*innen**

Die pauschal wirkende Aussage eines pensionierten Kapitäns, welcher die Auffassung vertritt, dass bereits zwei Kilometer hinter dem Deich die Leute nichts mehr über die Seefahrt wissen, verdeutlicht zunächst ein grundsätzliches Dilemma (vgl. Heimerdinger 2005, S.13).

Unabhängig der Branche, in der Seefahrer\*innen beschäftigt sind und losgelöst von der Art des Schiffes, auf dem sie ihre Tätigkeit ausüben, herrschen in der Bevölkerung weitgehend Unstimmigkeiten über die Seeleute und ihren Alltag. Es herrscht eine sogen. sea blindness vor, da die Seefahrt für die Majorität der Öffentlichkeit weitgehend unsichtbar bleibt (vgl. Gerstenberger 2004, S.12). Romantische Ideale wie Wind und Wellen, Sonnenuntergänge auf hoher See, Entdeckungs- und Abenteuerfahrten, ferne Länder, kräftige und durchsetzungsfähige Männer, durchzechte Nächte, Frauen in jedem Hafen sind nur einige der Assoziationen, die landläufig mit der Seefahrt und insbes. mit den Seefahrer\*innen verknüpft werden (vgl. auch Heimerdinger 2005, S.13). Wenngleich Seeleute alle Bereiche unserer medialen Kultur erreichen und darüber hinaus neben Film und Fernsehen, in Romanen und Gedichten sowie Liedern als auch in der Werbung eine Bedeutung spielen, ändert dies kaum etwas daran, dass noch immer klaffende Lücken zwischen lebensweltlicher Realität und medial inszenierter Fiktion bestehen, die auch durch idealisierte, verklarte, oftmals romantisierte Bilder über den Seemannsberuf entstanden sind (vgl. ebd.). Über Bereiche der Literatur, Kunst, Musik oder über die Werbung bildeten sich ferner unterschiedliche Topoi über die Seeleute, die mit bestimmten Vorstellungen der meist männlichen Seefahrer verbunden sind. Unabhängig ob es sich dabei wie bei Heimerdinger konstatiert, um Stilisierungen handelt, die bestimmte Bilder freisetzen, bleibt eines offenkundig, nämlich eine klischeehafte und oftmals unrealistische Darstellung der Akteur\*innen, die oftmals in der Realität nicht zu finden ist (vgl. auch Heimerdinger 2005, S.196). Die zahlreichen bei Heimerdinger vorgestellten Klischees, die über die Berufsgruppe der Seeleute verbreitet werden und die Topoi, die mit diesen Akteur\*innen verknüpft werden, können im Rahmen dieser Abhandlung nicht im Detail dargestellt werden. Eine ausführliche Darstellung findet sich hingegen im Werk des Autoren selbst. An dieser Stelle möchten wir nur kurz anhand dessen wissenschaftlicher Beschäftigung mit der Rolle des Seemanns auf bestimmte Charaktereigenschaften verweisen, die der Berufsgruppe zugeschrieben werden. So können Seefahrer\*innen (wobei auch Heimerdinger ausschließlich die männliche Seite und damit verbundene Vorstellungen fokussiert) als stark (bedingt durch körperliche und psychische Anforderungen an Bord der Schiffe), als wild (benehmen sich häufig ungezügelt und leben Bedürfnisse hemmungslos aus), als gesellige Personen (für die ein Zusammenhalt an Bord untereinander bedeutsam erscheint), als freie Männer (sind in der gesamten Welt zuhause und erleben Abenteuer überall), als erotisch (verbunden mit Vorstellungen von Sanftheit und Romantik, aber auch homoerotischen Assoziationen) sowie final als leidende Akteure (die häufig unter den Folgen der schweren Arbeit, Unterdrückung und Ausbeutung an Bord



leiden) konterkariert werden (vgl. das Werk Heimerdingers 2005 und hier ausführlich S.196-199). Gerade im 19.Jhdt. bildete der Seemann (hier ausschließlich männlich) einen Gegenpart zu bürgerlichen Wertvorstellungen und wurde häufig mit Gewalt, übermäßigem Alkoholgenuss, Geldverschwendung, Glücksspiel, Unsittlichkeit, Prasserei und fragwürdigen Moral- und Verhaltensnormen in Verbindung gebracht (vgl. Heimerdinger 2005, S.119ff.). Bei Berücksichtigung sämtlicher Topoi lässt sich zumindest ein vorläufiges Ergebnis formulieren, ergo dass sich der Berufsstand dauerhaft in einem Spannungsverhältnis zwischen Realität und Fiktion befand und mglw. noch immer steht und es letztlich schwierig wird beide laut der vorherrschenden Topoi voneinander zu trennen (vgl. Heimerdinger 2005, S.14).

Und dennoch kann eine Darstellung spezifischer Gemeinsamkeiten aller weltweit beschäftigten Seeleute durchaus funktionieren, wenngleich die landläufig existierenden Vorstellungen damit zumindest tlws. ad absurdum geführt werden. Auch Westerdahl vertritt eine ähnliche Auffassung, wenn er anmerkt, dass sich der Habitus der maritimen Welt, welcher für Seeleute unabhängig ihres Einsatzgebietes gültig erscheint, generell aus dem Gegensatz von See und Festland, speziellen Riten und Gebräuchen, einer bestimmten Kleidung sowie einer speziellen Interaktion an Bord und weiterer gruppenkonstitutiver Merkmale zusammensetzt (vgl. Westerdahl 2007, S.191-236). Dessen ungeachtet müssen jedoch, wohl auch mit gewissen Klischees überhäufte Darstellungen wie in der Musik am Bsp. des Liedes „Seemann“ der österreichischen Schlagersängerin Lolita, zunächst kritisch geprüft werden. Die bei Heimerdinger erwähnte Lücke zwischen Realität und Fiktion (vgl. oben) spielt auch hier eine wesentliche Rolle, wenngleich interessanterweise in der Komposition der Sängerin wesentliche Kennzeichen der Seeleute (ausschließlich männlich) aufgegriffen werden, die tatsächlich als reale und konstitutive Elemente der Akteur\*innen zu verstehen sind. So ist die Berufsgruppe ständig davon gekennzeichnet nicht zuhause an Land bei der Familie weilen zu können und weitgehend auf dem Meer eine neue Heimat gefunden zu haben. Die ständige Sehnsucht nach der Ferne und somit die dauerhafte Mobilität der Akteur\*innen bilden ein konstitutives Element, wobei das Schiff eine zentralere Bedeutung als das Leben an Land spielt (vgl. Lolita: Seemann 1960). Auf diese Komponenten weist das Forschungsprojekt jedoch an gesonderter Stelle im nächstfolgenden Kapitel separat hin, so dass im Folgenden andere gemeinschaftsbildende Elemente der Seeleute fokussiert werden.

Dessen ungeachtet weisen die Akteur\*innen, wie oben bei Westerdahl erläutert, dennoch entscheidende Parallelen zueinander auf, wobei das Projekt nachfolgend die wichtigsten Gemeinsamkeiten thematisiert, gleichzeitig jedoch darauf hinweist, dass aufgrund der Breite

der wissenschaftlichen Abhandlung in diesem Kapitel nicht alle gleichermaßen erwähnt werden können und daher auch in den entsprechenden Folgekapiteln weitere Parallelen deutlich werden.

Doch zunächst ist das Projekt prinzipiell der Überzeugung, dass es sich bei Seefahrer\*innen um eine soziale Gruppierung bzw. eine soziale Gruppe handelt, die unabhängig ihres jeweiligen Berufes, den sie auf den voneinander zu differenzierenden Schiffen (also bspw. auf einem Handelsschiff oder einem Passagierschiff) ausüben, einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Eine Gruppe weist dabei soziologisch betrachtet mehr als drei Personen auf, wobei die einzelnen Personen selbst in irgendeiner Beziehung zueinander stehen. Die Beziehung ist dabei von längerer Dauer und bleibt nicht zufällig und regungslos (vgl. Dechmann 2015, S.34f.). Dechmann selbst merkt an, dass der Begriff heute inflationäre Verwendung findet und weist auf grundlegende Probleme seiner Anwendung hin. So leben grundsätzlich in Gruppen Einzelne nicht beziehungslos nebeneinander und stehen in einem nichtzufälligen, sich meistens wiederholenden Bezug (vgl. Dechmann 2015, S.34ff.). Das wissenschaftliche Forschungsvorhaben definiert die Gruppe der Seeleute nach folgenden o.g. Merkmalen: Zunächst bestehen sie aus mehr als drei Leuten, ihre Beziehung ist meist auf mehrere Monate ihrer Tätigkeit an Bord beschränkt und dennoch stehen sie in irgendeiner Beziehung, die sich zumeist aus der Hierarchie auf den Schiffen sowie ihrer Tätigkeit ergibt. Auf den Schiffen herrscht dabei eine entschieden hierarchische Organisation vor, die jedem gemäß seiner Tätigkeit eine Rolle zuordnet und sie gemäß ihres Status als Mitglied einer bestimmten Hierarchiegruppe definiert (vgl. Rath 2004, S.22). (s. zur Hierarchie ausführlich Kapitel 3.1 und 3.2).

Über dies hinaus können Seefahrer\*innen als Teil einer Organisation verstanden werden (bspw. der jeweiligen Reederei oder des Kreuzfahrtveranstalters), welche sie an Bord beschäftigt. Bei einer Organisation, so gibt Dechmann zu bedenken, kennen sich nicht alle Mitglieder persönlich und ein Großteil der Personen bleibt anonym und nur schwer zu durchschauen. Der Zweck der Organisation bleibt grundlegend der wichtigste Bestandteil, der einem ständigen Wandel unterliegt, wobei ihre Mitglieder jederzeit leicht austauschbar sind im Vergleich zu kleinen Gruppen. Ein Fortkommen Einzelner behindert dabei nicht grundsätzlich den Bestand der Organisation, wobei es durchaus einige Personen gibt, welche mit wichtigen Funktionen ausgestattet sind, die mehr oder weniger erhalten bleiben müssen. Die Erreichung der Ziele selbst bleibt rational geplant und ihre Erfüllung wird von den Mitgliedern erwartet, wobei es in Organisationen gewisse Strukturen, Regeln oder

Hierarchien gibt, die einzuhalten sind und Mitglieder miteinander verbinden (vgl. insges. Dechmann 2015, S.74f.). Seeleute sind somit ein Bestandteil einer Organisation, der jeweiligen Reederei oder des Veranstalters, der sie letztlich einsetzt, um ein bestimmtes Ziel zu erreichen, in diesem Fall entweder einen wirtschaftlichen Gewinn durch Verkauf von Waren wie auf einem Handelsschiff zu erzielen oder zufriedene Gäste wie auf einem Kreuzfahrtschiff zu schaffen, welche das Schiff und die Reederei weiterempfehlen und somit der Organisation nicht nur Reputation ermöglichen, sondern auch einen wirtschaftlichen Erfolg sichern, der sich auch langfristig auszahlt. Diese grundlegende Parallele findet sich bei allen Seefahrer\*innen, ob sie in der Handels- oder Passagierschiffahrt beschäftigt sind, da sie einen entsprechend genannten Zweck in ihrer Tätigkeit für die Reederei erfüllen. Ausnahmen bilden hierbei Seeleute in der Marine, da hier grundlegend der Zweck der Organisation (in Deutschland heutzutage die Bundeswehr, zu der sie heute gehört) nicht grundlegend darin besteht einen kapitalistischen Mehrwert durch zusätzliche Einnahmen zu erzielen, sondern pauschal betrachtet darin liegt mit unterschiedlichen Mitteln auf hoher See andere Streitkräfte zu unterstützen. Die Besonderheit auf einem Kreuzfahrtschiff besteht hingegen darin, dass die Akteur\*innen am Bsp. der nautischen Offizier\*innen belegt, der Reederei direkt unterstellt sind, die als übergeordnete Organisation fungiert, während Mitarbeiter\*innen aus dem Servicebereich der Hotel- bzw. Kreuzfahrtleitung unterstellt sind, wobei der Reiseveranstalter als eine übergeordnete Organisation operiert. Bedienstete aus dem Wäschereibetrieb waren in früheren Zeiten, wie Hellriegel erklärt, Mitarbeiter\*innen, die direkt der Ocean Comfort Company unterstellt waren, welche bestimmte Räumlichkeiten an Bord der Schiffe mietete.

„(...) die Wäscher waren beschäftigt bei dieser Ocean Comfort Company, und die stellten die Wäsche und stellten den Proviant, (...) oder die Friseure usw., die wurden von der Ocean Comfort Company eingestellt, die hatten mit der Reederei gar nichts zu tun. Und die bezahlten dafür bei der Reederei Miete für ihre Läden usw., nech?“ (Transkript Hellriegel, S.17).

Die Kleidung der Seefahrer\*innen, die auch Heimerdinger als einen wichtigen Bestandteil der Akteur\*innen und als ein grundlegend repräsentatives habituelles Element der Gruppe der Seeleute betont (vgl. Heimerdinger 2005, S.170), muss jedoch hinsichtlich der unterschiedlichen Berufsgruppen, aus denen sich die Gruppe der Seefahrer\*innen selbst zusammensetzt, differenziert werden. So unterscheidet sich die Uniform bspw. von nautischen Offizier\*innen nicht nur durch Dienstgradabzeichen von Mitarbeiter\*innen im Servicebereich oder der Mechaniker\*innen, die im Bereich der Maschine tätig sind und die hierdurch ihre Profession und ihren Stand innerhalb der Hierarchie auf den Schiffen abbilden, sondern oftmals auch durch eine andere Farbe oder zusätzliche Accessoires wie bei den

Mechaniker\*innen bspw. durch Latzhosen oder spezielle Handschuhe. Und dennoch lassen sich anhand der Kleidung, unabhängig der Branche in der die einzelnen Seeleute an Bord tätig sind, diese grundlegend als Mitarbeiter\*innen auf den Schiffen erkennen, die insgesamt eine übergeordnete Gruppe, ergo die Seefahrer\*innen selbst abbilden. Dass letztlich die Profession und der Stand der Seeleute an Bord, unabhängig der Zuordnung in die Gesamtgruppe als Seefahrer\*innen, auch mit einer Vielzahl an weiteren Differenzen der einzelnen Mitglieder im Alltag einhergeht, wird dabei nicht nur durch die Kleidung der Akteur\*innen, sondern auch durch die Hierarchie an Bord deutlich, die den Akteur\*innen je nach Profession eine bestimmte Rolle auf dem Schiff zuweist, mit der ein anderer Alltag einhergeht. Diese wird jedoch in den Kapiteln 3.1 und 3.2 ausführlich behandelt, so dass an dieser Stelle auf eine Beschreibung verzichtet wird.

Neben einer grundsätzlichen Zugehörigkeit der Seeleute zu einer Organisation finden sich jedoch weitere Merkmale, die diese Akteursgruppe auszeichnen, auf die das Projekt nun hinweisen möchte. Zunächst weist Heimerdinger auf die längerfristige Abwesenheit von Zuhause hin, die begleitet wird von zahlreichen Auslandsaufenthalten der Seefahrer\*innen (vgl. Heimerdinger 2005, S.44). Diese Abwesenheitszeiten der Akteur\*innen müssen jedoch zwingend differenziert werden und können so nicht grundsätzlich auf alle Personen an Bord von Handels- und Passagierschiffen übertragen werden. Denn die jeweilige Abwesenheit von Zuhause kann durchaus recht kurz sein, wie bspw. in der Bedarfsschiffahrt auf Fahrten von Fähren, die evtl. nur einige Stunden Abwesenheit von Zuhause bedeuten oder aber sehr lang, wie bspw. auf Kreuzfahrtschiffen, wo in der Regel die Abwesenheitszeiten durchaus bis zu zwölf Monate betragen können (vgl. nur im Ansatz Schulz 2010, S.140). Daher plädiert das Projekt dafür die Abwesenheit von Zuhause (unabhängig der tatsächlichen Länge) als ein konstitutives Merkmal aller Seefahrer\*innen zu betrachten, welche in jeder Branche eine Rolle spielt, hier auch in der Marine. Eine fundamentale Meer-Land-Dichotomie bestimmt das Leben aller Seeleute, hat bestimmte Auswirkungen auf ihren Alltag und führt dazu, dass sich die Akteur\*innen grundlegend innerhalb zweier deutlich voneinander zu differenzierender Welten bewegen, was durchaus zu einer Veränderung der Wahrnehmung des Landlebens führen kann. Hierzu merkte bspw. Bärhold an: „Man sieht das im Grunde genommen alles nicht für so wichtig an, möchte ich sagen, was hier so dann an Land passiert, nech? (...) Wahrscheinlich, weil man dann doch wieder bald weg ist, nech?“ (Transkript J. Bärhold, S.6f.). (Weitere Bsp. für eine veränderte Sichtweise finden sich in Kapitel 4.1).

Bei den Akteur\*innen fallen Arbeits- und Freizeitphasen grundlegend ineinander und die jederzeit vorhandene Nähe zum Arbeitsplatz an Bord kann es erschweren freie Zeit außerhalb der Arbeitszeit als Freizeit zu empfinden. Erschwerend kommt die Problematik dazu, dass die Personen jederzeit wieder zur Arbeit gerufen werden können, auch wenn sie eigentlich ihre freie Zeit genießen könnten. Schwierigkeiten bei der Umsetzung von Tätigkeiten oder Notfälle an Bord können als Rechtfertigungsgründe angegeben werden, um ihre schnellstmögliche Präsenz erneut, trotz Ruhephase, zu verlangen. Freizeit erscheint mehr als ein Bereitschaftsdienst, wobei die Seemannsordnung festlegt, dass Seefahrer\*innen auch in ihrer Freizeit jederzeit den Befehlen ihrer Schiffsleitung Folge zu leisten haben (vgl. insges. auch Heimerdinger 2005, S.44 und Rath 2004, S.365f., auch Kapitel 2.8.2). Über dies hinaus kann davon ausgegangen werden, dass Freizeitaktivitäten der Akteursgruppe mit unterschiedlichen Aktivitäten gestaltet werden, unabhängig der Branche, in der sie tätig sind, auch in der Marine. Rath benennt Konversationen, Musik, Tanz, Austausch über Familie, Frau zu Hause, Seefahrtsschulbesuch, Landgänge oder Seefahrergeschichten (vgl. Rath 2004, S.392f.), während Jensen in seiner empirischen Untersuchung über Seeleute und ihre Beziehung zur Arbeit und Führung auf Schiffen weitere Beschäftigungsmöglichkeiten wie Lesen, Musik hören, den Genuss von Alkohol, Filme schauen, Barbesuche an Bord oder an Land, Grill- oder Deckpartys angibt (vgl. Jensen 1980, S.56-60). Diese Aktivitäten kann das Projekt unter Hinzunahme der Aussagen der Zeitzeug\*innen, welche auf Kreuzfahrtschiffen gearbeitet haben, erweitern, entschließt sich jedoch aufgrund der Bedeutung des Aspekts Freizeit im jeweiligen Alltag, weitere Aktivitäten erst in Kapitel 2.8.2 zu nennen. Und grundlegend reichen o.g. Tätigkeiten aus, um deutlich zu machen, dass eine Gestaltung der Freizeit auf Schiffen jedweder Art durchaus problematisch sein kann und grundlegend aus mehreren Optionen gewählt wird, um diese bestmöglich zu gestalten. Dass in einigen Fällen, wie am Bsp. des Filme schauen verdeutlicht, erst einmal die entsprechenden Wiedergabegeräte auf den Schiffen vorhanden sein mussten, erklärt sich nach Auffassung des Projektes von selbst und verweist zunächst auf weitere Parallelen der in der Schifffahrt beschäftigten Seeleute.

Das Projekt ist dabei der prinzipiellen Überzeugung und knüpft dabei an die Aussage von Rath an, dass bestimmte Pull- und Push-Faktoren maßgeblich dafür verantwortlich sind, weshalb Seeleute eine Beschäftigung an Bord von Schiffen, unabhängig der jeweiligen Branche wählen. Push-Faktoren bilden dabei laut dem Autoren wesentliche Gründe dafür, weshalb eine Person von der Heimat abgestoßen wird, während Pull-Faktoren Alternativen

oder bessere Perspektiven darstellen, die Personen als lebens- bzw. erstrebenswert empfinden (vgl. Rath 2004, S.21) und sich diesen zuwenden. Wenngleich die Motivlage der Seefahrer\*innen sich heute mit gewissen Abweichungen grundlegend von derjenigen unterscheidet als noch politische Verfolgung, ökonomische Beschränkungen oder Existenzbedrohungen wichtige Gründe dafür bildeten eine Tätigkeit auf hoher See anzunehmen, finden sich dennoch auch heute noch Bsp. für ökonomische Beschränkungen (vgl. Rath 2004, S. 21ff.), welche die Seefahrer\*innen motivieren eine Anstellung an Bord anzunehmen. Das Forschungsvorhaben verweist hierbei auf das Bsp. philippinischer Seeleute an Bord von Kreuzfahrtschiffen, die sich aufgrund schlechter Verdienstmöglichkeiten im Heimatland dazu entschließen, auch um die finanzielle Versorgung der Familie zu sichern, eine Beschäftigung an Bord eines Kreuzfahrtschiffes anzunehmen. Weitere Beispiele könnten auch anhand weiterer Nationen aufgeführt werden, bei denen sich die jeweiligen Akteur\*innen durch eine Arbeitsaufnahme an Bord einen höheren Verdienst versprechen als in ihrer Heimat und daher die Abwesenheit von ihrer Familie in Kauf nehmen, um sie versorgt zu wissen. Weitere Gründe für einen Eintritt in die Schifffahrt benennt allerdings auch Gerstenberger und verweist u.a. auf die Herkunft aus einer Seemannsfamilie, gemeinsame Kontakte, gemeinsame Erfahrungen und Erinnerungen an eine Zeit in der Seefahrt (vgl. Gerstenberger 2004, S.115ff.), die als Pull-Faktoren durchaus eine Rolle für die Akteur\*innen spielen können, um eine Tätigkeit an Bord eines Schiffes anzunehmen.

Weist Gerstenberger an anderer Stelle auf die Begrenzung des räumlichen Bewegungsradius der Seeleute hin, während Heimerdinger auf die Unausweichlichkeit der Seefahrer\*innen aufgrund der beengten räumlichen Situation zu sprechen kommt, so weisen die Autor\*innen zwar ad hoc auf ein gemeinsames Merkmal aller Seeleute hin, welches durchaus als ein konstitutiver Bestandteil ihrer Lebenssituation aufgefasst werden kann, der jedoch voneinander differenziert betrachtet bleiben muss, um ihn zu verstehen (vgl. Gerstenberger 2004, S. 62f. und Heimerdinger 2005, S.44). Die Unausweichlichkeit in einer räumlichen Situation interpretiert das Projekt daher als die Einschränkung der Akteur\*innen, bedingt durch die Enge der Räumlichkeiten an Bord und der Tatsache, dass sich Mitglieder oft eine Kammer teilen müssen, in ihrer Bewegungsfreiheit durchaus eingeschränkt sind und auf den Kammern selbst nur wenig Freiraum und Privatsphäre für sich haben. Eine Vermeidung eines persönlichen Kontaktes ist dabei nicht möglich, was zu gravierenden Folgen für den Alltag führen kann (vgl. Heimerdinger 2005, S.44). Doch auch die Begrenzung des räumlichen Bewegungsradius, die Gerstenberger hervorhebt, lässt sich als ein gemeinsames Merkmal der

Seeleute auffassen, wengleich die Autorin damit auch die Begrenzung der Akteur\*innen an Land thematisiert und nicht ausschließlich die o.g. Einschränkung an Bord fokussiert. Unter Fokussierung auf die Situation von Seeleuten in der Handelsschiffahrt weist sie bspw. darauf hin, dass Seefahrer\*innen heute vielfach durch politisch gesetzte Barrieren und Visa-Bestimmungen oder Restriktionen nicht gleichermaßen in alle Länder auf der Welt einreisen können, was ihnen Landgänge verwehrt und ihren Bewegungsradius ausschließlich auf das Schiff einschränkt (vgl. Gerstenberger 2004, S.62f.).

Es ist auch wiederum Gerstenberger, die auf eine weitere Gemeinsamkeit von Seeleuten zu sprechen kommt und hierbei auf die zahlreichen sozialen Kontakte der Akteur\*innen zu sprechen kommt, die sich ihnen bei Landgängen mit der einheimischen Bevölkerung ergeben. Obgleich sie darauf folgend durchaus kritisch betont, dass aufgrund der begrenzten Zeit von Landgängen nur selten eine Gelegenheit besteht jemanden kennenzulernen oder eine Bekanntschaft aufzubauen, bleibt die Option in der Rolle als ständig mobile Akteursgruppe auf unterschiedlichen sozialen Ebenen schnell Kontakt mit anderen Menschen auf einem Landgang aufnehmen zu können (vgl. Gerstenberger 2004, S.64), wengleich deutlich zu differenzieren bleibt, wie viel Zeit den Akteur\*innen dabei tatsächlich zur Verfügung steht und ob sie grundlegend überhaupt an einem Landgang teilnehmen können. Denn diese Möglichkeiten werden nicht nur letztlich auch eingeschränkt durch politische Barrieren oder Restriktionen nicht an Land gehen zu dürfen, können aber grundlegend für alle Seefahrer\*innen ein konstitutives Merkmal bilden, wenn diese auf einem Landgang Kontakt zu anderen Personen aufnehmen, unabhängig wie kurz oder lang dieser tatsächlich anhält. Der Landgang kann daher laut Ansicht des Projektes ebenfalls ein konstitutives Merkmal im Alltag von Seeleuten bilden, obgleich dieser nicht wie bspw. in der Kreuzschiffahrt üblich nach einigen Tagen auf hoher See erfolgt, sondern in anderen Bereichen wie bspw. der Handelsschiffahrt durchaus erst nach einigen Wochen stattfinden kann und dann lediglich der Abgabe und mitunter der Aufnahme weiterer Güter dient und somit kaum Zeit für einen ausgiebigen Landgang für die Besatzung bleibt. Fehlt heute jedoch vielfach der Landgang, so Gerstenberger, fehlt damit auch gleichermaßen ein Ventil für die Akteur\*innen und schränkt so verstärkt ihre Optionen ein sich der räumlichen Enge an Bord des Schiffes zu entziehen (vgl. Gerstenberger 2004, S.100f.).

Weitere gemeinschaftsstiftende Merkmale der Seefahrer\*innen müssen jedoch vorsichtig betrachtet werden, insbesondere wenn Gerstenberger darauf zu sprechen kommt, dass

Seeleute, hier bezieht sie sich auf Akteur\*innen in der Handelsschifffahrt, die in den 2000er Jahren zur See fahren, häufig darüber berichten übermüdet, erschöpft und mental ausgelaugt zu sein, ihre Situation vielfach durch fehlenden Schlaf gekennzeichnet ist und sie durch zahlreiche emotionale Faktoren wie Angst vor Arbeitsplatzverlust oder Isolation an Bord in ihrem Alltag beeinflusst werden (vgl. Gerstenberger 2004, S.242f.). Eine solche Zuschreibung ist jedoch laut Auffassung des Projektes kaum für alle in der Seeschifffahrt beteiligten Seefahrer\*innen haltbar und muss auch danach differenziert werden, zu welcher Zeit die Seeleute auf einem Schiff beschäftigt waren, welche Arbeiten sie an Bord ausführten und wie sie letztlich selbst im Alltag diese Einwirkungen auf ihre Situation wahrnahmen. So mag zwar durchaus an Gerstenberger anklingend eingeräumt werden, dass durchaus zahlreiche Berichte von Seeleuten existieren, die über eine mentale Erschöpfung aufgrund der Arbeitssituation an Bord berichten, dies jedoch nicht ad hoc als ein gemeinschaftliches Merkmal aller Seefahrer\*innen an Bord erachtet werden kann. Dennoch können solche Zustandsaufnahmen durchaus verdeutlichen, dass der Alltag an Bord oftmals monoton und gleichbleibend für die Besatzungsmitglieder verläuft und dabei maßgeblich aus Arbeit bestimmt wird, die sich durchaus auf die Mentalität der Akteur\*innen auswirken kann (vgl. insges. Gerstenberger 2004, S.244f. und Arlt 2016, S.58), die fortan ihren Alltag bestimmt.

Ein zentrales Merkmal aller Seeleute wird darüber hinaus häufig übersehen, spielt jedoch eine fundamentale Rolle für alle Personen an Bord von Seeschiffen gleichermaßen und hat Auswirkungen auf den Alltag an Bord. Es ist die ständige Beeinflussung durch die Umwelt und damit einhergehende Auswirkungen durch Wind und Wetter (vgl. Arlt 2016, S. 57f.). So kann es jederzeit zu unvorhergesehenen Wetterkapriolen kommen, die durchaus Einfluss auf das Leben der Akteur\*innen an Bord nehmen können. Auch wenn sicher die heutigen Kreuzfahrtschiffe und die Verstärkung spezieller Sicherheitseinrichtungen an Bord eine prinzipielle Verbesserung der Sicherheit bedeuten, muss letztlich klar gestellt werden, dass jedes Schiff letztlich den Naturgewalten unterliegt, die trotz aller Schutzmaßnahmen einen Einfluss auf die Alltagssituation der Seeleute an Bord ausüben können.

Sehr häufig wird in der Literatur auch auf das Problem der zunehmenden Einsamkeit der Seeleute an Bord hingewiesen, die vielfach durch eine Zunahme internationaler Mannschaftsmitglieder auf den Seeschiffen seit den 1960er und 1970er Jahren zurückzuführen ist (vgl. u.a. Gerstenberger 2004, S. 264ff.), obgleich historisch betrachtet dabei die Zusammensetzung von Schiffsmannschaften aus unterschiedlichen Regionen bereits



im Mittelalter belegt ist. Mit einem Zuwachs ausländischer Besatzungsmitglieder kam es zu einer Aufspaltung der Mannschaft, die vorher nahezu ausschließlich aus deutschen Seeleuten bestand und in Folge dessen zu Problemen im Alltag und im Umgang mit den Akteur\*innen, die nun ebenfalls an Bord einer Beschäftigung nachgingen, die sich nicht nur aus der anderen Sprache der internationalen Mannschaftsmitglieder ergaben, sondern auch aufgrund von anderen Normen und Werten oder einer anderen Religion, der die ausländischen Besatzungsmitglieder angehörten und die plötzlich den Alltag der Seeleute begleiteten, gleichwohl von beiden Seiten. Nur selten, so merken Gerstenberger und Welke hier anknüpfend an, finden sich Offizier\*innen bei Kolleg\*innen anderer Nationalitäten und auch Teile der Besatzung treffen sich meist nur sehr selten in internationaler Zusammensetzung, sondern bleiben unter sich. Ein Bindeglied bleibt dabei vielfach die eigene Sprache, andere Personen werden durch fehlende oder mangelhafte Sprachkompetenzen zwar nicht ausgegrenzt, sie isolieren sich vielfach hingegen selbst, was durchaus zur Vereinsamung an Bord führen kann (vgl. Gerstenberger 2004, S.264ff.). Diese Auffassung lässt sich an die beiden Autor\*innen anknüpfend durchaus mit Hilfe der Aussage von Herbert Sense<sup>o\*</sup> als Funkstellenleiter auf einem Fährkreuzfahrtschiff tätig, bestätigen. Hierbei gibt er zu Protokoll, dass „(...) Besatzungsmitglieder, die schlecht Deutsch sprachen (...), was ja in der Regel dauernd war, die konnten das natürlich nicht machen“ (Transkript Sense<sup>o\*</sup>, S.13) und bezieht sich auf spezielle Interaktionen an Bord wie die Teilnahme an Fernseh- oder Filmabenden. Aktivitäten wurden grundlegend eher mit „(...) Besatzungsmitgliedern aus dem Offizierskreis (...)“ (Transkript Sense<sup>o\*</sup>, S.14) durchgeführt, wobei der Akteur anmerkt, dass sie und bezieht sich hierbei auf die nautischen Offizier\*innen an Bord „(...) (wir) die Mannschaftsmitglieder (...) wir nicht gemieden (haben) oder sonst was, aber es hat sich so ergeben. Das dieser Kreis saß zusammen, der Kreis saß zusammen“ (Transkript Sense<sup>o\*</sup>, S.14).

Das Zitat verdeutlicht ferner, dass auch bestimmte Berufsgruppen, ausgehend von ihrer jeweiligen Profession und ihrem Status an Bord lieber unter sich blieben und deutet dabei mitunter auf Hürden an, die bedingt durch die Hierarchie an Bord (s. auch Kapitel 3.1) entstanden und ebenfalls dazu beitragen konnten, dass Mannschaftsmitglieder an Bord isoliert wurden. Es erläutert darüber hinaus, wie schnell eine Einsamkeit einzelner Seeleute an Bord entstehen kann, wenn diese bewusst aufgrund ihrer Nationalität und Herkunft im Alltag ausgegrenzt werden.

Eine generelle Besonderheit aller Seeleute, grundsätzlich unabhängig der jeweiligen Branche, in der sie beschäftigt sind, wurde bisher noch nicht thematisiert, ist aber für ihren Alltag an

Bord durchaus entscheidend. Es geht dabei um die Unterkünfte an Bord der Schiffe. Obgleich hierbei deutlich zwischen Wohnunterkünften an Bord differenziert werden muss. Rath erwähnt bspw. die ersten Schlafstätten der Seefahrer\*innen, die sich auf Hanseschiffen irgendwo einen Platz zum Schlafen suchen mussten (vgl. Rath 2004, S.167), wobei sich die historischen Verhältnisse nicht mehr eins zu eins auf die heutige Situation übertragen lassen. Wann überhaupt ein erster geschlossener Raum, der als Unterkunft für die Besatzung oder einzelne Mitglieder an Bord von Schiffen vorhanden war, lässt sich nicht mehr rekonstruieren, wie auch Rath abschließend anmerkt (vgl. Rath 2004, S.169). Auch die veränderte Sichtweise des Wohnwertes muss dabei zwingend berücksichtigt werden, wie der Autor zu verstehen gibt, da Wohnräume an Bord zunächst als bewusste Reduzierung eines Frachtraumes betrachtet wurden und somit störend wirkten. Dies hatte später gewichtige Auswirkungen auf die Anordnung der Unterkünfte selbst, da diese an Stellen platziert wurden, die für die Ladungsaufnahme selbst nur bedingt sinnvoll waren (vgl. Rath 2004, S.169f.). Davon ausgenommen war weitgehend die Stellung des Kapitäns der Schiffe, der schon recht früh über einen eigenen Wohnraum an Bord verfügte, was dessen Bedeutung für den Schiffsbetrieb widerspiegelt (vgl. Rath 2004, S.169f.). Wurden Schiffer und Steuerleute der Schiffe meist im hinteren Teil der Schiffe untergebracht und die Mannschaft praktisch überall verstreut, verweist dies darauf, dass die Stellung an Bord innerhalb der bordinternen Hierarchie einen deutlichen Einfluss darauf hatte, wo die Personen eine Unterkunft an Bord fanden und wie diese ausgestattet war (vgl. Rath 2004, S. 170). Eine noch differenzierte Trennung der einzelnen Mannschaftsmitglieder wurde weitgehend im Zeitalter der Dampfschiffahrt vorgenommen, wie der Historiker Rath zu verstehen gibt, bei der Decksmannschaften meist auf Steuerbordseite der Back (Oberdeck am Bug) untergebracht wurden, Heizer und Trimmer in der Nähe der Maschine, während das Bedienungspersonal weit unten im Rumpf der Schiffe eine Unterkunft fand (vgl. Rath 2004, S.172). Wie der Autor darüber hinaus erklärt blieben die Räumlichkeiten der Seeleute trotz ausreichend zur Verfügung stehendem Wohnraum gerade auf Dampfschiffen recht klein und primitiv und standen durchaus in Kontrast zur Ausgestaltung der Wohnräume der Kapitäne und Steuerleute, dessen Kammern durchaus komfortabel ausgestattet sein konnten (vgl. Rath 2004, S.175). Die Einrichtung bestand meist aus einem Tisch, einer Lampe, Bänken, Spinden sowie häufig Eisenbetten, wobei drei bis vier Kojen übereinander gestapelt wurden (vgl. Rath 2004, S.176). Wir möchten an dieser Stelle jedoch eine Rekonstruktion der historischen Wohnverhältnisse abbrechen und darauf verweisen, was durchaus deutlich geworden sein sollte, dass der Prozess der Wohnraumgestaltung ein langjähriger Prozess war, der letztlich

bedingt auch durch spezielle Verordnungen bspw. der Hamburgischen Seemannsordnung von 1854, 1865 und 1872 sowie die Seemannsordnung vom 2.Juni 1902 weiter entwickelt und beeinflusst wurde, wobei auch verstärkte Diskussionen der Wohnraumsituation von Seefahrer\*innen in den 1970er Jahren den Prozess begleiteten. Prinzipielle Gültigkeit im Hinblick auf die Unterkunftssituation an Bord der Schiffe weist heute die Verordnung über die Unterkünfte und Freizeiteinrichtungen der Besatzungsmitglieder an Bord von Kauffahrteischiffen (See-Unterkunftsverordnung- SeeUnterkunftsV) vom 25.07.2013 auf, der weitere Informationen zu entnehmen sind (vgl. Hamburgische Seemannsordnung 1854, 1865 und 1872 sowie die Seemannsordnung vom 2.Juli 1902 Abschnitt D; <https://link.springer.com/content/pdf/bbm%3A978-3-642-50701-4%2F1.pdf>; ferner den Beitrag auf <https://www.gesetze-im-internet.de/seeunterkunfts/BJNR621100013.html> und den folgenden Beitrag von Merkel auf der Webseite [https://edoc.sub.uni-hamburg.de/hsu/volltexte/2018/3203/pdf/Merkel\\_Christoph\\_Die\\_Industrialisierung\\_der\\_Handelsschiffahrt\\_in\\_der\\_zweiten\\_Haelfte\\_des\\_19.\\_Jahrhunderts.\\_Das\\_Beispiel\\_der\\_HAPAG.pdf](https://edoc.sub.uni-hamburg.de/hsu/volltexte/2018/3203/pdf/Merkel_Christoph_Die_Industrialisierung_der_Handelsschiffahrt_in_der_zweiten_Haelfte_des_19._Jahrhunderts._Das_Beispiel_der_HAPAG.pdf)).

Obgleich sich also, wie auch aus den entsprechenden Verordnungen zu entnehmen ist, weitreichende Veränderungen der Unterkunftssituation ergeben haben, so bleibt augenscheinlich, dass sich der Wohnraum, der Seeleuten an Bord voneinander zu differenzierender Schiffsformen von Seiten der Reederei zur Verfügung gestellt wird als ein gemeinsames Merkmal eigen ist, der ihren Alltag entscheidend beeinflusst. Dessen losgelöst bildet dabei heute die Kojе in den jeweiligen Unterkünften an Bord, die den Seeleuten als einziger privat erscheinender Bereich erscheint, die Option sich an Bord zurückziehen zu können, auch wenn die Akteur\*innen diese weitgehend individuell gestalten können, was als ein Zeichen individuellen Lebens an Bord aufgefasst werden kann (vgl. Rath 2004, S.178 und Gerstenberger 2004, S.24f.). Hier finden sie die Möglichkeit zur Ruhe zu kommen.

Auch muss neben der jeweiligen Unterkunftssituation der Seeleute auf den Schiffen auf weitere Bestandteile der Ausstattung auf den Schiffen hingewiesen werden, die durchaus einen Einfluss auf den Alltag der Akteur\*innen nehmen und ihre Gesamtlage an Bord beeinflussen können. So spricht Rath von einer anfänglich schlechten Beleuchtung auf Seeschiffen und verweist dabei auf ein Fehlen von ausreichendem Tageslicht in den Unterkünften der Seefahrer\*innen noch im 19.Jhdt., die sich erst durch die Einführung elektrischen Lichtes und ihre Installation in den Mannschaftsunterkünften verbesserten (vgl. Rath 2004, S.181f.). Damit verdeutlicht er ein charakteristisches Problem der Akteur\*innen

wie etwa die Ausführung der Erwerbsarbeit, die weitgehend in Räumlichkeiten mit künstlichem Licht durchgeführt wird. Dabei ist jedoch eindeutig zwischen den Seefahrer\*innen zu differenzieren, wie bspw. den nautischen Offizier\*innen, die häufig auf der Brücke des Schiffes oder an Deck unterwegs sind, während der Großteil der Mitarbeiter\*innen im Servicebereich, sofern sie nicht des Öfteren das Deck der Schiffe betreten, ihre Arbeit weitgehend tief im Inneren des Schiffes verrichten, in Bereichen, die ständig von künstlichem Licht erhellt werden. Insbesondere Mitarbeiter\*innen aus dem Maschinenbereich sind oftmals für Tage einem künstlichen Licht ausgesetzt, welches sie im Alltag beeinflussen und hierbei zu Müdigkeit, Abgeschlagenheit, und Schlafstörungen ihrer Person führen kann (vgl. <https://technikjournal.de/2019/03/13/lichtmangel-macht-krank/>). Leider bleibt an dieser Stelle kein Raum um über weitergehende Folgewirkungen, resultierend aus einer Erwerbstätigkeit auf Schiffen, die unter weitgehendem Verlust von Tageslicht durchgeführt wird, zu sprechen. Dennoch kann dieser Verlust für eine Majorität aller Seefahrer\*innen als konstitutives Merkmal berücksichtigt werden, wenngleich hier, wie o.g. aufgrund der Position und Aufgaben der Akteure an Bord durchaus differenziert werden muss, wie viel Zeit sie sich dabei tatsächlich in künstlichem Licht aufhalten.

Mit der Zeit, die sich die Seefahrer\*innen weitgehend unter Deck aufhalten, wirkt ein weiterer Faktor auf ihre Alltagssituation verstärkt ein, der sich als Einfluss bedingt durch sich an Bord verändernde Luftverhältnisse beschreiben lässt. So mag die Situation an Deck als positiv beschrieben werden können, in der die Akteur\*innen über genügend Frischluft verfügen, während unter Deck eine andere Konstellation vorherrscht. Möglichkeiten über Öffnungen von Luken und Bullaugen, die nicht nur in den Unterkünften vorhanden waren, bildeten dabei zumindest eine Option sich mit frischer Luft zu versorgen, wenn auch erwähnt werden muss, dass diese sich in ihrer Größe und Breite durchaus differenzierten und letztlich auch die Richtung und Stärke des Windes gefährlich werden konnte, wenn hierdurch zu viel Wasser in die jeweiligen Räumlichkeiten der Seeleute gefördert wurde. Windstille konnte ebenfalls die Frischluftversorgung negativ beeinflussen und insbes. für Mitarbeiter\*innen aus der Maschine konnte die Arbeit anstrengend erscheinen, da diese ihre Unterkünfte nicht nur in der Nähe der Maschinenanlagen hatten und sie somit nicht nur durch mögliche Hitzeeinwirkungen an Bord, bspw. gefördert durch anhaltende Hitze auf hoher See, sondern sich auch durch die Strahlungswärme der Maschinenanlagen beeinflusst sahen (vgl. insges. Rath 2004, S.185ff.). Wenngleich bessere Luftverhältnisse auch durch individuelle Optionen wie Raumventilatoren speziell zum Ende des 19.Jhdts. ermöglicht werden konnten

(vgl. ebd., S.187), waren es in der Regel erst die im 20.Jhdt. installierten Klimaanlage, die neben einer besseren Luftzuführung auch ein angenehmeres Klima in den Wohn- und Arbeitsräumen, aber auch in den Laderäumen der Schiffe ermöglichten. So schafften sie nicht nur nötige Umgebungsbedingungen für klimaempfindliche technische Anlagen, sondern sorgten auch für ein angenehmes Raumklima, welches häufig mit einer Temperatur von 20-22°C und einer relativen Luftfeuchtigkeit von 40-50% gegeben war (vgl. Pfaff 2018, S.267). Wenngleich die Verwendung von Klimaanlage im gesellschaftlichen Diskurs dabei kritisch betrachtet wird und sich hartnäckig Vorurteile halten, dass diese Erkältungen verursachen können (vgl. <https://www.cruisetricks.de/reizthema-klimaanlage-ist-es-auf-kreuzfahrtschiffen-zu-kalt/>), können Klimaanlage an Bord der Seeschiffe für alle Mannschaftsmitglieder heute jedoch als ein deutlicher Gewinn betrachtet werden, der es ermöglichte zumindest weitgehend ihre körperliche Befindlichkeit an Bord durch ein angenehmeres Klima in den Räumlichkeiten zu verbessern.

Einflüsse, die durch ein Übermaß an Lärm und Vibration an Bord (vgl. Heimerdinger 2005, S.71) auf den Alltag der Seeleute einwirken, müssen allerdings deutlich voneinander differenziert und können nur bedingt als ein konstitutives Element aller Akteur\*innen konstatiert werden. So ist die Lärmbelastigung für Mitarbeiter\*innen im Maschinenbereich sicher deutlich höher zu werten als bei Mitarbeiter\*innen im Servicebereich oder bei nautischen Offizier\*innen. Doch trotz der eingeräumten Differenzierung bilden sie zumindest ein gemeinschaftsbildendes Kennzeichen aller Seefahrer\*innen, wenngleich die Lärmbelastigung, das sollte an o.g. Beispiel deutlich geworden sein, nicht überall an Bord der Schiffe gleich ausfällt.

An dieser Stelle beendet das wissenschaftliche Forschungsvorhaben jedoch eine Aufzählung von Gemeinsamkeiten aller in der Seefahrt beschäftigten Seeleute, die auf einem Seeschiff eine Tätigkeit ausüben und fast die entsprechend genannten Ähnlichkeiten kurz noch einmal zusammen, die jedoch, wie im Abschnitt deutlich geworden sein sollte, für die Akteur\*innen an Bord mehr oder weniger einen konstitutiven Bestandteil ihrer Lebenssituation bilden.

- Es handelt sich bei den Seefahrer\*innen, losgelöst der unterschiedlichen Berufsgruppen, die laut Projektauffassung zu den Seeleuten gezählt werden (s. S.78f.), um eine soziale Gruppierung, die sich maßgeblich aus internationalen Personen zusammensetzt und die aus unterschiedlichen Beweggründen eine Erwerbstätigkeit an

Bord aufnimmt und die mit Übernahme einer Tätigkeit ein Teil einer Organisation, in diesem Fall der Reederei werden, die sie nach außen hin repräsentieren.

- Ihr Alltag gestaltet sich maßgeblich aus Zeiten der Arbeit und Freizeit, wobei die Freizeit ebenfalls weitgehend an Bord stattfindet, wenn die Akteur\*innen nicht an einem Landgang teilnehmen. Dadurch kann sich leicht das Gefühl einstellen dauerhaft im Dienst zu sein. Ihre Tätigkeit führen sie dabei mehr oder weniger in künstlichem Licht der Schiffe aus, wobei sie ständig mit unterschiedlichen Luftverhältnissen konfrontiert werden, die sich an Deck anders gestalten als im Inneren der Schiffe selbst, wo u.a. Klimaanlage für eine Frischluftzufuhr sorgen. Dabei sind die Seeleute an Bord in unterschiedlichen Wohnräumen untergebracht, die sich nach Größe und Ausstattung voneinander differenzieren lassen und ihnen als einziger Rückzugsort zur Verfügung stehen.
- Die Seefahrer\*innen zeichnen sich dabei durch eine unterschiedliche Kleidung aus, die sie an Bord tragen, durch voneinander zu differenzierende Dienstgradabzeichen und Accessoires, die sie dabei speziellen Berufsgruppen an Bord zuordnen lassen.
- Sie führen dabei eine mit ihrer Rolle und Position verbundene Tätigkeit aus und sind bedingt durch ihre Tätigkeit an Bord verbunden für eine unterschiedlich lange Zeit arbeitsbedingt unterwegs, womit voneinander zu differenzierende Abwesenheitszeiten von Zuhause verbunden sind, die Einfluss auf den Alltag ihrer Familie nehmen können.

Die Mobilität (zum Begriff s. S.94ff.) der Seeleute bildete dabei historisch betrachtet seit jeher einen konstitutiven Bestandteil ihrer Lebenssituation, unabhängig ob sich die Akteur\*innen dabei an Bord der Schiffe oder an Land bewegten und dort einer Tätigkeit nachgingen oder nach erfolgreich ausgeführter Tätigkeit am Ende ihres Arbeitsverhältnisses wieder zurück nach Hause zurückkehrten. Im Folgenden möchte das Projekt zu diesem Zweck die Mobilität der Seefahrer\*innen in den Fokus seiner Darstellung rücken, indem es zunächst den Begriff selbst definiert, um anschließend kurz zu erläutern, inwiefern die Akteur\*innen tatsächlich als mobile Akteure bezeichnet werden können, die berufsbedingt einer Erwerbstätigkeit an Bord eines Schiffes nachgehen und dabei weltweit unterwegs sind.

## **2.7 Fahrensleute als varimobile und globale Mitwirkende der Gesellschaft**

Bezeichnet das Projekt somit die Seeleute als mobile Akteur\*innen, so ist sich zunächst die Frage zu stellen, was unter diesem Begriff generell zu verstehen ist, wenngleich es aufgrund der Fülle an unterschiedlichen Definitionsvorschlägen kaum möglich ist dessen Breite im

Ganzen aufzuzeigen und sich somit auch das Projekt selbst gezwungen sah einen Definitionsversuch weitgehend unkritisch zu übernehmen.

So verweist das Ministerium für Infrastruktur und Landesplanung des Landes Brandenburg bspw. auf die historische Vieldeutigkeit des Begriffes, wo bereits in Wörterbüchern ein Rückgriff auf den Terminus *movere* erfolgt, der gleichermaßen mit Bezeichnungen wie *erregen*, *bewegen*, *veranlassen*, *antreiben*, *beeinflussen*, *herbeischaffen* oder *verjagen* in Beziehung gesetzt wird (vgl. <https://mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/707906>). Im Zusammenhang dessen tritt oft der Begriff *mobilis* auf, der für das Forschungsvorhaben eine zentrale Bedeutung einnimmt, da er ein essentielles Merkmal der Seeleute bildet. Wird dieser Terminus als beweglich verstanden, so muss darauf hingewiesen werden, dass unterschiedlich bleibt, was genau bewegt werden kann u.a. Arme oder Beine, ein Bewegt sein von Gefühlen, eine Bewegung durch Gerätschaften oder Verkehrsmittel, wobei die Bewegung selbst anstrengend oder genussvoll sein kann, wenn sie Spaß macht (vgl. <https://mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/707906>). So kann die Bewegung eines Fahrrads durchaus Spaß machen, aber gleichermaßen auch sehr anstrengend sein, wenn sie über sehr lange Zeit erfolgt, um nur ein Beispiel zu nennen.

Für das Forschungsprojekt bleibt der Begriff Mobilität mit Bewegung oder Beweglichkeit unterschiedlicher Objekte verbunden, unabhängig dessen, ob Menschen sich bewegen, Waren transportiert oder Daten versendet werden, die von einem Ort zu einem anderen bewegt bzw. transportiert werden (vgl. <https://mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/707906>). Im obigen Fall ist es dabei das Fahrrad, das uns als Mobilitätsträger von einem Ort zu einem anderen bewegt, wir selbst bleiben dabei mobil, weil sich das Fahrrad nur durch unseren Einsatz bewegt, uns letztlich transportiert. Mobilsein bedeutet dabei für den Soziologen Schneider beweglich zu sein, sich räumlich und sozial nicht immer am gleichen Ort aufzuhalten (vgl. Schneider 2002, S.17).

Die von Schneider angeführte Definition ist deshalb interessant, weil sie im Rahmen einer von Schneider et al. angelegten Studie festgelegt wurde, in der die Autor\*innen partnerschaftliche Lebensformen untersuchten und nach deren Umgang mit beruflichen Mobilitätsformen und nach den Optionen Beruf und Familie miteinander zu verknüpfen, fragten (vgl. Schneider 2002, S.48). Dabei wählten Schneider und die am Projekt beteiligten Mitarbeiter\*innen für ihre Studie den Titel „Mobil, flexibel, gebunden“. Die von den Autor\*innen verwendeten Adjektive lassen sich dabei nach Auffassung des wissenschaftlichen Forschungsvorhabens durchaus auf die Situation der Seeleute selbst als

eine soziale Gruppierung übertragen, wenn wir den Ausführungen der Autor\*innen folgen, die im weiteren Verlauf dieses Abschnitts an unterschiedlichen Stellen erläutert werden. Zu diesem Zweck kehrt das Projekt daher zunächst auf die von Schneider vorgeschlagene Definition des Begriffes Mobilsein zurück und versucht eine vorsichtige Übertragung auf die Situation der Seefahrer\*innen. Nach diesem Verständnis kann allgemein betrachtet konstatiert werden, dass die Seeleute als eine soziale Gruppierung für gewisse Zeit mobil und somit beweglich erscheinen, da sie sich räumlich und sozial nicht immer am gleichen Ort aufhalten, da sich ihr Alltag maßgeblich aus Zeiten bei ihrer Familie an Land und aus Zeiten, wenn sie an Bord verweilen, zusammensetzt. Auch bei der Ausführung ihrer Erwerbstätigkeit selbst bleiben sie dauerhaft mobil, entsprechend beweglich, da sie multiplexe Räume durchschreiten, um an Bord ihrer Arbeit nachzugehen oder sich auf einem Landgang neue Eindrücke von Land und Leuten zu verschaffen. Dabei ist das Schiff als ein Raum zu verstehen, der wie Foucault es anmerkt, ständig in Bewegung erscheint, gleichzeitig geschlossen und den unendlichen Weiten des Meeres ausgesetzt ist sowie den Gefahren und der gleichermaßen als anderer Interaktions- und Kommunikationsraum zu begreifen ist, der Folgen für die Zeit an Bord und die Gestaltung des Alltags nach sich zieht (vgl. Foucault 1992, S.42). Das Schiff selbst ist ferner, ähnlich wie das o.g. Fahrrad, als Mobilitätsträger zu begreifen, welches eine entscheidende Rolle für die Beweglichkeit von Menschen oder Gütern spielt. Als ein Verkehrsteilnehmer ermöglicht es somit eine Umsetzung von Mobilität. Dabei umfasst nach Ansicht der Verkehrswissenschaften Verkehr unterschiedliche technische, organisatorische, informatorische und ökonomische Maßnahmen, um Personen, Güter und Nachrichten zu befördern (<https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/verkehr-48433>). Das Schiff ist somit ein zweifacher Mobilitätsträger. Zum Einen ermöglicht es als Verkehrsteilnehmer im Schiffsverkehr einen Transport von Waren und Passagieren und auf der anderen Seite ermöglicht es eine Mobilität der Passagiere selbst, die sich an Bord frei bewegen und auf der Fahrt dabei beständig zwischen Land und hoher See bewegen können.

Üben die Seeleute nun diesem Verständnis nach eine mobile Tätigkeit aus, so weist uns Paridon jedoch eindringlich darauf hin, dass der Begriff innerhalb der Gesellschaft entschieden differenziert betrachtet wird und sich selbst mehrheitlich erst seit den 1990er Jahren finden lässt und sich hierbei auf eine räumliche Mobilität von Akteuren bezieht, die letztlich mit mehreren Bedeutungen verknüpft sein kann (vgl. Paridon 2012, S.79). Dabei deutet er auf die häufige Verknüpfung mit dem Begriff Telearbeit hin, welche laut Bundesministerium für Arbeit und Sozialordnung als ein ortsunabhängiges Arbeiten



verstanden werden kann, das mit Hilfe einer mobilen Kommunikationstechnik erfolgt (vgl. Paridon 2012, S.79). Dabei stammt der Name Telearbeit vom griechischen Wort tele und meint letztlich, dass man fern seiner zentralen Betriebsstätte arbeitet (vgl. ebd.). Die Arbeitsform bleibt nicht an einen stationären Platz gebunden, sondern kann mit Hilfe des mobilen Netzes überall ausgeführt werden, wobei heute verfügbare Geräte wie Laptop, Smartphone oder Tablet einen Zugriff von überall aus ermöglichen (vgl. <https://www.bundestag.de/resource/blob/516470/3a2134679f90bd45dc12dbef26049977/wd-6-149-16-pdf-data.pdf>). Die Tätigkeit der Seefahrer\*innen an Bord eines Seeschiffes lässt sich diesem Verständnis nach nicht als mobile Arbeit verstehen, wenn sie als Telearbeit aufgefasst wird, da die Arbeit der Akteur\*innen grundlegend an einem stationären Platz, der zwar auf dem Schiff wechseln kann, stattfindet und eine Ausführung dieser Tätigkeit mit Hilfe mobiler Kommunikationstechnik von einem anderen Ort als dem Schiff aus nicht umgesetzt werden kann.

Wie Paridon jedoch feststellt ist mit mobiler Arbeit nicht ausschließlich eine Tätigkeit, die mit Hilfe von Informations- und Kommunikationsmitteln von überall nutzbar, somit als Telearbeit durchgeführt werden kann, gemeint, sondern weist darauf hin, dass es auch andere Formen räumlicher Mobilität gibt wie eine zirkuläre oder residenzielle Form der Mobilität, welche von gesellschaftlicher Bedeutung sind. Diese Differenzierung macht deutlich, dass berufsbedingte Mobilität in divergenten Formen auftreten kann. Paridon verweist zu diesem Zweck auf zunächst eine residenzielle Mobilität, die als eine Form der Mobilität zu verstehen ist, bei der ein Wechsel des Wohnortes durch Personen vorgenommen wird, der auch einen Umzug innerhalb eines anderen Landes (Außenmigration) darstellt bzw. bei dem es sich um einen Umzug innerhalb eines Ortes (Umzug) oder innerhalb eines Landes (Binnenmigration) handeln kann. Zirkuläre Mobilität beinhaltet eine wiederkehrende Rückkehr der Akteur\*innen an ihren Wohnsitz, nach dem diese für gewisse Zeit aufgrund einer Erwerbstätigkeit ihr Zuhause verlassen haben, es sich also auch um tägliche Pendelfahrten oder Wochenendpendler handeln kann (vgl. insges. Paridon 2012, S.79f. und Feldhaus 2012, S.464). Wie Feldhaus anmerkt sind beide Formen von Mobilität, ob residenziell oder zirkulär, wechselseitig mit unterschiedlichen Entscheidungen und Veränderungen in anderen Lebensbereichen verknüpft und können sich durchaus auch gegenseitig bedingen (vgl. Feldhaus 2012, S.464). Unabhängig der Tatsache, dass Seeleute nach diesem Verständnis nach als Akteur\*innen aufgefasst werden können, die nach beendeter Tätigkeit an Bord, (wenngleich diese Tätigkeit auch Monate umfassen kann) sich nach Aufenthalt auf hoher See

wieder zurück an Land begeben und hierbei ihren gemeinsamen Wohnsitz mit ihren Partner\*innen wieder aufsuchen, bilden sie somit ein repräsentatives Beispiel für eine mobile Gruppierung, die historisch betrachtet aufgrund ihrer Erwerbstätigkeit beständig beweglich blieb und einer Form von wie bei Paridon genannter zirkulärer Mobilität folgten. Dabei bildeten sie geschichtlich betrachtet nicht das einzige Beispiel für eine soziale Gruppierung, die räumlich mobil waren und dabei bedingt durch eine von ihnen aufgenommene Erwerbstätigkeit eine Arbeit an einem vom Wohnort entfernten Ort aufnahmen. Die folgend aufgeführten Beispiele können aufgrund des beschränkten Rahmens dieser Arbeit dabei nur konzise erfolgen und erfüllen keinerlei Vollständigkeitsansprüche.

So finden sich bereits in der Antike Berichte über Händler, Soldaten und Seefahrer (dabei nutzt das Projekt das generische Maskulinum, um Personen beider Geschlechter zu bezeichnen), die einer Erwerbstätigkeit nachgingen und oftmals ihren Wohnort verließen. Im Mittelalter kann weitgehend auf Personen wie Handwerksgesellen verwiesen werden, die aufgrund ihrer Ausbildung fernab Berufs- und Lebenserfahrung sammelten sowie zusätzlich auf Gaukler, Musikanten oder Könige, die aufgrund repräsentativer Pflichten ihren Untertanen gegenüber durch das Land reisten (vgl. insges. Löwenbrück 2003). Gründe für ein Verlassen des Wohnortes bildeten dabei vielfach Not und Elend, Krieg oder Vertreibung, wobei Abenteuerlust und Forscherdrang als Motive wohl nur selten eine Rolle spielten (vgl. Schneider 2002, S.15). Insgesamt betrachtet lassen sich die Ursachen für einen Wohnortwechsel im Mittelalter als „eine Reaktion auf äußere, keineswegs angenehme Lebensumstände und keine freiwillige Entscheidung“ (Löwenbrück 2003) der Akteur\*innen verstehen. Eine veränderte Sichtweise konstatiert Schneider erst im 18. und 19. Jahrhundert, veranlasst durch Bildungsreisen von Goethe und Humboldt, worauf Bildung verstärkter als zuvor zu einem Lebensbestandteil des entstehenden Bürgertums wurde. Reisen als Form der Mobilität führten nun dazu den vorher eingeschränkt wahrgenommenen Erfahrungs- und Erkenntnisraum zu weiten, um sich auf Reisen weiterzubilden (vgl. Schneider 2002, S.15). Eine vorher weitgehend negative Konnotation von Mobilität, die als gefährlich und schädlich und darüber hinaus als verpönt betrachtet wurde, unterlag nun einem grundlegenden Wandel und fand einen weiteren positiven Abschluss in den zahlreichen Reisen der Auswanderer, die versuchten ihr Glück in anderen Ländern (hauptsächlich Amerika) zu finden (vgl. ebd.). Verknüpft mit positiven Vorstellungen und Hoffnungen auf ein besseres Leben, einer Vision von Freiheit und Fortschritt wurde Mobilität im Rahmen der Auswanderungsbewegungen im 19. Jhd. grundsätzlich positiv erachtet. Gleichwohl änderte sich das Verständnis hinsichtlich

Sesshaftigkeit, denn so galt diese plötzlich verstärkt als Stagnation und als Hemmnis für die Entwicklung der Persönlichkeit (vgl. Bonß und Kesselring 2001, S.183 und Ravenstein 1972). Das 19.Jhdt. wurde stärker als zuvor nicht nur durch die zahlreichen mobilen Auswanderungsbewegungen geprägt, sondern viel stärker durch gesteigerte Mobilitätsanforderungen im Zeitalter der Industrialisierung, bei dem erstmals von einem Massenphänomen an Mobilitätsbewegungen gesprochen werden kann. Hier kam es vermehrt dazu, dass Personen zwischen Wohn- und Arbeitsplatz hin- und herreisten, um einer Erwerbstätigkeit an einem anderen Ort als dem Wohnort zu folgen. Enorme Wanderungsbewegungen vom Land in die Städte bildeten eine wichtige Konsequenz, wobei es im Zeitraum zwischen 1870 und 1910 zu einem Absinken der Landbevölkerung von 70 auf 40 Prozent kam (vgl. insges. Schneider 2002, S.17). Entscheidend für diese Bewegung war auch, wie Limmer anmerkt, die verstärkte Trennung von Arbeitsplatz und Wohnort, die früher häufig noch miteinander verbunden waren (vgl. Schneider, Rosenkranz, Limmer 1998, S.50) und die Akteur\*innen aufforderten sich der neuen Situation anzupassen. Entscheidungen aller Familienmitglieder mussten nun getroffen werden, wie mit der Mobilität der berufstätigen Partner\*innen umzugehen sei, wobei Umzüge innerhalb der Städte oder vom Land in die Stadt bzw. Fernpendelfahrten zur Arbeitsstätte Optionen boten.

Damit einher gingen Entscheidungen, wie der Familienalltag von nun an bewerkstelligt werden sollte, wobei insbes. in gutbürgerlichen Familien nun eine komplementäre Arbeitsteilung eingeführt wurde, die letztlich festlegte, dass der Mann als Erwerbstätiger der Familie deren finanzielle Versorgung übernahm, während die Frau sich um Haushalt und Familie kümmerte (vgl. Limmer, Schneider, Rosenkranz 1998, S.49). In weniger wohlhabenden Familien blieb den Arbeitnehmer\*innen oftmals nichts anderes übrig als die Trennung von Wohnort und Arbeitsplatz durch Pendelfahrten zu überwinden, um die Existenz der Familien zu sichern. Denn sie besaßen häufig keinen zweiten Wohnsitz wie gutbürgerliche Familien, die nicht selten ein Haus auf dem Lande und einen Wohnsitz in der Stadt besaßen (vgl. ebd.).

Optimierungen der Verkehrswege und ein Ausbau der Infrastruktur ermöglichten im Verlauf des 20.Jhdt. dann eine Intensivierung der Pendelfahrten zur Arbeit, so dass mehr Menschen als zuvor, die vorher nur am Wochenende nach getaner Arbeit zu ihrer Familie zurückkehren konnten, nun täglich nach Arbeitsende den Rückweg in Kauf nehmen konnten (vgl. Löwenbrück 2003). Mobilität wurde in den 1950er bis 1970er Jahren verstärkt erneut als eine

Form der Umzugsmobilität wahrgenommen, wobei der Mann als Familien- und Haushaltsvorstand festlegte, wohin die Familie zog und Frauen meist wenig Einfluss auf dessen Entscheidung nehmen konnten (vgl. Schneider 2002, S.17), es sei denn sie nahmen selbst eine berufliche Karriere an. Wurde kein Umzug in Kauf genommen, so stellten sich schnell Probleme ein und Lösungen wie Wochenendpendelfahrten, Fernpendelfahrten oder die Führung einer Fernbeziehung, die auch früher mögliche Lösungsansätze boten, um Familienführung und Beruf ohne Umzug weitgehend zu bewerkstelligen, bildeten eine Konsequenz (vgl. ebd.). Dennoch haben sich Anlass, Ausmaß und Intensität dieser Mobilitätsverhältnisse heute verändert und es gelingt vielen nicht mehr Beruf und Familie miteinander zu verknüpfen, wobei dies größtenteils auch auf die Individualisierung der Lebensführung zurückgeführt werden kann, bei der den Akteur\*innen zwar mehr individuelle Gestaltungsoptionen ihres Lebens ermöglicht werden, diese Autonomie jedoch verstärkt mit einem Mehr an Entscheidungszwängen und Verantwortung einhergeht (vgl. Schneider 2002, S.17f. und 29f.). Die Verläufe heutiger Lebensverhältnisse sind gekennzeichnet von einem Rückgang an Familiengründungen und Familie wird intensiver als zuvor zu einem Beziehungsgeflecht, in dem Formen aktueller und früherer familialer Lebensformen zusammengefügt werden, um ein Zusammenleben der Akteur\*innen zu sichern. So wandelt sie sich von einer früheren Haushaltsgemeinschaft zu einem Beziehungsnetz verschiedener Akteur\*innen, in welcher die Verhältnisse der Generationen ein konstitutiven Bestandteil von Familien werden und Elternschaft stärker als der Familienstand in den Fokus rückt (vgl. Schneider 2002, S.28f.). Die Integration einer beruflichen Mobilität in den Alltag wurde somit durch den Wandel der Familie, wie Schneider betont, erst möglich (vgl. ebd.).

An dieser Stelle bricht das Projekt eine Darstellung von Mobilität im historischen Diskurs ab, deutlich geworden sollte jedoch sein, dass mit der Mobilität verbundene Folgewirkungen einhergehen, die nicht nur materielle oder ökonomische Folgen, sondern auch Einfluss auf individuelle und familiäre Situationen nach sich ziehen können. Übertragen wir bisherige Ergebnisse jedoch auf die Situation der Seeleute, mag sich dies folgendermaßen gestalten.

Seefahrer\*innen lassen sich als eines der frühesten historisch nachweisbaren Bsp. anführen, die beruflich bedingt mobil waren und dabei einer Erwerbstätigkeit nachgingen. Die Form ihrer Mobilität muss dabei in einem dialektischen Verhältnis zueinander betrachtet werden. So sind die Akteur\*innen selbst mobil, indem sie sich eben nicht wie andere Berufsgruppen dauerhaft an einem Ort befinden, sondern sich zwischen unterschiedlichen Räumen bewegen, so zwischen Land und See, die Mobilität der Protagonist\*innen ein Teil ihres Berufsstandes

bildet. Ihre stete Bewegung innerhalb differenter Räume, wobei insbesondere der Gegensatz zwischen Land und See ein für diese Berufsgruppe konstitutives Merkmal bildet, zeichnet sie darüber hinaus laut Auffassung des Projekts als globale Akteur\*innen aus, die es ihnen ermöglicht nicht nur bedingt durch ihre Tätigkeit an Bord, sondern ggfs. auch auf Landgängen mit Menschen aus unterschiedlichen Ländern in Kontakt zu treten. Dabei muss der Grad der Kontakte zwar durchaus differenziert werden, nur selten handelt es sich sicher um tiefergehende Beziehungen und gleichermaßen eingeräumt werden, dass nicht alle Akteur\*innen innerhalb der Seefahrtsbranche über die gleichen Optionen verfügen Kontakte auszutauschen, doch bleibt eine prinzipielle Möglichkeit eines intensiveren Kulturaustausches durchaus bestehen. Verweisen wir dabei auf den Güterverkehr in der Handelsschifffahrt und einen intensiven Kontakt zu Einheimischen in den Zielhäfen und Kontakt zu den dort vorhandenen Behörden, reicht eine Übertragung auf den ständigen Austausch der Besatzungsmitglieder auf Kreuzfahrtschiffen mit Passagieren unterschiedlicher Herkunft, genauso wie auf Landgängen mit der lokalen Bevölkerung. Dabei kann es durchaus zu dauerhaften Kontakten mit Menschen unterschiedlicher Kulturen und Länder kommen.

Wenn eine Definition der Seeleute als globale Akteur\*innen erfolgt, so ist grundsätzlich ein Überangebot an unterschiedlichen Begriffsdefinitionen zu bedenken, was es dem Projekt nicht einfach macht das Verb bzw. das darüber stehende Substantiv Globalität festzulegen, obgleich die Offenheit eines Überangebotes auch Möglichkeiten bietet die unterschiedlichen Versionen zu analysieren und einen eigenen Begriff zu kreieren. Letztlich unberücksichtigt bleiben für das Forschungsvorhaben auch intensive Diskussionen um den Terminus selbst und den Diskurs innerhalb der Geistes- und Sozialwissenschaften. Wie Wenzlhuemer anmerkt bleiben viele Definitionen in der jeweiligen Deutung situativ gemeint und auf relativ eng umrissene Fragestellungen und Themengebiete zugeschnitten und gleichermaßen deskriptiv, was für die Beantwortung im jeweiligen Themengebiet aufschlussreich erscheint (vgl. Wenzlhuemer 2017, S.28). Auch wir können uns letztlich nur an einem Vorschlag aus einem Konvolut von zahlreichen Begriffsdefinitionen orientieren, wobei die Begriffsbestimmung von Wenzlhuemer für das Projekt eine konstitutive Bedeutung einnimmt. Daran anknüpfend formulieren wir Globalisierung als einen Prozess, in welchem sich die Interaktionsmuster von Menschen durch zunehmend mehr Verbindungen über lange Distanzen und damit indirekt über Grenzen ganz unterschiedlicher Art einfügen (vgl. Wenzlhuemer 2017, S.29). Der Begriff der Globalisierung per se konkretisiert dabei laut dem Autoren weder eine Intensität oder Wirkmächtigkeit dieser Verbindungen, sondern stellt an sich lediglich fest, dass eine Zunahme dieser Verbindungen entstand, die allerdings auch sehr gering oder graduell

ausfallen kann (vgl. ebd.). Die im Fokus stehende Veränderung in Verbindungs- und Interaktionsmuster, die Wenzlhuemer betont, lässt sich dabei folgendermaßen auf die Seeleute selbst übertragen. Als ein frühes historisches Beispiel für eine mobile Gruppierung, die auch in früher Zeit bereits global operierte, indem diese in Kontakt mit unterschiedlichen Menschen unterschiedlicher Herkunft und aus unterschiedlichen Ländern trat, fand hier sehr früh eine Veränderung ihrer Verbindungs- und Interaktionsmuster statt, die nicht mehr nur ausschließlich in Kontakten zur lokalen Bevölkerung am Wohnort bestand.

Wie Wenzlhuemer selbst erklärt, bedeutet Globalisierung dabei im Kern nichts anderes als einen Prozess der Loslösung sozialer Interaktion von räumlicher Nähe. Kontakte können dabei über Grenzen hinweg, zunächst unabhängig mit welchen Möglichkeiten, überall ermöglicht werden und sind nicht mehr nur ausschließlich auf die Situation vor Ort angewiesen (vgl. ebd.). Bedingt durch den zunehmenden weltweiten Verkehr der Schiffe kam es zu einer Erweiterung sozialer Kontakte der Seefahrer\*innen und somit einer Loslösung von den ausschließlich bestehenden Kontakten mit der Familie und der Bevölkerung am Wohnort selbst. Hierbei bleibt jedoch unberücksichtigt, wie o.a., wie intensiv dieser Kontakt ausfiel, was letztlich für das Forschungsprojekt auch irrelevant bleibt. Wichtig bleibt lediglich, dass es durch einen sich verstärkenden Kontakt im Rahmen einer Zunahme des Schiffsverkehrs zu einer Veränderung der Verbindungsmuster (bspw. erweiterte Routen oder Strecken) sowie zur Veränderung der Interaktionsmuster (intensiverer Austausch zur lokalen Bevölkerung in den Häfen) kam, welcher die Akteursgruppe noch heute als globale Akteur\*innen auszeichnet.

Die Seeleute sind auf einem Verkehrsmittel (dem Schiff) unterwegs, welches als ein Mobilitätsträger verstanden werden kann, welches sich auf dem Wasser bewegt. Hierbei bewegen sich die Beschäftigten aufgrund ihrer Tätigkeit fast ausschließlich auf dem Schiff und kehren nach Beendigung dieser nicht zu ihrer Familie nach Hause zurück, sondern verweilen an Bord. Erst nach Abschluss ihrer vertraglich vereinbarten Arbeitszeit, die in der Regel einige Wochen oder Monate umfasst, kehren die Protagonist\*innen an Land und somit zu ihrer Familie zurück.

Die bei den Seeleuten auftretende Mobilität kann prinzipiell als eine räumliche Mobilität aufgefasst werden, welche alle Formen räumlicher Mobilität umfasst, bei welchen permanent größere Distanzen überwunden werden müssen, die meist verbunden sind mit einer längerfristigen Abwesenheit von Zuhause (vgl. auch Schneider 2002, S.25). Kehren die Seefahrer\*innen nach einer (oftmals langfristigen) Tätigkeit von Bord an Land und somit zu ihren Familien zurück, so kann ihre Profession auch als zirkuläre Mobilität verstanden werden

(vgl. oben S.97 und Paridon 2012, S.80), die ihren Alltag beeinflusst. Indem einer der Partner\*innen der sozialen Paarbeziehung einem beruflich bedingten Mobilitätserfordernis folgt, führt dies zu einer Entstehung mobiler Lebensformen, unabhängig zunächst ob Menschen dazu ihren Wohnort nicht verlassen und zur Arbeit pendeln oder ihr Leben um zwei Lebensmittelpunkte organisieren (wie um Wohnort und Arbeitsplatz) (vgl. Schneider 2012, S.25). Eine Umsetzung der beruflichen Mobilitätserfordernisse erfolgt dabei nach persönlichen und familiären Voraussetzungen oder Motiven, die durchaus voneinander abweichen können. Schneider nennt hier individuelle Faktoren wie Alter, Bildung oder Geschlecht sowie Persönlichkeitsmerkmale, Einstellungen, die Familiensituation oder soziale Aufstiegsoptionen wie Karriereoptionen oder Gehalt, die einen Anreiz bieten können einen Beruf zu wählen, der eine überwiegende Mobilität der Akteur\*innen voraussetzt. Auf der anderen Seite hingegen lassen sich auf der Makroebene Merkmale wie die allgemeine Arbeitsmarktsituation, das Lohnniveau, Grundstückspreise, der Wert der Freizeit, aber auch Besonderheiten der Herkunftssituation wie der aktuelle Arbeitsplatz, die allgemeine Arbeitsmarktsituation, ein vorhandenes Wohneigentum und Wohnqualität, sowie eine soziale Integration vor Ort (vgl. insges. Schneider 2002, S.38) benennen.

Fragen Schneider et al. danach wie beruflich bedingte Mobilität entsteht, so ist eben zunächst auf o.g. Entstehungszusammenhänge beruflicher Mobilitätserfordernisse hinzuweisen sowie den jeweiligen Grad der Selbstbestimmtheit, ob Entscheidungen der Akteur\*innen selbstständig getroffen wurden oder berufliche oder situative Zwänge vorlagen, die kaum Alternativen beinhalteten (vgl. Schneider 2002, S.24f. und 89f.). Möchte das Projekt auf die jeweiligen Entstehungszusammenhänge eine Antwort ermöglichen, so ist hier anzumerken, dass die jeweiligen Gründe der Seeleute (die dem Projekt für eine Untersuchung zu Verfügung standen) eine Tätigkeit in der Kreuzschiffahrt einzugehen, durchaus deutlich voneinander abwichen und vielfältige Motive beinhalteten, so dass kein gemeinsamer Entstehungszusammenhang aller Personen an dieser Stelle benannt werden kann. Nur zwei Beispiele reichen, um diesen Sachverhalt zu verdeutlichen. So erklärt Jürgen Bärhold:

„Der Grund zur Seefahrt war (...) ich wollte es einfach. Aus der Familie heraus schon (...) mein Vater war also Kapitän und letztlich dann hier Lotse auf der Weser. Für mich kam also nichts anderes in Frage als zur See zu fahren“ (Transkript J. Bärhold, S.1).

Ist es in diesem Fall die Diskrepanz von Eigenmotivation und familiärer Prägung, welche den Akteur bewog eine Tätigkeit aufzunehmen, so bleibt irrelevant, ob hier die familiäre Prägung eine solch tragende Rolle spielte, dass dem Akteur kaum eine Möglichkeit blieb eine Erwerbstätigkeit in der Schifffahrt zu übernehmen und er somit mehr oder weniger in diese

Erwerbsbranche gedrängt wurde. Einhergehende Folgen für eine mögliche spätere Familiengründung waren dem Akteur durchaus bewusst, wenngleich er auch Lösungen fand, wie im er Verlauf einräumt:

„Das war mein Beruf. (...) Das war meiner Meinung nach alles geregelt. (...) Ich habe keine Probleme gesehen. (...) Meine Frau hat alles in die Hand genommen. (...) Ich wollte ja zur See fahren. Für mich war das selbstverständlich. Ich bin ja nicht zur See gefahren, um ständig daran zu denken, wann bin ich wieder an Land“ (Transkript J. Bärhold, S.4 und 7).

Die selbst getroffene und wohl freiwillige Entscheidung des Akteurs eine Tätigkeit in der Seefahrt anzunehmen, bildet ein Bsp. für eine weitgehend autonome und selbstständige Entscheidung vielfach losgelöst situativer Zwänge. Dass diese jedoch ebenfalls eine Rolle spielen können merkte der Funkoffizier Schifferdecker an:

„Ich hatte da überhaupt keinen Einfluss. Ein Kollege war ausgefallen und ich muss den ersetzen. Und da war eben, anfänglich war eben geplant eine Reise und da hat es bei mir eben auch gut geklappt, also ich war mit der Fülle der Arbeit war ich eben nicht überfordert, hat auch Spaß gemacht (...)“ (Transkript Schifferdecker, S.1).

Die Entscheidung eine Tätigkeit auf einem Kreuzfahrtschiff zu übernehmen wurde hier maßgeblich von der Reederei beeinflusst, worauf der Akteur keinen Einfluss hatte und er ohne Akzeptanz dieser Entscheidung mglw. keine andere Beschäftigung gefunden hätte. Der mögliche persönliche Wunsch weiterhin in der Schifffahrt tätig sein zu dürfen und der situative Zwang auf die neue Situation entsprechend zu reagieren, um mglw. nicht arbeitslos zu werden, bildeten den Ausschlag für den Beschluss des Seemannes.

Bestehende Arbeits- und Perspektivlosigkeit an Land kann ebenfalls ein wesentlicher Grund dafür sein eine Tätigkeit in der Kreuzschifffahrt anzunehmen, wie uns die Seefrau Vosova<sup>o\*</sup> erklärt. Wenngleich der Beitrag der Zeitzeugin, durch fehlende Merkmale ihrer Person, die für die Grundgesamtheit eine Bedeutung spielen, als ein Exkurs erklärt werden muss (s. Kapitel 1.3), findet er an dieser Stelle jedoch Eingang in das wissenschaftliche Forschungsvorhaben, da er die Diversität verdeutlicht, weshalb eine berufsbedingte Mobilität als Seefahrer\*in gewählt wird. So führt die Akteurin aus:

„(...) nach der Uni war ich lange zuhause, also fast ein Jahr und konnte keinen Job finden in der Slowakei war es auch schwer mit Arbeit. (...) Mein Onkel (...) hat mich gefragt, ob ich zum, auf Schiff gehen will. (...) Dass seine Agentur so Leute sucht für Kreuzfahrtschiffe und wenn ich Interesse habe, dann kann ich mich so bewerben oder meine Unterlagen dorthin schicken. (...) Da hab' ich dann gesagt, warum nicht?“ Es ist besser etwas zu machen als zuhause sitzen“ (Transkript Vosova<sup>o\*</sup>, S.1).



Die Aussicht auf eine neue Perspektive und die Chance auf eine Erwerbstätigkeit bildete den Ausschlag für die Entscheidung der Zeitzeugin und verdeutlicht ihre flexible Anpassungsfähigkeit, die nur eines von vielen Merkmalen von Mobilität bildet. So erklärt Schneider, dass Mobilität selbst heute gleichermaßen für Flexibilität, Offenheit, Verfügbarkeit, Engagement und Belastbarkeit und gleichermaßen als Symbol für geistige Beweglichkeit und jugendliche Dynamik sich modernen beruflichen Gegebenheiten anzupassen, betrachtet werden kann (vgl. Schneider 2002, S.24). Im Falle der Seeleute Schifferdecker und auch Vosova<sup>o\*</sup>, um die Beiträge der Akteur\*innen zu interpretieren, passten sich beide den ihnen zur Verfügung stehenden Möglichkeiten an, auch um nicht erwerbslos zu werden, was als ein Zeichen ihrer persönlichen Flexibilität, ihrer Offenheit und ihrer Verfügbarkeit für neue Situationen gewertet werden kann. Wie in der modernen Kultur üblich, wird heute das „bloße Versäumen des Wechsels als Zeichen des Mißerfolgs bewertet (...), Stabilität erscheint als Lähmung“ (Sennett 1998, S.115). Um einem drohenden Misserfolg und möglichen Konsequenzen zu entgehen, so lässt sich die Aussage Sennetts übertragen, passten sich beide Akteur\*innen den neuen Gegebenheiten an, wenngleich die wirtschaftliche Situation einen situativen Zwang auf sie ausübte.

Nun zunächst ungeachtet der jeweiligen Motive, weshalb die Seeleute eine Tätigkeit auf einem Kreuzfahrtschiff übernahmen, wurde deutlich, dass eine Form von Mobilität jederzeit ihren Alltag und somit ihr Leben entscheidend prägte. Ihre entsprechende Lebensform lässt sich unserer Auffassung nach als eine Form einer mobilen Lebensform beschreiben, die wir im Folgenden etwas näher thematisieren möchten, wobei eine grundlegende Orientierung an Schneider et al. erfolgt, wenngleich die Autor\*innen Seeleute in ihrer Studie per se nicht erwähnen, noch eine prinzipielle Zuordnung dieser Akteur\*innen zu einer bestehenden mobilen Lebensform selbst vornehmen. Die Autor\*innen differenzieren sieben Formen mobiler Lebensformen, die wir im Rahmen dieser Abhandlung nicht im Detail vorstellen können und lediglich ein Verweis auf das Werk von Schneider et al. selbst erfolgt. Hier erfolgt nur der Hinweis auf deren Differenzierung von mobilen Lebensformen wie dem der Fernpendler, der Shuttles, der Varimobilen, der Umzugsmobilen, von Fernbeziehungen, sowie von Rejectors oder Ortsfesten. Mit jeder mobilen Lebensform sind bestimmte Merkmale verbunden, die durchaus voneinander abweichen können und entscheidenden Einfluss auf das Leben der Akteur\*innen nach sich ziehen können (vgl. insges. Schneider 2002, speziell S.101-105).

In Anlehnung an Schneider lassen sich laut Auffassung des Forschungsprojektes Seeleute als Varimobile bezeichnen, die permanent arbeitsbedingt mobil sind und dabei oftmals für Tage, Wochen oder Monate von ihrer Familie getrennt sind (vgl. Schneider 2002, S.26f. und 173ff.). Der Soziologe weist dabei auf bestimmte Berufsgruppen wie Flugkapitäne, Unternehmensberater, Auslandsmonteure, Fernfahrer, Projektleiter oder Vertreter hin und merkt an, dass diese eine der mobilen Gruppen mit den vielfältigsten Ausprägungen entsprechen, auch und speziell durch ihre Reiserouten, die Dauer der Reisen selbst sowie die Regelmäßigkeit und Planbarkeit ihrer Abwesenheitszeiten (vgl. Schneider 2002, S.173). Auch bei den Seefahrer\*innen finden sich unterschiedliche Abwesenheitszeiten. Sind sie bspw. in der Kreuzschiffahrt, wo in der Regel sechs- bis neunmonatige Abwesenheitszeiten die Regel bilden (vgl. Schulz 2010, S.140) länger, so sind sie in der Bedarfsschiffahrt, wie auf Fähren oder Ausflugsbooten deutlich kürzer (mglw. nur einige Stunden oder Tage).

Ob und inwiefern die eigene Tätigkeit der Seefahrer\*innen als Varimobile mit positiven Eigenschaften verknüpft wird, Schneider verweist bei Varimobilen insgesamt betrachtet auf eine hohe Selbstständigkeit und eine Möglichkeit eines dauerhaften Kontaktes mit neuen Geschäftspartnern (vgl. Schneider 2002, S.174), muss laut unserer Auffassung jedoch bei den Seeleuten, auch nach ihrem Stand und Profession auf dem Schiff, differenziert werden. Hier kann nicht per se bei allen Akteur\*innen von einer hohen beruflichen Selbstständigkeit gesprochen, noch ein Kontakt zu neuen Geschäftspartner\*innen eingeräumt werden, es sei denn man betrachtet die sich auf einem Kreuzfahrtschiff ständig wechselnden Passagiere als eine sich neu ergebende Kontaktmöglichkeit. Verweise auf eine hohe Selbstständigkeit, allerdings auch auf eine starke Abhängigkeit von anderen Akteur\*innen auf den Kreuzfahrtschiffen, finden sich auch in den Aussagen der Zeitzeug\*innen. Hier betonen einige Seeleute ihre recht selbstständige Rolle an Bord:

„Wir sind ziemlich autark gewesen, also wir hatten unsere Arbeit und wurden eigentlich da auch von keinem irgendwie (...)“ (Transkript Schuldt, S.2), aber auch ihre stark abhängige Rolle an Bord „(...) also als Kadett (...) bin vollkommen fremdbestimmt. (...) Aber als Kadett (...) folgt man ja sowieso nur einem Offizier oder je nachdem, wem man gerade folgen soll“ (Transkript Beinlich, S.3).

Negative Aspekte, die mit einer dauerhaften Mobilität der Varimobilen verknüpft sind, beziehen sich laut Schneider auf zwei Bereiche. Zum Einen auf Belastungen, die durch mögliche ständige Pendelfahrten entstehen, wenn ein Verkehrsmittel gewählt wird und darüber hinaus zweitens die Kosten, die für Familie und Partnerschaft aufgewendet werden müssen wie möglicher Zeitmangel für Aktivitäten, die Gefahren eventueller Konflikte oder

gar einer persönlichen Entfremdung voneinander (vgl. Schneider 2002, S.174f.). Belastungen durch ständige Pendelfahrten oder auch die stete Verwendung eines Verkehrsmittels, um zur Arbeit zu gelangen, sind im Falle der Seefahrer in dieser Form nicht zu konstatieren. Dies liegt grundlegend daran, dass das Schiff selbst bereits als Verkehrsmittel zu verstehen ist, auf dem die Seeleute einer Tätigkeit nachgehen. Wollte das Projekt ferner Folgewirkungen auf ihre Partnerschaft durch ihre dauerhafte Mobilität benennen, so wäre es notwendig sämtliche Einflüsse näher zu bestimmen, die durch den Aufenthalt an Bord eines Kreuzfahrtschiffes entstehen. Hier ist jedoch laut Auffassung des Forschungsvorhabens nicht der geeignete Ort für eine Darstellung, so dass erst nach vollständiger Analyse im Schlusskapitel auf physische und psychische Folgen hingewiesen werden kann, welche der Alltag an Bord für die Akteursgruppe nach sich ziehen kann. Dies liegt auch an der projektbezogenen inhaltlichen Struktur, bei der von Schneider erwähnte Probleme wie Entfremdungstendenzen, Konflikte oder ein weitgehender Zeitmangel für soziale Interaktionen mit der Familie oder anderen Kontakten von Varimobilen, bei uns am Bsp. der Seefahrer\*innen, prinzipiell erst in Kapitel 4 und 6 ausführlicher behandelt werden. Nur unter Berücksichtigung der Sichtweise ihrer Partner\*innen und der Darstellung des Alltags der Akteur\*innen und Partner\*innen selbst werden mögliche Konsequenzen der dauerhaften Mobilität deutlich, so dass hier zunächst auf eine weitere Beschäftigung mit dieser Thematik, bis auf ein finales Beispiel, verzichtet wird.

Dass es bedingt durch den Mangel an vorhandener Zeit auch für Seeleute schwierig ist Freundschaften aufrechtzuerhalten, soll an einem kurzen Beispiel verdeutlicht werden, wenngleich wir jedoch den Zeitmangel für soziale Interaktionen mit der Familie an anderer Stelle, wie o.g. in den Kapiteln 4 und 6 aufgreifen. Hier dient er nur einem vorläufigen Verständnis dessen, dass eine Aufrechterhaltung sozialer Kontakte für die Akteursgruppe grundlegend problematisch erscheint. Das nachfolgende Bsp. wurde dabei gezielt ausgewählt, da der Akteur die Situation nach seiner Rückkehr beschrieb, wenn er nach einer Tätigkeit auf hoher See wieder in sein gewohntes Umfeld an Land zurückkehrte.

„Der Nachteil ist, dass deine Freunde ja gar nicht so können wie du. Die haben ja ihren Alltag. Das heißt, dass du dann wahrscheinlich erst einmal zuhause sitzt und wahrscheinlich (...) mal ne' gewisse Zeit erst einmal alleine sitzt. (...) Und die müssen sich auch erst einmal wieder bei einem melden. Für die bist du ja auch weg und auch nicht available. Und da gewöhnen die sich ja auch dran. (...) auch für die muss das Geflecht sich ja wieder zusammenwachsen“ (Transkript Pseudonym Bode\*, S.10f.).

Hier werden zwei Probleme deutlich, die durch einen längeren Aufenthalt an Land das alltägliche Leben der Akteur\*innen beeinflussen können. Wenngleich Seefahrer\*innen in

ihrem Alltag an Bord und damit bedingt durch ihre Tätigkeit, letztlich auch durch ihre Abwesenheit, nur wenig Zeit für die Pflege von Freundschaften zur Verfügung haben, so kehren sich diese Verhältnisse bei Rückkehr an Land oftmals um, wie dem Bsp. zu entnehmen ist. Dann kann für die Seeleute selbst eine gewisse Abhängigkeit von anderen Personen entstehen, wollen sie nicht sozial isoliert ihre Zeit an Land verbringen. Sind keine Lebenspartner\*innen oder Familienmitglieder zuhause an Land vorhanden, so kann die Gefahr einer sozialen Isolation steigen, da der Bezugspunkt erst einmal fehlt. Gleichzeitig muss ein Netzwerk aus bestehenden Bekanntschaften wieder aktiviert werden, was gleichermaßen eine hohe Aufwendung von Seiten der Seeleute voraussetzt. Ergreifen diese nicht die Initiative, kann es durchaus zur Ausdünnung von Freundschaften ggfs. auch zum Abbruch dieser führen.

Dies soll als ein Bsp. für einen gewissen Zeitmangel der Fahrensleute genügen, final sei jedoch noch einmal darauf hingewiesen, dass in den weiteren Kapiteln diverse andere Beispiele thematisiert werden, welche Folgen die dauerhafte Mobilität der Seefahrer\*innen mit sich bringen kann, so dass hier gesondert darauf verwiesen wird.

Die von Schneider aufgestellte Frage danach, wie viel Mobilität ein Familienleben verkraftet (vgl. Schneider 2002, S.21), kann unserer Ansicht nach demnach auch auf sämtliche Personenkreise bezogen werden, die mit durchgehend berufsbedingt mobilen Akteur\*innen wie den Seeleuten einen sozialen Austausch pflegen. Vor- und Nachteile, die mit einer mobilen Tätigkeit, nicht nur bei Varimobilen, verbunden sind wirken sich demnach auf unterschiedliche Personenkreise aus. Dabei bleibt konstitutiv, dass Mobilität zur Entstehung mobiler Lebensformen führt, bei denen mindestens einer der Partner\*innen beruflichen Mobilitätsanforderungen folgt (vgl. Schneider 2002, S.175). Auswirkungen dieser dauerhaften Mobilität finden sich auch bei Vergleichsgruppen, die Schneider jedoch nicht oder nur unzureichend thematisiert und sie als Varimobile klassifiziert. Eine Gleichsetzung kann jedoch bei den Seeleuten nicht immer vorgenommen werden. Gruppierungen wie Migrant\*innen, Bundeswehrsoldat\*innen, Schausteller\*innen oder Pilot\*innen zeigen zwar nach Schneiders Definition Varimobiler gewisse Parallelen zu den Akteur\*innen auf, doch weisen sie auch gravierende Differenzen zu den Seeleuten auf, die wir im nächsten Kapitel kurz darlegen möchten. Dabei wird deutlich, wenngleich die Seefahrer\*innen als Varimobile bezeichnet werden können und durchaus Parallelen zu anderen Gruppierungen bestehen, dass

vielfältige Unterschiede im Vergleich zu anderen Varimobilen bestehen, welche die Fahrensleute als eigenständige soziale Gruppierung auszeichnen.

### **2.7.1. Parallelen mit anderen mobilen sozialen Gruppierungen**

Wenn Schneider et. al unterschiedliche Akteursgruppen als Varimobile bezeichnen, verweisen sie dabei prinzipiell auf Akteur\*innen, die sich durch ein besonders charakteristisches Merkmal von anderen mobilen Gruppierungen differenzieren. Vordergründig zeichnen sich Varimobile dadurch aus, dass sie mehr oder weniger dauerhaft mobil unterwegs sind und dabei für eine längere Zeit oftmals ihre Familien zuhause alleine lassen, um einer Erwerbstätigkeit nachzugehen. Hier beziehen sich die Autor\*innen auf Berufsgruppen wie Flugkapitäne, Unternehmensberater, Fernfahrer, Vertreter, Auslandsmonteure oder Projektleiter, die berufsbedingt in regelmäßig wiederkehrenden Abständen beruflich an anderen Orten und in anderen Ländern unterwegs sind und ihre Partner\*innen bzw. Familien für gewisse Zeiten verlassen, wobei die Dauer variieren kann (vgl. Schneider 2002, S.173). Wenngleich, wie zuvor auf S.105 bereits erwähnt, ein Verweis auf Seefahrer\*innen in der Studie von Schneider grundlegend nicht erfolgt, die Seeleute in unserem Projekt aufgrund entsprechend ähnlicher Merkmale jedoch ebenfalls als Varimobile zu bezeichnen sind, ist an dieser Stelle zu fragen, welche grundlegenden Parallelen und Differenzen die Berufsgruppe zu anderen Varimobilen aufweist. Dabei ist eine vollständige Übersicht ihrer Gemeinsamkeiten und Unterschiede im Rahmen dieser Abhandlung jedoch an dieser Stelle aufgrund des enormen Umfangs einer entsprechenden Vergleichsdarstellung nicht möglich, so dass im Folgenden lediglich eine konzise Vergleichsanalyse möglicher Parallelgruppen erfolgen kann. Das Projekt möchte hierbei allerdings nur kurz einen Vergleich der von Schneider et al. genannten Varimobilen vornehmen, da Seeleute und ihre Familien darüber hinaus wichtige Gemeinsamkeiten und Differenzen auch zu anderen sozialen Gruppierungen aufweisen, die Schneider et al. nicht berücksichtigen.

Dabei wird Familie, wie in Kapitel 1.1 thematisiert, hier weitgehend als ein haushaltsübergreifendes Netzwerk verstanden, welches grundlegend zentriert ist um persönliche Fürsorgebeziehungen zwischen unterschiedlichen Generationen, wobei diese nicht beschränkt sind auf verheiratete Eltern und ihre Kinder noch auf das Zusammenleben in einem Haushalt (vgl. Schier 2009, S.55). Das Konzept der Familie weist dabei, wie Schier anmerkt, grundlegend auf zwei unterschiedliche Formen von Gestaltungsleistungen hin, die Familienmitglieder erbringen müssen, um zu funktionieren, wobei ein Spagat zwischen

Vereinbarungen und Verpflichtungen der Akteur\*innen untereinander bewerkstelligt werden muss, um Familie lebbar zu machen, aber gleichermaßen ein Konstrukt einer Gemeinschaft geschaffen werden muss, bei dem sich die Mitglieder in Interaktionen als eine Gemeinschaft immer wieder neu konstruieren, sozial, sinnhaft und symbolisch nach außen hin (vgl. ebd.). Im Gegensatz zu Organisationen geht es Familien nicht primär darum linear unterschiedliche Zwecke zu erfüllen, sondern um emotionale und körpergebundene Prozesse, wobei viele Prozesse nicht zielgerichtet und intentional, sondern häufig beiläufig geschehen, wie ein Austausch über allgemeine Begebenheiten oder Trivialitäten bei der Essenzubereitung oder ein Trösten eines Mitgliedes, was neben einer anderen Aufgabe wie der Reinigung der Wohnräume erfolgt (vgl. Schier 2009, S.56). Es sind eben diese Prozesse, die Familie immer wieder erneut als eine Einheit erscheinen lassen, wobei jedoch ein ausreichendes Maß an körperlich- kopräsenter Zeit der Akteur\*innen notwendig ist, um diese Potentiale für gemeinsame Interaktionen und emotionale Bedürfnisse freizulegen (vgl. ebd.).

Problematisch bleibt dabei bei allen von Schneider et al. benannten varimobilen Akteur\*innen, dass diesen aufgrund einer berufsbedingt sich ständig wiederholenden Abwesenheit von Zuhause und somit von ihrer Familie nur wenige Zeiträume zur Verfügung stehen, die sie gemeinsam mit ihren Familienmitgliedern teilen können und die eine Form der Nähe zwischen den Familienmitgliedern schaffen, damit diese sich als eine Einheit verstehen können. Die Familienmitglieder der Varimobilen können sich hierbei mehr als haushaltsübergreifende Mitglieder eines gemeinsamen Netzwerkes verstehen, welche auf unterschiedliche Orte verteilt sind. Der Flugkapitän befindet sich dabei genauso wie der Fernfahrer sowie der Seemann für gewisse Zeit als Familienakteur im Ausland, entfernt von der Familie, wobei eine Form der Nähe zwischen den Familienmitgliedern durchaus als fehlend bezeichnet werden kann, wenn es ausschließlich um die räumlich- kopräsente Zeit der Akteur\*innen geht, die diese nur bei Anwesenheit mit ihrer Familie teilen können (vgl. insges. angelehnt an Schier 2009, S.55f.). Wie Schier anmerkt sind Geschlechter-, Zeit und Raumfragen im Familienalltag dabei stets eng miteinander verknüpft, nicht nur Arbeitszeiten, sondern auch die räumliche Mobilität, welche von den Partner\*innen einer sozialen Paarbeziehung abverlangt werden, strukturieren zunehmend den Alltag, wobei sich unterschiedliche geschlechtstypische Raum-Zeit-Muster ergeben, die eine Koordination und Organisation verlangen, um die familiäre Lebensführung sicherzustellen (vgl. Schier 2009, S.60).

Bei einer näheren Betrachtung der Varimobilen fallen zunächst grundlegende Differenzen auf, wenn es um die o.g. jeweiligen Arbeitszeiten der Akteur\*innen und die damit verbundene räumliche Mobilität geht. Zwar wechseln sich die Phasen des Zusammenlebens aller Familienmitglieder von Varimobilen grundlegend mit Zeiten ab, in denen die Mitglieder abwesend sind und in welcher dann die zuhause gebliebenen Familienmitglieder vor der Herausforderung stehen den Alltag eigenständig zu organisieren (vgl. Schier 2009, S.61). Zurückbleibende Angehörige müssen dabei wichtige Funktionen übernehmen, um nicht nur die Aufrechterhaltung der sozialen Integration der mobilen Familienmitglieder am Familienwohntort sicherzustellen, sondern auch um den Alltag der Familienmitglieder am Wohnort zu organisieren und zu strukturieren, wozu unterschiedliche Aufgaben gehören, die nicht nur die Versorgung der Familie oder Fürsorgeleistungen beinhalten (vgl. Ansätze von Schier 2009, S.60f.). Doch letztlich unterscheiden sich bei allen von Schneider et. al genannten Varimobilen (vgl. Schneider 2002, S. 27 und S.173f.) die Abwesenheitszeiten, die durch die räumliche Mobilität der Akteur\*innen entstehen tlws. deutlich voneinander, wenn auch die Autor\*innen nicht per se darauf eingehen. So sind die Abwesenheitszeiten von Pilot\*innen, Fernfahrer\*innen oder den Seeleuten, um die projektbezogene Untersuchungsgruppe erneut in den Fokus zu stellen, kaum miteinander vergleichbar. Dies hat grundlänglich mit der Länge der Abwesenheit zu tun, da Pilot\*innen in der Regel einige Tage ggfs. Wochen von Zuhause und ihrer Familie entfernt sind, Fernfahrer\*innen grundsätzlich für einige Wochen den Wohnort verlassen (vgl. auch <https://www.trucker.de/beruf-und-privatleben-so-klappt-s-mit-der-familie-1362704.html>), sind Seefahrer\*innen jedoch, grundsätzlich hingegen abhängig von der Branche, in der sie tätig sind, für einige Wochen bis Monate von ihren Familien getrennt. Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen, so merkt Schulz an, haben in der Regel einen sechs bis neunmonatigen Heuervertrag, den sie erfüllen müssen (vgl. Schulz 2010, S.140). Der Alltag wird in dabei in Familienverbänden, in denen einer der Partner beruflich bedingt mobil tätig ist, jederzeit durch das Ankommen und Verlassen eines Familienmitgliedes bestimmt, was entsprechende Folgen auf die soziale Paarbeziehung nach sich zieht (vgl. im Ansatz Limmer 2005, S.108). Insbesondere in Seefahrerfamilien, in denen einer der Akteur\*innen berufsbedingt eine Tätigkeit auf hoher See entfernt von der Familie ausführt, müssen deshalb besondere Rahmenbedingungen geschaffen werden, welche den Umgang mit einer räumlichen Trennung der Familie erleichtern, es müssen prinzipiell Absprachen getroffen werden, wie eine Umsetzung als Familie gewährleistet und letztlich eine Organisationsstruktur geschaffen werden kann, um die Abwesenheit der mobilen Akteur\*innen bestmöglich zu kompensieren.

Die Herausforderungen für die Familienmitglieder von Varimobilen bleiben dabei für alle gleichermaßen eine aktive Herstellung und Nutzung der knappen präsenten Zeiten der mobilen Arbeitnehmer\*innen im Alltag für die Familie, eine Entwicklung von Praktiken zur Herstellung von Familie trotz fehlender Präsenz der Akteur\*innen sowie eine Etablierung von Alltagspraktiken, die grundsätzlich an die Situation angepasst sind und somit die jeweiligen An- und Abwesenheitszeiten der Varimobilen berücksichtigen (vgl. Schier 2009, S.63f.).

Wenngleich Schneider et. al bei den Varimobilen ihren Fokus prinzipiell auf spezielle Berufsgruppen legen, welche arbeitsbedingt in unterschiedlicher Hinsicht für eine gewisse Zeit mobil erwerbstätig sind, finden sich jedoch weitere Berufsgruppen, welche das Projekt im Folgenden kurz skizzieren möchte, um Gemeinsamkeiten und Parallelen zu den Seeleuten aufzuzeigen.

Wir verwiesen bereits auf den Faktor der zeitlichen Abwesenheit, der für die Differenzierung der Berufsgruppen, die als Varimobile bezeichnet werden können, eine konstitutive Bedeutung aufweist. Eine Berufsgruppe, die analog zu den Seeleuten (wobei wir nur die Abwesenheitszeiten der Personen auf Kreuzfahrtschiffen berücksichtigen) durch ähnlich lange Abwesenheitszeiten von ihren Familien geprägt ist, bilden unserer Ansicht nach Soldat\*innen. Ausführlich im SOWI Forschungsbericht von Tomforde analysiert, benennt diese wesentliche Merkmale der Akteur\*innen, die wir als weitgehend gleichförmig bei einem Vergleich mit den Seefahrer\*innen erachten können, wenn es auch Differenzen gibt, die erörtert werden müssen. Tomforde resümiert, dass Soldaten durchgängig im Rahmen von Auslandseinsätzen, aber auch bei Reisen, Manövern, Lehrgängen, Vorbereitungs- und in Ausbildungszeiten von ihren Familien getrennt sind und diese Zeiten durchaus einige Monate betragen können (vgl. Tomforde 2006, S.9). Bedingt durch ihre Einsätze an der Front sind die Soldat\*innen durchgehend von unterschiedlichen physischen und psychischen Gefahren im Alltag geprägt, wobei Ängste grundlegend einen konstitutiven Bestandteil einnehmen. So u.a. die Angst vor körperlichen Übergriffen auf ihre Person, Gefahren durch Schusswaffengebrauch anderer Personen sowie einer Angst vor schweren Verletzungen. Aber auch psychische Belastungen können die Akteur\*innen im Einsatz beeinflussen, wie eine Veränderung der vertrauten Umgebung und die ständige Umstellung auf neue Ereignisse, welcher sich die Akteursgruppe zu stellen hat, wobei natürlich auch die lange Abwesenheit von Zuhause durchaus einen negativen Einfluss auf das psychische Wohlbefinden der Akteur\*innen nach sich ziehen kann. Probleme, die im Alltag zuhause auftreten, können die psychische Verfassung und Mentalität der Soldat\*innen nachhaltig prägen und es ihnen erschweren sich auf ihren Einsatz zu konzentrieren (siehe auch Tomforde 2006 und den



Beitrag auf <https://www.angriff-auf-die-seele.de/ptbs/grundlagen/einsatz/47-belastungen-bei-auslandseinsaetzen.html>). Die Soldat\*innen sind darauf angewiesen, dass die Organisation des Familienlebens zuhause von ihren Partner\*innen gewissenhaft umgesetzt wird, da nur dann eine vollständige Konzentration auf den Einsatz an der Front möglich ist. Ständige Gedanken um die Familie oder Sorgen belasten beide Akteur\*innen, unabhängig ob es dabei die Soldat\*innen betrifft, die sich fragen, ob das Familienleben zuhause während ihrer Abwesenheit funktioniert oder aber um die Partner\*innen, die sich beständig fragen, wie es ihren Männern bzw. Frauen geht (vgl. Tomforde 2006, S.7f.).

Grundlegend handelt es sich laut Auffassung des Forschungsvorhabens hierbei um wichtige Parallelen, die auch in Seefahrerfamilien eine wichtige Rolle spielen. Auch hier muss einer der Partner\*innen an Land eine Organisation des familiär bedingten Lebens aller Mitglieder sicherstellen, wenn die mobilen Akteur\*innen auf hoher See unterwegs sind. Beständige Gedanken oder Sorgen, wie es der Familie zuhause an Land geht, können dabei Auswirkungen auf den Vollzug alltäglicher Handlungen der Seeleute nach sich ziehen, wie auch Klaus Müller zu verstehen gibt:

„(...) Das stört auch den Betrieb. Das bestört dein inneres Sein. Wenn jetzt mal wieder, jetzt ist die Mutter muss zum Krankenhaus, die Tochter und er hat in der Schule versagt und er hat dies und er hat das. Das bestört seinen von der (...) es stört unter Umständen sein Selbstverständnis. Und die Machtlosigkeit, die er hat (...) höre von jedem auch (...) Kleinigkeiten, die den an Land berühren, wo ich aber an Bord erst mal gar kein Kontakt zu habe und vor allen Dingen nichts ändern kann. (...) Das führt zu Problemen (...)“ (Transkript Müller, S.17).

Wenngleich ständige Gedanken um die Situation der Familienmitglieder an Land somit durchaus einen Einfluss auf den Alltag der Seeleute an Bord ausüben können, kann sich die mentale Lage der Akteur\*innen durchaus verschlimmern, wenn diese sich im Alltag bspw. aufgrund fehlender Kommunikationsmedien (s. S.316f.) nicht miteinander austauschen können. Sie kann nachteilige Folgen für die Umsetzung der Arbeit an Bord mit sich bringen, die erst in den Kapiteln 6.1 und 6.4 näher erörtert werden. Bleibt die Kommunikation mit den Familienmitgliedern jedoch dessen losgelöst ganz versagt oder findet nur sehr unregelmäßig statt, so kann dies zu schwerwiegender Enttäuschung, zu Missverständnissen oder Verstimmungen führen, welche die Zeit der Trennung erheblich belasten können, wie Tomforde auch in Soldatenfamilien feststellt (vgl. Tomforde 2006, S.37f.). Ein kontinuierlicher Austausch der Familienmitglieder untereinander kann als Teil einer speziellen Bewältigungsstrategie verstanden werden, der es allen Akteur\*innen möglich macht die zeitweilige Abwesenheit der mobilen Arbeitnehmer\*innen zu überwinden und zu verarbeiten, wie auch Tomforde anmerkt (vgl. ebd.). Ein regelmäßiger Austausch der

Akteur\*innen untereinander bleibt jedoch dessen losgelöst nicht nur für Soldat\*innen oder Seefahrer\*innen als mobile Gruppierung von entscheidender Bedeutung, um die familiäre Organisation und Unterstützung sicherzustellen. Hier reicht bereits ein Rückgriff auf die Berufsgruppen, welche Schneider et al. als Varimobile bezeichnen, um zu konstatieren, dass eine regelmäßige Kommunikation für alle berufsbedingt abwesenden mobilen Gruppierungen notwendig ist, um sich der Situation der abwesenden Familien am Heimatort zu versichern und diese mit Hilfe zu nutzender technischer Kommunikationsmittel zu unterstützen. Auf welche Art und Weise mit Hilfe von Medien dabei ein Support möglich ist, kann allerdings an dieser Stelle nicht erörtert werden und wird exemplarisch für unsere Untersuchungsgruppe in den Kapiteln 5.7 bis 5.9.4 und 6.1 thematisiert.

Die Nutzung von technischen Kommunikationsmitteln zur Unterstützung der entfernten Familienmitglieder am Wohnort kann dabei, wie o.a., für alle als varimobil bezeichneten Berufsgruppen als konstitutives Merkmal benannt werden, so auch für Schausteller\*innen, die laut Auffassung des Projektes auch gewisse Parallelen zu den Seeleuten aufweisen, wengleich ihre Situation keinesfalls deckungsgleich erscheint. Es handelt sich bei den Akteur\*innen um keine homogene Berufsgruppe, sondern um eine nach außen geschlossene Randgruppe, die sich jedoch in unterschiedliche Subgruppen unterteilt, wobei die Akteur\*innen selbst vielfach aus verschiedenen Milieus stammen wie dem bürgerlich-bäuerlichen Milieu, es sich aber auch um Personen wie Zirkusartist\*innen, Komödiant\*innen oder Artist\*innen handeln kann, die der sozialen Gruppierung zugerechnet werden können. Diese arbeiten häufig auf Jahrmärkten, Messen, Schützenfesten, Volksfesten oder anderen Festivitäten und wechseln nach einer bestimmten Zeit den Aufenthaltsort, um an anderen Orten einer Erwerbstätigkeit nachzugehen. Vielfach setzen sich Schausteller\*innen aus mehreren unterschiedlichen Familienverbänden zusammen, wobei Familie und Großfamilie hier noch als eine Wirtschaftseinheit fungieren, deren Existenz maßgeblich von einer Integration aller Familienmitglieder in den Erwerbsprozess abhängt. Die Akteur\*innen bleiben stark abhängig von technischen Neuerungen und einer Pflege und Wartung von bewegten Transportmitteln wie Fahrzeugen, Kranen, Anhängern oder Staplern sowie ihrer angebotenen Fahrgeschäfte und Attraktionen, welche grundsätzlich jederzeit einem Wandel von veränderten Interessen und Ansprüchen der Gäste unterliegen (vgl. auch Faber 1981, S.165 sowie den Beitrag auf der Webseite von [https://volkskundemuseum.at/jart/prj3/volkskundemuseum/data/uploads/downloads/OeZV\\_Volltexte/OEZV\\_1985.pdf](https://volkskundemuseum.at/jart/prj3/volkskundemuseum/data/uploads/downloads/OeZV_Volltexte/OEZV_1985.pdf)).

Das Projekt vernachlässigt an dieser Stelle hingegen sich ausführlich mit der Situation der Schausteller\*innen als einem Familienverband, in dem alle Mitglieder gleichermaßen jederzeit abwechselnd an einem anderen Ort eine Tätigkeit ausführen, zu beschäftigen und fokussiert sich auf die Akteur\*innen, welche als am Wohnort gebliebene Partner\*innen stellvertretend für die abwesenden Schausteller\*innen familiär bedingte Aufgaben und Pflichten erfüllen. Nur in diesem Fall herrscht eine ähnliche Konstellation wie bei den Seeleuten vor und doch liegen auch hier stellvertretend wie bei allen anderen Varimobilen grundlegende Differenzen vor, auf welche das Forschungsvorhaben am Ende dieses Abschnittes hinweisen möchte.

So sind die Seeleute dauerhaft auf einem Schiff, einem jederzeit mobilen Verkehrsträger unterwegs und verrichten hier ihre Arbeit. Ein Verlassen des Schiffes ist dabei, bis auf Landgänge, grundsätzlich nicht möglich. Wenn auch Pilot\*innen kurzfristig in einem Verkehrsträger, einem Flugzeug tätig sind, verlassen sie dieses nach einigen Stunden wieder, kehren an Land zurück und betreten somit einen anderen Raum, der ihre Wahrnehmung entscheidend verändert. Bei den Seeleuten herrscht ein dauerhaft anhaltender Kontrast zwischen See und Landverhältnissen vor, der bedingt durch ihre Zeit an Bord ihr Dasein entscheidend prägt und beeinflusst. Die Welt zieht an den Arbeitnehmer\*innen jederzeit vorbei. Auch können Akteur\*innen wie Diplomat\*innen unserer Ansicht nach als Varimobile nicht mit den Seefahrer\*innen verglichen werden, da diese häufig ihre Familien mit an den Arbeitsort mitnehmen und hier eine Form von Umzugsmobilität vorherrscht. Umzugsmobile sind dabei Paare, die einen gemeinsamen Haushalt nicht aufgeben möchten und aufgrund beruflicher Mobilitätsanforderungen eine Verlagerung ihres Haushaltes in eine andere Region vornehmen (vgl. zu Umzugsmobilen auch Schneider 2002, S.26 und S.179ff.).

Die Verlagerung eines Haushaltes in eine andere Region mag zunächst der Situation von Migrant\*innen entsprechen, bleibt jedoch nicht deckungsgleich mit den Umzugsmobilen, die aufgrund beruflicher Mobilitätsanforderungen ihren gewohnten Arbeitsplatz verlassen und in einer anderen Region eine Tätigkeit fortsetzen. Losgelöst dieser Tatsache möchte das Projekt nur kurz am Beispiel von Migrant\*innen nachweisen, dass hier gewisse Parallelen entdeckt werden können, welche der Situation der Seeleute und ihrer Familien entsprechen, wie im Folgenden dargestellt wird. Grundsätzlich ist hinsichtlich der Situation der Migrant\*innen jedoch zunächst Vorsicht angeraten, da festgehalten werden muss, dass Migration individuell oder kollektiv erfolgen kann und Familienverbände auf unterschiedliche Weise beeinflussen kann. Dennoch führt eine individuelle Entscheidung das Heimatland zu verlassen, unabhängig

ob von einer Einzelperson oder einem Kollektiv wie einer Familie getroffen, zur Entstehung von Trennungsphasen, die sowohl auf die daheimgebliebenen Familienmitglieder, wie auch auf die mobilen Akteur\*innen einen deutlichen Einfluss auf deren Alltag nach sich ziehen kann (vgl. auch Yildiz 2014). Damit verbunden bleiben fortan, wie auch in den Seefahrerfamilien, Bewältigungsstrategien aller Mitglieder verbunden wie mit dieser Abwesenheit fortan umzugehen ist. Doch unabhängig der Gründe, die für eine Migration eine entscheidende Rolle spielen, wie bspw. lokale Hungersnöte, Krieg, Ressourcenmangel, Arbeitsplatzverlust, Perspektivlosigkeit oder Krisen im Heimatland, können mit der Entscheidung in ein anderes Land einzuwandern gravierende Trennungsphasen der Familienmitglieder verbunden sein, die durchaus einige Jahre andauern, die in Seefahrerfamilien allerdings in der Regel nicht auftreten. Hier ist grundlegend von mindestens zwölf Wochen bis hin zu zwölf Monaten auszugehen (vgl. auch Schulz 2010, S.140).

Migration führt dabei zwangsläufig ähnlich wie die berufliche Mobilität der Seeleute zu einer Veränderung der Familienkonfiguration im Hinblick auf die Organisation und Umsetzung des Haushalts aber auch in Bezug auf die Bedeutung und Relevanz von persönlichen Beziehungen der Akteur\*innen zueinander. Mit Migration einzelner Familienmitglieder in ein anderes Land geht eine unterschiedlich lange Abwesenheitszeit von der Familie am Heimatort einher, die durchaus einige Monate oder Jahre andauern kann und welche durch eine zyklische Wiederkehr von Zeiten im Ausland und im Heimatland und regel- oder unregelmäßigen Besuchen der daheimgebliebenen Familienmitglieder verbunden ist (vgl. Bonizzoni 2013, S.500). Erfolgt dabei eine Migration beider Elternteile in ein anderes Land und verbleiben die Kinder im Herkunftsland, so können sie als transnationale Familien bezeichnet werden, wobei eine simple Definition nicht vorliegt. Vogel definiert sie als Familien, deren Strukturen sich über Ländergrenzen hinweg ausdehnen und Migrant\*innen durch eine Auswanderung auf Zeit eine neue Form von Familie etablieren, wobei dennoch die an einem Ort gelebten familiären Beziehungen über Ländergrenzen aufrechterhalten bleiben. Familien, in denen ein hohes Maß an Organisation notwendig ist und in denen soziale und emotionale Bedürfnisse nicht spontan ausgelebt oder gestillt werden können, in welchen Medien genutzt werden müssen, um miteinander zu kommunizieren. Diese werden obsolet sobald die Akteur\*innen wieder zurück nach Hause kommen (vgl. Vogel 2013).

Die konzise Darstellung von transnationalen Familien und Migrant\*innen verdeutlicht eine Parallelsituation zu den Seeleuten, die berufsbedingt von ihrer Familie für längere Zeit getrennt sind und sich, um miteinander zu kommunizieren, technischer Hilfsmittel bedienen

müssen (in Form von Medien), um familiär bedingte Angelegenheiten zu besprechen bzw. eine Organisation dieser vorzunehmen. Im Vergleich zu Seefahrer\*innen, deren Profession jedoch jederzeit eine berufsbedingte Mobilität beinhaltet, sind Migrant\*innen grundsätzlich nicht aufgrund einer Erwerbstätigkeit mobil, sondern in erster Linie um ihre individuelle oder kollektive Situation durch Verlassen des Heimatortes zu verändern. Ausnahmen bilden lediglich Arbeitsmigrant\*innen, wie bspw. auch Saisonarbeiter\*innen, die für eine Zeit lang ihr Heimatland verlassen, um in einem anderen Land eine Erwerbstätigkeit auszuüben. Dabei kann Arbeitsmigration als eine Aus- und Einwanderung von Menschen verstanden werden, die in einem anderen als ihrem Herkunftsland eine Beschäftigung aufnehmen (vgl. auch <http://www.bpb.de/gesellschaft/migration/dossier-migration-ALT/56542/arbeitsmigration?p=all>). Inwiefern jedoch mit Aufnahme einer Saisonarbeit in einem anderen Land eine Form einer berufsbedingten Mobilität verbunden ist, muss laut Auffassung des Projektes im Detail geprüft werden. So ist davon auszugehen, dass Erntehelfer\*innen in der Landwirtschaft, bedingt durch ihre Tätigkeit in unterschiedlichen Einsatzgebieten, häufiger mobil sind als bspw. Arbeitnehmer\*innen, welche als Verkäufer\*innen z.B. in der Vorweihnachtszeit Unterstützung leisten und an einem festen Platz in den jeweiligen Betrieben eingesetzt werden.

Unabhängig jedoch, ob es sich dabei um von Schneider et al. bezeichnete Varimobile, um Migrant\*innen oder transnationale Familien handelt, wird deutlich, dass die Lebenssituation der Akteur\*innen maßgeblich mit unterschiedlich langen Abwesenheitszeiten von ihren Familienmitgliedern in der Heimat einhergeht. Um sich trotz räumlicher Abwesenheit zueinander nah sein zu können, ist es daher notwendig sich mit Hilfe von Kommunikationsmedien regelmäßig auszutauschen, um nicht den Kontakt zueinander zu verlieren, was die Bedeutung einer gemeinsamen Kommunikation miteinander in den Fokus rückt. Denn wie auch bereits Tomforde am Beispiel der Soldatenfamilien betonte, kann eine fehlende Kommunikation der Partner\*innen miteinander gravierende Probleme und Schwierigkeiten verursachen, welche die Trennungsphasen der Akteur\*innen beeinflussen und eine Verarbeitung erschweren kann (vgl. Tomforde 2006, S.37f.). Dabei muss an Tomforde anknüpfend festgehalten werden, dass ein Austausch der Familienmitglieder hierbei, aufgrund der berufsbedingten Abwesenheitszeiten der Akteur\*innen und ihrer räumlichen Abwesenheit von Zuhause nur unter Zuhilfenahme eines Kommunikationsmediums miteinander erfolgen kann. Und dies gilt nach Ansicht des Projektes gleichermaßen für alle als varimobil bezeichneten Personen. Fehlen den

Akteur\*innen hierbei Optionen sich mit ihren Familienmitgliedern auszutauschen, so kann dies durchaus dazu führen, dass die Akteur\*innen nicht in der Lage sind Trennungsphasen zu verarbeiten. Es kann aber auch zum Scheitern einer sozialen Paarbeziehung beitragen, wenn kein Austausch der Kommunikationspartner\*innen miteinander erfolgt, der auch gravierende Folgen für die Organisation des Familienlebens nach sich ziehen kann, der maßgeblich von Familienmitgliedern, die am Wohnort verbleiben, gestaltet wird. Doch müssen die Optionen eine gemeinsame Kommunikation über ein Medium miteinander aufnehmen zu können in den von Schneider et. al als varimobil definierten Gruppen differenziert werden, da hier nicht für alle von gleichen Voraussetzungen gesprochen werden kann. Und hier wird ein besonders gravierender Unterschied deutlich, wenn wir die Kommunikationssituation der Seeleute mit anderen Varimobilen vergleichen, die sich keineswegs als gleichwertig beschreiben lässt. Der Form halber verzichtet das Projekt an dieser Stelle auf einen detaillierten Vergleich und benennt nur allgemeine Voraussetzungen für eine Kommunikationsaufnahme der Akteur\*innen zueinander. Ausführliche Informationen finden sich hingegen in den Kapiteln 5.4 bis 5.9.4, auf welches das Projekt den Leser an dieser Stelle hinweisen möchte.

Die Seeleute sind grundsätzlich durch eine Meer-Land-Dichotomie geprägt, wobei Medien ein verbindendes Glied bilden können, um diese aufzubrechen. Letztlich spielen dabei jedoch nicht nur die zur Verfügung stehenden Medien an Bord und Land eine Rolle, welche für eine Kommunikationsaufnahme zur Verfügung gestellt werden können, sondern auch die entsprechenden Kosten oder mögliche Restriktionen für einen Austausch der Partner\*innen zueinander. Die Medien, welche auf dem Schiff zur Verfügung stehen, sind dabei für die Akteur\*innen von entscheidender Bedeutung, wobei diese grundlegend abhängig von ihrer Verfügbarkeit bleiben, welche sich im direkten Vergleich zur Verfügbarkeit von Medien anderer Varimobiler durchaus unterscheiden kann. Fehlen trivial gesagt Kommunikationsmittel auf den Schiffen, was sich historisch nicht nur bei Hechtel (vgl. Hechtel 2005) nachweisen lässt, die einen Austausch erschweren oder gar verhindern, führt dies zu gravierenden Problemen für die Akteur\*innen an Bord. Gibt es spezielle Restriktionen ihrer Nutzung können auch diese gravierende Folgen für die soziale Paarbeziehung nach sich ziehen. Wie o.a. kann es hier nicht zielführend sein sämtliche Voraussetzungen für eine Kommunikationsaufnahme aller Varimobilen en détail darzustellen, für die Seeleute verweisen wir detailliert auf Kapitel 6.1.2, dennoch können einige Beispiele die abweichende Situation der Akteur\*innen durchaus verdeutlichen. Für Fernfahrer\*innen ist es laut Auffassung des Projektes wesentlich einfacher einen Austausch mit Hilfe von Kommunikationsmitteln zu initiieren, da diese zunächst nicht auf die in einem LKW

vorhandenen Medien für einen Austausch angewiesen sind und notfalls überall auf ihrer Strecke die Chance haben dort vorhandene Medien zu verwenden, um sich mit ihren Familien auszutauschen, unabhängig ob es sich dabei um ein Internet-Café handelt, welches sie aufsuchen können, in dem sie ein Telefonat oder ein Gespräch mit Hilfe von Skype auf einem Computer (s. Kapitel 5.9.2) durchführen bzw. eine E-Mail (s. Kapitel 5.9.1) schreiben. Wenn auch für Pilot\*innen während ihrer Arbeitszeit an Bord eines Flugzeuges Gespräche mit der Familie so gut wie nicht möglich sind (hierbei bleibt das Satellitentelefon für etwaige Telefongespräche unberücksichtigt), so können sie relativ schnell nach Ankunft am Zielflughafen wieder einen Austausch mit ihren Familien über ein Medium initiieren. Seeleute bleiben grundlegend abhängig von den Optionen, die ihnen an Bord zur Verfügung gestellt werden und können sich ansonsten lediglich bei Landaufenthalten mit Hilfe der dort vorhandenen Medien austauschen. Wenn auch heute eine verstärkte Zunahme von Medien an Bord zu verzeichnen ist, welche die Seefahrer\*innen verwenden können, so muss jedoch immer hinterfragt werden, ob die Akteur\*innen diese im Rahmen einer individuellen Medienverwendung selbst mit an Bord gebracht haben. Medien wie Handy, Smartphone, Laptop oder ein Tablet stellen unserer Ansicht nach persönlich von den Seeleuten mitgebrachte Kommunikationsmittel dar, welche die Akteur\*innen im Rahmen ihrer Zeit an Bord für einen Austausch zueinander verwenden können. Die verbesserte Situation verschleiert dabei jedoch weitgehend, dass die Akteur\*innen noch immer abhängig von Strukturen und Gegebenheiten bleiben, die an Bord der Schiffe vorherrschen. So ist für die Nutzung der Handys oder Smartphone, solange sich das Schiff nicht in Küstennähe aufhält, eine Einwahl ins bordeigene Telefonnetz notwendig und für die Verwendung der Laptops oder Tablets ein Zugriff auf das Internet, welches vielfach via Satellit auf Kreuzfahrtschiffen sichergestellt wird, nötig, welches grundlegende Kosten für die Seeleute verursacht. Eine weitgehende Abhängigkeit der Akteur\*innen besteht demnach noch immer, die im Hinblick auf andere varimobile Gruppierungen durchaus als eine konstitutive Differenz bestimmt werden kann. Um auf das Bsp. der Fernfahrer\*innen (s.o.) zurückzukommen, bleiben diese in erster Linie abhängig von den an Land vorhandenen Formen technischer Infrastruktur wie bspw. einer Versorgung mit öffentlichen Telefonzellen, nicht jedoch abhängig von den Kommunikationsoptionen in einem Mobilitätsträger wie dem Lastkraftwagen selbst, um ihre Partner\*innen zu erreichen.

An dieser Stelle möchte die Untersuchung jedoch den kurzen Überblick über Parallelen und Differenzen von Seefahrer\*innen zu anderen Varimobilen abschließen und noch einmal nachfolgend die wichtigsten Gemeinsamkeiten vorstellen. Dabei gilt für alle Parallelgruppen:

1. Sie zeichnen sich durch eine besondere Form der Erwerbsmobilität aus, wobei diese nicht nur das Leben und den Alltag von ihnen selbst, sondern auch ihrer Familienmitglieder beeinflusst.
2. Der Alltag wird durch ein ständiges Kommen und Gehen der Akteur\*innen beeinträchtigt, was Konsequenzen auf eine gemeinsame Familienführung mit den zuhause verbleibenden Partner\*innen bewirkt.
3. Notwendig sind für die Familienmitglieder der Varimobilen besondere Bewältigungsstrategien, um die ständige Abwesenheit der mobilen Akteur\*innen zu ertragen und dessen losgelöst mit einer fehlenden Nähe und körperlichen Präsenz dieser umzugehen.
4. Es müssen Absprachen getroffen werden, wie eine gemeinsame Familienführung gelingt, wozu auch eine Festlegung gehört, welche Aufgaben die Akteur\*innen, die zeitweise abwesend sind, sowie die am Heimatort anwesenden Partner\*innen, übernehmen.
5. Ein durchgängiger Austausch mit Hilfe von Kommunikationsmitteln kann helfen eine Form von Nähe, trotz fehlender körperlicher Präsenz der Familienmitglieder zu schaffen, die es möglich macht den Alltag zu meistern.
6. Diese Kommunikation ermöglicht es ebenfalls eine Organisation des familiären Alltages sicherzustellen, wenn sie entsprechend häufig genug miteinander erfolgt. Erfolgt sie hingegen nicht, dann kann dies zu grundlegenden Auswirkungen auf die Aufrechterhaltung der Beziehung und mglw. zum Scheitern einer sozialen Paarbeziehung führen.
7. Die Voraussetzungen für eine gemeinsame Kommunikation sind immer abhängig von zur Verfügung stehenden Medien und den Möglichkeiten diese im Alltag zu verwenden. Restriktionen oder Abhängigkeiten und daraus resultierende Probleme einen Austausch zueinander zu initiieren können ebenfalls negative Auswirkungen auf die Familiensituation der Varimobilen und somit ihren Alltag nach sich ziehen.

## **2.8. Alltag an Bord von Kreuzfahrtschiffen**

Bevor jedoch über entsprechende Probleme im Alltag, die durch eine fehlende Kommunikation am Beispiel der Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen und deren Partner\*innen zueinander entstehen, gesprochen werden kann, ist es nun wichtig sich ausführlich dem Alltag der Akteursgruppe zu widmen, der unterschiedlich gestaltet sein kann, ohne hier zu viel hervorgreifen zu wollen. Doch was beinhaltet eigentlich ein Alltag, wie gestaltet er sich und was ist generell unter Alltag überhaupt zu verstehen, sind Fragestellungen, die nun beantwortet werden sollen.



### 2.8.1 Definition Alltag

Das Forschungsvorhaben definiert Alltag grundsätzlich als eine Bezeichnung für unterschiedliche Tätigkeiten, die in der Lebenswelt der Akteur\*innen schlicht vorgegeben sind und die täglich ausgeführt werden. Die Lebenswelt, in der diese Aufgaben für die einzelnen Akteur\*innen vorgegeben sind, erlebt der Handelnde nicht als frei verfügbar, sondern bereits durch die Umwelt und seine soziale Mitwelt vorgesehen und als ein Produkt der eigenen Biographie (vgl. insges. Schütz und Luckmann 2003, S.29f.). Sach-, familien- oder haushaltsbezogene Aufgaben wie die Erziehung der Kinder, Fürsorgeleistungen, Haushaltsmanagement, Verpflegungsleistungen, die Gestaltung der Freizeit und die Ausführung der Berufstätigkeit stellen für das Forschungsprojekt in Anlehnung an Schütz und Luckmann unterschiedliche Tätigkeiten dar, die in der Lebenswelt der Menschen schlicht vorgegeben sind und täglich ausgeführt werden. Diese Tätigkeiten, die für die Gestaltung des Alltages eine Rolle spielen, davon geht das Projekt aus, können für alle Menschen gleichermaßen als gültig betrachtet werden, wenngleich durchaus eingeräumt werden muss, dass ihre Ausprägung unterschiedlich stark ausfallen und somit den Alltag beeinflussen kann. Eine Verwendung von Kommunikationsmedien erfolgt unter dieser Prämisse integrativ in einem Alltag und somit in der Lebenswelt der Akteur\*innen und kann durchaus Auswirkungen auf die Ausführung von sach-, familien- und haushaltsbezogenen Aufgabenstellungen nach sich ziehen, worauf das Projekt an späterer Stelle gesondert zu sprechen kommt (s. u.a. Kapitel 6.1).

Grundlegend folgt das Projekt dabei der Auffassung des Alltags, die Alfred Schütz vorgenommen hat und die nun folgend weitergehend erörtert wird. Schütz war selbst ein Schüler Max Webers und übernahm dessen Auffassung des sozialen Handelns. Handeln an sich ist erst einmal ein menschliches Verhalten, welches die Handelnden mit einem subjektiven Sinn verbinden (vgl. Weber 1972, S.1). Sozial wird dieses Handeln erst, wenn „(...) der Handelnde seine Handlungen sinnhaft und intentional an dem Verhalten anderer ausrichtet (...)“ (Rosa 2007, S.51), wobei die subjektive Ausrichtung bestimmt, ob ein soziales Handeln vorliegt oder nicht. Erst eine Orientierung des Handelns von Menschen aneinander führt zum sozialen Handeln. So ergänzt Weber, dass nicht jede Handlung sozialen Charakters ist und dass ein Zusammenstoß von zwei Radfahrern zunächst ein simples Ereignis darstellt. Erst der Versuch dem andern auszuweichen und eine mögliche Konfrontation der Akteur\*innen darauf, begleitet mit Beschimpfungen etc., wird zum sozialen Handeln (vgl. Weber 1972, S.11). Über Weber hinaus orientierte sich Alfred Schütz

bei seiner Definition der Lebenswelt an Edmund Husserl, der davon ausging, dass ein Mensch seiner Lebenswelt natürlich gegenübersteht und diese Umgebung als Bedingung seiner Grundstruktur fraglos anerkennt (Micale 2013, S. 13). Was in Anlehnung an Schütz in der Lebenswelt der Akteur\*innen jedoch vorgegeben erscheint und was der Mensch fraglos anerkennt wird an dieser Stelle jetzt näher erörtert.

Alltag findet immer in einer Lebenswelt statt, in die jeder Einzelne hineingeboren wurde und die von Menschen als gegeben akzeptiert wird und dabei selbstverständlich erscheint. Dabei bleibt diese Lebenswelt keine individuelle Lebenswelt an sich, sondern sie stellt sich immer als eine intersubjektive Lebenswelt dar, die mehreren Personen gleichermaßen zugänglich ist und eine gemeinsame Grundstruktur aufweist. Menschen können dabei jederzeit auf unterschiedliche Lebenswelten anderer Akteur\*innen einwirken und unterschiedlich stark ausgeprägte Sozialbeziehungen zueinander ermöglichen. Die Welt des Einzelnen überschneidet sich somit immer mit der von anderen Menschen, obgleich sie nie ganz identisch sein kann und durchaus leichte Abweichungen vorkommen können, die eine gemeinsame Grundstruktur jedoch nicht aufheben (vgl. Schütz und Luckmann 2003, S.30f. und S.602f.). Grundlegend kommen Schütz und Luckmann zu dem Ergebnis, dass Menschen in der natürlichen Einstellung des Alltages u.a. die körperliche Existenz anderer Menschen akzeptieren und diese mit einem Bewusstsein ausgestattet sind, das dem der eigenen Person sehr ähnlich ist. Darüber hinaus, dass die Außenwelt für die Mitmenschen die gleiche ist wie die der eigenen Person und dass Menschen grundsätzlich durch Interaktion in eine Wechselbeziehung treten können und dass eine Verständigung mit ihnen möglich ist. Die dabei vorgegebene Sozial- und Kulturwelt bildet dabei einen Bezugsrahmen, der historisch bedingt für den Einzelnen und seine Mitmenschen vorgegeben ist und zwar genauso fraglos wie bspw. die Natur akzeptiert wird, wobei die Lebenswelt, in der sich der Einzelne befindet zum Großteil eine Welt ist, die er selbst geschaffen hat. Eine alltägliche Lebenswelt schließt somit nicht nur die vom Einzelnen erfahrene Natur ein, sondern auch die Sozial- und Kulturwelt, die vorgegeben erscheint und in der das eigene Handeln und das Handeln anderer Menschen aufeinander treffen und sich nicht nur in materiellen Gegenständen und Ereignissen präsentiert, denen die Einzelnen im Alltag begegnen (vgl. Schütz und Luckmann 2003, S.30ff.). Die Lebenswelt ist somit „(...) Schauplatz als auch das Zielgebiet meines und unseres wechselseitigen Handelns“ (Schütz und Luckmann 2003, S. 32). Dabei bleibt die Welt des Einzelnen in gewissem Maße der individuellen Auslegung unterworfen, da ein gewisses Maß an Verständnis nötig ist, um überhaupt in der persönlichen Lebenswelt handeln

und auf sie einwirken zu können. Unterschiedliche Interpretationen der eigenen Lebenswelt sind somit natürlich und beruhen auf einem Vorrat von früheren Erfahrungen, die von Mitmenschen wie Lehrern oder Eltern übermittelt wurden, wobei sich diese mitgeteilten und unmittelbaren Erfahrungen oder Informationen zusammenfügen und einen Wissensvorrat darstellen, der für den Einzelnen als Vorlage seiner eigenen Weltsicht fungiert (vgl. Schütz und Luckmann 2003, S.33). Wenngleich die einzelnen Akteur\*innen ihre Lebenswelt als individuell wahrnehmen, sie als sinnvoll erachten und in diese ihre eigenen Pläne projizieren und versuchen ihre Ziele umzusetzen, bleibt die Lebenswelt von Anbeginn intersubjektiv angelegt. Die Menschen erkennen von Beginn an, dass andere Menschen sich ähnlich wie sie verhalten und dass auch deren Verhaltensweisen gleichermaßen individuell motiviert und nach jeweiligen Interessenslagen handelnd erscheinen (vgl. Schütz und Luckmann 2003, S.44).

Wie zuvor angemerkt müssen sich Menschen in ihrer Lebenswelt zurechtfinden, diese interpretieren, wobei es ihnen letztlich nur durch Handeln möglich ist, die Zustände, in denen sie sich befinden, zu verändern und somit auch ihren Alltag zu verändern. Wie Schütz und Luckmann anmerken bleibt dabei die Lebenswelt vornehmlich der Praxis, dem Handeln unterworfen, wodurch die Verhältnisse sich im Alltag entsprechend verändern können. Dabei stellen Handlungen im täglichen Leben Teilhandlungen innerhalb eines übergeordneten Ordnungsprinzips dar und zwar innerhalb unterschiedlicher lebensweltlicher Bereiche wie bspw. Arbeit und Freizeit und für voneinander zu differenzierende Zeitabschnitte wie bspw. einen Tag oder ein Jahr (vgl. Schütz und Luckmann 2003, S.48f.).

Der Alltag in der persönlichen Lebenswelt ist dabei weitgehend ein Bereich physischer Handlungen und stellt die Menschen vor unterschiedliche Aufgaben, die vielfach nur durch Anstrengung und mit unterschiedlichen Kosten und Mühen umgesetzt werden können. Dabei kann jeder Einzelne in der Erfüllung seiner Ziele erfolgreich sein oder scheitern, losgelöst dessen greift er damit in die alltägliche Wirklichkeit ein und modifiziert sie (vgl. Schütz und Luckmann 2003, S.69). Des Weiteren ist es möglich die Resultate des eigenen Handelns innerhalb einer intersubjektiven Welt von anderen Menschen prüfen zu lassen, einer Wirklichkeit, welche die individuellen Akteur\*innen mit anderen Menschen teilen, wobei diese auf sie einwirken und ihren Alltag verändern können. Somit bleibt der Alltag eine Realität, in der Menschen untereinander kommunizieren und sich gegenseitig verständigen

können und sie gleichzeitig in Interaktion miteinander treten, unabhängig dessen, wie sich diese gestaltet (vgl. ebd.).

Die alltägliche Welt erlebt der Einzelne dabei prinzipiell an einem Ort, an einem Jetzt und Hier, wobei dieser einen Ausgangspunkt für seine Orientierung bildet. Einem Ort oder Platz, der vor allen Dingen in seiner Reichweite liegt und der sich räumlich und zeitlich um ihn als Mittelpunkt gruppiert. Es handelt sich somit um eine Welt in aktueller Reichweite, verbunden mit einer gewissen Seh- oder Hörweite der Akteur\*innen. Von diesem Ort sind spezielle Veränderungen möglich, die den Alltag beeinflussen können (vgl. Schütz und Luckmann 2003, S.71). Übertragen wir diese Situation auf die Zielgruppe des Forschungsprojektes, so stellen wir Folgendes fest: Die Seeleute verbringen ihren Alltag auf einem Schiff und führen dort unterschiedliche Aufgaben aus, einem Ort, der den Ausgangspunkt für ihre Orientierung bildet und der als Raum (wie bei Foucault 1992, S.42) ihre räumliche Reichweite durchaus beschränkt. Dies hat Folgen auf ihre Seh- oder Hörweite, die sich ausschließlich auf (nicht alle) Bereiche des Schiffes gleichermaßen bezieht. Dabei bleibt die Welt der Seeleute auf dem Schiff eine Welt in ihrer aktuellen Reichweite, einem unmittelbar erreichbaren Sektor, welcher eine feste Struktur aufweist und einen Bezugspunkt für die Akteur\*innen darstellt, wobei dieser einem stetigen Wandel unterworfen ist (vgl. auch Schütz und Luckmann 2003, S.72).

Die Lebenswelt ist viel eher Inbegriff einer Wirklichkeit, die erlebt und erfahren sowie durchlitten wird, die unterschiedlich konstruiert ist und eine Welt in der Menschen aktiv handeln und durch ihren Eingriff den Alltag verändern. Dabei bleibt der Alltag ein Bereich unserer Realität und unserer Wahrnehmung, in der bereits vorgegebene Strukturen den Akteur\*innen unserer Gesellschaft begegnen, mit denen sie lernen müssen im Alltag umzugehen. Die unterschiedlichen Herausforderungen, denen die Akteur\*innen im Alltag begegnen, müssen dabei gemeistert werden, um sich am Leben zu erhalten, losgelöst dessen wie eine Umsetzung dieser aussieht (vgl. Schütz und Luckmann 2003, S.447).

Wie Schnettler jedoch zu bedenken gibt, muss zwingend eine Differenzierung der Begriffe Lebenswelt und Alltagswelt berücksichtigt werden, die Schütz vornimmt. Wenn die Lebenswelt eine Breite unterschiedlicher Sinnbezirke, die vom Bewusstsein erlebt werden kann, über Phantasievorstellungen oder Traumwelten darstellt; bildet die Alltagswelt eine Form der allerhöchsten Realität ab, für welche das Handeln und die Kommunikation der

Akteure innerhalb der Gesellschaft eine entscheidende Rolle spielt. Dabei bleibt ein Alltag wie auf S.122 angemerkt, eine intersubjektive Welt, in der Menschen in unterschiedliche Wechselwirkungen miteinander treten und so ihre gesellschaftliche Realität ständig miteinander aushandeln, aufbauen, verändern oder aufrechterhalten (vgl. Schnettler 2011, S.213). Handeln schafft dabei eine Form gesellschaftlicher Realität, die durch und in unseren Handlungen konstruiert wird, wie auch Thomas Luckmann, dessen Argumentation wir uns im Folgenden anschließen, bekennt (vgl. Schnettler 2011, S.216). Dieses kann sich auf unterschiedliche Personen beziehen wie Mitmenschen, Vormenschen, Zeitgenossen oder auf Einzelne und anonyme Typen, die dabei handelten (vgl. ebd.). Denn ehemals flüchtig ausgeführte Handlungen der Menschen führten im Verlauf zu festgefügt Strukturen, die eine Entlastung ermöglichten und bewirkten, dass sich aufgrund entsprechend einmal gefundener Lösungen nicht immer neuen Handlungen gewidmet werden musste. Sie schafften gleichermaßen Vertrauen und Sicherheit und eine Form der Habitualisierung, die entlastete, wobei es sich um erprobte und erfolgsversprechende Routinehandlungen handelte, die spontan und unreflektiert erfolgten und den Alltag strukturierten und organisierten. Bei Interaktionen von Akteur\*innen miteinander entstehen somit wechselseitig bestimmte Erwartungen der Handlungspartner\*innen, welche mit Hilfe einmal gefundener Lösungen für alle gleichermaßen gelöst werden können (vgl. Schnettler 2011, S.216f. und Pethes 2001, S.503).

Die Alltagswelt der Menschen ist dabei gekennzeichnet von sich ständig wiederholenden Gegebenheiten und Situationen, welche den Alltag beeinflussen und die mit Hilfe bestimmter Routinen gewohnheitsmäßig bewältigt werden können. Ein einfaches Beispiel unserer Zielgruppe mag dies verdeutlichen. Funkoffizier\*innen an Bord von Kreuzfahrtschiffen mussten permanent den Seefunk abhören, um Meldungen anderer Schiffe im Notfall entgegenzunehmen oder an Privatleute gerichtete Telegramme zu empfangen. Diese Arbeit trat jeden Tag auf und beeinflusste dabei maßgeblich den Alltag. Sie war somit ein sich ständig wiederholender Prozess, für den die Akteur\*innen Routinen entwickelten, um nicht jederzeit erneut neue Handlungsschritte auszuführen, um die Nachrichten in Empfang zu nehmen.

Auch am Beispiel der Partner\*innen von Seeleuten lassen sich im Alltag sich wiederholende Aufgaben konstatieren, die diesen merklich beeinflussten. So merkte Annabel Crotofino an:

„Typischer Alltag. Aktuell sieht und würde es so aussehen: Ich stehe halb sieben, sieben auf, würde wahrscheinlich meine, mich um meine kleinste Tochter kümmern, die soweit fertig machen. F. wecken, kümmern, fertig machen, zur Kita bringen. Beide Kinder mitnehmen, um F. zur Kita zu bringen. Dann nach Hause, dann Kaffee trinken, Zeitung lesen. Dann Haushalt, alles erledigen (...). Putzen, aufräumen etc. (...) Ja und am Nachmittag würde ich mich um F. kümmern, mich zu, mit Freundinnen verabreden etc. und dann um gegen fünf, zwischen fünf und sieben machen wir hier die Abendrunde sozusagen wieder und dann (...) kommen die Kinder oder schläft F. hoffentlich um acht (...)“ (vgl. Transkript Crotagino, S.7).

Um die entsprechenden Tätigkeiten auszuführen, mussten voneinander zu differenzierende Handlungen ausgeübt werden, wie uns die Akteurin erklärt. Der Struktur halber lässt sich der von ihr geschilderte Alltag als ein Tag schildern, der ständig wiederkehrende Abläufe und Prozesse mit sich bringt und dabei eine gewisse Routine. Der Alltag wird dabei von bestimmten Strukturen beeinflusst und bleibt charakterisiert durch eine Planung, wie die vielfältigen mit dem Alltag verbundenen Aufgaben auszuführen sind. Die Routine dient hierbei als Stabilisator, der es der Akteurin ermöglicht ohne ein ständig neues Entwerfen von Strategien ihren Alltag zu meistern.

Auch das Beispiel des Staff Kapitän Lose\* verdeutlicht eine Routine, welche seinen Alltag konstituiert und entscheidende Aufgaben mit sich bringt, die es zu erfüllen gibt:

„(...) Also das allererste, was ich morgens nach dem, nach dem ich mich fertig gemacht habe, mache, dass ich erst meine E-Mails durchschaue (...) und dann schaue ich nach, ob es irgendwo brennt. Ob irgendwas ist, wo ich sofort tätig werden muss und dann der nächste Gang ist dann auf die Brücke, wo ich schaue, was Nautiker machen. Und wenn's jetzt nicht gerade n' Seetag ist, geht's dann ja meistens auch ans An- und Ablegen (...) und danach geht es dann weiter mit administrativen Aufgaben und (...) Schiffsrundgänge (...), disziplinäre Geschichten, Abmahnungen usw. (...) die Instandhaltung des Schiffes ist ja auch meine, mein Einsatzgebiet (...)“ (vgl. Transkript Lose\*, S.1).

Das zuerst genannte Beispiel (s. S.125) verdeutlicht darüber hinaus die vom Projekt als Teil des Alltages definierten Aufgabenstellungen wie sach-, familien- oder haushaltsbezogene Aufgaben wie die Erziehung der Kinder, Fürsorgeleistungen, Haushaltsmanagement, Verpflegungsleistungen, die Gestaltung der Freizeit und die Ausführung der Berufstätigkeit, welche die Akteurin im Alltag ausführte. Über dies hinaus veranschaulicht es, dass die alltägliche Lebensführung wie Micale anmerkt, immer im Spannungsfeld zwischen Routinen und Neuerungen verhaftet bleibt, wobei die Akteur\*innen in Einklang mit individuellen und paar- bzw. familienbezogenen Interessen handeln und ihren Alltag gestalten (vgl. Micale

2013, S. 21). „Die Muster und Routinen sind nämlich die alltagspraktische Seite unserer sozialen Identität, mit unserer alltäglichen Lebensweise und unseren Lebenszielen versichern wir uns selbst, wer wir sind und wo wir hinwollen und sind für andere kenntlich“ (Diezinger 2012, S.14).

Das zuletzt genannte Beispiel (s.o., S.126) ist stellvertretend für eine Alltagsdarstellung von Seeleuten, deren Alltag sich maßgeblich aus Zeiten der Arbeit konstituiert. Wenngleich hier andere Aufgaben oder Aspekte vom Zeitzeugen nicht genannt werden, muss das Projekt an dieser Stelle ergänzen, dass sich ein Alltag der Berufsgruppe stellvertretend jedoch aus mehreren Aspekten zusammensetzt als dieses Beispiel demonstrieren konnte. Eine ausführliche Darstellung des Alltages der Seefahrer\*innen findet sich im sich hier anschließenden Kapitel, so dass an dieser Stelle keine weiteren Beispiele für eine Alltagskonstitution der Berufsgruppe erfolgen.

Unabhängig der Tatsache, wie sich der jeweilige Alltag der Protagonist\*innen konstituierte, bildet er einen wichtigen Bestandteil ihrer persönlichen Lebensführung. Das soziologische Konzept der Lebensführung betrachtet dabei den Zusammenhang zwischen Arbeit, Familie, Freizeit, Beruf und Bildung und differenziert zwischen individueller und partnerschaftlicher Lebensführung und berücksichtigt dabei nicht nur dichotome Relationen (Micale 2013, S.19). Es geht verstärkt um den alltäglichen Zusammenhang der Handlungen von Personen, darum wie Akteur\*innen ihr Leben leben und wie sie es meistern. Darum wie Bolte es ausdrückt „wie sich der Mensch im Alltag mit den verschiedenen Zumutungen und Gegebenheiten arrangiert, (...) und wie er diese Teilarrangements miteinander in Einklang bringt“ (Bolte 2000, S.7). Die Veränderungen des Alltags und die heutigen Anforderungen an eine im Wandel begriffene Gesellschaft zeigen sich laut Micale in einer sich wandelnden Arbeitswelt, einer stärker durchgetakteten Freizeitgestaltung, der medialen Verfügbarkeit von Informationen und Einkaufsmöglichkeiten als auch partnerschaftlichen Optionen eines zeitlichen Miteinanders (vgl. Micale 2013, S.20). Daher ist es notwendig, wie Jurczyk darlegt, dass Menschen ihren Alltag selbst aktiv zeitlich strukturieren und die vorhandenen zeitlichen Ressourcen sinnvoll nutzen, um ihr Leben bestmöglich zu meistern (vgl. Jurczyk 2002, S.100ff.). Dabei wirkt jedoch nicht nur ausschließlich die Zeit auf die Akteur\*innen ein, sondern die persönliche Lebensführung ist immer auch abhängig von einer Verfügbarkeit möglicher Ressourcen wie zeitlichen, räumlichen, materiellen oder sozialen Vorkommen und auch vom Geschlecht (vgl. Jurczyk 2002, S.105). So sind es gerade in sozialen

Paarbeziehungen die Frauen, so Jürgens, die im Alltag noch immer im Vergleich zu Männern stärker belastet sind, wodurch soziale Ungleichheiten reproduziert werden (vgl. Jürgens 2002, S.88). Wenngleich hier nicht eine Darstellung möglicher Gründe für die Mehrbelastung der Frauen im Einzelnen thematisch erörtert werden kann, reicht ein Rückblick auf die vielfältigen Aufgabenstellungen, welche die Zeitzeugin Crotogino (s. S.125) exemplarisch als Partnerin eines Seemannes beschreibt. Ein soziales Ungleichgewicht kann auch hier bestätigt, jedoch gleichermaßen angemerkt werden, dass die alltägliche Lebensführung hier, wie auch bei anderen Akteur\*innen, einer gewissen Eigenlogik folgt (vgl. Weihreich 1998, S.10 in Micale 2013, S.20) und „gerade wenn sie funktioniert und weil sie funktioniert, kann man sie auch nicht einfach wechseln, wie ein Hemd“ (ebd.). Die Muster und Routinen, die im Alltag der Akteurin eine Rolle spielten und an welchen sie sich orientierte, lassen sich als ein Mittel für eine erfolgreiche Bewältigung ihrer alltäglichen Lebensführung verstehen. Eine Veränderung vorher etablierter Routinen und damit Handlungen im Alltag hätte die Bewältigung des Alltags der Protagonistin erschweren können, so dass eine grundlegende Orientierung daran aufrechterhalten blieb. Dabei können sich die entsprechend gewählten Muster und Routinen, welche sich als erfolgsversprechend für die Bewältigung des Alltags für die Mitglieder unserer Gesellschaft auszeichnen, durchaus unterscheiden. Letztlich bleibt dies auch von der persönlichen Situation der Menschen selbst, ihrem Zuhause, ihrer Familie, ihren Werten und Normen sowie ihrer persönlichen Überzeugung abhängig.

Im nun folgenden Kapitel möchte das Forschungsprojekt daher detailliert aufzeigen, wie vielfältig sich der Alltag der projektbezogenen Zielgruppe konstituierte. Dabei erfolgt ein Fokus auf die Alltagsgestaltung der Seefahrer\*innen und ihre Optionen ihre alltägliche Lebensführung sicherzustellen. Ob dabei im Alltag neben der Ausführung der Erwerbstätigkeit selbst auch weitere Aspekte eine Rolle spielten, wird an dieser Stelle aufzuzeigen sein. Die Darstellung versucht daher mit Hilfe einiger Beispiele mögliche Gestaltungsoptionen der Akteur\*innen in ihrem Alltag darzustellen, welche sich von der Alltagsgestaltung ihrer Partner\*innen unterscheiden, der sich in Kapitel 4.1.2 ausführlich gewidmet wird.

### **2.8.2 Konstitution eines Alltages an Bord von Kreuzfahrtschiffen**

Für die Gestaltung eines Alltages an Bord der Kreuzfahrtschiffe spielt die jeweilige Rolle und die Stellung der Seeleute in der Personalhierarchie eine entscheidende Bedeutung, denn mit Übernahme einer Rolle sind zahlreiche berufliche Aufgabenstellungen verbunden, die vor



allen anderen Tätigkeiten vorrangig an Bord ausgeführt werden müssen (vgl. Kapitel 3.1 und 3.2). Die Rolle einer Person lässt sich dabei nach Goffman als ein „vorherbestimmtes Handlungsmuster“ (Goffman 2003, S.18) definieren, welche „mit einem bestimmten Status verknüpft“ (Goffman 2003, S.18) und mit unterschiedlichen Aufgaben, Rechten und Pflichten verbunden ist, welche grundlegend durch Erwartungen von Vorgesetzten, Kollegen und anderen Personen, aber auch durch die Wahrnehmung dieser Erwartungen durch den Rolleninhaber selbst bestimmt werden (vgl. Gläser 2008, S. 1004f. und Goffman 2003, S.31). Mit der Übernahme einer Rolle übernimmt der jeweilige Rolleninhaber neben entsprechenden Rechten und Pflichten, Aufgaben, die an ihn gestellt werden auch die Verpflichtung in einem bestimmten sozialen Umfeld den Erwartungen so gerecht zu werden, dass Andere mit seiner Leistung zufrieden sind (vgl. Gläser 2008, S.1004f. und Goffman 2003, S.34 und 40). Goffman vergleicht die Rolle eines Akteurs dabei mit einem Schauspieler auf der Bühne, der in eine bestimmte Rolle schlüpft und in dieser unterschiedliche Aufgaben ausführt, um letztlich das Publikum von seiner Darstellung zu überzeugen (vgl. Goffman 2003, S.18f.). In dieser Rolle und im Rahmen seiner Darstellung wirkt er auf andere Akteure ein und es kommt zu einer wechselseitigen Beeinflussung anderer Personen auf der Bühne. Das Schauspiel lässt sich somit als eine ständige Interaktion von Akteur\*innen beschreiben, bei dem diese sich gegenseitig in ihren Rollen beeinflussen und miteinander agieren (vgl. auch Goffman 2003, S.18).

Um seine Rolle darzustellen gibt es nach Goffman nun mehrere Optionen, die er zunächst mit dem Oberbegriff der persönlichen Fassade zusammenfasst, wobei es sich seiner Ansicht nach um Ausdrucksmittel handelt, die eine Identifikation eines Rollenträgers ermöglichen können wie bspw. Rangabzeichen, Kleidung, Geschlecht, Alter, Rasse, Größe, physische Erscheinung, Haltung, Sprechweise, Gesichtsausdruck oder Gestik (vgl. Goffman 2003, S.25). Dabei gibt er zu bedenken, dass die persönliche Fassade manchmal eine Differenzierung zwischen Erscheinung und Verhalten eines Rollenträgers erfordert, wenn wir diesen wahrnehmen. So bezieht sich die Erscheinung dieser Person seiner Ansicht nach auf Teile seiner persönlichen Fassade, die es ermöglicht den sozialen Status dieser Person sofort zu erfassen (vgl. Goffman 2003, S.25) wie bspw. Rangabzeichen oder Kleidung, um ein mögliches an Goffman angelehntes Beispiel zu geben. Das Verhalten eines Rollenträgers hingegen kann sich durchaus auf dessen Haltung, Sprechweise oder Gesichtsausdruck beziehen und mögliche Informationen über diese Person zum Ausdruck bringen (vgl. Goffman 2003, S.25).

Berücksichtigt das Projekt die entsprechenden Aussagen des Soziologen so kann davon ausgegangen werden, dass das Kreuzfahrtschiff eine Bühne für die Akteur\*innen bildet, auf der jeder gemäß der Personalhierarchie eine bestimmte Rolle übernimmt und mit dieser Übernahme unterschiedliche Aufgabenstellungen ausführt, die weitgehend ihren Alltag konstituieren. Dabei beeinflussen sich die Seeleute in ihren unterschiedlichen Rollen wechselseitig und führen unterschiedliche Interaktionen aus, was durchaus Einfluss auf ihren Alltag nach sich ziehen kann. Der Kapitän des Schiffes, der sich als Rollenträger u.a. durch Rangabzeichen und Kleidung nach außen hin sichtbar zu erkennen gibt und mglw. durch eine bestimmte Sprechweise oder einen Ausdruck Autorität ausstrahlt, übt massiven Einfluss auf die Besatzungsmitglieder an Bord aus, indem er allgemein betrachtet durch Anweisungen eine Einwirkung auf deren Alltagsgestaltung ausüben kann. Diese beeinflussen aber auf der anderen Seite ebenfalls den Schiffsführer, wenn sie ihre Aufgaben nicht richtig umsetzen und eine Interaktion von dessen Seite aus notwendig machen. Diese Interaktionen setzen dabei nach Goffman immer eine synchrone, örtliche Anwesenheit (in diesem Fall auf dem Schiff) voraus sowie einen gemeinsamen Schauplatz, auf dem diese wechselseitig ausgeführt werden können (vgl. Goffman 2003, S.18), was sich ebenfalls auf das Kreuzfahrtschiff übertragen lässt.

Wesentliche Voraussetzung bleibt dabei, dass alle Akteur\*innen an Bord ihre Rolle, die ihnen im Rahmen der Hierarchie zugeteilt wurde, akzeptieren und sie damit entsprechend verbundene Aufgabenstellungen erfüllen. Denn nur so ist ein geregelter Alltag überhaupt möglich und das Schiff kann sicher einen nächsten Hafen erreichen. Dass die mit einer Rolle verbundenen Aufgabenstellungen dabei erheblich den Alltag der Seeleute bestimmen, lässt sich den nun folgenden Darstellungen der Zeitzeug\*innen entnehmen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass jeder an Bord in seiner Rolle eine bestimmte Aufgabe ausführte, die sich im Hinblick auf die Position, die sie bekleideten, durchaus unterscheiden konnte. Um jedoch eine möglichst breite Darstellung im Folgenden zu demonstrieren, entschied sich das Projekt dazu folgend nun vier Aussagen von Seefahrer\*innen aufzugreifen, die in jeweils voneinander zu differenzierenden Positionen arbeiteten und dabei Einblick in ihren Alltag gaben. Dabei muss grundlegend berücksichtigt werden, dass ein Austausch, der mit Medien zur Familie an Land durchgeführt wurde, lediglich dann geschaffen werden konnte, wenn den Akteur\*innen freie zeitliche Kontingente zur Verfügung standen. Die entsprechende Mediennutzung musste dabei beständig in einen Alltag integriert werden, was an dieser Stelle

jedoch nicht weiter interessiert und die Untersuchung zu diesem Zweck auf die Kapitel 5.7 bis 5.9.4 und Kapitel 6.1 verweist, in der sich ausführlich mit dieser Thematik beschäftigt wird.

In seiner Rolle als Kadett auf einem Kreuzfahrtschiff berichtet zunächst Beinlich von zahlreichen Aufgaben, die er im Alltag ausführen musste, weist aber gleichzeitig darauf hin, dass sich dieser aus Zeiten der Arbeit und Freizeit zusammensetzte, in denen er abweichende Tätigkeiten ausführte. Dabei blieb der Akteur jederzeit von anderen über ihm in der Hierarchie stehenden Personen bestimmt, die Einfluss auf seinen Alltag nehmen konnten.

„Als Kadett habe ich sehr viel Freizeit gehabt (...). Ich habe (...) viel dem Sicherheitsoffizier gefolgt, was in dem Falle hieß, dass ich morgens die Vier-Acht-Wache gegangen bin, weil ich als Kadett ja keine Verantwortung nebenher hatte, also den ganzen Papierkram im Hintergrund nicht machen musste (...). Klar musste ich (...) den Navigationsoffizier unterstützen (...) mit an der, an der Karte arbeiten, Korrekturen anbringen oder Routenplanung mitmachen. Oder ein Kreuzfahrtschiff legt ja sehr sehr viel, sehr sehr im Tagesrhythmus an (...), dementsprechend war ich dann auf den Manöverstationen immer involviert (...). Hatte so wirklich immer die Möglichkeit in jedem Hafen rauszugehen, was ja vielleicht ein sehr wichtiger Aspekt ist, also dieser Landgang (...). Absolut also als Kadett (...) bin vollkommen fremdbestimmt. Natürlich durch die, durch die eigentliche Arbeitszeit, durch durch die Fahrwache. Aber als Kadett bin (...) folgt man ja sowieso nur einem Offizier oder je nachdem, wem man gerade folgen soll. Aber allein durch die Hierarchie (...). Als Kadett (...), weil man nicht seinen eigenen Aufgabenbereich hat, den man erfüllen muss (...), sondern wirklich ja in dieser (...) Lernposition ist, dem man denn folgt, ist man absolut fremdbestimmt durch den jeweiligen Offizier“ (Transkript Beinlich, S.2f.).

Wenngleich das Projekt an dieser Stelle nicht die zahlreichen Tätigkeiten des Akteurs kommentieren möchte, so setzte sich die grundlegende Gestaltung seines Alltages neben der Arbeit auch aus Zeiten der Freizeit zusammen, in denen der Seemann weitgehend abhängig blieb von freien Zeitkontingenten anderer Seefahrer\*innen mit denen er gemeinsame Aktivitäten ausführte wie bspw. kollektiv DVDs anzuschauen oder Spaziergänge bei einem Landgang zu unternehmen.

„(...) ich war viel draußen definitiv. Also ich habe die Landgängezeiten voll ausgenutzt. Und habe dann auch in den jeweiligen Städten, Ländern versucht alles mitzunehmen, was irgendwie geht (...), sondern ich dann immer so durch die Städte gelaufen oder mit einem Taxi durchgefahren (...). Als Kadett (...) ja ich musste mich halt immer an die orientieren, die auch frei hatten. Also das war bei der der Sporthost (...) die Rezeptionistin (...), die hatten am meisten Zeit immer und die Servicekräfte, mit denen ich als Kadett rumhing, die hatten immer so ja so einen Vormittagblock oder Nachmittagblock (...). Aber ja ich also ich kenne das auch, dass die

(...) also Fernsehabende haben wir auch, also das wir eben über DVD-Abende (...) irgendeine Serie immer alle zusammen geguckt (haben)“ (Transkript Beinlich, S.17f.).

Die intensive Ausgestaltung der persönlichen Freizeit, die aus der Tatsache resultierte, dass sich der Seemann während seiner Zeit an Bord in einer Ausbildungsposition befand, war jedoch keineswegs allen Seeleuten an Bord möglich, wie die Untersuchung anmerken möchte. Unabhängig der entsprechend benannten Freizeitoptionen des Seefahrers selbst, möchte das Projekt nachfolgend auf die Gestaltungsoptionen im Alltag an Bord eines Kreuzfahrtschiffes hinweisen, über den Senke\* in ihrer Rolle als Concierge an Bord eines Kreuzfahrtschiffes informierte und hierbei auch berufliche Aufgaben thematisierte.

„(...) Die wichtigste Aufgabe ist der Verkauf von zukünftigen Kreuzfahrten anhand unseres Kataloges. Also ich bin vor Ort an Bord das Reisebüro. Und zum Einen, zum Anderen begleite ich die Ausflüge (...) Halbtagesausflüge, Ganztagesausflüge, mache ich auch die Übersetzungen von Deutsch zu ähm von Englisch zu Deutsch (...). Wir gehen auf Einladung der Gäste mit den Gästen essen (...) wir sind beim bayerischen Frühshoppen dabei und tanzen mit den Gästen (...). Und ähm wichtigste Aufgabe auch neben dem Verkauf von Kreuzfahrtreisen sind die ähm, das sind besonderen Arrangements für die Gäste (...), also Taxi, Taxen bestellen, individuelle Ausflüge organisieren wie beim (...) Tagesausflug (...) oder (...) fünfzig Rosen zum fünfzigsten Hochzeitstag auf die Kabine liefern oder (...) Gepäckstücke, die verloren gehen wieder an Bord bringen unter anderem“ (Transkript Senke\*, S.1).

Die Gestaltung des Alltages wurde dabei auch durch andere Personen an Bord beeinflusst, welche das Reisebüro an Bord aufsuchten, um mit der Akteurin zu sprechen und ggfs. um eine Reise zu buchen. Aber auch die Zusammenarbeit mit der Reiseleitung an Bord bestimmte teilweise ihren Alltag, wie Senke\* im gemeinsamen Gespräch erörterte. Bedingt jedoch durch entsprechende Öffnungszeiten des Reisebüros war es der Akteurin jedoch auch möglich sich in Schließungszeiten zumindest kurzfristig zurückzuziehen.

„Ich habe meine Öffnungszeiten, an die mich halte ähm und ähm es hängt davon ab, wann wir wo im Hafen liegen, ob wir auf See sind einen kompletten Tag und ähm welche Einsätze an Land für mich notwendig sind, um die Reiseleitung zu unterstützen (...), da ich mit der Reiseleitung Hand in Hand zusammenarbeite und (...) ähm bin ich schon etwas flexibel und ähm kann auch dann mal sagen ich bin jetzt länger auf der Kabine, um mich auszuruhen, aber entsprechend immer der Öffnungszeiten des Büros“ (Transkript Senke\*, S.2).

Kommt die Akteurin an anderer Stelle auf die Gestaltung ihrer Freizeit zu sprechen, so verweist sie grundlegend auf andere Kolleg\*innen aus der Reiseleitung, mit denen sie an Land gemeinsame Spaziergänge oder Shoppingtouren durchführte oder kollektiv mit dieser Gruppe Essen und Trinken ging, was auch an Bord eine wichtige Freizeitbeschäftigung für sie bildete, wenn sie Zeit hatte und nicht ihren beruflichen Pflichten nachgehen musste.

„(...) Nicht so häufig, aber immer wieder gehe ich mit meinen Kollegen aus der Reiseleitung auch mal an Land (...) ja für eine Shoppingtour oder (...) ja um gemütlich beieinander zu sitzen, um etwas zu trinken. Ähm wie es eben zeitlich passt. Ähm... an Bord ist unsere gemeinsame Zeit, die Zeit des Essens, zum Frühstück, zum Mittag und zum Abendessen. Nicht immer, aber sehr häufig, das ist dann unsere gemeinsame Auszeit (...) (Und) auf den Schiffen (...) gibt es ein Fitnessstudio, was ich noch nie benutzt habe (...) und für die Besatzung neben der Arbeit wie zum Beispiel ein Kino oder eine Crewbar gibt es nicht (...) Das Freizeitangebot ist dadurch, ist nicht gewährleistet (...)“ (Transkript Senke\*, S.2 und 10).

Wenngleich Senke\* gemeinschaftliche Aktivitäten mit Akteur\*innen einräumt, die ähnlich wie die Akteurin selbst in der Reiseleitung beschäftigt waren und diese Form der Freizeitgestaltung priorisiert, verweist sie gleichermaßen auf die Abhängigkeit der Besatzungsmitglieder von einem Angebot zur Verfügung stehender Freizeiteinrichtungen an Bord, wie am Bsp. eines Fitnessstudios belegt, damit die Seeleute ihre Freizeit abseits ihrer Kabinen gestalten können. Dabei weisen Kreuzfahrtschiffe, so die Ergänzung des Forschungsprojektes, eine durchgehend abweichende Ausstattung voneinander auf, welche Räumlichkeiten für eine Freizeitgestaltung der Besatzungsmitglieder tatsächlich an Bord vorhanden sind und welche nicht. Unabhängig der vorhandenen Räumlichkeiten spielt jedoch die Verfügbarkeit freier Zeitfenster eine wichtige Rolle, um überhaupt in den Genuss kommen zu können, über Freizeit verfügen zu können.

Denn der Kapitän der Schiffe, der als Schiffsführer verantwortlich bleibt für das sichere Erreichen des nächsten Hafens konnte bedingt durch die Tatsache, dass er an der Spitze der Hierarchie stand, in seiner Freizeit auf keine anderen Kolleg\*innen (abgesehen vom Staff Kapitän) zurückgreifen, die diese Zeit mit ihm gemeinsam verbrachten und war deshalb darauf angewiesen diese mit anderen Seeleuten zu verbringen. Über dies hinaus hatte er durch seine Rolle als Kapitän kaum die Zeit Freizeitaktivitäten nachzugehen, da er nahezu ständig im Dienst stand und berufliche Verpflichtungen fast ausschließlich seinen Alltag konstituierten, wie auch Kleber\* uns zu verstehen gibt.

„Na erstes Mal gibt es da keine Freizeit. Als Kapitän sowieso nicht (...), weil man immer im Dienst ist, egal was man macht beim Landgang oder so was, man ist immer im Dienst (...). Sofern das also (...) die Situation an Bord hergegeben hat (...), die (...) sah ja unterschiedlich aus, dass ich irgendwo hingefahren bin, ein Landausflug (...) gemacht habe oder ich bin zum Golfspielen gegangen und (...) mich irgendwo hingesetzt habe, wo ich gehofft habe, dass mich jetzt keine Gäste finden (...)“ (Transkript Kleber\*, S.15f.).

Bei einer optionalen Freizeitgestaltung spielten dabei Akteur\*innen wie der Staff Kapitän, der leitende Ingenieur, aber auch der Hoteldirektor oder TV-Operatoren (welche an Bord Fernsehproduktionen oder Serien für die Gäste erstellen) eine wichtige Rolle für den Schiffsführer, wie Kleber\* an anderer Stelle thematisiert.

„Das war jetzt (...) berufsspezifisch an Bord unterschiedlich, ganz unterschiedlich. Also das hat auch nichts jetzt, dass ich gesagt habe ich gebe mich jetzt nur mit dem Staff Kapitän oder mit leitenden Ingenieur oder irgend so was (ab), das ist völlig egal. Ich habe da sehr gute Freunde bei den TV-Operatoren (...) und mit denen ist man an Land gegangen oder (...) mit dem Clubdirektor (...) zum Golfspielen, aber weil sie halt eben Golf spielten, ja so“ (Transkript Kleber\*, S.16).

Dennoch blieb angesichts eines prall mit Aufgabenstellungen gefüllten Alltages nur wenig Zeit für eine Gestaltung der Freizeit, wie wir den Ausführungen des Akteurs entnehmen können, wenn er auf seinen Alltag und damit verknüpfte Tätigkeiten rekurriert, die er in seiner Rolle als Kapitän ausführen musste. Folgend beschreibt Kleber\* diesen:

„Also man muss das unterscheiden jetzt, war das jetzt ein Seetag oder war das ein Hafentag. (...) Der Hafentag begann ja in der Regel mit dem Einlaufen des Schiffes in den Hafen, (...) also die Durchführung des Manövers und das sichere Festmachen des Schiffes im Hafen zu einem natürlich fest gegebenen Zeitpunkt, weil die Ausflüge mussten ja dann an Land (...), danach gab es dann immer in der Regel eine kurze Besprechung noch mit dem Staff Kapitän über das was anliegt für den Tag. Dann hatten wir (...) eine größere Besprechung mit den ganzen leitenden Offizieren (...) über die (...) Vorkommnisse der letzten 24 Stunden oder was jetzt anliegt, worauf heute dann geachtet werden muss, wann die Ausflüge zurückkommen, können wir den Fahrplan halten (...). Naja dann kamen die ganzen E-Mails herein, dass war ja schon langsam der Zeitpunkt, wo die, die sagen wir mal moderne Kommunikationswege dann Einzug hielten (...). Ähmmm...oder man ist auch einmal zum Golf spielen gegangen. Und ja abends sind wir wieder ausgelaufen und ähmmm... dann kamen halt eben irgendwelche Repräsentationspflichten am Abend dazu (...). Beim Seetag entsprechend (...) ist man halt vielleicht ein bisschen später aufgestanden (...), dann kam der erste Weg auf die Brücke gucken, ob alles in Ordnung ist, hören was die Offiziere zu erzählen hatten (...). So und dann (...) nach dem Frühstück (...) die Posteingänge machen, dann kam in der Regel wieder irgendein Meeting (...), dann der erste Rundgang durchs Schiff (...) gucken was so, wie es den Gästen geht mal ein bisschen hören, sich dann auch in die Tiefen des Schiffes bewegen (...), wo man dann auch halt eben Besatzungsmitglieder trifft, die in der Regel keinen Gastkontakt haben (...)“ (Transkript Kleber\*, S.1f.).

Wenngleich Kleber\* in seiner Funktion als Kapitän eine Führungsrolle einnahm und bedingt durch seine Anweisungsbefugnis durchaus anderen Seeleuten Anweisungen übermitteln

konnte, räumt er im Gespräch ein, dass sein Alltag doch sehr von anderen Personen beeinflusst wurde, wobei er sich nicht nur auf die Gäste an Bord bezieht und auf andere Seeleute, die er als „Vater (...) vom Ganzen“ (Transkript Kleber\*, S.4) betreute, sondern unserer Ansicht nach auch auf Institutionen an Land wie Reedereien oder Hafenbehörden, die in letzter Instanz dem leitenden Offizier Anweisungen gaben, die er an Bord auszuführen hatte. So erklärt er uns, dass sein Alltag

„(...) komplett fremdbestimmt (ist) (...). Ich kann natürlich als Kapitän immer sagen, ich kann nicht, weil ich auf die Brücke muss. Das ist natürlich selbstverständlich (...), aber ansonsten ist der Alltag da sehr, doch sehr fremdbestimmt, weil man natürlich Verpflichtungen hat“ (Transkript Kleber\*, S.2).

Und dennoch bleibt auch der Akteur selbst, wie uns der Kapitän im späteren Verlauf erörtert, abhängig von anderen Leuten im Alltag und muss sich darauf verlassen, dass die Gemeinschaft der Seefahrer\*innen an Bord sich mit gegenseitigem Respekt behandelt und jeder in seiner entsprechenden Rolle die ihm übertragenen Aufgaben ausführt. Ohne diese Gewährleistung, so führt der Zeitzeuge aus, sei kein geregelter Betrieb an Bord möglich, da nutzte auch seine Führungsposition nichts.

„(...) Das Leben an Bord ist von gegenseitigem Respekt geprägt. Und so lange der Respekt da ist, egal was diese Person für eine Funktion auch an Bord hat (...) alles ist ein großes Getriebe und die Rädchen sind alle ineinandergreifend. So und ich kann da oben hervorragend stehen mit meinen vier Streifen und wenn da unten irgend so ein kleines Rädchen nicht funktioniert, dann stehe ich da (...). Das Ganze funktioniert nur in der Gemeinschaft. In der Gesamtheit (...). (...) Man ist Teil eines Teams, natürlich auch klar es gibt jemanden der führt dieses, dieses, dieses Team, aber ähm... ich kann nicht sagen, ich mache alles alleine, funktioniert nicht“ (Transkript Kleber\*, S.6).

Spricht der Zeitzeuge von einer jederzeit gesicherten Zusammenarbeit aller Seeleute an Bord, die ein Funktionieren des Bordbetriebes möglich machen, so muss die Position des Funkoffiziers, der sich an Bord u.a. für eine Übermittlung von Nachrichten an Akteure an Land auszeichnete mitunter gesondert betrachtet werden, wenn es darum ging gemeinsam mit anderen Seeleuten an Bord zusammenzuarbeiten. Denn der Akteur blieb lange Zeit in der Schifffahrt allein zuständig für einen Aufgabenbereich und hatte hier weitgehende Freiheit seine Tätigkeit auszuüben. Ein entsprechender Alltag setzte sich dabei für den Funkoffizier aus voneinander zu differenzierenden Aufgaben zusammen, über die uns nun folgend Paul Hag kurz informiert, während Hellriegel auf die Sonderstellung des Funkoffiziers an Bord hinweist. So merkt dieser zunächst an, dass er sich in seiner Rolle

„(...) so n' bisschen manchmal so als überflüssig sogar an Bord (fühlte), weil man (...) ja der Funker ist da okay, den brauchen wir (...), aber (...) die Arbeit wurde so eigentlich von den anderen so gar nicht besonders (...) bewertet (...) anerkannt schon, aber, nicht so besonders, ja nicht so besonders bewertet. (...) Man war so n' bisschen Exot“ (Transkript Hellriegel, S.9).

Andere Seeleute hatten nur wenig Berührungspunkte mit den Funkoffizier\*innen und begegneten ihnen zumeist dann, wenn diese für sie in der Funkstation einen Kontakt mit der Familie herstellen sollten. Die Tätigkeit der Funker konnten sie nicht entsprechend einordnen, wussten mitunter nicht von der Bedeutung, welche diese für eine funktionierende Bord-Land-Kommunikation hatten, so lässt sich mitunter die Aussage von Hellriegel deuten. Dass sich ein Alltag der Berufsgruppe jedoch aus vielen anderen Aufgaben zusammensetzte, darüber berichtete hingegen Paul Hag (vgl. auch Kapitel 5.4).

„Ja das ist natürlich der in Wachen eingeteilte Funkdienst (...) diese Einsatzzeiten auf den Wachen wird von Zeit zu Zeit geändert (...), weil innerhalb der verschiedenen Wachen auch unterschiedliche Aufgaben im Funkdienst anfielen. (...) Die Aufnahme der Presse damals, amerikanische Presse, Börsenberichte, deutsche Funkpresse und solche Sachen. Wenn man das nicht irgendwann mal mitgemacht hat, dann hätte man da das Training verloren (...) man wäre ewige Zeit (...) ich sage mal Null-Vier-Wache gegangen, also von Mitternacht bis um vier Uhr morgens und nachmittags dann von zwölf Uhr bis 16Uhr und hätte niemals eine Funkpresse aufnehmen können, weil das in dem Fahrtgebiet in dem man war, einfach die Zeit war, wo die Funkpresse nicht stattfand. (...) Das war also der reine Funkwachdienst. (...) Ganz grob gehörte dazu, in großem Maße der Wetterfunkdienst, also Wetternachrichten (...) gehörten entsprechend der Jahreszeit auch der sogen. Eisfunkdienst dazu, also treibende Eisberge (...) wurden geortet und dann per Funk wurden die Positionen mitgeteilt, das waren teilweise ellenlange Berichte, die man dann an die Brücke, an die Nautiker auf der Brücke zur Auswertung gab zwecks Kursbestimmung, Navigation usw. Dann war natürlich der ganze kommerzielle Funk wie Telefongespräche, Telegramme und solche Dinge (...) und ich mit meinem Englisch und ich habe mir eingebildet ich kann gut Englisch, dann doch manchmal ins Schleudern kam, weil nämlich alle möglichen amerikanischen Dialekte auf mich einprasselten und ich (mich) dann (...) sehr konzentrieren musste, um die Wünsche dieser Leute befriedigen zu können, ja. (...) Naja und die üblichen Aufgaben von Wartung und Reparatur der Funkanlage (...) auch die Überprüfung der Rettungsbootstation (...) in diesen Booten befanden sich dann auch festeingebaute Funkstationen (...), die musste man warten, in Betrieb halten (...)“ (Transkript Paul Hag, S.1f.).

Spezielle Kenntnisse über die Funkanlagen an Bord und Kompetenzen in ihrer Nutzung ermöglichten es der Berufsgruppe eine gewisse Souveränität im Bordbetrieb zu gewinnen. Im Vergleich zu anderen Seeleuten arbeiteten sie weitgehend eigenständig und hatten dabei



wenig Berührungspunkte mit anderen Seefahrer\*innen. Die bereits bei Hellriegel konstatierte Sonderrolle betont dabei auch Paul Hag und verweist auf seine weitgehende Alleinstellung in seiner Position auf dem Kreuzfahrtschiff, die es ihm ermöglichte durch selbst erworbene Kompetenzen, u.a. dem Erwerb des Seefunkzeugnisses (vgl. Kapitel 5.4), die Kommunikationsanlagen zu bedienen und nahezu losgelöst von anderen Seeleuten arbeiten zu können.

„Der (Alltag) wurde von anderen Personen an Bord nicht beeinflusst. Weil und das sagt schon das Berufsbild des Funkoffiziers. In dem Fall muss ich da (...) beziehe ich meine Kollegen mit ein. (...) Es gab einen Funkstellenleiter (...) und es gab drei Funkoffiziere, die jeweils alleine Wache gingen (...). So. Aber wie das Berufsbild schon ergibt, uns konnte ja keiner was erzählen. Alles was wir gemacht haben, entsprang dem Berufsethos der Funkoffiziere. Und keiner konnte sich da einmischen. Auch der Kapitän, dem wir als Einzigen sozusagen berichtspflichtig waren, über den Funkstellenleiter, hat eigentlich immer nur entgegengenommen was wir vorgeschlagen haben, weil er auch nur begrenzte Kenntnisse des gesamten Funkbetriebes hatte. Und alle anderen 1500 Leute an Bord haben ja von der Funkerei keine Ahnung. Also wenn irgendjemand kam und ein Telefongespräch führen wollte, dann musste er ja auf das hören, was ich ihm erzählt habe“ (Transkript Paul Hag, S.3.).

Damit andere Seeleute somit eine Kommunikation mit Hilfe eines Mediums von Bord, welches sich in der Funkstation befand wie bspw. ein Telefon, durchführen konnten, waren sie gezwungen den Akteur in der Funkstation aufzusuchen und seinen Fähigkeiten zu vertrauen, damit ein Austausch zwischen ihnen und ihrer Familie gelang. Damit traten sie in ein Abhängigkeitsverhältnis ein, welches in Kapitel 5.6 ausführlich erörtert wird. Losgelöst dessen jedoch bestand sein Alltag nicht nur ausschließlich aus Zeiten der Arbeit, wie der Zeitzeuge an anderer Stelle erwähnt und auf unterschiedliche Freizeitgestaltungsoptionen zu sprechen kommt.

„Abgesehen mal davon, dass manchmal die Wetterlage nicht so gut war um irgendwelchen körperlichen Aktivitäten nachzugehen, hat man also gelesen (...) auch mal ein Puzzle gehabt und gepuzzelt. War sportliche Betätigung eigentlich das Hauptmerkmal der Freizeitgestaltung. (...) Da ist ein Schwimmbad. (...) Shuffleboard, das ist ja so beliebtes Passagier...Passagierdampferspiel nee. Wenn man sich denn da hinstellte und so willst du mitspielen (...). Es gab Tischtennisturniere. (...) Auch schon diese Sportfahrräder, Trampelräder. Da hat man auch manche Zeit drauf zugebracht. (...) Das eine Zeit gab es da auf der Europa, gab es so naja Fahrradclub ist zu viel gesagt, aber man musste immer eintragen, da war also ein Kilometerzähler dran (...). Ja Tischtennis habe ich gesagt, schwimmen, Shuffleboard und ansonsten spazieren gehen. (...) Auf einem Passagierschiff wunderbar. Lange Decks kann ich laufen ohne Ende. (...) Dann gab es dann noch, das kam dann auch so langsam auf (...)

Dunkelkammer, fotografieren nee. (...) Da wo auch der Bordfotograf arbeitete, wurde so ein kleiner Raum da nebenan für die Besatzung reserviert, das galt für alle nicht nur für die Offiziere“ (Transkript Paul Hag, S.23).

Nun unabhängig der von Hag benannten Optionen seine Freizeit an Bord eines Kreuzfahrtschiffes zu gestalten, möchte das Forschungsvorhaben nun kurz die Ergebnisse zusammenfassen, wie sich ein Alltag der Seeleute an Bord von Kreuzfahrtschiffen, unabhängig der Position der Akteur\*innen, konstituierte. Die Darstellung der Zeitzeug\*innen ermöglichte es grundlegend in Erfahrung zu bringen, dass sich die jeweilige Gestaltung eines Alltages der Seeleute an Bord sich im Hinblick auf die Rolle, welche die Seeleute an Bord ausübten, weitgehend aus Zeiten der Arbeit und der Freizeitgestaltung sowie aus Zeiten der Interaktion und internen Kommunikation mit anderen Mannschaftsmitgliedern an Bord zusammensetzte, die allerdings auch zumeist in der Freizeit stattfanden. In dieser Hinsicht können wir weitgehend der Darstellung von Steusloff folgen, der in seiner Untersuchung des Bordlebens von Seefahrer\*innen auf Rostocker Handelsschiffen zu ähnlichen Ergebnissen gelangte (vgl. Steusloff 1995, S.7) und dessen Ansicht das Projekt teilt. Ob eine Kommunikation, die mit Hilfe von Medien von Bord aus mit der Familie an Land sichergestellt werden konnte, einen entscheidenden Bestandteil in der Konstitution eines Alltages der Seeleute bildete, konnte an dieser Stelle nicht beantwortet werden und findet u.a. Berücksichtigung in Kapitel 6.1, in dem dieser Fragestellung nachgegangen wird. Die Tätigkeiten, welche die Seefahrer\*innen an Bord der Kreuzfahrtschiffe auszuführen hatten, ergaben sich letztlich aus der Rolle und der Stellung innerhalb der Personalthierarchie und hatten gewichtigen Einfluss auf die Konstitution ihres Alltages. Denn je nach dem wie viel Arbeit tatsächlich anlag, hatte dies Konsequenzen auf die Freizeitgestaltung der Akteur\*innen, die unterschiedlich ausfallen konnte und auch von den Gestaltungsoptionen an Bord beeinflusst wurde, die sich während des Untersuchungszeitraumes durchaus veränderten, wenngleich wir hierfür nicht per se Beispiele benennen konnten. Denn boten die Schiffe nur wenige Optionen diese zu gestalten, mitunter durch ein Fehlen von etwaigen Räumlichkeiten wie Schwimmbädern, Fitnessstudios oder Gemeinschaftsräumen bedingt, so war es den Akteur\*innen vielfach nur möglich eigene Aktivitäten auf den Kabinen auszuführen wie zu lesen, zu puzzeln oder zu basteln, um nur einige Beispiele zu nennen, die sich beliebig erweitern ließen.

### **Block 3: Die Bedeutung von Macht- und Abhängigkeitsverhältnissen im Alltag**

Nachdem das Projekt im vorherigen Kapitel eine Vorstellung der unterschiedlichen

Gestaltungsoptionen eines Alltages der Untersuchungsgruppe geben konnte, möchte es im nun folgenden Abschnitt ein wenig näher die bisher nur an wenigen Stellen erwähnten Macht- und Abhängigkeitsverhältnisse, denen die Seeleute unterworfen sind, beleuchten. Dazu reicht es jedoch nicht aus, die aus den bisherigen Kapiteln gewonnenen Kenntnisse über die Berufsgruppe unreflektiert zu übertragen, sondern sich der Bedeutung klar zu werden, wie sich der Alltag der Seefahrer\*innen an Bord kontinuierlich im Rahmen entsprechender Verhältnisse konstituiert. Um hier eine Lücke zu schließen, bedarf es dabei im Folgenden einer kurzen historischen Abhandlung darüber, wie sich die Hierarchie an Bord von Seeschiffen entwickelte, die weitreichende Folgen für die Gestaltung des Alltages der Besatzungsmitglieder nach sich zog.

### **3.1 Bedeutung einer Hierarchie im Alltag der Seefahrer\*innen**

Allgemein betrachtet zeichnet sich dabei eine Hierarchie in Unternehmen dadurch aus, dass sie jedem Mitglied eine bestimmte Rolle zuweist, die mit besonderen Rechten und Pflichten verbunden ist. Sie legt fest, was der jeweilige Positionsinhaber zu tun oder zu lassen und mit welchen Akteur\*innen er unterschiedliche Aufgaben zu erfüllen hat, aber auch wessen Anweisungen er folgen muss und über welche Personen er bei bestimmten Angelegenheiten bestimmen darf, gleichzeitig aber auch, wen er mit Achtung und Respekt behandeln muss. Nicht alle Rollen sind dabei gleich wichtig für die Organisation, wobei jede Rolle mit gewissen Erwartungen verbunden ist, wie diese Position auszufüllen und umzusetzen ist. Kann- Aufgaben (Tätigkeit kann, muss aber nicht erfüllt werden), Muss- Aufgaben (Arbeit muss sofort und zwingend erfüllt werden) und Soll-Erwartungen (bei dieser Aufgabe muss abgewägt werden, ob ihre Erfüllung sinnvoll erscheint), spielen für die erfolgreiche Umsetzung der Ziele und Zwecke eines Unternehmens eine gewichtige Rolle (vgl. insges. Dechmann 2015, S.85f.). Darüber hinaus stützt sich das Handeln der Akteur\*innen auch auf die mit ihrer Stellung in der Hierarchie verbundenen Befugnisse und entscheidet oftmals auch über ihr Einkommen (vgl. Dechmann 2015, S.96).

Die auf den Kreuzfahrtschiffen eingeführten hierarchischen Strukturen beeinflussen dabei maßgeblich die Macht- und Abhängigkeitsverhältnisse der Seeleute (welche detailliert in Kapitel 3.2 beschrieben werden) und wirken auf ihren Alltag ein. Grundsätzlich sind diese Verhältnisse, die nicht nur auf Kreuzfahrtschiffen, sondern unabhängig dessen auf allen Schiffen gleichermaßen den Alltag der Seeleute konstitutiv bestimmen, ein Ergebnis einer historisch gewachsenen Hierarchie, die verstärkt seit dem Mittelalter einen gewichtigen

Einfluss auf das Leben der Akteursgruppe ausübt. Dabei können hinsichtlich der Entwicklung dieser Hierarchie im Folgenden nur die bedeutsamsten Veränderungen aufgezeigt werden, die einen entscheidenden Einfluss auf den heutigen Alltag der Seeleute an Bord nach sich zogen.

Auf mittelalterlichen Handelsschiffen bestand dabei zunächst eine klare Trennung zwischen dem Schiffer (früher üblicher Ausdruck für den Kapitän des Schiffes) und dem Befrachter der Schiffe, die gemeinsam beschlossen Waren zu transportieren und sich den Gewinn aufzuteilen, wobei sämtliche Entscheidungen prinzipiell von den Eigentümer\*innen der Schiffe getroffen wurden. Eine Rechenschaftspflicht bestand nicht und auch keine von einer Obrigkeit erlassenen Regelungen (vgl. Rath 2004, S.73). Eine wichtige Veränderung trat im Hochmittelalter auf, als es bedingt durch die Ausweitung von Handelskontakten zu einem verstärkten Warenaustausch kam. Mit der Zunahme weiterer Personenkreise wie der eigentlichen Schiffsbesatzung u.a. Matrosen, besaßen diese oftmals kein Eigentum mehr an den Waren, führten den Transport der Waren auf fremde Rechnung durch und waren häufig nur für eine Fahrt angestellt, wofür sie einen Lohn erhielten, die sogen. Heuer. Der Schiffer wurde nun häufiger, da auch er oftmals keinen Besitz mehr an den Waren besaß, als Setzschiffer für die Schiffseigner eingesetzt, die häufig als Kaufleute noch auf den Schiffen selbst reisten (vgl. Rath 2004, S. 74). Diese Veränderung rief nach verbindlichen Grundsätzen, die u.a. im ersten Seemannsrecht im 13.Jahrhundert ihren Niederschlag fanden und in denen den Schiffsführern weitgehende Befugnisse übertragen wurden, die in Analogie zur mittel- und frühneuzeitlichen Gestalt des Hausvaters standen, der über das Gesinde oder die Lehrlinge verfügte (vgl. Rath 2004, S.75f. und Witt 2001, S. 267). Damit entstand eine Trennung von Besitzern der Waren einerseits und abhängigen Lohnempfängern andererseits, wie Rath final ergänzt (vgl. Rath 2004, S.77). Wie in der traditionellen Seefahrt üblich gab es dabei zunächst nur wenige Abstufungen für den Rang und die Heuer der Seeleute und die Akteur\*innen an Bord wie Kapitän\*innen oder Matros\*innen, welche diese Diskrepanzen durchaus kannten, akzeptierten diese weitgehend (vgl. Gerstenberger 1996, S.142).

Damit einher ging eine Zunahme schriftlicher Verträge und weiterer Gesetzgebungen wie bspw. das preußische Landrecht, welches die Autorität des Schiffers weitgehend stärkte, die Mannschaft degradierte und zu abhängigen Arbeitnehmer\*innen machte, welche den Befehlen des Schiffers zu folgen hatten (vgl. Rath 2004, S.77f.). Unabhängig dessen wurden in der Ständegesellschaft der Frühen Neuzeit soziale Beziehungen und das Zusammenleben der Gemeinschaft, wie Witt ergänzt, nicht ausschließlich durch Rechtsnormen oder

geschriebene Verhaltensregeln, sondern auch durch mündlich tradierte und in allgemeinen informellen Kodexen und im Brauchtum vorgegebenen Ordnungen festgelegt, was sich auch auf die Stellung des Schiffers auswirkte (vgl. Witt 2001, S.268f.). Seine Akzeptanz an Bord ergab sich allerdings nicht nur aus dem Brauch in der Frühen Neuzeit den Hausvater zu respektieren, sondern hing auch von dessen nautischen und seemännischen sowie seinem sozialen Verhalten gegenüber der Mannschaft ab (vgl. ebd.). Die führende Rolle des Kapitäns, wobei der Begriff des Kapitäns weitgehend erst im 18.Jhdt. üblich wurde und den traditionellen Ausdruck des Schiffers oder Masters ersetzte (vgl. Witt 2001, S.267), wurde seit dem 17.Jahrhundert zunehmend mehr und mehr in Schiffsordnungen bestimmt, die dazu dienten dem Akteur eine Form der Macht zu verleihen, mit dem es möglich war die Rechte der Verfrachter und Reeder umzusetzen und die Ladung sicher an ihren Bestimmungsort zu transportieren (vgl. Gerstenberger 1992, S.21f.). Wenngleich es bei der Akzeptanz des Kapitäns sicher auch gravierende Vorbehalte seitens der Seeleute an Bord gab, die im Rahmen dieser Forschungsarbeit keine Rolle spielen, änderte sich jedoch bis ins 19.Jahrhundert recht wenig an der Stellung des Akteurs.

Bis ins 18.Jahrhundert blieb die deutsche Seefahrt dabei eine saisonale Tätigkeit, die in der Regel vom 22.Februar (Peterstag) bis zum Martinstag (11.November) von unterschiedlichen Personengruppen ausgeführt wurde, die vielfach bedingt durch mehrere Berufe, die sie gleichzeitig ausübten, noch in das soziale Leben innerhalb der Dörfer oder Städte eingebunden waren. Wie bereits o.a. akzeptierten die Mannschaften den Schiffsführer weitgehend aufgrund der Tradition und schriftlich festgelegter Verordnungen (vgl. ebd., S.21f.). Durch die Zunahme längerer und häufigerer Fahrten der Schiffe nach Übersee lösten sich die Akteur\*innen stärker als zuvor aus ihrem regionalen Umfeld, was vielfach zu Schwierigkeiten an Bord führte. Die vorher weitgehend saisonal tätigen Seeleute blieben dabei häufig in der regionalen Umgebung, oftmals freundschaftlich oder verwandtschaftlich verbunden und lernten nun ein soziales Umfeld kennen, das aus vielfach fremden Personen bestand, die mit ihnen gemeinsam für längere Zeit nach Übersee fuhren (vgl. Gerstenberger 1996, S.146). Konflikte und Unzufriedenheit an Bord bestimmten den Alltag zunehmend und beeinflussten die Diskussion um eine Neuordnung eines Seefahrts- bzw. Seemannsrechtes, das in der Seemannsordnung von 1854 eine Neuakzentuierung erhielt, welche abermals die Autorität des Kapitäns bekräftigte, aber darüber hinaus auch allen anderen Personen der Schiffe gleichermaßen Rechte und Pflichten einräumte (vgl. Merkel 2004, S.56ff.).

Die kontinuierlichen Fahrten nach Übersee und die Einführung eines Liniendienstes von Schiffen, die mit einer gewissen Regelmäßigkeit durchgeführt wurden, stellte die Seefahrer\*innen vor neue und vielfach erweiterte Aufgaben, zunächst unabhängig dessen, ob sie diese auf verbesserten Segelschiffen oder Dampfschiffen ausführen mussten, die im 19. Jahrhundert vielfach in der Linienfahrt eingesetzt wurden. Damit einher gehende Abwesenheiten von Zuhause und die Häufigkeit mit der diese auftraten, bewirkten, dass das Schiff mehr und mehr zur eigentlichen dauerhaften mobilen Heimat der Seeleute werden konnte und die Seefahrt dabei mehr und mehr einen von der Landgesellschaft isolierten Bereich bildete, der das Leben der Akteur\*innen entscheidend prägte (vgl. insges. Gerstenberger 1992, S.27). Mit der Einführung von Eisen und Stahl und den ersten Dampfschiffen traten des Weiteren Veränderungen auf, die den Bau größerer Schiffe bewirkten und für dessen sicheren Betrieb man neue Personengruppen benötigte, die fortan auf den Schiffen einen Arbeitsplatz fanden wie bspw. Trimmer\*innen, Heizer\*innen, Maschinist\*innen oder Ingenieur\*innen.

Die Aufgaben der Personengruppen setzten eine fast ausschließliche Ausführung ihrer Tätigkeit unter Deck voraus, wo sie die Maschinen des Schiffes am Laufen hielten. Nach und nach setzte sich eine räumliche und soziale Trennung der Mannschaft in Decks- und Maschinenpersonal durch, die sich auch durch erweiterte Aufgaben auf den Alltag der Akteur\*innen auswirkte (vgl. Heimerdinger 2005, S.67f.). Die schon von Gerstenberger erwähnte Einführung neuer Sparten innerhalb der Schifffahrt, wie bspw. die Linienschifffahrt (vgl. Gerstenberger 1992, S.27), führte zu veränderten Arbeitsbedingungen an Bord und Prinzipien der Effizienzmaximierung und Ökonomisierung des Schifffahrtswesens griffen auf alle Ebenen des Lebens und die Arbeit der Seeleute ein. Größere Flotten führten zu einem Abbau von Personal auf den Schiffen, da die Technik es ermöglichte Kosten einzusparen und zu einer Vermeidung längerer Liegezeiten, was letztlich für die geringeren Besatzungsstärken eine höhere Arbeitsbelastung bedeutete (vgl. Heimerdinger 2005, S.59ff.).

Neue Heuerverträge rückten zunehmend an Stelle des paternalistischen Ordnungsverhältnisses zwischen Kapitän und Besatzung und mit einem Übergang vom Handwerk zur Industrie verbunden, begriffen viele Seeleute ihren Dienst nur noch als einen Dienst am Schiff selbst, um die Technik des Schiffsbetriebes aufrechtzuerhalten, für den sie entsprechend entlohnt wurden. Dabei galt der Kapitän als Manager des Gesamtbetriebs (vgl. Gerstenberger 1992, S.28). Die neue Betriebsorganisation auf Dampfschiffen und die

Etablierung neuer Berufsgruppen, wie oben angemerkt, führten dazu, dass die Kapitäne, obgleich sie ihre Rolle als Führungsperson an Bord aufrechterhielten, oftmals nur noch eine rudimentäre Ahnung vom technischen Betrieb der Schiffe hatten, der den ersten Maschinisten vorstand (vgl. Gerstenberger 1992a, S.29). Auch ließen sich die neuen Personengruppen nicht zweifelsfrei widerstandslos von althergebrachten Traditionen und Disziplinen an Bord überzeugen, so dass sich vielfach die Befehle des Kapitäns nur mit Gewalt durchsetzen ließen (vgl. Rath 2004, S.348). Dennoch herrschte der Kapitän spätestens seit dem 18.Jahrhundert unumschränkt, was sich nicht nur durch die von der Reederei auf ihn übertragene Autorität als dessen Stellvertreter, sondern auch durch gültige Gesetzgebungen wie die jeweils gültige Seemannsordnung nachweisen lässt (vgl. Rath 2004, S.349). Die neuen Heuerverträge verpflichteten die Besatzung prinzipiell für die gesamte Vertragsdauer die Stellung des Kapitäns zu akzeptieren (vgl. Witt 2001, S.271). Wie Gerstenberger treffend ausdrückt kam es zu einer „Umwandlung eines personalen Dienstverhältnisses, das in den Brauch eingebettet gewesen war, in ein Untergebenenverhältnis, (das) vom Lande her zielstrebig betrieben wurde (...)“ (Gerstenberger 1996, S.89).

Dieser Prozess, wobei die Rolle des Kapitäns noch einmal deutlich aufgewertet wurde, trug entscheidend dazu bei, dass es zu einer Etablierung einer neuen Leitungskultur an Bord kam, bei dem eine strikte Trennung zwischen Leitung und Mannschaft des Schiffes das finale Resultat darstellte (vgl. Heimerdinger 2005, S.62). Kapitän\*innen wurden zu Repräsentant\*innen des Reeders, da diese nun zumeist nicht mehr auf den Schiffen selbst fahren und die Aufgabe des Gütertransportes ihren bei ihnen angestellten Kapitän\*innen und dessen Besatzung überließen. Damit ging vielfach jedoch eine Etablierung formaler Rechtsverhältnisse einher, in denen auch die Schiffer\*innen detailliert ihre Aufgabepflichten an Bord dokumentieren und Zeugnis darüber ablegen mussten. Es entstand eine vorher nur bedingt, nun stark intensiv ausgeprägte Abhängigkeit von der Reederei, die auch heute noch den Alltag der Akteursgruppe stark beeinträchtigt (vgl. auch Heimerdinger 2005, S.62, S.69). Ein hierzu passendes Beispiel findet sich in Kapitel 3.2, auf welches das Projekt an dieser Stelle gesondert hinweisen möchte.

Reichten vor dem ausgehenden 19.Jhdt. noch Prinzipien wie Anciennität, Erbe, Verwandtschaft, Freundschaft oder Eigentum aus, um selbst als Schiffer ein Schiff fahren zu können, änderten sich mit der Einführung neuer Ausbildungsvorschriften Ende des 19.Jhdts. auch die Aufstiegsmöglichkeiten der Seeleute. Nach und nach wurde eine

Ausbildungsstruktur geschaffen, die einen Einstieg der Akteur\*innen ganz unten in der Hierarchie ermöglichte, bei dem sich die Seefahrer\*innen über verschiedene Stationen an Bord Kenntnisse und Kompetenzen aneigneten und so die Chance hatten in der Hierarchie aufzusteigen (vgl. Gerstenberger 1996, S.142). Die Herrschaft des Kapitäns sollte sich fortan nicht mehr aufgrund seiner Erfahrung und aufgrund seiner Pflichten ergeben, sondern auf einer staatlich sanktionierten Kompetenz und auf staatlich abgefragten theoretischen Kenntnissen beruhen (vgl. Gerstenberger 1996, S. 95). Das vorher gültige Prinzip der Anciennität (vgl. hierzu auch ausführlicher den Beitrag unter <https://de.wikipedia.org/wiki/Anciennit%C3%A4t>) bei dem sich die Rangordnung aufgrund der Anzahl der Dienstjahre und der Erfahrung der Seeleute ergab, wurde durch ein formalhierarchisches System abgelöst, in dem bestimmte Aufgaben für Personen monopolisiert wurden, diese mit ihrer Rolle verbunden für bestimmte Aufgaben vorgesehen waren, welche anderen Akteur\*innen fortan versagt blieben. Wollten die Seefahrer\*innen nun eine obere Position an Bord einnehmen, so wurde es gegen Ende des 19.Jhdts. entscheidend eine Ausbildung aufzunehmen, um sich von ganz unten startend in der Hierarchie nach oben emporzuarbeiten und sämtliche Stationen vom Schiffsjungen bis hin zum Matrosen zu durchlaufen (vgl. Heimerdinger 2005, S.63ff.).

Ungeachtet dessen verweist Heimerdinger darauf, dass auch frühere Mannschaftsmitglieder vor dem 19.Jhdt. bereits in eine Schiffsgemeinschaft hineinwuchsen, in der ein Einstieg in die formelle Hierarchie von ganz unten an stattfand und man sich langsam nach oben hinauf arbeiten musste. Dabei galt vielfach das Prinzip der Anciennität, danach wurde der Rang und die Heuer bestimmt, es konstituierte darüber hinaus welche Rechten und Pflichten man besaß und wem man Gehorsam leisten musste, wobei auch das eigene Können und die bereits auf Schiffen gefahrene Zeit eine Rolle spielten. Ein Weg zum vollständig ausgebildeten Seemann lief über unterschiedliche Stationen und in der Regel vom Schiffsjungen zum Jungmann, dann zum Leichtmatrosen, Matrosen und eventuell zum Boots- oder Steuermann. Spezielle Berufe wie Segelmacher, Koch oder auch Schiffszimmermann waren ebenfalls über- und untergeordnet, wobei die hierarchische Struktur vielfach nach Schiffsgröße variierte und nach regionalen Gepflogenheiten bestimmt war (vgl. insges. Heimerdinger 2005, S.57). Es fehlten jedoch bis ins 19.Jahrhundert hinein von staatlicher Seite aus, wie das Projekt ergänzen möchte, vorgegebene Ausbildungsvorschriften (s.o.), wie sich die Ausbildung eines Seemannes zu gestalten habe. Entscheidend wurde nun, wie auch Heimerdinger abschließend ergänzt, Ende des 19.Jhdts. eine Ausbildung, die als ein bürgerliches Ideal galt zu



durchlaufen, um als Seefahrer einer Erwerbstätigkeit an Bord nachgehen zu können (vgl. auch Heimerdinger 2005, S.63ff.). Die Ausbildung schuf dabei entscheidende Voraussetzungen für eine Subordination der Akteur\*innen, die im Zweifelsfall bei einem Fehlverhalten diszipliniert und reglementiert werden konnten (vgl. Heimerdinger 2005, S.63ff.). Es galt gezielt den „Alltag der Schiffsleute unter Kontrolle zu bekommen“ (Gerstenberger 1996, S.148), um laut Auffassung des Projektes einen gesicherten Bordbetrieb gewährleisten und den nächsten Hafen erreichen zu können. Dazu dienten unterschiedliche Optionen wie „Strafandrohungen und Verurteilungen, Verwaltungsmaßnahmen sowie die Freisetzung der Autorität von Schiffsführern“ (ebd., S.146). Die zunehmende Einführung von Seefahrtsbüchern ermöglichte Einträge über das Verhalten der Seeleute wie etwa ihre Diensttätigkeit, ihr Trinkverhalten sowie ihr generelles Betragen und wurde offiziell ein Dokument, welches die Identität einer Person aufdeckte. Wenn auch dessen Wirksamkeit angezweifelt werden kann, wie Gerstenberger einräumt, blieb es dennoch ein Mittel das Verhalten der Seeleute zu disziplinieren, kurzum wurden die Akteur\*innen rechtlos, wenn sie kein Seefahrtsbuch vorweisen konnten und konnten mitunter keine weitere Tätigkeit an Bord aufnehmen. Mehr und mehr wurden die Seefahrer\*innen von einer staatlichen Verwaltung kontrolliert, welche ihre Identität prüfte und welche zunehmend in unterschiedlichen Gesetzen wie der Seemannsordnung des Deutschen Reiches aus dem Jahre 1872 ihre Subordination unter den Kapitän festlegte (vgl. insges. Gerstenberger 1996, S. 150f.). Die Etablierung von Verzeichnissen über die Seeleute und die Überprüfung ihrer Qualifikation und ihres Verhaltens dienten letztlich nicht nur der Verbesserung der staatlichen Kontrolle, sondern kamen auch den ökonomischen Interessen der Reeder und Kaufleute entgegen, deren Ziel darin bestand ihre Ware sicher an ihr Bestimmungsziel gelangen zu lassen (vgl. hierzu Witt 2001, S.271f.).

Losgelöst dieser Schritte die eingeführt wurden, um eine weitgehende Funktionsfähigkeit und Kontrolle der Seeleute an Bord zu gewährleisten, ist auch die heute gültige Hierarchie auf den Kreuzfahrtschiffen das Ergebnis einer entsprechenden historischen Entwicklung, bei der am Ende der Kapitän als Schiffsführer mit besonderen Rechten und Privilegien ausgestattet ist und stellvertretend dafür verantwortlich bleibt gemeinsam mit der Besatzung den geplanten Zielhafen zu erreichen. Dennoch weist die Hierarchie auf den Kreuzfahrtschiffen eine stärker ausgeprägte Unterteilung der Mannschaftsmitglieder auf als bspw. noch auf Schiffen im Mittelalter, als lediglich der Schiffer, vereinzelte Seeleute und ansässige Kaufleute an Bord waren, die aus gemeinsamen Interessen (s. S.140) eine Reise auf einem Schiff unternahmen.

So gibt es grundsätzlich drei unterschiedliche Ressorts auf den heutigen Kreuzfahrtschiffen wie den Bereich Nautik, Technik und den Kreuzfahrt- bzw. Hotelbereich, wobei der Kapitän als Schiffsführer die Verantwortung für sämtliche Bereiche trägt. Dennoch werden die einzelnen Bereiche mit Führungspositionen besetzt, die zwar direkt dem Kapitän unterstellt sind, die jedoch für ihre in ihrem Ressort arbeitenden Seeleute eine Führungsposition einnehmen und ihnen Anweisungen erteilen können. Hier kann auf den Staff Kapitän oder Ersten Offizier für den nautischen Bereich, den Chief Technical Officer bzw. Leitenden Technischen Offizier für den technischen Bereich und abschließend den Passenger Services Director oder Hotel- oder Kreuzfahrtdirektor für den Kreuzfahrt- und Hotelbereich verwiesen werden (vgl. insges. Schulz 2010, S.134). Der Senior Doctor oder Leitende Schiffsarzt ist dabei eine Funktionspersönlichkeit der auf jedem Kreuzfahrtschiff vorhandenen Krankenstation, welche als **Nebenressort** bezeichnet werden kann (vgl. Schulz 2010, S.136). Die Seeleute werden entsprechend ihres Ranges und ihrer Tätigkeit einem Ressort zugeordnet und sind Angestellte der Reederei, wobei es auch Funktionäre (weitgehend externe Betreiber von Unternehmen an Bord wie Spielcasinos oder Boutiquen) und Freischaffende gibt (wie bspw. Künstler\*innen, Fotograf\*innen oder Musiker\*innen), die nicht direkt über die Reederei, sondern ein anderes Unternehmen angestellt sind (vgl. Schulz 2010, S. 136). Der leitende Schiffsarzt/die leitende Schiffsärztin ist dabei Leiter/Leiterin der Krankenstation, welche als ein **Nebenressort** definiert werden kann, wie oben bereits angemerkt. Ihm oder ihr unterstellt sind neben Krankenschwestern oder Krankenpflegern auch Sanitäter\*innen (vgl. auch hier Schulz 2010, S.138).

Es ist im Folgenden jedoch nicht möglich berufsspezifische Angaben zu den zahlreichen Akteur\*innen an Bord eines Kreuzfahrtschiffes zu geben, die je nach Rang unterschiedliche Aufgaben wahrnehmen. Im finalen Kapitel findet der Leser allerdings einige Informationen zu den Berufen der Zeitzeug\*innen, die für das Projekt zur Verfügung standen. Dies ist laut Ansicht des Forschungsvorhabens gewinnbringender als eine detaillierte Vorstellung aller Berufe auf Kreuzfahrtschiffen zu geben, über welche sich der Leser u.a. bei Schulz informieren kann (siehe hierzu bspw. Schulz 2010). Dennoch erfolgt im Folgenden der Versuch eine an Schulz angelehnte Skizze der Personalhierarchie darzustellen, um Verständnis für die jeweiligen Über- und Unterordnungsverhältnisse zu schaffen, welche weitgehenden Einfluss auf die Rechte und Pflichten der Akteur\*innen aufweisen. Wie Heimerdinger hierzu anmerkt legt die Hierarchie dabei die Bezahlung der Seeleute aufgrund ihrer Rolle und ihres Standes fest, schafft eine Über- und Unterordnung der Akteur\*innen und

verknüpft ihre jeweiligen Rollen mit speziellen Aufgaben und Rechten, welche die Seefahrer\*innen wahrnehmen (vgl. Heimerding 2005, S.57f.).

**Kapitän** an der Spitze der Personalhierarchie

(Eigene Darstellung angelehnt an die Skizze von Schulz 2010, S.135)

<b>Staff Kapitän</b>	<b>Leitender technischer Offizier</b>		<b>Hoteldirektor</b>		
Erster Offizier	Erster leitender technischer Offizier	Hotel Manager	Gastronomieleiter	Kreuzfahrtdirektor	Zahlmeister
Zweiter Offizier	Zweiter leitender technischer Offizier	Chefsteward	Restaurant Manager	Leiter der Touristikabteilung, Reiseleitung	Hotel Purser
Dritter Offizier	Dritter technischer Offizier	Hotelpersonal	Küchenschef (darunter stehend Küchenpersonal)	Gästekbetreuung (u.a. Hostessen, Animateure, Kinderbetreuer etc.)	Crew Purser

Die Besatzungsmitglieder lassen sich entsprechend in drei Kategorien einteilen wie Offizier\*innen, Personal und Mannschaft, wobei je nach Rang damit verschiedene Rechte und Pflichten für die Seeleute verbunden sind. Während bspw. Offizier\*innen alle Schiffseinrichtungen nutzen können, sind dem Personal häufig nicht alle Bereiche der Schiffe zugänglich. Beim Personal handelt es sich meist um Akteur\*innen, welche in den Geschäften, Haar-, Schönheitssalons oder Casinos an Bord arbeiten oder um Seefahrer\*innen, die bei einem Konzessionär/Funktionär angestellt sind. Die Mannschaft als größter Teil der an Bord ansässigen Seeleute weist wohl die größte Vielfalt unterschiedlicher Berufe wie Köch\*innen, Florist\*innen, Bäcker\*innen oder Steward\*essen auf. Alle Personen zeichnen sich dabei durch eine besondere Berufskleidung aus und tragen entsprechend ihres Ranges Streifen auf ihren Epauletten oder der Spitze ihrer Jacketkragen, wobei Akteur\*innen, die bei einem Konzessionär oder als Freischaffende angestellt sind, einen größeren Einfluss darauf haben, welche Kleidung sie im Alltag tragen können, wenngleich es auch hier Vorschriften gibt (vgl. insges. Bow 2006, S.32f. und Schulz 2010, S.135f.).

An dieser Stelle kehrt das Projekt jedoch noch einmal zum Anfang dieses Abschnittes auf S.139 zurück und merkt an, dass mit einer, wie von Dechmann konstatierten Übernahme einer

Rolle von Akteur\*innen innerhalb einer Organisation oder eines Unternehmens bestimmte Rechte und Pflichten verbunden sind, aber auch bestimmte Erwartungen an ihre Position einhergehen, welche gleichermaßen sowohl von der Organisation als auch den Akteur\*innen selbst aufgestellt werden (s. S.139). Mit Übernahme einer Rolle als Seefahrer\*in auf einem Kreuzfahrtschiff gehen dabei laut Auffassung des Forschungsprojektes wesentlich mehr Aspekte einher, als bei Dechmann, wenngleich sie diese Situation selbst nicht erörtert, beschrieben werden, worauf nun folgend kurz eingegangen werden soll.

Wenngleich Jensen in seiner Untersuchung die Einstellung von Seeleuten zu Arbeits- und Führungssituationen auf Handelsschiffen erläutert, können dessen Ergebnisse auch repräsentativ auf die Situation der Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen übertragen werden, wie das Projekt an dieser Stelle betont. Prinzipiell wird die Rolle der Akteur\*innen u.a. durch ihren Dienstgrad, das Ressort, in dem sie tätig sind, die Lage ihrer Unterbringung auf den Schiffen, dem Ort ihrer Mahlzeiten sowie ihrem Rang entscheidend bestimmt. Die Hierarchie an Bord wirkt laut dessen Untersuchung im Schiffsbetrieb wesentlich stärker als in Industriebetrieben an Land und beinhaltet prinzipiell keine Möglichkeit seine vorgegebene Rolle zu verlassen, wie es an Land möglich ist seine Rolle nach Dienstschluss zu verlassen und sich anderen Dingen, wie bspw. sozialen Interaktionen mit der Familie oder Freunden zu widmen, wie das Projekt ergänzen möchte (vgl. insges. Jensen 1980, S.26, S.31). Bei den Seeleuten fehlt weitgehend eine konsequente Trennung zwischen Arbeits- und Freizeitbereich, darüber hinaus sind sie geprägt durch eine beständige Entfernung und Isolation von ihren Familien an Land sowie einer an Bord fehlenden Privatsphäre, die ihren Alltag bestimmt. Die fehlende Trennung zwischen Arbeits- und Freizeitbereich führt nun dazu, dass unabhängig der jeweiligen Einstellungen der Seefahrer\*innen (wobei jeder eine differenzierte Auffassung zur Arbeit, zu dessen Freizeit, zu Verhalten an Bord, Moral oder Werten und Normen hat) sich soziale Einstellungen auch auf die Freizeit ausbreiten und einen Rollenwechsel kaum möglich machen (vgl. Jensen 1980, S.47). Folge dessen bleibt, dass die Identität der Seefahrer\*innen eng mit ihrem Beruf und ihrer Position an Bord verknüpft sind, die auch in der Ansprache ihrer jeweiligen Berufsbezeichnung eine Fortsetzung findet (vgl. Jensen 1980, S.47). Steusloff, der in seiner Abhandlung das Bordleben auf Rostocker Handelsschiffen untersuchte, kommt zu dem Ergebnis, dass eine große Vielfalt umgangssprachlicher Ausdrücke existiert, mit denen bestimmte Personen oder Personengruppen bezeichnet werden, die unterschiedliche Tätigkeiten an Bord ausüben. Hier verweist er auf Begriffe wie E-Mix oder den Elektrischen (für den Elektriker), Funkerpuster

(für den Funkoffizier), Lords (für Matrosen) oder den Alten (für den Kapitän) (vgl. Steusloff 1995, S.185). Wenngleich diese Bezeichnungen am o.g. Beispiel nur für den Bereich der Handelsschifffahrt nachgewiesen werden konnten, finden sich auch in der Kreuzschifffahrt gängige Ausdrücke für Personengruppen an Bord, wie das Forschungsvorhaben den Interviews entnehmen konnte. Beispiele bildeten u.a. die Formulierung des Zeitzeugen Bärhold, der den Kapitän „Master next God“ (Transkript J. Bärhold, S.3) nannte oder des Funkoffiziers Hag, der die chinesischen Wäschereiangestellten an Bord der Schiffe als „Max“ (Transkript Paul Hag, S.10) bezeichnete.

Wie Heimerdinger im Hinblick auf die Hierarchie an Bord von Schiffen einräumt, kann diese als eine Bewältigungsstrategie verstanden werden, um dauerhaft mit der üblichen räumlichen und sozialen Enge auf den Schiffen umzugehen und ist daher ausgeprägter als in Berufen, bei denen die Akteur\*innen eine Erwerbstätigkeit in einem Unternehmen an Land ausüben (vgl. Heimerdinger 2005, S.57f.). Die Hierarchie wirkt letztlich, so die Auffassung des Projektes, wie ein Stützkorsett, welches alle Interaktionen und Beziehungen der Akteur\*innen an Bord leitet und beeinflusst. Sie ist als ein zusammenhängendes Netz zu begreifen, in welches die Akteur\*innen eingebunden werden, wobei die grundlegende Funktion der Hierarchie darin besteht eine Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit aller Seeleute zu schaffen. Erfüllen diese gemäß ihrer übertragenen Rollen ihre Aufgaben, kann das Ziel den nächsten Hafen zu erreichen, auch letztendlich erfüllt werden. Dass mit der Hierarchie und dem jeweiligen Rang der Seefahrer\*innen auch bestimmte Rechte und Pflichten einhergehen, wurde bereits erwähnt. Bestehende Rechte der Akteur\*innen können dabei auch als Formen von Macht Einfluss auf den Alltag anderer Seeleute an Bord nehmen, wie das Forschungsprojekt im folgenden Kapitel anhand unterschiedlicher Aussagen der Projektteilnehmer\*innen aufzeigen möchte.

### **3.2 Integration der Seeleute in bestehende Macht- und Abhängigkeitsverhältnisse an Bord**

Als Akteur\*innen, die in der Kreuzschifffahrt tätig sind, arbeiten die Seeleute prinzipiell für eine Reederei oder einen Vertragspartner der Reederei, der sie unterstellt sind. Dabei wurden sie entweder von der Reederei selbst eingestellt, um an Bord zu arbeiten oder aber über eine Personalagentur, die im Rahmen der Kreuzfahrtgesellschaft Einstellungen vornimmt. Auch eine Einstellung über den Kreuzfahrtveranstalter oder Konzessionäre, wobei es sich weitgehend um selbstständig agierende Vertragspartner der Reederei handelt, sind denkbar

(vgl. Schulz 2010, S.132, S.135f.). Losgelöst dieser Tatsache bleiben sie damit Akteur\*innen, die in einer Organisation tätig und dieser unterstellt sind. Diese übt eine gewisse Macht über die Seefahrer\*innen aus und führt somit zu einer Form der Abhängigkeit, der die Akteur\*innen unterworfen sind, die jedoch unterschiedliche Formen annehmen kann (s. das Beispiel auf S.134f.). Laut Auffassung des Projektes bleibt dabei die Hierarchie an Bord der wohl stärkste Einfluss auf ihren Alltag, die diesen konstitutiv beeinflusst. Entsprechend der Stellung an Bord gibt es unterschiedliche Regeln, welche das Verhalten, die Arbeitszeiten und das Auftreten der Seeleute an Bord entscheidend bestimmen, wie Bow anmerkt (vgl. Bow 2006, S.23). Damit einher gehen, um ein Beispiel aufzugreifen, für bestimmte Positionen auf den Schiffen geregelte Bekleidungsvorschriften, die von förmlich bis leger reichen und ihren Stand an Bord deutlich kennzeichnen, so dass anhand dieser Bekleidung eine Zuordnung zu einem bestimmten Ressort leicht möglich wird (vgl. auch Bow 2006, S.24).

Die Akteur\*innen übernehmen dabei mit ihrer Rolle bestimmte Aufgaben, die ihren Alltag entscheidend beeinflussen, wie bereits in Kapitel 2.8.2 verdeutlicht. Mit der Übernahme einer Rolle werden die Seeleute entsprechend ihrer Stellung an Bord in die Hierarchie des Schiffes integriert, wobei der Kapitän als Schiffsführer eine Hauptverantwortung für die Besatzung, das Schiff und die Passagiere übernimmt und dessen vorrangiges Ziel darin besteht den nächsten Hafen sicher zu erreichen. Im Vergleich zu einer betriebsinternen Hierarchie eines Unternehmens an Land ist es den Seeleuten zu keiner Zeit, es sei denn sie beenden ihren Arbeitsvertrag mit der Reederei oder dem Kreuzfahrtveranstalter, möglich aus dieser auszubrechen. Mit Übernahme einer Position an Bord legt sie fest, wie sich die Unterbringung der Personen gestaltet und von welchen Rechten und Pflichten die Akteur\*innen Gebrauch machen können.

Das Forschungsprojekt möchte zu diesem Zweck nun folgend potentielle Macht- und Abhängigkeitsverhältnisse an Bord aufzeigen und greift zu diesem Zweck auf einige anschauliche Beispiele zurück, welche mit Hilfe der Aussagen der Interviewteilnehmer\*innen im Forschungsverlauf gewonnen werden konnten. Die angeführten Beispiele verdeutlichen, wie die Seeleute aufgrund ihrer Position an Bord und verbunden mit der Rolle, die sie auf den Schiffen übernehmen, in unterschiedliche Macht- und Abhängigkeitsverhältnisse einbezogen sind, die Auswirkungen auf die Gestaltung ihres Alltages nehmen können. Dabei resultiert eine Form der Machtstellung aus unterschiedlichen Aspekten, wobei das Projekt an Anter anklingend Macht als eine Fähigkeit versteht, die Personen durch Handhabe über Wissen,

Autorität, finanzielle Mittel oder Ressourcen an Bord entstehen kann (vgl. Anter 2012, S.14ff. und die Ausführungen auf S.152) und mit der es ihnen möglich ist Einfluss auf andere Seeleute nehmen zu können. Neben besonderen Privilegien, die einigen Seefahrer\*innen an Bord zur Verfügung stehen und die ebenfalls als ein Aspekt von Macht aufgefasst werden können, wenn andere Seeleute nicht gleichberechtigt Zugriff auf diese nehmen können, sind auch besondere Rechte der Fahrensleute als Form von Macht zu interpretieren, mit denen sie bewusst Einfluss auf die Situation anderer Seeleute an Bord nehmen können, wie am Beispiel von Kapitän\*innen verdeutlicht, die von Seiten der Reederei aus mit bestimmten Weisungsbefugnissen ausgestattet sind. Die Darstellung dient dazu bestimmte Handlungsmuster und Phänomene zu beschreiben und aufzuzeigen und nicht darum diese theoretisch zu erläutern, weshalb in diesem Abschnitt fort an auch nahezu ausschließlich die Aussagen der Projektteilnehmer\*innen eine Rolle spielen, die über entsprechende Phänomene berichten. Dabei nehmen die angeführten Beispiele keinen Bezug auf Machtverhältnisse einzelner Seeleute, deren Macht sich aus einem Besitz oder der Handhabe über an Bord vorhandene Kommunikationsmedien ergab, um sich mit ihren Familien auszutauschen. Dieser Darstellung widmet sich die Untersuchung an anderer Stelle in Kapitel 5.6, worauf gesondert hinzuweisen ist.

Bedingt durch die Rolle des Kapitäns, der als Schiffsführer und ranghöchster Offizier eine besonders hohe Verantwortung für die Besatzung und die Passagiere trägt, fokussiert sich das Projekt im Folgenden weitgehend auf dessen Person, auch da landläufig häufig mit seiner Position Attribute wie Macht oder Abhängigkeit assoziiert werden. Darüber hinaus jedoch auch, weil dessen Rolle als Schiffsführer in zahlreichen Verordnungen und Gesetzen immer wieder bestätigt wurde und weil die Akteur\*innen unserer Ansicht nach die wohl vielfältigste Ausprägung an Macht- und Abhängigkeitskonstellationen im Alltag aufzeigen, in welche sie eingebunden sind. Nur selten war es dem Forschungsvorhaben dabei des Weiteren möglich die Einbindung anderer Seeleute in bestehende Macht- und Abhängigkeitsverhältnisse auf den Kreuzfahrtschiffen im Alltag darzustellen. Dies auch, da die Mehrheit der befragten Seeleute als Offizier\*innen beschäftigt waren und andere Teilnehmer\*innen nur unzureichende Beispiele für ihre Eingliederung in entsprechende Verhältnisse geben konnten, was an dieser Stelle laut Ansicht des Forschungsvorhabens einen Fokus auf die Rolle der Kapitän\*innen oder Besatzungsmitglieder aus dem Offiziersbereich rechtfertigte.

Widmen wir uns nun folgend einer detaillierten Darstellung der Macht- und Abhängigkeitsverhältnisse der Seeleute an Bord, in welche diese aufgrund der Hierarchie

eingebunden sind, tritt zunächst ein Problem auf, welches darin besteht einen einheitlichen Machtbegriff zu formulieren. Allein in den Sozialwissenschaften existieren zahlreiche Definitionen dieses Terminus, so dass das Projekt letztlich nur einem Interpretationsvorschlag folgen kann. Wie Faber anmerkt lässt sich das deutsche Wort Macht auf das alt- und mitteldeutsche Wort maht zurückverfolgen, welches vom altgotischen Verb magan stammt, welches als machen oder können bezeichnet werden kann (vgl. Faber 1982, S.835f.). Macht lässt sich somit als eine Fähigkeit beschreiben, dass eine Person etwas Spezielles kann, diese Fähigkeit umsetzt und damit entsprechend gegenüber anderen Personen Vorteile aufweist, die diese eben nicht besitzen, wobei es sich um unterschiedliche Dinge wie Autorität, Wissen, finanzielle Mittel, Ressourcen oder Ähnliches handeln kann (vgl. Anter 2012, S.14ff.).

Innerhalb der Sozialwissenschaft herrscht dabei eine starke Dominanz des von Max Weber geprägten Machtbegriffes vor, was das Projekt veranlasst sich seiner Definition anzuschließen. Weber selbst bezeichnet Macht als „(...) jede Chance, innerhalb einer sozialen Beziehung den eigenen Willen auch gegen Widerstreben durchzusetzen, gleichviel worauf diese Chance beruht“ (Weber 1972, S.28). Der Machtbegriff bleibt dabei „soziologisch amorph“ (ebd.) und kann in vielfältigen Formen auftreten. Soziologisch amorph bedeutet dabei, dass Macht immer und ständig auf eine konkrete Handlungssituation bezogen ist, in der eine soziale Beziehung zwischen Personen zum Ausdruck kommt, wobei eine Person ihren Willen gegenüber einer anderen durchsetzt, unabhängig worauf diese Macht beruht. Sie weist dabei entscheidende Einflusschancen auf andere Menschen einzuwirken auf und verdeutlicht dabei eine Assymetrie der Personen untereinander, die für eine Machtbeziehung bedeutsam erscheint. Es herrscht keine Gleichberechtigung der Personen vor, einer ist mächtiger als der andere (vgl. insges. Anter 2012, S.57f.).

Der Vorteil des Weberschen Machtbegriffes liegt darin, dass offen bleibt, wie und welchen Mitteln jemand seinen Willen durchsetzt und Macht alles sein kann. Denn Weber gibt selbst zu, dass alle nur denkbaren Qualitäten eines Menschen und etwaige Konstellationen möglich sind, dass jemand in die Situation gelangt, seinen Willen anderen gegenüber durchzusetzen. Macht muss dabei immer handlungsbezogen und an eine entsprechende Handlung gebunden sein (vgl. Anter 2012, S.56 und Weber 1972, S.28f.). Der breite Machtbegriff bietet die Option Begriffe wie Wissen, Autorität und spezielle Fähigkeiten von Seeleuten als Macht zu definieren, mit dessen Hilfe diese andere Akteur\*innen dazu bewegen, ihre Befehle auszuführen. Wissen als eine Form von Macht bspw. ermöglicht eine Fähigkeit zum sozialen Handeln und somit die Chance gewisse Möglichkeiten zu nutzen, um etwas in Bewegung zu setzen und damit potentiell in der Lage zu sein die Realität entscheidend zu verändern. Dabei



meint soziales Handeln, dass die Akteur\*innen selbst einen signifikanten Sinn mit einer Handlung verfolgen, die sich am Verhalten anderer orientiert. Um seine Macht also umzusetzen, so ergänzt das Projekt an dieser Stelle unter Bezugnahme auf Webers Bestimmungsgründe eines sozialen Handelns, kann das o.g. Wissen nun zweckrational genutzt werden, indem die Akteur\*innen Handlungsmittel und Ziele so auswählen, dass sie sich möglichst erfolgsversprechend umsetzen lassen. Oder sie nutzen dieses wertrational nach Maßgabe bestimmter Werte wie bspw. unter Berücksichtigung religiöser, ethischer oder ästhetischer Werte. Letztlich können sie auch affektiv, nach einem aktuellen Gefühlsausdruck oder traditional handeln, wobei die Personen ihr Handeln an eingelebten Gewohnheiten, Sitten oder Gebräuchen orientieren und hier gezielt ihr Wissen einsetzen (vgl. Rosa 2007, S.51f. und Weber 1972, S.1 und S.12f.).

Nach Festlegung eines an Weber orientierten Machtbegriffes und unter Zuhilfenahme der Ausführungen von Anter (s. S.150ff.) lässt sich die Machtstellung der Kapitän\*innen aus unterschiedlichen Formen ableiten, die weitgehend auch aus Rechten bestehen, die ihnen von der Reederei übertragen werden. Neben ihrer Funktion als ranghöchste Offizier\*innen üben sie dabei eine Form der Autorität aus, die maßgeblich dazu beiträgt, dass andere Seeleute ihre Befehle an Bord umsetzen und den Anweisungen der Akteur\*innen vertrauen. Ihr (soziales) Handeln folgt dabei unterschiedlichen Zielen und orientiert sich am Verhalten anderer Personen an Bord, um Einfluss auf deren Situation nehmen zu können. Mit ihrer Position verbunden erscheinen sie somit wirkmächtiger als andere Seeleute, so dass kaum von einer Gleichberechtigung aller an Bord beschäftigter Seefahrer\*innen gesprochen werden kann. Dass mit ihrer Stellung jedoch letztlich nicht nur eine Machtstellung verbunden ist, sondern der Alltag der Kapitän\*innen auch von einer grundlegenden Abhängigkeit von anderen Seeleuten konstituiert wird, möchte das Projekt mit einem kurzen Beispiel verdeutlichen.

So lässt sich prinzipiell bei Betrachtung der Besatzung auf Kreuzfahrtschiffen der Eindruck gewinnen, dass es sich um eine soziale Gruppierung handelt, die als soziales Team agiert und jederzeit Hand in Hand arbeitet. Doch bleibt dieser Eindruck oftmals oberflächlich, wenn die realen Verhältnisse erörtert werden. Hier kann zunächst auf die unterschiedlichen Akteur\*innen an Bord hingewiesen werden, die sich nach ihrem Stand und ihrer Profession unterscheiden, in unterschiedlichen Bereichen auf dem Schiff arbeiten und dabei vielfach mit anderen Mannschaftsmitgliedern nicht oder nur bedingt in Kontakt treten. Trotz entsprechender Differenzen muss die Gesamtheit der Seefahrer\*innen als ein Gesamtsystem

betrachtet werden, welches in allen Bereichen zwingend funktionieren muss, damit ein Schiff sicher den nächsten Hafen erreichen kann. So informiert uns Kleber\* darüber:

„(...) weil das muss man sich vorstellen, alles ist ein großes Getriebe und die Rädchen sind alle ineinandergreifend. So und ich kann da oben hervorragend stehen mit meinen vier Streifen und wenn da unten irgend so ein kleines Rädchen nicht funktioniert, dann stehe ich da (...). Das ganze funktioniert nur in der Gemeinschaft. In der Gesamtheit. (...)“ (Transkript Pseudonym Kleber\*, S. 6).

Der Akteur weist in dieser Aussage auf die Bedeutung der Mannschaft als ein Gesamtsystem hin, welches nur in seiner Rolle als Gemeinschaft funktionieren kann. Dabei müssen alle Personen an Bord gleichermaßen ihre Pflichten im Alltag erfüllen, unabhängig des Ranges, den sie bekleiden. Nur auf diese Weise ist ein Funktionieren selbst gesichert. Dass dennoch der jeweilige Stand und die Profession der Akteur\*innen eine konstitutive Rolle spielen, merkte das Projekt bereits in Ansätzen in Kapitel 2.8.2 an, als mit Hilfe von prominenten Beispielen der Seeleute ihr Alltag nachgezeichnet wurde. Im o.g. Fall spricht der Zeitzeuge in seiner Position als Kapitän, der allen anderen Personen an Bord vorsteht und die Verantwortung für das Schiff und seine Besatzung und darüber hinaus das sichere Erreichen des nächsten Hafens trägt. Aufgrund dessen übergeordneter Position steht der Akteur in der Hierarchie ganz oben und damit letztlich auch in einer bestimmten Abhängigkeit von anderen Seeleuten, wie dem Zitat zu entnehmen ist. Dies mag verwunderlich erscheinen, wenn wir bedenken, dass der Kapitän prinzipiell anderen Akteur\*innen Befehle erteilt und als ranghöchster Offizier Entscheidungen für die Mannschaft trifft, doch macht gleichermaßen deutlich, dass trotz aller Macht des Akteurs dieser immer abhängig von der Gemeinschaft aller Seeleute bleibt, die seine Befehle umsetzt. Streikt die Mannschaft oder setzt Befehle nicht entsprechend um, so scheitert mitunter ein mögliches Ziel des Akteurs darin den nächsten Hafen zu erreichen. Doch auch die Seeleute bleiben abhängig voneinander, denn führen einige Akteur\*innen keine Befehle aus oder führen ihre Aufgaben nicht gewissenhaft aus, so kann es gravierende Probleme dabei geben einen sicheren Bordbetrieb aufrechtzuerhalten und mglw. den nächsten Hafen zu erreichen. Somit bleibt jeder, wengleich die Abhängigkeit voneinander unterschiedlich stark ausfallen kann, voneinander abhängig.

Ein Kapitän, aber gleichzeitig auch ein Staff Kapitän, der dem Kapitän direkt nachgeordnet ist, bleiben im Alltag stark beeinträchtigt durch die Erfüllung unterschiedlicher Pflichten, die ihnen von mehreren Seiten aus auferlegt werden. Wie Kleber\* als auch Lose\* als Staff Kapitän einräumen, bleibt ihr Alltag weitgehend fremdbestimmt, wengleich sie in der

Hierarchie auf den Schiffen ganz oben stehen. So ist die Macht in ihrer jeweiligen Funktion zwar grundlegend darauf ausgelegt mit Hilfe von Bestimmungen den Seeleuten an Bord Befehle zu erteilen, um einen gesicherten Bordbetrieb zu ermöglichen, ihre Macht jedoch eingeschränkt, wenn es darum geht die Aufgaben ihrer Reederei umzusetzen. Hier folgen sie letztlich nur den Anweisungen, die diese ihnen vorschreiben und führen vorgegebene Aufgaben und Pflichten aus. Der Alltag, so macht das Bsp. von Lose\* im Folgenden deutlich, wird dabei weitgehend von der Reederei bestimmt, die unterschiedliche Anfragen und Aufgaben an die Personen, wie im Falle Loses an den Staff Kapitän, stellt. Lose\* räumt daher ein:

„Also das allererste, was ich morgens nach dem, nach dem ich mich fertig gemacht habe, mache, dass ich erst meine E-Mails durchschaue, denn davon erhalte ich pro Tag um die 100 (...) vor allen Dingen aus m´ Head Office. Das eine sitzt in Hamburg, das eine sitzt in Miami, das dritte auf Zypern. In drei unterschiedlichen Zeitzonen und alle wollen irgendwas und für alle hat das natürlich Priorität 1. (...) Also eigentlich reagiere ich den ganzen Tag auf irgendwelche Anfragen, die an mich gestellt werden“ (Transkript Lose\*, S. 1f.).

Neben einer grundlegenden Abhängigkeit von der Mannschaft selbst bleiben die Akteur\*innen darüber hinaus, unabhängig ob es sich um einen Staff Kapitän oder Kapitän der Schiffe handelt, in ihrem Alltag bei der Umsetzung unterschiedlicher Aufgaben deutlich beeinflusst von der Reederei, die von Landseite aus eine Zuweisung von Aufgaben vornimmt, welche die Akteur\*innen an Bord umzusetzen haben. Die Einflussnahme der Reederei auf einen Alltag der genannten Personen ist dabei nichts Ungewöhnliches und lässt sich für den gesamten Untersuchungszeitraum durchaus bestätigen. Mit Entwicklung des Personalcomputers fand allerdings ein Medium Eingang auf den Schiffen, welches nicht nur Arbeitsabläufe entsprechend vereinfachte, sondern auch u.a. durch Kommunikationsmedien wie E-Mail und das Internet bedingt, es den Reedereien erleichterte die Offizier\*innen im Alltag zu erreichen, so dass sie ihnen erleichtert Anfragen oder Aufgaben senden und somit einen größeren Einfluss als zuvor auf den Alltag der Akteursgruppe ausüben konnte (vgl. nur den Ansatz von Gerstenberger 2004, S.79 und S.181).

Losgelöst der Tatsache, dass somit sowohl ein Staff Kapitän als auch der Kapitän des Kreuzfahrtschiffes letztlich nur als Angestellter der Reederei fungieren und deren Befehle umsetzen, sind sie von Seiten der Reederei aus grundlegend mit unterschiedlicher Rechten ausgestattet, um den Schiffsbetrieb an Bord aufrecht zu erhalten. Ungeachtet der Tatsache, dass Kapitän\*innen und anderen Vorgesetzten das Recht der körperlichen Züchtigung mit § 96 der Seeordnung des Deutschen Reiches entzogen wurde (vgl. Gerstenberger 1996, S.156),

sind die Rangoberen noch immer dafür verantwortlich mit Hilfe unterschiedlicher Disziplinarmaßnahmen das Funktionieren aller Besatzungsmitglieder zu gewährleisten. Dies zeigt auch ein anschauliches Beispiel der Projektteilnehmer\*innen. So konzediert Müller:

„(...) Es ist natürlich die Sicherheit des Schiffes, (...) darauf zu achten, dass alle an Bord sich ordentlich benehmen untereinander und natürlich gegenüber der Besatzung. (...) Dafür muss ich die Verantwortung übernehmen und wenn da irgendwas schief geht, denn oder wenn da irgendetwas nicht so läuft, wie es normal menschlich sein sollte, dann muss ich eingreifen“ (Transkript Müller, S.1f.). Und an anderer Stelle:

Wir hatten eine „(...) Gruppe von sechs (...) Angestellten von Reisebüro aus der Schweiz, junge Frauen, so die haben die (...) Kellner verrückt gemacht und denn abends eingeladen in deren Freizeit an der Bar zu trinken (...). Ein Tag ging das gut, am nächsten Tag so ähnlich wieder und denn musste natürlich gleich verbieten, geht nicht, weg. Am dritten Tag haben se's wieder getan und (...) denn holt man mich ja so langsam ran. So und da hab' ich denn zum Assistenten, hab' ich einen von diesen Kellnern (...), der wusste das ganz genau, dass er das nicht darf. Denn musste ich natürlich den fristlos entlassen. In den Sack geben. Muss ich. Um die (...) Disziplin (zu wahren)“ (Transkript Müller, S.14).

Ogleich Müller in seiner Funktion als Kapitän fungierte, konnte er dabei nicht leichtfertig Entscheidungen über die Köpfe anderer Seeleute treffen ohne diese vorher darüber zu informieren, insbes. wenn es um Disziplinarmaßnahmen gegenüber anderen Mitarbeiter\*innen ging. So merkte der Akteur an, dass er zunächst zum Assistenten gehen musste, bevor er das Gespräch zum Kellner, der ein Fehlverhalten ausübte, suchen konnte. Das Zitat verdeutlicht, dass somit jederzeit die bordinterne Hierarchie zu achten war und sich bevor der Kapitän selbst einschreiten konnte, zunächst mit den Vorgesetzten der Seefahrer\*innen selbst auseinandersetzen musste, um mit ihnen die Lage zu besprechen und eine Entscheidung zu treffen. Ein Übergehen von Personen an Bord, die ebenfalls mit Weisungsbefugnissen gegenüber den Seeleuten in den unterschiedlichen Ressorts ausgestattet sind, wie bspw. dem Leitenden Technischen Offizier aus dem Ressort Technik, kann zu gravierenden Problemen im Alltag führen, wie auch Lose\* und im Anschluss Müller eindeutig bekräftigen.

„(...) Man geht da eigentlich schon den Dienstweg, also ich gehe jetzt nicht (...) zu den Jungs, die da in der, in der Pantry stehen und das Gemüse putzen, da gehe ich jetzt nicht persönlich hin und sage denen irgendwas. (...) Erst mal würden sich das denn mittlere Management würde sich übergangen fühlen, zurecht und würde auch sagen, wieso pfuscht der uns jetzt hier so in unseren Bereich rein. Das würde da böses Blut geben. (...)“ (Transkript Lose\*, S.4).

Und darüber hinaus:

„Insofern geht man da schon den Dienstweg, also wenn ich jetzt von nem' Matrosen nicht so begeistert bin, dann gehe ich immer den Weg über den Chief Officer Deck, der sagt's dem Bootsmann, der sagt's dann dem AB und der sagt's dann irgendwann dem Matrosen“ (Transkript Lose\*, S.5).

Müller ergänzt hierzu:

„Ich werde nie an einen (...) Cabin Steward (...) irgendetwas ihm sagen zu tun, so benimmst du dich und so machst du das (...), sondern das werde ich dem Hotel Manager sagen (...) du musst mal auf deine Leute achten, dass der und der das so macht. Er würde sich übergangen fühlen, wenn ich jetzt (...) in seinen Bereich eingreife. Erst wenn's wirklich nötig ist (...)“ (Transkript Müller, S.4).

Der Kapitän als auch der zuvor genannte Staff Kapitän Lose\* bleiben trotz ihrer Führungsposition also durchaus eingeschränkt in ihren prinzipiellen Möglichkeiten, wenngleich es ihnen jederzeit theoretisch möglich ist anderen Berufsgruppen und Abteilungen Befehle zu erteilen, um die Sicherheit des Schiffes zu gewährleisten. Den Beispielen ist zu entnehmen, dass jede Abteilung des Kreuzfahrtschiffes wie der Bereich der Nautik, Technik und der Kreuzfahrt- bzw. Hotelbereich unterschiedliche Führungspersönlichkeiten aufweist, die mit bestimmten Weisungsbefugnissen ausgestattet sind und die vorrangig Entscheidungen treffen, wenn die ihrem Ressort zugeordneten Seeleute Befehlen nicht folgen. Unabhängig ob es sich dabei um den Leitenden technischen Offizier, den Manager des Kreuzfahrt- oder Hotelbetriebes bzw. den Kreuzfahrtdirektor handelt, sind diese mit besonderen Privilegien und Rechten ausgestattet, wobei ihnen sämtliche Seeleute ihres Ressorts/ihrer Abteilung selbst unterstehen. Losgelöst ihrer Stellung an Bord sind sie damit direkt verantwortlich für die Disziplinwahrung und Arbeitsausführung der Seeleute ihrer Abteilung. Der Kapitän als ranghöchster Offizier steht praktisch den einzelnen Abteilungen vor und greift nur dann ein, wenn tatsächlich ein Handlungsbedarf gefragt ist, schränkt jedoch vorsätzlich, wie den Bsp. zu entnehmen ist, keineswegs die Weisungsbefugnis anderer Leitungsfunktionäre ein.

Im Hinblick auf besondere Privilegien an Bord wird in der wissenschaftlichen Literatur häufig auf die alleine Verwendung einer Einzelkabine durch die Offizierskreise und die Kapitän\*innen sowie die Zugehörigkeit zu einer gesonderten Messe, in der das Essen gemeinsam eingenommen wird, rekurriert (vgl. u.a. Jensen 1980, S.110f.). Sie bildet dabei ein entscheidendes räumliches Abgrenzungsmerkmal. Die räumliche Abgrenzung in der Enge auf dem Schiff bildete dabei über dies hinaus ein entscheidendes Kriterium für das Ausmaß von

Vorrang und Privilegien an Bord, bei dem es unterschiedlichen Personengruppen nicht mehr gestattet war alle Räumlichkeiten auf dem Schiff zu betreten (vgl. Gerstenberger 1996, S.96).

Die Partnerin des Funkoffiziers Hag demonstriert dies an folgendem Beispiel:

„Damals war allerdings noch sehr starke Hierarchie und er war ja noch Anfänger mit nur einem Streifen, das heißt, wir durften nicht in alle Gesellschaftsräume. Und das fand ich empörend. (...) Also ich war eine so selbstständige gut verdienende Frau und musste mir da von einem höherrangigen Offizier sagen lassen, dass ich mit meinem Mann, weil er nur einen Streifen hatte, nicht in den Gesellschaftsraum durfte (...)“ (Transkript Jutta Hag, S. 10).

Der Gatte der Zeitzeugin bekleidete in dieser Zeit ausschließlich den Rang eines Funkoffiziers, der in unterschiedlichen Wachen an Bord den Funkdienst auf dem Kreuzfahrtschiff übernahm. In dieser Stellung erhielt der Akteur nicht in alle Räumlichkeiten an Bord Zutritt, was das Beispiel anschaulich demonstriert. Ein uneingeschränktes Zutrittsrecht in alle Räumlichkeiten an Bord blieb somit an die Stellung in der Hierarchie gekoppelt. Da der Rang des Akteurs zu diesem Zeitpunkt als zu niedrig erachtet wurde, wurden ihm und seiner Gattung der Zutritt verwehrt.

Wenn auch Gerstenberger eine Zuspitzung des Prinzips der Verräumlichung darin sieht, dass es Schiffern oftmals als einzigen Personen möglich war ihre Partnerinnen mit an Bord nehmen zu dürfen (vgl. Gerstenberger 1996, S.96), müssen wir hierzu anmerken, dass weitgehende Privilegien sich im Laufe des 20.Jhdts. auch für andere Seeleute, wie bspw. die nautischen Offizier\*innen etablierten, die es ihnen möglich machten ihre Partner\*innen für eine Reise mitnehmen zu können (vgl. hierzu auch Gerstenberger 2004, S. 267ff.). Damit war jedoch keineswegs, wie wir das o.g. Beispiel ergänzen möchten, ein Zutritt in alle Räumlichkeiten an Bord für die Seeleute verbunden. Der Zutritt wie bspw. in die Gesellschaftsräume oder andere Räumlichkeiten blieb nach wie vor über die Hierarchie an Bord und die Stellung der Seefahrer\*innen geregelt. Und auch heute finden wir noch Strukturen vor, in denen Teilen der Mannschaft der Zugang nicht in alle Räumlichkeiten erlaubt ist.

Eine Abhängigkeit der Seefahrer\*innen im Alltag von anderen Personen kann auch gravierende Konsequenzen auf die Gestaltung ihrer Freizeitmöglichkeiten mit sich bringen. Mit der jeweiligen Profession der Seeleute gehen oftmals unterschiedliche Arbeitszeiten einher, vielfach bedingt durch abwechselnde Wach- und Arbeitsrhythmen, die eine Abhängigkeit von zur Verfügung stehenden Personengruppen an Bord bewirken, die für gemeinsame Aktivitäten bereit stehen. Sie beeinflussen dadurch vielfach die Einstellung der Seefahrer\*innen in Gestaltung ihrer Freizeit, da viele Aktivitäten nur mit Personen ausgeführt

werden können, welche über die gleichen oder ähnliche freie Zeitkontingente verfügen. So erklärt uns Beinlich im Gespräch:

„(...) ja ich musste mich halt immer an die orientieren, die auch frei hatten. (...) Ja es ist eher abhängig wirklich, wer gerade Zeit hat. In dem Sinne. (...) einer muss ja immer zurück oder zwei einhalb müssen immer an Bord bleiben. Das ist immer schwierig dann (...) das man halt nicht mit jedem durchgehend rausgehen kann. Das ist das Problem“ (Transkript Beinlich, S.17).

Die Abhängigkeit von zur Verfügung stehenden Zeitfenstern anderer Akteur\*innen, welche für gemeinsame Interaktionen bereitstehen, kann dabei, wie am Beispiel verdeutlicht, durchaus Auswirkungen auf die Freizeitgestaltung nach sich ziehen. Möglicherweise kann sie dazu führen, dass Seeleute alleine und unabhängig oder nur noch mit den gleichen Personen ihre Freizeit verbringen. Dabei bringt eine individuelle Nutzung der Freizeit den Vorteil mit sich nicht prinzipiell auf die zeitliche Verfügbarkeit anderer Akteur\*innen Rücksicht nehmen zu müssen, allerdings gleichermaßen den Nachteil mit sich, sich möglicherweise von anderen an Bord zu isolieren. Eine mögliche Isolation an Bord kann jedoch ebenfalls gravierende Konsequenzen für die Akteur\*innen mit sich bringen, wobei Isolation selbst unterschiedliche Formen annehmen kann. Zu diesem Zweck, wenngleich das Forschungsprojekt nicht grundsätzlich die Problematik einer Isolationssituation von Seeleuten an Bord thematisieren kann, auch da sie nicht den Forschungsgegenstand dieser Arbeit bildet, möchte es kurz anhand von drei Aussagen der Projektteilnehmer\*innen ein Beispiel dafür geben, welche Formen eine Isolation von Seefahrer\*innen an Bord annehmen und welche Auswirkungen sie auf den Alltag der Akteur\*innen nehmen kann.

Isolation kann sich beispielsweise aufgrund der Position an Bord selbst ergeben, wie bspw. Hag erklärt:

„Die Frage dahinter steckt nur, was heißt Isolation? Isolation ist das Ausgrenzung durch die Anderen oder ist Isolation etwas, was einfach durch den Bordbetrieb entsteht. (...) Ich habe nie etwas mit der riesigen Mannschaft der Stewards, nur um eine Gruppe zu nennen, zu tun gehabt. (...) Wie die gelebt haben, was die für Probleme hatten, nie, ja.(...)“ (Transkript Paul Hag, S.10).

Als Funkoffizier war der Akteur aufgrund seiner Tätigkeit von anderen Personen isoliert, da diese den Weg in die Funkstation aufsuchen mussten, um mit ihm in Kontakt zu treten. Dennoch blieb der Akteur losgelöst seiner Arbeitsaufgaben von anderen Mannschaftsmitgliedern keineswegs isoliert und stand in Kontakt mit diesen, wie er bspw. anhand seiner Funkoffizierskollegen bestätigt. „Also jetzt rede ich wirklich von Funkkollegen. Weil man mit denen doch enger zusammen war als mit den anderen“ (Transkript Paul Hag, S.9).

Das Beispiel von Hag mag vermuten lassen, dass sich die Kontakte der Seeleute an Bord weitestgehend aus ihrer Profession und Stellung innerhalb der Hierarchie ergaben und Einfluss auch auf ihre Freizeit und die daran teilnehmenden Akteur\*innen hatten. Dieses kann durchaus nach Auswertung der Zeitzeugengespräche bestätigt werden, wie auch in Kapitel 2.8.2 oder oben auf S.159, demonstriert. Mit dieser Fokussierung auf bestimmte Berufsgruppen und Akteur\*innen an Bord, die für soziale Interaktionen prinzipiell zur Verfügung standen, blieb der Seemann jedoch praktisch blind für die Alltagssituation anderer Seeleute auf dem Schiff, wenn diese nicht im Rahmen seiner Arbeitsverpflichtung den Weg in die Funkstation gingen, um einen Austausch mit ihren Familien zu wünschen. Die Isolation der verschiedenen Personengruppen (Steward\*essen und Funkoffizier\*innen) ergab sich dabei grundlegend aufgrund der unterschiedlichen Professionen der Akteur\*innen, die weitgehend kaum im Alltag miteinander interagierten.

Auch Beinlich bestätigt prinzipiell eine Isolation von anderen Mannschaftsmitgliedern, verweist aber ähnlich wie zuvor Hag darauf, dass diese weitgehend mit seiner Berufstätigkeit einherging.

„Ich war zwar Offiziersanwärter, aber ich hatte halt keinen wirklichen Job, ich war irgendwie der, der mitgefahren ist, weil was gelernt hat. (...) Als Kadett (...) schon, weil ich, ich war nichts ganzes, nichts halbes (...)“ (Transkript Beinlich, S.6).

Die Aussage des Akteurs wirkt interessant, da sie grundsätzliche Gedanken anderer Offiziersanwärter\*innen reflektiert, wie Jensen bestätigt. So fühle sich der Nachwuchs oftmals von anderen Offizieren an Bord als nicht gleichwertig anerkannt, häufig zwischen den Stühlen stehend und isoliert, da weder Offizier noch ein Teil der Mannschaft (vgl. Jensen 1980, S.38). Als Offiziersanwärter pflegte der Akteur oberflächliche Kontakte zu anderen Besatzungsmitgliedern, fühlte sich in seiner Rolle jedoch oftmals isoliert, weil er sich keiner Berufsgruppe selbst zuordnen und mit dieser identifizieren konnte. Hier lag demnach eine persönliche Isolation vor, die sich aufgrund einer fehlenden Identifikation mit einer Berufsgruppe (hier den Offizier\*innen) ergab.

Und Kleber\* konstatiert abschließend, dass eine Isolation aufgrund der Profession an Bord und des Standes innerhalb der Hierarchie eine Abgrenzung von anderen Seeleuten fördern kann, wenn die Akteur\*innen, er berichtet in seiner Rolle als Kapitän, nicht gezielt auf die anderen Personen an Bord zugehen.



„Ja (...) als Kapitän ist man eigentlich die einsamste Person überhaupt. (...) Es ist immer eine Distanz (...) zu dem Kapitän da. (...) Ja also man muss schon selber auf die Leute zugehen (...) und umgekehrt ist das halt eben weniger (...) der Fall“ (Transkript Pseudonym Kleber\*, S.4).

Eine soziale Interaktion untereinander ist somit zwischen der Mannschaft und dem Kapitän, trotz dessen Führungsrolle, jederzeit bedeutsam. Dabei sorgt der Respekt der Mannschaft vor dessen Person immer wieder dafür, dass der Akteur selbst den Kontakt, losgelöst von seinen beruflichen Pflichten, suchen muss, um nicht zu vereinsamen und sich zu isolieren.

Losgelöst dieser genannten Isolationsbeispiele möchte das Projekt zum Abschluss eine wichtige Form von Abhängigkeit auf den Schiffen ansprechen, die für alle Seefahrer\*innen gleichermaßen gilt und nicht nur auf die Verhältnisse an Bord von Kreuzfahrtschiffen übertragen werden kann. Gefahren an Bord wie mögliche Wetterkapriolen, Stürme oder Unwetter und vor allem, wie Jensen betont, das Ausgeliefertsein gegenüber den Elementen, spielen unabhängig der Rangunterschiede für alle Seefahrer\*innen eine Rolle und machen ihre Abhängigkeit von diesen kaum zu beeinflussenden Zuständen deutlich. Die Abhängigkeit fördere eine gewisse Ähnlichkeit, wie der Autor ausführt und bewirke ein gemeinsames Erleben von Gefahren, was vielfach durch den Einsatz moderner Technik und sicherer Schiffe verloren geht (vgl. auch Jensen 1980, S.55f.). Jensens Aussage kann jedoch laut Auffassung des Projektes heutzutage als überholt betrachtet werden, denn wenngleich die heutigen Schiffe sicherer geworden sind, bleibt dennoch ein gewisses Risiko und grundlegend sind auch die heutigen Schiffe nicht vor Stürmen, Unwettern oder Wetterkapriolen geschützt. Noch immer können diese sie entscheidend beeinflussen, obgleich der Einfluss heute zugegebenermaßen als gering eingeschätzt werden kann. Abhängig bleibt die Mannschaft nach wie vor von den Entscheidungen Einzelner, die grundlegend den Kurs vorgeben und somit die Sicherheit des Schiffes gewährleisten. Dass die Seeleute dabei prinzipiell auch abhängig von den Entscheidungen der ranghöchsten Personen in der Hierarchie an Bord bleiben, alle jedoch gleichermaßen die Konsequenzen für ein Fehlverhalten einer oder mehrerer Personen tragen müssen, zeigte laut unserer Auffassung auch der Unfall der COSTA CONCORDIA im Januar 2012. Auf den Unfall rekurrierend macht Kleber\* deutlich:

„(...) ich kann da noch soviel Technik einbauen und noch so viele Gimmicks einbauen und Frühwarnsysteme (...) das Problem ist der Faktor Mensch. So und so lange der da drin hängt, wird es schwierig“ (Transkript Kleber\*, S.19).

Die Abhängigkeit von technischen Gerätschaften und modernen Sicherheitseinrichtungen an Bord einmal außen vor gelassen, verdeutlicht die Aussage des Zeitzeugen die ständige Abhängigkeit von „funktionierenden“ Seeleuten, die auch im Notfall einen Betrieb

aufrechterhalten und in der Lage sind die Situation unter Kontrolle zu bringen. Ist dies nicht gegeben, so hilft keine Technik und die Schiffe sowie dessen Besatzungsmitglieder und Passagiere sind stark gefährdet. Nur in der Gemeinschaft ist es möglich, wie Heimerdinger anmerkt, alle Ziele zu erreichen, es muss eine Synchronisation menschlicher und technischer Elemente ermöglicht werden, bei der die Kommunikation der Akteur\*innen untereinander bedeutsam ist, um Probleme zu beseitigen und technische Zusammenhänge nur im sozialen Zusammenspiel zu lösen (vgl. hierzu Heimerdinger 2005, S.55).

Damit seien an dieser Stelle laut Auffassung des Projektes genügend Beispiele wiedergegeben, die deutlich demonstrieren, dass die Seeleute an Bord aufgrund ihrer Stellung in unterschiedliche Macht- und Abhängigkeitssituationen eingebunden sind, die ihren Alltag bestimmen. Unabhängig ihrer Rechte und Pflichten können die Akteur\*innen als Mitglieder einer totalen Institution (Goffman 1972) betrachtet werden. Doch was bedeutet es ein Mitglied einer nach Goffman betitelten totalen Institution zu sein und stellen Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen wirklich Mitglieder einer totalen Institution dar, wird im nächsten Abschnitt zu klären sein.

### **3.3 Kreuzfahrtschiffe eine totale Institution?**

Der amerikanische Soziologe Erving Goffman entwickelte seine Vorstellungen über den Begriff einer totalen Institution im Rahmen seiner Forschung über psychiatrische Anstalten und deren Patienten. Der Begriff selbst wird vom Autoren allerdings nur recht unscharf formuliert und lässt oft eine gewisse Breite an Interpretationsspielraum zu, auch lässt Goffman bis zum Ende seiner Ausführungen eine abschließende Definition vermissen. Wie auch Scheutz einräumt, hebt Goffman anhand des Beispiels einer psychiatrischen Anstalt kritisch etliche Besonderheiten hervor, die seiner Ansicht nach Bestandteile einer totalen Institution bilden und darüber hinaus auch auf andere Institutionen als lediglich Nervenheilanstalten übertragen werden können (vgl. Scheutz 2008, S.4).

Die Diskussion, ob es sich bei Schiffen um totale Institutionen handelt oder nicht, hat bereits in der Vergangenheit zu zahlreichen Diskussionen (u.a. bei Lisch 1976) geführt. Letztlich bleibt dies immer eine Frage des entsprechenden Standpunktes und der Argumentation. Dabei ermöglicht die recht offene Formulierung Goffmans durchaus die eine oder andere Option zahlreiche der auf Schiffen vorgefundenen Lebensverhältnisse mit Hilfe der Begrifflichkeit selbst zu beschreiben. Dies mag erstaunlich erscheinen wenn wir bedenken, wie Gerstenberger anmerkt, dass Goffman selbst eine recht schmale empirische Basis für die

Übertragung seiner Gedanken von einer totalen Institution auf die Situation auf den Schiffen verwendete und sich eigentlich lediglich der Lektüre von Herman Melvilles Erfahrungen widmete, die dieser auf einem US-amerikanischen Kriegsschiff im 19. Jahrhundert sammelte (vgl. Gerstenberger 2004, S.18). Dass der Autor damit ein klischeeüberzeichnetes Bild der Verhältnisse auf (Kriegs) Schiffen zeichnete erscheint dem Projekt nachvollziehbar, soll hier jedoch nicht weiter Gegenstand einer Auseinandersetzung mit der Begrifflichkeit einer totalen Institution sein.

Nun stellen für Goffmann, der in seiner Untersuchung die Lebensverhältnisse von Patienten in psychiatrischen Einrichtungen untersucht, soziale Einrichtungen oder Anstalten Räume, Wohnungen, Gebäude oder gleichermaßen Betriebe dar, in denen in regelmäßigen Abständen eine bestimmte Tätigkeit ausgeübt wird (vgl. Goffman 1972, S.15). Eine totale Institution zeichnet nun dadurch aus, dass sie, wie der Autor anmerkt, einen Teil der Interessen ihrer Mitglieder in Anspruch nimmt und somit eine Welt an sich erschafft, in welcher die Akteure ihre unterschiedlichen und doch oftmals gleichartigen Aufgaben ausführen (vgl. ebd.). Die Institution selbst übt eine allumfassende Macht über ihre Mitglieder aus und beschränkt deren Kontakte mit der Außenwelt. Hierzu nutzt sie unterschiedliche Möglichkeiten wie den Bau spezieller Gebäude, die durch Sicherheitseinrichtungen oder physische Hürden wie Stacheldraht, hohe Mauern oder Tore eingeschränkt sind oder verlegt ihre Lage in entfernte Wälder oder Moore, wo es den Akteur\*innen nicht einfach möglich ist die Institution zu verlassen (vgl. ebd., S. 16).

Für den Soziologen gibt es dabei fünf voneinander zu differenzierende Gruppen einer totalen Institution, wobei uns im Speziellen lediglich die vierte erwähnte Gruppe interessiert. So verweist Goffman zunächst auf 1. Anstalten, die zur Fürsorge und Versorgung von Menschen eingerichtet wurden und welche als harmlos gelten wie bspw. Armenhäuser, Altersheime, Blinden- oder Waisenhäuser. Daneben existieren 2. Einrichtungen, in denen Personen untergebracht werden, welche eine Gefahr für sich und andere darstellen können wie bspw. Tuberkulose-Sanatorien, Irrenhäuser und Leprosorien. Gleichermäßen gibt es 3. Institutionen, welche dem Schutz vor Gefahren dienen, die von Menschen intentional und vielfach vorsätzlich begangen werden. Prinzipiell handelt es sich dabei um Anstalten wie Gefängnisse, Konzentrationslager, Zuchthäuser oder Kriegsgefangenenlager, in denen Menschen ihre Strafe verbüßen. Darüber hinaus existieren, für das Projekt entscheidend, 4. Einrichtungen, die darauf abzielen, bestimmte arbeitsähnliche Aufgaben und Tätigkeiten besser durchführen zu können wie bspw. in Kasernen, auf Schiffen, in Internaten, Arbeitslagern oder auf

kolonialen Stützpunkten bzw. in großen Gutshäusern. Final finden wir 5. Anstalten, die als Zufluchtsorte oder Ausbildungsstätte für unterschiedliche Personengruppen dienen wie Abteien, Klöster, Konvente oder mönchische Wohngemeinschaften (vgl. ebd., S.16).

Die wichtigsten Elemente einer totalen Institution, welche der Autor hervorhebt, sind dabei allumfassend, was bedeutet, dass das Leben nur an einzigen Stelle stattfindet und alle Personen einer zentralen Autorität unterworfen sind. Alle Arbeiten werden täglich ausgeführt und finden in Nähe einer unmittelbaren Gesellschaft (welche als formale Vorgesetzte) bezeichnet werden können und in einer Gemeinschaft (die als informale Mitglieder wie etwa Kollegen fungieren) statt. Dabei sind alle Aufgaben exakt geplant und durch gewisse Regeln von Funktionären (Beauftragten) bestimmt und vorgeschrieben, welche die Einhaltung dieser überwachen (vgl. Goffmann 1972, S.17). Der Autor räumt hieran anschließend allerdings selbst ein, dass keines der beschriebenen Merkmalsbündel sich ausschließlich in totalen Institutionen finden lässt und kein Merkmal dessen allen gemeinsam ist, obwohl sich totale Institutionen eben dadurch auszeichnen, dass sie alle zumindest einen gewissen Anteil dieser oben aufgezählten Attribute aufweisen (vgl. ebd.).

In einer totalen Institution findet nun eine Trennung zwischen einer großen geleiteten Gruppe (den sogen. Insassen) und auf der anderen Seite dem Aufsichtspersonal statt. Für die Insassen gilt hierbei, dass sie als Teil der Institution, in dieser leben und beschränkten Kontakt mit der Außenwelt haben. Das Aufsichtspersonal hingegen folgt einem normalen Tagesablauf (in der Regel mit acht Stunden Arbeitszeit) und ist darüber hinaus sozial in die Außenwelt integriert. Dabei treten gewisse Stereotypen auf, die den Alltag in der Institution durchaus beeinflussen können, auch hinsichtlich einer Kommunikation zwischen den Insassen und dem Aufsichtspersonal. Die Kommunikation der Insassen wird dabei häufig kontrolliert, wobei es darum geht gewisse Gefahren für die Einrichtung, wie einen Ausbruch der Insassen aus der Institution, zu vermeiden. Der Kontakt zu anderen Mitgliedern ist daher beschränkt und die oftmals nur wenigen Kommunikationsoptionen auch zum Aufsichtspersonal wirken sich darauf aus, dass zwei verschiedene soziale und kulturelle Welten in der Institution bestehen, wenngleich diese offiziell nebeneinander stehen sich kaum durchdringen lassen. So bleibt das Aufsichtspersonal bestmöglich in die Gesellschaft integriert und sozial eingebunden, während die Insassen ausschließlich untereinander einen eingeschränkten Kontakt pflegen und somit kulturell und sozial in eine andere Welt eingebunden sind als das Personal. Die damit verbundene Trennung zwischen dem Stab und den Insassen einer totalen Institution bleibt

dabei bedingt durch die bürokratische Führung großer Menschengruppen und beeinflusst deren Alltag (vgl. insges. betrachtet Goffman 1972, S.18ff.).

Somit findet eine Vermischung zahlreicher Lebensbereiche in totalen Institutionen statt, wobei das Verhalten der Insassen jederzeit überwacht wird. Die Aktivitäten dieser Menschen werden dabei bis ins kleinste Detail vom Personal reguliert und beurteilt, das Leben der Insassen in der Einrichtung selbst durch Sanktionen oder Restriktionen von oben (durch Funktionäre) unterbrochen, so dass die Autonomie des Einzelnen als eingeschränkt betrachtet werden kann (vgl. Goffman 1972, S.44f.). Wie Goffman erklärt wird die Handlungsökonomie der Insassen somit weitgehend eingeschränkt, insbes. wenn die Personen bei geringfügigen Handlungen bereits, die außerhalb der Einrichtung problemlos ausgeführt werden könnten wie bspw. eine Zigarette rauchen, Geld ausgeben, einen Brief versenden oder ein Telefonat führen, in der totalen Institution hingegen immer die Erlaubnis der Funktionäre voraussetzen. Damit werden die Personen in eine unterwürfige, demütige und für Erwachsene in eine unnatürliche Rolle versetzt, die ihr Leben bestimmt (vgl. ebd., S.47). So wird in totalen Institutionen eine Fülle einfacher Verhaltensfragen wie Kleidung, Benehmen, Manieren und weiterer Aspekte reglementiert und bestimmt mit Eintritt in die Institution das Dasein der Personen (vgl. ebd., S.48).

Bei Analyse der jeweiligen Gründe, weshalb jedoch Mitglieder in eine totale Institution eintreten, müssen diese deutlich voneinander differenziert werden. Hier verweist Lisch auf Einrichtungen, welche Mitglieder zwangsrekrutieren, da sie eine Gefahr für sich selbst oder ihre Mitmenschen darstellen wie bspw. im Falle eines Gefängnisses oder Konzentrationslagers. In geschlossenen Abteilungen wie in Krankenhäusern oder Sanatorien hingegen steht der Schutz der Person selbst und dessen Fürsorge im Fokus. Eine halbfreiwillige Rekrutierung kann, so der Autor, ferner in Altersheimen, Waisenhäusern oder Blindenanstalten stattfinden; in Einrichtungen somit, die sich ausschließlich der Fürsorge hilfsbedürftiger und harmloser Menschen widmen. Letztlich gibt es noch die Anstalten, deren Mitglieder sich selbst rekrutieren wie bspw. auf Schiffen oder in Kasernen, in Internaten und weiteren Einrichtungen, welche sich ihre Legitimität ausschließlich aus einer Verbesserung der Arbeitseffektivität herleiten (vgl. insges. Lisch 1976, S.11f.). Dabei bleiben die Ziele von totalen Institutionen nur wenige. Sie bestehen u.a. darin ein bestimmtes ökonomisches Ziel erreichen zu wollen, eine Erziehungs- und Ausbildungsfunktion zu übernehmen, eine medizinische und psychiatrische Behandlung der Personen vorzunehmen, eine religiöse Reinigung zu vollziehen oder Menschen für ihre Taten, wie am Bsp. der Gefängnisse

demonstriert, zu bestrafen und sie hierdurch abzuschrecken, sie aber gleichermaßen wieder in die Gesellschaft zurückzuführen, indem diese aus vergangenen Fehlern lernen und sich bessern (vgl. Goffman 1972, S.86f.).

Totale Institutionen sind gleichermaßen „(...) soziale Zwitter, einerseits Wohngemeinschaft, andererseits formelle Organisationen (...)“ (Goffman 1972, S.12). Dies erscheint stimmig, wenn das Projekt die Arbeits- und Lebensverhältnisse der Seeleute an Bord der Kreuzfahrtschiffe analysiert, denn auch hier bildet das Schiff selbst als eine Institution eine formelle Organisation, in welcher sämtliche Tätigkeiten durch das Aufsichtspersonal und Funktionäre (Kapitäne oder mit Weisungsbefugnis ausgestattete Akteur\*innen und die Reederei oder den Kreuzfahrtveranstalter) festgelegt und kontrolliert werden. Andererseits handelt es sich um eine Wohngemeinschaft, die sich aus den Wohnverhältnissen der Seeleute (die sich oftmals eine Kammer teilen) ergibt. Fraglich bleibt allerdings hierbei, ob es sich dabei um eine Wohngemeinschaft handelt, die sich freiwillig dazu entschlossen hat, zusammen zu leben. Dies kann wohl guten Gewissens auf den Kreuzfahrtschiffen negiert werden. Vielmehr ist mit dem Eintritt in die Branche und die Tätigkeit auf einem Kreuzfahrtschiff die Unterbringung an Bord verbunden, der sich die Akteur\*innen nicht entziehen können. Ihre Unterbringung ergibt sich dabei zumeist nach ihrer Profession sowie ihrem Stand in der Hierarchie an Bord und wird somit von Funktionären vorgegeben.

Interessant bleibt der Ansatz von Lisch, wenn dieser erklärt, dass Menschen sich in totalen Institutionen grundlegend aus den unterschiedlichsten sozialen Schichten rekrutieren und vor ihrem Eintritt Träger unterschiedlicher Rollen und Inhaber verschiedener Status waren. Mit einem Eintritt in die Institution verlieren sie alle sozialen Merkmale und sind zunächst sozial gleichgestellt (vgl. Lisch 1976, S.16f.). Schon wenn wir auf Goffman und seine Differenzierung von Aufsichtspersonal und Insassen zu sprechen kommen, muss diese soziale Gleichstellung, die Lisch betont, kritisch betrachtet werden. So kann zwar unserer Ansicht nach von einer gewissen sozialen Gleichstellung gesprochen werden, diese findet sich jedoch nur innerhalb bestimmter Gruppierungen. So sind alle Insassen zunächst genauso gleich gestellt wie das Aufsichtspersonal, um noch einmal auf Goffman zurück zu kommen. Eine soziale Gleichstellung aller Seeleute findet sich laut Auffassung des Projektes auch ausschließlich im Hinblick auf die unterschiedlichen Berufsgruppen, bei denen eine gewisse Gleichförmigkeit zu erkennen sind. So kann zwar durchaus davon ausgegangen werden, dass mit Eintritt in die Organisation für die Gruppe der Steward\*essen eine soziale Gleichstellung im Vergleich zu anderen Steward\*essen vorliegt, diese sich jedoch gravierend von den

Offizier\*innen unterscheidet, die zwar untereinander sozial gleichgestellt sind, aber im Vergleich zu den Steward\*essen über wesentlich mehr Privilegien verfügen. Durch die Hierarchie bedingt ergibt sich hier eine deutliche soziale Differenz, von sozialer Gleichstellung kann hier keineswegs gesprochen werden.

Mit Eintritt in eine totale Institution verbunden ist die Akzeptanz einer sogen. Hausordnung, in der unterschiedliche Vorschriften und Verordnungen, Rechte und Pflichten aller Personen festgelegt werden (vgl. Goffman 1972, S.54). Die so bezeichnete Hausordnung findet sich auf den Kreuzfahrtschiffen in Form eines Seearbeitsgesetzes, früher der sogen. Seemannsordnung, welche (...) „die Arbeits- und Lebensbedingungen von Seeleuten an Bord von Kauffahrteischiffen, die die Bundesflagge führen“ (SeeArbG §1 Satz 1), grundsätzlich regelt. Die Integration in eine totale Institution wird häufig zu Beginn mit Hilfe von Zeremonien und Willkommensbräuchen ermöglicht, bei denen den Akteur\*innen ihre Stellung innerhalb der Institution vor Augen geführt und ihre Rechte und Pflichten verdeutlicht werden (vgl. Goffman 1972, S.92 und Scheutz 2008, S.9). Initiationsrituale für neue oder unerfahrene Seeleute waren, wie Kube anmerkt, weit verbreitet, in denen spezielle Besatzungsmitglieder im Fokus standen und die weitgehend eine soziale Funktion einnahmen. Wenn diese auch grundsätzlich eher dazu dienten andere Seefahrer\*innen zu amüsieren, dienten sie vielfach dazu, dass die Neulinge an Bord sich als Autoritätsabhängige den hierarchischen Strukturen auf dem Schiff unterwarfen (vgl. Kube 2013, S.130ff.).

Der Eintritt in eine totale Institution kann dabei mit einer unbestimmten Dauer der Mitgliedschaft der Akteur\*innen verbunden sein, wie Bondy anmerkt. Über dies hinaus kann die soziale Degradierung und die ungewisse Kenntnis über die Zeit nach der Entlassung gravierende Folgen auf die Personen selbst nach sich ziehen und mitunter zur Isolation führen (vgl. Bondy 1943, S.461ff. in Lisch 1976, S.19f.). Die postulierte Isolation ergibt sich, wie das Forschungsprojekt anmerken möchte, häufig in Hinblick auf die Position des Kapitäns, der als Schiffsführer die Verantwortung für die Mannschaft trägt, jedoch gleichermaßen von Reedereien und Behörden überwacht wird und aufgrund seiner Rolle, losgelöst seiner arbeitsbezogenen Tätigkeiten, nur selten Kontakt zu allen Mannschaftsmitgliedern aufrechterhält. Dies kann sich mitunter auch auf seine psychische Situation auswirken.

Doch kehren wir an dieser Stelle zu Goffman zurück. Lisch erklärt, dass sich mit Übernahme einer Rolle in der Institution der Zwang zur Anpassung ergibt, der vielfach darin besteht die

gegebenen Verhältnisse zu akzeptieren und so zu billigen, wie sie sich eben gestalten (vgl. Lisch 1976, S. 20f.). Dies gilt laut Ansicht des Projektes nach auch bei Übernahme einer Tätigkeit der Seeleute auf den Kreuzfahrtschiffen. Goffman selbst unterscheidet hierbei fünf unterschiedliche Anpassungsmöglichkeiten, fokussiert sich dabei jedoch grundlegend auf die Haltung der Insassen, wobei nicht jede Situation selbst ein probates Mittel darstellt, um sich unserer Ansicht nach den Verhältnissen auf den Schiffen unterzuordnen. Zunächst räumt er die Situation des Rückzugs ein, welche einen Rückzug des Insassen aus allen ihn nicht direkt betreffenden Angelegenheiten und einer Einstellung jeglicher Teilnahme an Interaktionsprozessen darstellt. Darüber hinaus besteht zweitens die Option einer Ablehnung jeglicher Kooperation mit der Anstaltsleitung. Eine weitere Möglichkeit bietet die Anpassung durch Kolonialisierung, wobei der Insasse das Vorhandensein einer Außenwelt ignoriert und die totale Institution als seine Gesamtwelt betrachtet. Des Weiteren ist es ihm möglich sämtliche an ihn gestellten Erwartungen seiner Vorgesetzten zu akzeptieren und diesen zu entsprechen. Eine letzte Option stellt ein ruhiges und abwartendes Verhalten seiner Person dar, welches Goffman als Ruhig-Blut-Bewahren bezeichnet, dieses beinhaltet die Chance allen möglichen Konflikten aus dem Weg zu gehen, um so die Wahrscheinlichkeit zu reduzieren, körperliche oder geistige Schäden davon zu tragen (vgl. Lisch 1976, S.20f.). Die erwähnten Anpassungsstrategien lassen sich laut Auffassung des Projektes wohl guten Gewissens auch auf die Seeleute an Bord von Kreuzfahrtschiffen übertragen, wenngleich das Forschungsvorhaben in den Gesprächen mit den Zeitzeug\*innen selbst bis auf nachfolgend genanntes Zitat, welches auch nur am Rande hierzu Informationen liefert, keine Strategien konstatieren konnte. So gab Bärhold zu verstehen:

„Für mich war also, wenn ich morgens nach der Abreise oder an dem Abreisetag morgens an Bord war, war für mich Familie im Grunde genommen gar nicht mehr da. Ich war so eingespannt dann, dass ich also (...) mich nur auch darauf konzentrieren musste“ (Transkript J. Bärhold, S.7).

Gemäß der bei Goffman dargestellten Anpassungsmöglichkeiten kann sich die Haltung des Akteurs als Anpassung durch Kolonialisierung interpretieren lassen, bei dem dieser die Außenwelt und somit seine Familie fast vollständig ignorierte und nur noch die totale Institution (in diesem Fall das Schiff) als einzige Lebenswelt anerkannte (s. auch S.122fff.).

Wenn es hingegen um die Entlassung aus einer totalen Institution geht, merkt Lisch (wobei der Autor hierbei die Gedanken Goffmans reflektiert) an, dass mit der Entlassung entweder eine „endgültige und dauerhafte Rückkehr in die Gesellschaft (...)“ (Lisch 1976, S.24) oder eine „von vornherein zeitlich begrenzte Entlassung (z.B. Urlaub)“ (ebd., S.24), verbunden sei.



Den Urlaub als kurzfristigen Austritt aus der totalen Institution wollen wir hierbei nicht weiter berücksichtigen. Viel interessanter erscheint hingegen der Hinweis des Autors, dass eine bevorstehende Entlassung aus einer derartigen Einrichtung auch einige Probleme mit sich bringt, welchen sich die Insassen widmen müssen. Gedanken oder Gefühle es mglw. draußen in der außenliegenden Welt jenseits der totalen Institution nicht zu schaffen, können hier wohl guten Gewissens angenommen werden (vgl. auch Lisch 1976, S.24f.).

Mit Aufgabe einer Beschäftigung auf einem Kreuzfahrtschiff, so die Auffassung und gleichermaßen Übertragung auf die Verhältnisse der Seefahrer\*innen, geht ein Verlust einer festgefühten sozialen Ordnung an Bord einher, bei dem ein oder mehrere Akteur\*innen das Schiff verlassen. Die Schiffe bilden in der Zeit der Anwesenheit der Seeleute einen Mikrokosmos, in dem alles an Bord für die Seeleute arrangiert ist, unabhängig ob es sich um die Art ihrer Unterkunft, die Zugehörigkeit zu ihrer Messe oder die Zahlung ihrer Heuer handelt. Ein Austritt verpflichtet die Akteur\*innen nun sich grundlegend selbstständig wieder um alle persönlichen Belange kümmern zu müssen, die ihnen an Bord weitgehend abgenommen werden. Sie müssen kochen, einkaufen, weitere Besorgungen tätigen, soziale Kontakte pflegen, um nicht zu vereinsamen, administrative Angelegenheiten regeln und ggfs. sich um ihre Familie, falls diese vorhanden ist, kümmern. Die Angst und hier wird es bei Lisch konkret „vor dem Scheitern in der Außenwelt führt in vielen Fällen zu einer freiwilligen Verlängerung der Mitgliedschaft“ (Lisch 1976, S.24f.).

Wenngleich der Autor dies grundlegend an Goffman orientiert auf die Situation der Mitglieder einer totalen Institution überträgt, kann unabhängig, ob ein Schiff eine totale Institution darstellt oder nicht mit etwas Mühe durchaus davon ausgegangen werden, dass die Angst der Seeleute vor einem Scheitern sie mitunter dazu veranlasst weiterhin in der Kreuzfahrtbranche und somit auf dem Schiff eine Beschäftigung auszuüben, wenn ihr gültiger Vertrag ausgelaufen ist. Doch greift diese Aussage letztlich zu kurz, wenn wir die vielfältigen Push- und Pull-Faktoren berücksichtigen, weshalb sich Seeleute verpflichten weiterhin an einem Leben in einer totalen Institution wie auf einem Schiff teilzunehmen. Unabhängig dieser Faktoren, wie bspw. die Möglichkeit mehr an Bord zu verdienen wie in anderen Berufen an Land, kann der Faktor Angst vor einem Scheitern an Land dennoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden, wie das Projekt klarstellen möchte.

Spricht Lisch in seiner Untersuchung weitgehend von Schiffen, auf die er das Modell einer totalen Institution überträgt, missachtet er Fahrgastschiffe, Fischereifahrzeuge und Schiffe der Bundesmarine und bezeichnet diese als Sonderfälle einer totalen Institution. Er räumt diesen

Fahrgastschiffen ein, dass die Bezeichnung einer totalen Institution hier nur tlws. greife, da durch eine große Zahl an institutionsfremden Personen wie Passagieren, die Seeleute an Bord dieser Schiffstypen in einem offeneren sozialen System leben als andere Seefahrer\*innen auf Handelsschiffen (vgl. Lisch 1976, S.27). Die Herausforderung besteht nun darin, die von Lisch getätigten Aussagen zu Fahrgastschiffen, die er als Sonderfälle einer totalen Institution bezeichnet, mit der realen Situation auf Kreuzfahrtschiffen zu vergleichen. Und hierbei räumt das Projekt zunächst ein, dass der bei Lisch postulierte offenere Umgang mit Personen differenziert betrachtet werden muss insbes. auf Schiffen, die sich nicht nur hinsichtlich ihrer Größe, Ausstattung der Räumlichkeiten und der Anzahl der Passagierzahlen an Bord unterscheiden. Natürlich kann hier die hohe Anzahl institutionsfremder Personen wie die Passagiere einen gewichtigen Einfluss auf die Gestaltung des Alltages der Seeleute nach sich ziehen und dafür sorgen, dass regelmäßig ein sozialer Austausch der Personengruppen untereinander stattfindet, der das System einer totalen Institution aufweicht. Dies bleibt ohne Zweifel, wie wir auch aus den in Kapitel 2.8.2 entsprechenden Passagen entnehmen konnten. Doch muss dieser Kontakt zueinander differenziert werden. So mag der bei Lisch postulierte sozial offenere Umgang dahingehend reichen, dass dieser damit verbunden auch Möglichkeiten eines Ausbruchs aus dem System einer totalen Institution im Kopf hatte, die jedoch nicht für alle Seeleute an Bord gleichermaßen bei einem Umgang mit der Gruppe der Gäste auf dem Schiff besteht. So hat zwar das Servicepersonal dauerhaft Kontakt zu den Gästen an Bord, während andere Personengruppen wie Seeleute aus dem Bereich der Technik oder Maschine kaum oder gar keinen Kontakt zu den Passagieren pflegen. Auch muss bereits im Bereich des Servicepersonals differenziert werden, inwiefern dieser Gruppe wirklich ein Ausbruch aufgrund eines sozialen Austausches mit den Gästen aus einer vermeintlich totalen Institution möglich ist. Kabinensteward\*essen oder Reinigungsmitarbeiter\*innen treten doch deutlich weniger oder kaum mit Passagieren in Berührung als Bademeister\*innen oder Restaurantfachmitarbeiter\*innen. Und über dies hinaus kann durchaus die Hypothese aufgestellt werden, dass die Passagiere an Bord oftmals lediglich als ein Teil der totalen Institution wahrgenommen werden und sich somit nur ein blasierter Umgang der Seefahrer\*innen mit dieser Personengruppe im Alltag ergibt. Sie wirkt und letztlich ist sie es auch, austauschbar. Auch bei den Schiffsführer\*innen mag oftmals der Eindruck entstehen, dass ein sozialer Umgang mit dieser Personengruppe im Grunde genommen nur eine mit ihrer Rolle verbundene Pflicht darstellt, die ihnen von Seiten der Reederei oder des Kreuzfahrtveranstalters aufgezwungen wurde. Mit der Ausführung der Aufgaben an Bord geht eine gewisse Routine und mögliche Blasiertheit der Seeleute einher, die dazu führen

kann, dass Passagiere zwar als wertgeschätzte Personen gemäß der Statuten der Reederei respektiert werden, dass damit jedoch nicht unbedingt ein sozial offener Umgang verbunden sein muss, der letztlich, nach Erfüllung ihrer Arbeitspflichten, ihnen weitgehend selbst überlassen bleibt. Unabhängig dessen, wessen Ausführungen man dabei folgt, bleibt diese Argumentation diskussionswürdig. An dieser Stelle kann jedoch keine weitere Auseinandersetzung mit dieser bei Lisch aufgeworfenen Feststellung erfolgen, so dass das Forschungsprojekt im Folgenden einen letzten Ansatz einer totalen Institution aufgreifen möchte, um diesen in Bezug auf die Situation der Seeleute auf einem Kreuzfahrtschiff zu übertragen.

Auch hier ist es wieder einmal Ralf Lisch, der die Anmerkungen von Goffman bezüglich einer totalen Institution auf die Verhältnisse der Schiffe, wenngleich er diejenigen auf Kreuzfahrtschiffen nicht berücksichtigt, überträgt. Analysiert Lisch das Schiff als Teil einer totalen Institution, so verweist er dabei auf die Totalität aller Definitionsmerkmale selbst, welche die Institution bei Goffman auszeichnen, so stellt ein Schiff Arbeits-, Freizeit- und Schlafräum gleichermaßen dar und den Mitgliedern stehen weitgehend keine Möglichkeiten einer Kommunikation mit der Gesellschaft außerhalb des Schiffes offen. Hierbei muss jedoch zwingend die jeweilige Form der Schiffe differenziert werden, in welcher diese eingesetzt werden bspw. als Fähre, Passagierschiff, Kreuzfahrt- oder Frachtschiff (vgl. Lisch 1976, S.39). Goffman selbst überträgt die Ansätze einer totalen Institution jedoch in erster Linie auf Handels-, also prinzipiell ausschließlich auf Kauffahrtei- oder Frachtschiffe, widmet sich aber nicht einer Analyse der Verhältnisse auf Passagier- bzw. Kreuzfahrtschiffen selbst. Auch muss hier berücksichtigt werden, dass, wie bereits auf Seite 163 erläutert, der Autor selbst mit Hilfe von Erinnerungen eines Soldaten auf einem Kriegsschiff, einer schmalen empirischen Basis also, diese Verhältnisse grundlegend auf Kauffahrtei- und Frachtschiffe übertrug. Eine nochmalige Prüfung fand dabei nicht statt. Grundsätzlich lassen sich die von Lisch genannten Aspekte auf die Situation der Seeleute auf Kreuzfahrtschiffe im 20. und 21. Jhd. übertragen. So bildet das Schiff den ausschließlichen Arbeitsraum der Seeleute, wo diese ihre Tätigkeit ausüben, wenngleich natürlich eingeräumt werden muss, dass einige Akteur\*innen auch bei einem Landgang noch voneinander zu differenzierende Aufgaben umsetzen. Es ist darüber hinaus gleichermaßen ein Raum, in dem Zeiten der Freizeit verbracht werden, wenn wir hier unberücksichtigt lassen, dass auch auf Landgängen eine Umsetzung von Freizeitaktivitäten möglich ist. Letztlich kann auch der Einwurf, dass das Schiff einen Schlafräum darstellt, bestätigt werden, da die Seeleute in unterschiedlichen Kammern ihre Ruhephasen verbringen.

Über dies hinaus, so Lisch, gewährleisten die Schiffe, wobei er nicht auf die Situation auf Kreuzfahrtschiffen eingeht, einen 24-Stunden-Betrieb, in dem keine Rücksicht auf normale und gewöhnliche Tagesabläufe wie an Land genommen wird. Der Schiffsbetrieb bleibt ständig ein kontinuierlicher Arbeitsprozess, in dem alle Schritte geplant sind und individuellen Bedürfnissen der Seefahrer\*innen im Rahmen der Arbeitsorganisation nur geringe Bedeutung eingeräumt wird. Die Akteur\*innen können eben nicht nach der Arbeit einfach nach Hause gehen, sondern sind auch physikalisch an ihren Arbeitsplatz gebunden und müssen dort schlafen, als auch ihre Freizeit auf dem Schiff verbringen (vgl. Lisch 1976, S.38f.). Dies bestätigen auch die Aussagen der Zeitzeug\*innen, wenn sie die heutige Situation an Bord von Kreuzfahrtschiffen reflektieren. Hierzu merkt bspw. Kleber\* an:

„(...) sie müssen ja immer mehr funktionieren (...) und die Einschränkungen werden ja auch immer größer für die (...) Besatzungsmitglieder an (...) Bord. (...) Wenn ich also überlege, was am Anfang noch alles möglich (...) war und jetzt geht es einfach nur noch, so es muss funktionieren (...) es muss einfach funktionieren, weil es bis ins Detail durchgeplant (...) ist“  
(Transkript Pseudonym Kleber\*, S.19).

Wenngleich der Akteur damit direkt Bezug auf etwaige Veränderungen innerhalb des Schiffsbetriebs auf den Kreuzfahrtschiffen nimmt, die an dieser Stelle nicht weiter ausgeführt werden können, verdeutlicht er doch gleichermaßen die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit aller Seeleute, die ständig im Einsatz sind, wobei ihre Aufgaben und der Ablauf dieser bis ins Detail durchgeplant erscheint. Die Arbeit selbst bleibt ein Dauerbetrieb, ständige Einschränkungen für die Besatzung, welche der Zeitzeuge nicht erwähnt, sowie die Gewährleistung der Funktionsfähigkeit aller Seefahrer\*innen prägen ihren Alltag.

Auch Becker°, wenn er selbst jedoch auf einem Frachtschiff mit Passagieren beschäftigt war, kommt zu dem Ergebnis, dass der Alltag der Seeleute auf einem Kreuzfahrtschiff kaum noch Zeit für private Dinge lässt, weil er zunehmend eng getaktet erscheint und die Möglichkeiten der Akteur\*innen deutlich einschränkt. So führt er aus:

„Die haben keinen Alltag (...) da gibt es keine Freizeit in dem Sinne (...). Die haben ja auch Arbeitszeiten, ja aber die haben, die sind so vollgestopft mit Aufgaben mit (...) Jobs da, egal wer, (...) es ist ja in erster Linie ist es ja Bedienungspersonal und die (...) unten in den Kabinen zuständig sind nehm. Das ist wie im Hotel auch, (...) du musst, hast 17 Minuten Zeit für die Kabine (...). Es ist keine (...) Seefahrt, das ist harter Druck, der da ausgeübt wird (...)“  
(Transkript Becker°, S.14).

Auch an Beckers Aussage lässt sich der deutlich eng getaktete Alltag nachweisen und verdeutlicht die ständige Funktionsfähigkeit der Akteur\*innen, die dauerhaft aufrechterhalten

bleiben muss, um wie bei Lisch (s.o. S.172) einen 24-Stunden-Betrieb auf den Schiffen zu garantieren.

Die räumliche Trennung von der Gesellschaft durch den kontinuierlichen Betrieb an Bord führe nun dazu, wie Lisch hervorhebt, dass Seeleute sozial depriviert erscheinen und somit aller Kommunikationsmöglichkeiten mit anderen Mitgliedern der Gesellschaft beraubt sind. Dies so der Autor ergänzend, sei widersprüchlich, wenn berücksichtigt wird, dass ein Schiff immer einen Teil der Gesellschaft selbst bildet und zu ein und derselben Zeit von ihr isoliert erscheint (vgl. Lisch 1976, S.39). Dabei bleibt das Potential einer sozialen Deprivation unterschiedlich stark ausgeprägt, wie der Soziologe betont. Ein Verlust sozialer Deprivation sei bspw. für die Seeleute, welche auf Fähren oder Passagierschiffen arbeiten weniger stark ausgeprägt als auf Handelsschiffen, die nur kurze Zeit im Hafen liegen. Die Merkmale einer totalen Institution seien hier, so der Autor, am wenigsten zu konstatieren (vgl. ebd., S.39). Dies gilt unserer Ansicht nach auch für die Verhältnisse auf einem Kreuzfahrtschiff, welche Lisch selbst nicht thematisiert. Unabhängig der jeweiligen Berufsgruppen, die auf den Kreuzfahrtschiffen arbeiten, besteht für alle Seefahrer\*innen grundlegend die Möglichkeit sich mit anderen Mitgliedern unserer Gesellschaft, bspw. den Passagieren, zu unterhalten und eine soziale Interaktion auszuführen, wenngleich diese unterschiedlich ausfallen kann. Eine soziale Deprivation liegt hier entsprechend nicht vor.

Losgelöst des Tagesablaufs der Seeleute kann die Hierarchie an Bord als eine Determinante sozialer Macht begriffen werden, die nicht nur im Seemannsgesetz oder Seearbeitsgesetz verankert ist, sondern gleichermaßen die Arbeits- und Lebensverhältnisse der Seefahrer\*innen auf entscheidende Art und Weise beeinflusst, wie bereits in Kapitel 3.1 und 3.2 erwähnt. Die historische Stellung des Kapitäns, der noch heute Anführer der gesamten Schiffsführung bleibt, wenn er auch durch eine größere externe Kontrolle durch die Reedereien überwacht wird, hat immer noch mehr Macht als ein Chef an Land in einer vergleichbaren Position, wie Lisch zu bedenken gibt (vgl. Lisch 1976, S.51). Über dies hinaus und das ist unserer Ansicht nach auch entscheidend für die Lebensverhältnisse der Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen, wobei wir einfach Lisch zuvorkommen, sind alle Personen an Bord, mit Ausnahme der untersten Mitglieder in der Schiffshierarchie dazu berechtigt, andere Besatzungsmitglieder zu disziplinieren. Dies ermöglicht ihnen eine soziale Kontrolle und führt dazu, welches sich sicher auf die Psyche der Personen auswirken kann, dass Berufsanfänger ständig Angst vor der Überschreitung der üblichen Gesetze an Bord haben und somit dauerhaft im Alltag damit

konfrontiert werden, dass abweichendes Verhalten von der Norm gewisse Sanktionen nach sich zieht (vgl. ebd., S.51). Es finden Sozialdisziplinierungen statt, die das Ziel verfolgen die Seeleute gefügig zu machen, damit diese ihre mit ihren Rollen verbundenen Aufgaben umsetzen, insbesondere um letztlich die Ziele der Reederei (einen sicheren Transport der Passagiere) zu erfüllen. Abweichungen von dieser Norm werden konsequent geahndet.

An dieser Stelle möchten wir jedoch zum Ende dieses Kapitels auf die Frage zurückkommen, ob es sich bei Kreuzfahrtschiffen tatsächlich um totale Institutionen handelt oder nicht und räumen ein, dass auch das Forschungsprojekt nach entsprechender Analyse hierauf keine befriedigende Antwort ermöglichen kann. So gibt es, wie die Argumentation deutlich gemacht haben sollte, gewisse Aspekte, die einer Zuordnung entsprechen, aber auf der anderen Seite auch wichtige Gesichtspunkte, die einer Zuschreibung als totale Institution widersprechen. Wir halten es ein wenig wie Heimerdinger, der uns zu verstehen gibt, dass Schiffe grundsätzlich autarke und nach außen weitgehend abgeschlossene Systeme darstellen, deren Funktionieren jederzeit mit allen an Bord vorhandenen Mitteln gewährleistet werden muss, um die Interessen aller zu befolgen. Dabei fallen auch Arbeits- und Lebensraum der Mitglieder jederzeit zusammen, aber letztlich bleibt der Aufenthalt an Bord nur begrenzt und auch wenn der Autor nicht auf Kreuzfahrtschiffe im Besonderen eingeht, geht es Schiffen primär nur um Transportleistungen, unabhängig ob es sich um Waren oder Passagiere handelt (vgl. auch Heimerdinger 2005, S.79f.). Die Verhältnisse in totalen Institutionen, wie bei Goffman am Beispiel von psychiatrischen Anstalten aufgezeigt, lassen sich daher nicht in allen Bereichen auf die Situation der Besatzung auf einem Kreuzfahrtschiff übertragen.

Wenn eine totale Institution jedoch abgeschlossen von der Außenwelt erscheint und die Mitglieder ihr Leben weitgehend isoliert von dieser leben und gestalten, so gibt es durchaus Möglichkeiten die ständige Abgrenzung zu durchdringen. Im Folgenden möchte das Projekt anhand einiger Beispiele Optionen aufzeigen, wie eine Durchdringung aussehen kann und fokussiert sich dabei auf die Situation auf Kreuzfahrtschiffen, losgelöst des o.g. Faktens, ob es sich bei Kreuzfahrtschiffen nun tatsächlich um totale Institutionen handelt oder nicht. Dabei werden gekonnt weitere Definitionsmerkmale einer totalen Institution aufgegriffen.

### **3.4 Kommunikation und Medienverwendung als Option totalitäre Verhältnisse zu durchbrechen**

Für die folgende Darstellung ist daher zunächst grundlegend davon auszugehen, dass es sich

bei Kreuzfahrtschiffen um totale Institutionen handelt, mit entsprechend genannten Einschränkungen, auf welche das Projekt im vorangegangenen Abschnitt ausführlich hinwies. Ein Ausbruch aus totalitären Verhältnissen, wie er im nun folgenden Kapitel anhand des Beispiels der Verwendung von Medien erfolgt, geht daher zwingend davon aus, dass sich auf Kreuzfahrtschiffen totalitäre Verhältnisse nachweisen lassen, die mit Hilfe einer Nutzung von Kommunikationsmitteln weitgehend durchbrochen werden können. Dabei ergibt sich jedoch kein Widerspruch, denn unabhängig, ob es sich im Hinblick auf die Verhältnisse an Bord von Kreuzfahrtschiffen tatsächlich um Situationen handelt, die in anderen totalen Institutionen zu beobachten sind oder nicht, bilden Medien eine Möglichkeit einen Ausbruch aus einer, wie es scheint, weitgehend abgeschlossenen Welt wie auf einem Kreuzfahrtschiff zu ermöglichen.

Gibt das Projekt im Folgenden einige Beispiele für einen Durchbruch totalitärer Verhältnisse an Bord, welche mit Hilfe von Medien oder einer Kommunikation möglich sind, so sollte zunächst entsprechend auf Kapitel 5 hingewiesen werden, speziell Abschnitt 5.1 und 5.3, in dem eine Definition dieser Termini erfolgt. Daher verweist das Kapitel zunächst auf die entsprechenden Abschnitte, um ein Verständnis dieser Begriffe zu erhalten. Ähnliches gilt darüber hinaus für den Begriff der Massenmedien, der im Rahmen dieses Kapitels des Öfteren Erwähnung findet. Auch hier ist grundlegend auf Kapitel 5, speziell Abschnitt 5.3.2 zu verweisen. Die Lektüre dieser genannten Abschnitte mag daher als sinnvoll erachtet werden, um sich prinzipiell einen Überblick über die unterschiedlichen Termini und deren Gebräuchlichkeit zu verschaffen, der eine wichtige Voraussetzung für die nun folgenden Abschnitte bildet. Darüber hinaus möchte das Projekt im Folgenden deutlich machen, dass nach einer Demonstration entsprechender Beispiele eines Durchbruches totalitärer Verhältnisse an Bord von Kreuzfahrtschiffen, der zunächst mit Hilfe einer Darstellung von Medien erfolgt, im weiteren Verlauf dieses Kapitels einige Beispiele erfolgen, bei denen grundlegend ein Durchbruch totalitärer Strukturen thematisiert wird, in welchen Medien oder Kommunikation zunächst keine Rolle zu spielen scheinen. Dass diese dennoch ein konstitutives Element bilden, eine totale Institution (angenommen wir gehen davon aus, dass ein Kreuzfahrtschiff eine solche darstellt) zu durchbrechen, wird dem Leser nach Lektüre nachvollziehbar erscheinen.

Hilfreich bei einer entsprechenden Untersuchung sind dabei die Ansätze von Ralf Lisch, der in seiner Abhandlung versucht nachzuweisen, ob die von Goffman genannten Wesensmerkmale einer totalen Institution sich auch auf die Verhältnisse von Handelsschiffen

übertragen lassen, wobei Lisch selbst weitgehend die Situation auf o.g. Handelsschiffen berücksichtigt und die Verhältnisse auf Kreuzfahrtschiffen unberücksichtigt lässt. Dennoch sind die Gedanken von Lisch hervorragend dazu geeignet, die vom Autor genannten Aspekte am Beispiel von Handelsschiffen auf die Kreuzfahrtschiffe zu übertragen und einer kritischen Reflektion seiner Gedanken Raum zu verschaffen (siehe Lisch 1976).

Der Soziologe geht davon aus, dass Seeleute nun grundlegend aufgrund ihrer isolierten und abgegrenzten Situation an Bord von (Handels)Schiffen grundlegend keine Chance haben, sich über die Grenzen der Schiffe hinweg mit Teilen der Gesellschaft in Verbindung zu setzen und mit ihr zu kommunizieren. Die einzigen Optionen, welche den Akteur\*innen für einen Austausch zur Verfügung stehen sind seiner Ansicht nach das Funkgerät oder Radio (vgl. Lisch 1976, S.39). Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass ein Radio ein Massenmedium darstellt und dem Teilnehmer, wie es der Soziologe formuliert, kaum eine auf den Sender rückwirkende Reaktion ermöglicht, kann hier nicht von einer prinzipiellen Kommunikationsmöglichkeit für alle gesprochen werden (vgl., ebd.). Ein Radio, so ergänzt das Projekt an dieser Stelle, verbreitet grundlegende Informationen über gesellschaftliche, politische und soziale Nachrichten und Ereignisse, stellt ein diverses Musikprogramm zur Verfügung und dient in erster Linie der Nachrichtenvermittlung. Eine Verbindung mit Hilfe eines Radios über die bei Lisch genannten Grenzen der Schiffe hinaus scheint, um die Aussage des Autors zu bestätigen, weitestgehend, auch für die heutige Zeit nicht möglich. Eine Ausnahme bilden dabei die sogen. Grüße an Bord, bei dem auch die Seefahrer\*innen, unabhängig der Branche, in der sie in der Schifffahrt tätig sind, mit Hilfe des Massenmediums Radio Grüße versenden konnten. Diese Option ermöglichte ihnen tatsächlich die Geschlossenheit einer totalen Institution zu durchbrechen, wenngleich auch hier nur eine einseitige Kommunikation erfolgte (siehe zu den Grüßen an Bord ausführlich S.558f.). Das Funkgerät dient laut Lisch eher einer Kommunikation der Seeleute auf den Schiffen selbst und stellt einen Sonderfall dar, da es nur verbale Reaktionen der Rezipienten vermittelt (vgl. Lisch 1976, S.39). Auch diese Aussage erscheint stimmig, da die Nutzung des Funkgerätes ausschließlich eine interne Kommunikation schafft, die somit einen Ausbruch aus einer totalen Institution verhindert. Eine Kommunikation über die Grenzen der Schiffe hinaus wird damit eben nicht geschaffen. Aufgrund entsprechender Ergebnisse schlussfolgert Lisch nun, dass alle Seeleute als sozial depriviert bezeichnet werden können, da sie ihrer Chancen mit der Gesellschaft eine Kommunikation aufnehmen zu können entscheidend beraubt sind (vgl., ebd.).



Soziale Deprivationen der Seeleute lassen sich in erster Linie als ein Mangel, ein Verlust, eine Entbehrung, als eine Form der Isolation oder Benachteiligung im Vergleich zu anderen Personen verstehen. Die entsprechenden Verluste finden sich laut Lisch auf Schiffen, in dem die Besatzung nach dieser Definition als eine nahezu vollständig isolierte Gruppe erscheint und somit nur über wenige bis gar keine sozialen Interaktionsbeziehungen zu Personen außerhalb ihrer Grenzen aufrechterhält. Den isolierten Akteur\*innen oder Gruppen stehen darüber hinaus keine oder nur wenige Informationen über beliebige Ereignisse oder Interaktionen wie in der Politik, im Sport, über wirtschaftliche Veränderungen oder die eigene Familie zur Verfügung. Die sozial deprivierten Akteur\*innen bleiben somit von einem Zugang zu den Medien der Massenkommunikation weitgehend ausgeschlossen. Diese geringen oder fehlenden Chancen an Prozessen der Kommunikation teilzuhaben, identifizieren die Personen als sozial deprivierte Akteur\*innen und lassen sie als Personen in einem kommunikativen Vakuum erscheinen (vgl. insges. Lisch 1976, S.77).

Diese Behauptung des Autors bleibt ein zentrales Anliegen und erscheint durchaus interessant, wenn das Projekt die realen Lebensverhältnisse der Seefahrer\*innen im 20. und 21. Jahrhundert auf Kreuzfahrtschiffen betrachtet. Losgelöst von der Tatsache, dass Lischs Ansatz mittlerweile als veraltet und überholt bezeichnet werden kann, übersieht der Autor wesentliche Möglichkeiten, wie mit Hilfe einer Nutzung von Medien ein Ausbruch aus einer totalen Institution wie einem Schiff ermöglicht werden kann, unabhängig ob es sich dabei um ein bis zum Zeitpunkt der Drucklegung seiner Analyse im Jahr 1976 fahrendes Handels- oder Kreuzfahrtschiff handelte. Lisch, und dieser Vorwurf kann an dieser Stelle durchaus erfolgen, fokussiert sich ausschließlich auf Radio und Funkgerät als Kommunikationsmedien, die einen Ausbruch aus einer totalen Institution ermöglichen können und lässt dabei Kommunikationsoptionen wie einen Austausch per Brief, die Nutzung des Telefons sowie die Option Telegramme versenden zu können außer Acht. Diese Möglichkeiten wurden jedoch in den Gesprächen mit den Projektteilnehmer\*innen mehrfach genannt und entsprechende Optionen werden auch in der wissenschaftlichen Beschäftigung mit Kommunikationschancen auf hoher See in der Primär- und Sekundärliteratur (u.a. bei Hechtel) durchaus erwähnt (s. hierzu die Aussagen der Projektteilnehmer\*innen und Hechtel 2005). Die Nutzung der o.g. Medien konnte dabei zu jeder Zeit einen Ausbruch aus der geschlossenen und isolierten Welt auf den Kreuzfahrtschiffen sicherstellen und einen grenzüberschreitenden Austausch mit der Gesellschaft, obgleich es hierbei vielfach ausschließlich die eigenen Familienmitglieder der Seeleute waren, erzielen. Wie es scheint erachtete Lisch die entsprechenden Optionen nicht

oder ließ Medien, die für eine o.g. interpersonale medienvermittelte Kommunikation (zum Begriff der interpersonalen medienvermittelten Kommunikation siehe Kapitel 5.1) absichtlich außer Acht. Ignorieren, so unsere Auffassung, konnte er sie unserer Ansicht nach wohl kaum.

Interessant wird es auch, wenn Lisch im Folgenden die These aufstellt, dass sich auf Fähren und lokalen Passagierschiffen die wohl schwächste Ausprägung von Merkmalen einer totalen Institution konstatieren lassen und dies anhand einer auf diesen Schiffen stärkeren sozialen Interaktion mit an sich außerhalb der totalen Institution lebenden Akteur\*innen verdeutlicht. Dabei verweist er zunächst auf die Tatsache, dass diese Schiffe eben häufiger einen Hafen anfahren, sich für die Seeleute soziale Kontakte zu an Land lebenden Personen leichter ergeben und häufig wechselnde Passagiere gute Kommunikationschancen bieten sich mit ihrer Hilfe über die Grenzen des Schiffes und somit über die totale Institution selbst hinweg auszutauschen (vgl. Lisch 1976, S.39). Lisch verweist somit am o.g. Beispiel auf die seiner Ansicht nach schwächer ausgeprägten Verhältnisse einer totalen Institution am Beispiel von Passagierschiffen und räumt laut Projektauffassung kenntnisreich nach, dass diese als Beispiel für eine totale Institution nur wenig geeignet erscheinen. Dennoch sollten seine Aussagen nicht unreflektiert bleiben.

Nun zunächst losgelöst der Aussage von Lisch selbst, kann zwar an dieser Stelle letztlich darauf hingewiesen werden, dass der Beitrag des Wissenschaftlers mittlerweile als veraltet und überholt betrachtet werden kann und seine Aussagen keineswegs den heutigen Verhältnissen entsprechen. Dies mag sicher richtig sein. Trotz entsprechender Lücken innerhalb seiner Darstellung kann der Text bei einer Übertragung auf die Kreuzfahrtschiffe, durchaus den einen oder anderen Hinweis geben, wenn wir ihn kritisch analysieren. Die vom Autoren als schwache Beispiele einer totalen Institution erwähnten Fähren oder lokale Passagierschiffe können tatsächlich als Beispiele dienen, bei denen sich nur wenige Eigenschaften einer totalen Institution nachweisen lassen, wenn seiner Darstellung gefolgt wird. Entscheidend bleibt dabei für Lisch, wie erwähnt es oben bereits, die kurze Abwesenheitszeit der Schiffe und die häufigen Kontakte mit der Landbevölkerung bei Aufhalten im Hafen oder an Land, die einen dauerhaften sozialen Austausch und somit, so fassen wir seine Gedanken zusammen, einen Ausbruch aus einer totalen Institution jederzeit ermöglichen können (vgl. oben und Lisch 1976, S.39).

Wenn der Wissenschaftler dabei hauptsächlich auf die Länge der Abwesenheit der Schiffe von Zuhause zu sprechen kommt, die einen weitgehenden Ausschluss von der Gesellschaft an

Land bedingen und somit die Kommunikationsoptionen einschränken, sieht er insbes. bei Handels-, Tanker- und Containerschiffen die längsten Abwesenheitszeiten und schlussfolgert, dass die dort tätigen Seefahrer\*innen die stärkste Ausprägung als Mitglieder einer totalen Institution aufweisen (vgl. Lisch 1976, S.40). Dabei übersieht der Autor unserer Ansicht nach jedoch, dass bereits in den 1960er und 1970er Jahren Passagierschiffe auf weltweiter Fahrt unterwegs waren, unabhängig ob im Liniendienst oder als Kreuzfahrtschiffe und somit häufig ebenfalls für Monate von ihrer Familie entfernt waren. So berichteten Projektteilnehmer\*innen wie Bärhold, Hellriegel und Schifferdecker von Reisen in die unterschiedlichsten Regionen, welche entsprechend lange Abwesenheitszeiten von der Gesellschaft und somit ihrer Familie bedingten. Bärhold berichtet gar davon, dass zwischen den Einsätzen der Kreuzfahrtschiffe oftmals nur wenige Tage lagen, in denen er wieder bei seiner Familie an Land weilen konnte.

„Da war nicht viel Gewöhnung, wenn man 36 Stunden an Land war. (...) Man kam morgens an, erledigte noch die Arbeiten, die man erledigen musste und war dann so gegen Mittag zuhause. (...) Und dann ging es am nächsten Tag wieder weg oder übernächsten Tag“ (Transkript J. Bärhold, S.7).

Spricht der Wissenschaftler insbes. auf Fähren und lokalen Passagierschiffen von verbesserten sozialen Austauschmöglichkeiten mit an Land lebenden Akteur\*innen und den Passagieren (siehe Lisch 1976, S.39), so müssen wir anmerken, dass prinzipiell nicht für alle Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen von gleichen Verhältnissen gesprochen werden kann. Zunächst war es unseren Erkenntnissen nach auch in der Kreuzschiffahrt nicht jederzeit für alle Personengruppen möglich an einem Landgang teilnehmen zu können, da diese aufgrund ihrer beruflichen Pflichten andere Aufgaben an Bord ausführen mussten und daher kaum die Chance dazu hatten mit anderen Personengruppen als den Seeleuten bzw. den Passagieren einen sozialen Austausch zu pflegen. Hier merkte bspw. Lose\* an,

„(...) Die meiste Zeit ist halt doch wirklich mit Arbeit (...) gefüllt und (...) wenn es die Zeit es zulässt und der Hafen dementsprechend ist, dann geht man auch mal raus und schaut sich da irgendwie n´ Hafen an (...) das ist aber relativ, relativ selten, weil die Zeit ganz oft nicht da ist, um an Land zu gehen“ (Transkript Lose\*, S.10).

In seiner Position als Staff Kapitän blieben dem Akteur nur wenige Austauschmöglichkeiten und somit Ausbruchoptionen aus einer totalen Institution wie einem Kreuzfahrtschiff, wenn wir dieses als totale Institution bezeichnen wollten.

Nachvollziehbar hingegen scheint Lischs Einwand, wenn er davon ausgeht, dass die Passagiere auf Schiffen wie Fähren oder lokalen Passagierschiffen gute Optionen für die Seeleute bieten ihre soziale Deprivation durch einen Austausch mit der Personengruppe zu überwinden (vgl. Lisch 1976, S.39). Dieser Aussage ist zunächst kaum etwas entgegenzusetzen, es sei denn man analysiert hierbei erneut die unterschiedlichen Berufsgruppen an Bord und reflektiert ihre tatsächlichen Kontakt- und Austauschmöglichkeiten mit der Gruppe der Gäste an Bord von Kreuzfahrtschiffen. Ein Dialog kann im Rahmen der Pflichten der Akteur\*innen durchaus Teil ihres Alltags bilden und einen sozialen Austausch zu institutionsfremden Personen bedingen. Doch ist damit wirklich ein Ausbruch aus einer totalen Institution durch bloße Kommunikation mit der Gruppe der Gäste möglich, wenn diese aufgrund beruflicher Pflichten ausschließlich als eine ständig wechselnde Gruppe verstanden werden, mit der pflichtgemäß ein sozialer Austausch erfolgen muss, bleibt kritisch zu bedenken. Hier geht es jedoch vielfach um die Wahrnehmung der Seeleute selbst, wie diese einen Austausch mit den Passagieren tatsächlich wahrnehmen und ob dieser ihrer Ansicht nach tatsächlich eine Chance darstellt über die Grenzen der Schiffe hinweg mit der Gesellschaft zu kommunizieren. Sollte es so sein, so stellt die Gruppe der Passagiere unserer Ansicht nach jedoch lediglich einen Teilbereich unserer Gesellschaft da, mit dem für die Seeleute eine Kommunikation möglich ist. Dabei muss auch hier berücksichtigt werden, dass nicht für alle Personen an Bord von Kreuzfahrtschiffen von gleichen Situationen ausgegangen werden kann und einige Berufsgruppen weniger stark als andere in Kontakt mit den Passagieren kommen, was das Forschungsprojekt bereits betonte.

Eine grundlegende soziale Deprivation aller Seeleute, wie von Lisch konstatiert (vgl. Lisch 1976, S.39), kann unserer Ansicht nach nicht für alle Akteur\*innen zweifelsfrei bestätigt werden und hat letztlich auch mit der Profession an Bord und den zugewiesenen Aufgabenstellungen der Seefahrer\*innen zu tun, die vielfach darüber entscheidet, wie und auf welche Art und Weise Kontakte zu den Passagieren auf Kreuzfahrtschiffen erfolgen. So kann zwar ein Kontakt zu dieser Personengruppe durchaus eine Ausbruchoption für die Seeleute aus einer totalen Institution bedeuten, da weitgehend ein Austausch zu institutionsfremden Akteur\*innen erfolgt, doch muss dieser Dialog immer grundlegend auf ihre Tätigkeit bezogen werden. Seeleute wie Personal aus dem technischen Bereich oder der Maschine erscheinen in diesem Fall deutlich sozial deprivierter als Mitarbeiter\*innen im Servicebereich, wobei es auch hier große Differenzen gibt.

Daher kann unserer Ansicht nach nicht zweifelsfrei von einer grundlegenden sozialen Deprivation aller Seeleute, wie von Lisch konstatiert, ausgegangen werden und Ausnahmen in jeder Branche der Schifffahrt entdeckt werden, wie auch Lisch am Beispiel der Passagierschiffe selbst entsprechend verdeutlicht. Ausnahmen waren dem Autoren zwar durchaus gewiss, wie o.a., allerdings vermisst das Projekt eine grundsätzliche Beschäftigung mit den an Bord vorhandenen Medien, auch in der Handelsschifffahrt, um selbst eine soziale Deprivation der Seeleute abzuwenden. Lisch selbst geht es zu sehr um den Austausch mit den Passagieren an Bord von Passagierschiffen und den sozialen Interaktionsoptionen auf Landgängen und übersieht dabei die bereits erwähnten Optionen mit Hilfe von Medien und hier liegt der Fokus auf den interpersonal medienvermittelten Kommunikationsoptionen selbst und nicht auf den von ihm erwähnten Massenmedien, um einen Ausbruch aus einer totalen Institution und somit aus einer möglichen sozialen Deprivation hinaus zu bewältigen.

Spricht Lisch von einem kommunikativen Vakuum, welches die Situation aller Seeleute prägt (vgl. Lisch 1976, S.77), können die Ergebnisse seiner Untersuchung unserer Ansicht nach ein durchaus anderes Bild vermitteln. Lisch verweist dabei auf Ergebnisse seiner mündlichen Befragung von deutschen Seeleuten, bei der 88,2% aller Seefahrer\*innen angaben, dass ihnen Rundfunkmedien (wie Radios) an Bord zur Verfügung standen, während 78,4% darüber berichteten einen Fernseher nutzen zu können. 49% aller Befragten gaben letztlich an sich über Zeitungen an Bord informieren zu können (vgl. Lisch 1976, S.78). Doch wie passen diese Ergebnisse nun zur vom Autor selbst aufgeworfenen Feststellung, dass Seeleute prinzipiell als sozial depriviert zu bezeichnen seien? Lisch selbst gibt zu verstehen, dass die Nutzung der Massenmedien grundlegend von unterschiedlichen Faktoren beeinflusst wird. So können Fernseher einen Empfang nur in Küstennähe garantieren und Radiogeräte werden meist nicht von der Organisation selbst gestellt, sondern bleiben Privateigentum. Hier erfolgt daran anknüpfend der Vorwurf an die Reedereien, welche kein Interesse selbst daran haben die soziale Deprivation der Seefahrer\*innen zu beseitigen (vgl. Lisch 1976, S.78f.). Die Vervielfältigung von Zeitungen an Bord kann zwar ein Mittel zur Verbesserung der sozial isolierten Situation auf den Schiffen darstellen, so der Autor, ermöglicht letztlich jedoch immer nur einen Einblick in die Geschehnisse außerhalb einer totalen Institution und über die Grenzen hinweg (vgl. Lisch 1976, S.79ff.). Generell ist laut Auffassung des Projektes stets zu berücksichtigen wie ein Ausbruch aus einer totalen Institution, wie mglw. einem Kreuzfahrtschiff, mit Hilfe der vom Autor genannten Massenmedien möglich bleibt. Fernsehempfang, Radioverwendung und Zeitungslektüre stellen definitiv Möglichkeiten dar

einen Überblick über politische, gesellschaftliche, soziale oder sportliche Informationen oder Ereignisse zu erhalten, salopp gesprochen über den Rand der abgeschlossenen, totalen Institution wie ein (Kreuzfahrt)Schiff hinauszuschauen. Eine wirkliche Inklusion in die Gesellschaft erfolgt dabei jedoch mit Hilfe der entsprechend gewählten Medien eben nicht, die Seefahrer\*innen bleiben stille Teilhaber.

Nun haben sich unserer Ansicht nach zwar die Möglichkeiten deutlich für die Seefahrer\*innen erhöht sich auf Schiffen, unabhängig zunächst der jeweiligen Branche, über gesellschaftliche Nachrichten oder Ereignisse zu informieren, dass der bei Lisch genannte Aspekt einer sozialen Deprivation der Seeleute kaum noch aufrechterhalten werden kann (siehe dazu auch die Vielfalt an Optionen, die Gerstenberger betont, vgl. hierzu Gerstenberger 2004, S.271f.). Die Darstellung von Gerstenberger zeigt darüber hinaus, dass die Medien, welche an Bord grundlegend eine Informationsweitergabe gesellschaftlicher Fakten und Ereignisse ermöglichen, entweder von der Reederei selbst oder den Seeleuten privat angeschafft wurden (vgl., ebd.). Doch unabhängig einer Erweiterung der Massenmedien auf den Schiffen wie Fernseher, Radios, Zeitungen oder Zeitschriften ändert dies zunächst einmal wenig an der passiven Rolle der Akteur\*innen, die sich mit deren Hilfe lediglich informieren können. Ein Ausbruch aus einer totalen Institution wie einem Kreuzfahrtschiff wird unserer Ansicht nach mit Hilfe von Medien, die eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit Teilen der Gesellschaft ermöglichen wie bspw. mit Hilfe eines Telefons, mit einem Telegramm, einem Brief oder einer E-Mail weitaus intensiver geschaffen als mit den o.a. Massenmedien. Um diesen Ausbruch jedoch zu gewährleisten, müssen die entsprechend genannten Medien erst einmal grundsätzlich auf den Schiffen zur Verfügung stehen. Unabhängig also der Tatsache, dass sie erst einmal entwickelt sein müssen, müssen sie auch für die Seeleute für eine Verwendung bereit stehen. Dass eine solche Nutzung nicht jederzeit möglich war und die Verwendung von Medien unterschiedlichen Restriktionen unterlag, kann hier nicht weiter thematisiert werden, so dass an dieser Stelle ein Hinweis auf die Kapitel 5.5, 5.5.1 und 5.6 erfolgt. Insbesondere in Kapitel 5.6 möchte das Projekt auch Beispiele dafür geben, dass bei einer prinzipiellen Verfügbarkeit über die Medien, welche für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute bspw. mit der Familie zur Verfügung standen, nicht nur zunächst in den 1960er bis 1980er Jahren keine Gleichberechtigung vorherrschte und gewisse Personengruppen durchaus Privilegien besaßen diese für sich nutzen zu können.

Dieses Privilegiensystem, welches im o.g. Kapitel detailliert vorgestellt wird, kann hier nur kurz und knapp beschrieben werden. Es ist wiederum Lisch, der anmerkt, dass Privilegien in totalen Institutionen eine wichtige Rolle im Alltag spielen können. Bestimmte Personen in einer totalen Institution besitzen dabei spezielle Rechte, die für die Akteur\*innen in der Außenwelt (also außerhalb der Grenzen der Einrichtung) keine wirkliche Bedeutung besitzen. Der Autor denkt dabei bspw. an die Erlangung von Vorteilen als Belohnung für ein Wohlverhalten wie bspw. die Ausführung von Befehlen oder Arbeiten gegenüber des Führungsstabes. Gemeint sind dabei für Lisch jedoch keine Vergünstigungen im Alltag an sich, sondern viel mehr eine Verschonung vor gewissen Entbehrungen, die außerhalb einer totalen Institution nicht existieren (vgl. insges. Lisch 1976, S.23). Mit etwas Mühe kann dieses Privilegiensystem, obgleich grundlegend auf Kapitel 5.6 hinzuweisen ist, indem eine detailliertere Beschreibung erfolgt, auf die Situation auf Kreuzfahrtschiffen übertragen werden. Verhielt man sich bspw. dem Funkoffizier an Bord der Schiffe stets freundlich und brachte diesem außerhalb der Essenszeiten in der Messe ein Gericht in die Funkstation, so konnte sich der Funkoffizier erkenntlich zeigen und dem anderen Akteur mglw. eine vergünstigte Kommunikation mit der Familie ermöglichen. Damit einher ging eine Verschonung vor einer Entbehrung (die Möglichkeit aufgrund hoher Kosten keine Kommunikation mit der Familie eingehen zu können) für den Seemann, welche an Land keine Bedeutung gespielt hätte. Die entsprechende Situation thematisiert Schifferdecker folgendermaßen:

„Ich war also damals immer sehr hungrig und das Mitternachtsbüffet fing eben um Mitternacht an nä. Da musste ich ja denn auf Wache nä. (...) Und dann hat sich das dann irgendwann mal ergeben, dass der Oberelektriker Heimweh hatte (...) und kam dann vorbei. Möchte doch gerne einmal mit Zuhause telefonieren, aber das ist ja so teuer. (...) Naja dann habe ich eben dann das Gespräch etwas günstiger gestaltet nä. Nicht genau auf die Minute abgerechnet (...) und dann kam er (...) irgendwann mal an und sagt er, ob er denn auch was für mich tun könnte nä. Ja sag ich, ich muss so einen kleinen Teller nä, Mitternachtsbüffet (...)“ (Transkript Schifferdecker, S.3).

Eine mögliche Verschonung vor einer Entbehrung (aufgrund der hohen Kosten nicht kommunizieren zu können) konnte somit von Seiten des Elektrikers entgegengewirkt werden. Mit Verwendung des Telefons in der Funkstation war ihm für kurze Zeit ein Ausbruch aus einer totalen Institution möglich, eine Einschränkung seiner bei Lisch bezeichneten Kommunikationschancen aufgehoben.

Das Projekt geht an dieser Stelle davon aus, dass diese Beispiele genügen, um aufzuzeigen, wie mit Hilfe einer Verwendung von Medien ein Ausbruch aus einer totalen Institution, wie einem Kreuzfahrtschiff, möglich gemacht werden kann. Dabei erzielen die Seeleute eine Option ihre soziale Deprivation zu überwinden und einen gesellschaftlichen Kontakt herzustellen, der als eine Ausbruchoption verstanden werden kann. Die Verwendung von Massenmedien, wie wir in Erfahrung bringen konnten, lässt die Akteur\*innen unserer Ansicht nach jedoch lediglich passiv teilnehmen und räumt ihnen kaum die Option ein selbst aktiv einen Austausch zu initiieren, wie es bspw. bei Verwendung einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation am Bsp. einer Nutzung des Telefon möglich ist, bei der die Seeleute selbst aktiv werden. Die Wahrnehmung der jeweiligen Kommunikationsoptionen an Bord, so kann daran anschließend Lisch zitiert werden, bleiben dabei jedoch unterschiedlich stark ausgeprägt und es kann durchaus Seeleute geben, die sich diesen Möglichkeiten nicht bewusst sind und sich aber selbst durch diese Einschränkungen nicht restringiert fühlen (vgl. hierzu Lisch 1976, S.77).

Wie Gerstenberger anmerkt, akzeptieren die Seeleute mit ihrem Entschluss in die Seefahrt zu gehen, unabhängig der jeweiligen Branche, in der die Akteure tätig sind, ob bewusst oder unbewusst einen weitgehenden Ausschluss aus vielen der Alltagserfahrungen, die an Land eben möglich sind, wobei die Begrenzung des räumlichen Bewegungsradius wohl für alle Seeleute ein konstitutives Element ihres Alltags bildet (vgl. Gerstenberger 2004, S.62). Dazu gehört auch die Einschränkung ihrer sozialen Kontakte mit der Außenwelt, die bei Lisch thematisiert wird, worüber das Projekt zuvor ausführlich berichtete (vgl. Lisch 1976). Auch die Abgrenzung an Bord zur Außenwelt und die Einschränkung vorhandener Kommunikationsmittel sollte ihnen, so die Auffassung des Projektes, klar sein. Allerdings haben sich bedingt durch eine Vielzahl an Veränderungen, was die Diversität der verfügbaren Medien an Bord und ihre Nutzung betrifft, durchaus unterschiedliche Einstellungen der Seeleute hinsichtlich ihrer Beschäftigung insbes. auf Kreuzfahrtschiffen ergeben, wie Kleber\* erläutert und damit kenntnisreich nachweist, welche Bedeutung Medien heute spielen, um einen vermeintlichen Ausbruch aus einer totalen Institution ermöglichen zu können. So gibt der Zeitzeuge zu verstehen:

„(...) dass in der heutigen Zeit auch immer mehr wird nech (...) Wenn man mit jungen Leuten (...) spricht (...) für die ist das extrem wichtig. Extrem wichtig, dass die Kommunikation nach außen (...) das ist einer der (...) ersten Fragen, gibt's Internet an Bord. Ja also das ist also heute tatsächlich so. Und das ist ein KO-Kriterium ne für die (...) Leute, dass die sagen, nö wenn das geht nicht (...) also ich die ganze Zeit da und dann kann ich noch nicht einmal mit Freunden



kommunizieren oder mit meiner Familie kommunizieren (...). Geht gar nicht mehr anders. Also die modernen Medien bestimmen (...) den Bordalltag insofern, als dass die Leute da hingehend entscheiden, sie gehen an Bord oder nicht (...)“ (Transkript Pseudonym Kleber\*, S.11f.).

Welche weiteren Einflüsse ein grundlegend verändertes Medienbewusstsein mit sich bringt, kann hier jedoch nicht erörtert werden. Insbesondere in Kapitel 5 und 6 finden sich hierzu jedoch etwaige Hinweise, die für die Situation auf Kreuzfahrtschiffen interessant erscheinen.

Damit sind an diesem Ort laut Ansicht des Forschungsvorhabens alle wesentlichen Informationen über einen Ausbruch aus einer totalen Institution, der mit Hilfe einer Kommunikation über Medien erfolgt, versammelt. Hinweisen möchte das Forschungsvorhaben jedoch darauf, dass losgelöst des Aspektes einer bei Lisch konstatierten sozialen Deprivation der Seefahrer\*innen auch weitere Optionen bestehen totalitäre Strukturen wie auf einem Schiff zu durchbrechen. Eine entsprechende Analyse konnte das Vorhaben aufgrund des beschränkten Rahmens dieser Arbeit jedoch nicht vornehmen. Hinweise finden sich allerdings im Werk des Autoren als auch im weiteren Verlauf unserer Forschungsarbeit selbst, die ein mögliches Gesamtbild darlegen können, ob es sich bei Schiffen tatsächlich um totale Institutionen handelt und welche Möglichkeiten vorhanden sind dort vorhandene Strukturen zu durchbrechen. Doch dessen losgelöst kann durchaus eingeräumt werden, dass das Verlassen eines Kreuzfahrtschiffes definitiv einem Austritt aus mglw. totalen Strukturen gleicht, der die Seeleute an Land und somit in die Gesellschaft zurückführt und sie wieder zu aktiven Teilnehmer\*innen am Familienleben werden lässt.

Daher ist es dem Forschungsprojekt im nächsten Abschnitt ein Anliegen anhand unterschiedlicher Beispiele aufzuzeigen, wie sich der Alltag der Seeleute gestaltet, wenn diese sich bei ihren Familien an Land befinden. Ordnungen und Strukturen, welche in den Familien eine wichtige Rolle spielen, können dabei ein gemeinsames Zusammenleben der Akteur\*innen nach vorhergehender Abwesenheit der Seefahrer\*innen gewährleisten und bieten ihnen die Möglichkeit ihren Alltag bestmöglich gemeinsam zu gestalten.

#### **Block 4: Familienstrukturen und Alltagssituationen der Seeleute und ihrer Partner\*innen**

Dieses Kapitel untersucht mit Hilfe von unterschiedlichen Beiträgen aus der Primär- und Sekundärliteratur sowie eingepflegten Zitaten der Projektteilnehmer\*innen, wie sich ein Alltag der Seeleute an Land gestaltete und inwiefern mit Hilfe unterschiedlicher Strategien eine Integration der oft monatelang abwesenden Akteur\*innen in den Seefahrerfamilien ermöglicht werden konnte. Nach einer Einführung, in der kurz mit Hilfe von Beispielen

aufgezeigt wird, wie sich der Alltag an Land von einem Alltag an Bord unterscheidet, widmet sich das Forschungsprojekt im Anschlusskapitel dem Alltag der Partner\*innen von Seefahrer\*innen. Dazu greift das Projekt auf fünf Zeitzeugengespräche mit Partner\*innen der Seeleute zurück und stellt anschließend dar, inwiefern sich deren Alltag gestaltete und welche Aufgaben diesen begleiteten. Um den Alltag jedoch gestalten zu können, wurden vielfach unterschiedliche Strategien der Partner einer sozialen Paarbeziehung festgelegt, die eine Funktionsfähigkeit der Familie in Zeiten der Abwesenheit der Seefahrer\*innen garantieren sollten. Welche Strategien in den Familien festgelegt wurden und ob damit mitunter traditionelle Wertbilder und Rollenbilder verknüpft wurden, wird im Verlauf genauso thematisiert, wie Möglichkeiten der Seeleute von Bord der Schiffe aus einen Einfluss auf den familiären Alltag an Land ausüben zu können.

#### **4.1 Alltag von Seefahrer\*innen an Land als Mitglieder einer sozialen Paarbeziehung**

Mit Verlassen des Kreuzfahrtschiffes betreten die Seeleute eine andere Welt, sprechen wir mit Foucault einen anderen Raum (vgl. Foucault 1992, S.42), der gleichermaßen ihre Wahrnehmung verändert und sie weitestgehend dazu auffordert sich den an Land üblichen Bestimmungen und Verhältnissen anzupassen. Unabhängig dessen, wie eine Integration der Seeleute selbst von ihnen vorgenommen wird, verändert sich damit ihr Horizont. Monatlang haben sie zuvor auf einem Schiff gearbeitet, identifizierten sich weitgehend über ihre Rolle, die sie an Bord ausübten und hatten mit der Welt außerhalb des Schiffes, bis auf einen Austausch mit den Passagieren, mit der Reederei und dem Kreuzfahrtveranstalter und mglw. den Behörden, nur bedingt Kontakt. Wenngleich stark generalisierend dargestellt, kann dieses Schema für alle Seefahrer\*innen gleichermaßen, ohne es detailliert zu betrachten, konstatiert werden. Die Monotonie des Alltags, die häufig das Leben an Bord der Schiffe begleitet und vielfach nur aus Zeiten der Arbeit und Freizeit besteht, wobei hierbei Zeiten interner Interaktionen der Seeleute untereinander und eine externe Kommunikation mit an Land befindlichen Personen ebenso eine Rolle spielen, wie bereits in Kapitel 2.8.2 erörtert, wird bei einem andauernden Aufenthalt der Seefahrer\*innen an Land durchbrochen. Das heißt jedoch keineswegs, dass damit per se im Alltag an Land keine Monotonie mehr für die Akteur\*innen auftritt, sondern lediglich dass sich bei einem Landaufenthalt veränderte Strukturen für die Seeleute ergeben, denen sie sich anpassen müssen. Eine Gleichförmigkeit unterschiedlicher Aufgaben der Akteur\*innen an Land kann letztlich, so die projektbezogene Auffassung, auch hier zu einer Monotonie führen, welche die Seefahrer\*innen konstatieren können. Dennoch bietet der Landaufenthalt zunächst Abwechslung vom Alltag an Bord und bietet

unterschiedliche Gestaltungsoptionen, welche die Akteur\*innen wahrnehmen können, wenn sie wünschen. Die Reizüberflutung, bedingt durch eine Vielzahl an Möglichkeiten an Land, kann allerdings auch zu einer Überforderung der Seeleute führen, die sie von Bord aus nicht gewohnt sind. Eine Anpassung ist daher unbedingt angeraten, um sich nicht von der Gesellschaft zu isolieren, wie das Forschungsprojekt feststellt. Der Landaufenthalt bleibt für die Seefahrer\*innen ein Ausbruch aus den üblichen Strukturen, die ihren Alltag an Bord grundlegend konstituieren. Müller erklärt, dass die Akteur\*innen „eine neue Welt“ (vgl. Transkript Müller, S.9) betreten, die eine Eingewöhnung an diese dort befindlichen Verhältnisse erfordert. So merkt er an:

„Es dauert ein bisschen und dann ist man da wieder drin“ (Transkript Müller, S.9).

Und Senke\* merkt im Verlauf ihrer Darstellung gewisse Nachteile bei einem Landaufenthalt an, die mit einem Betreten der bei Müller entsprechend thematisierten neuen Welt einhergehen.

„Also ganz am Anfang ist es (...) eine Umstellung für Körper und Geist. (...) Mir fehlt in den ersten Wochen der Seegang, (...) das Schwanken des Schiffes, mir fehlen die Motorgeräusche und (...) das ist am Anfang eine sehr große Umstellung. Also (...) ist eine große Umstellung sich wieder komplett auf den Alltag einzulassen und sich neu zu organisieren (...)“ (Transkript Pseudonym Senke\*, S.8).

Jensen gibt hieran anknüpfend zu verstehen, dass grundlegend eine reale Barriere zwischen einer Welt an Bord und einer Welt außerhalb des Schiffes besteht und diese starke Auswirkungen auf das Verhalten und die Einstellung der Seeleute nach sich zieht. Dies führt an Land, nicht nur in der Familie, zu intensiven Verhaltens- und Orientierungsunsicherheiten und setzt einen Anpassungsprozess voraus, der oftmals mit längeren Verhaltensunsicherheiten während eines Rollenwechsels der Akteur\*innen verbunden ist (vgl. Jensen 1980, S.60). Und dieser Rollenwechsel ist notwendig, da die Übernahme einer an Bord befindlichen Rolle und die damit einhergehenden Verhaltensnormen für die Gestaltung sozialer Beziehungen an Land wenig geeignet erscheinen, wie der Autor ergänzt (vgl., ebd.).

Ein Beispiel für Verhaltens- und Orientierungsunsicherheiten der Seefahrer\*innen bildet nachfolgend Bärhold, der zwar gleichermaßen die Naivität und Unsicherheit der Akteur\*innen thematisiert, aber auch Vorteile betont, die aus einer entsprechenden Naivität hervorgehen können.

„(...) Wenn sie hier als (...) wenn sie an Land kommen sind sie also recht von den Gegebenheiten und von den (...) sind sie also recht naiv, nech? Der Seemann, der kommt natürlich mit diesen behördlichen Dingen, die hier eventuell zu erledigen sind, kommt er sehr

schwer zurecht. Im Autoverkehr kennt er sich aus, weil das hat er ja im Ausland auch gemacht.

Aber aber sonst ist er sehr unbeholfen. (...)“ (Transkript J. Bärhold, S.6).

Wenngleich die Seeleute seiner Ansicht nach naiv sind, kann ihre Haltung, die Dinge, die sich an Land abspielen für weitgehend unbedeutend zu erachten ein Vorteil sein, sich nicht zu intensiv in die Gesellschaft integrieren zu müssen, insbes. dann, wenn klar ist, dass der Landaufenthalt von vornherein nur eine kurze Periode im Leben der Akteur\*innen darstellt.

„Ich habe natürlich auch Vorteile und zwar (...) man steht vielen Dingen (...) wie soll ich sagen... man nimmt das nicht so ernst (...) man steht so ein bisschen über den Dingen, weil ja man auch mit den, die hier so an Land passieren, kaum etwas zu tun hatte, nech? (...) Man sieht das im Grunde genommen alles nicht für so wichtig an (...)“ (Transkript J. Bärhold, S.6f.).

Mitunter kann diese Haltung auch als eine Schutzhaltung verstanden werden, um sich selbst nicht allzu intensiv wieder in die Gesellschaft zu integrieren, unabhängig der jeweiligen Gründe, welche dafür eine Rolle spielen mögen, so die Auffassung des Projekts. Bedenken wir, dass Bärhold selbst nur für oftmals 36 Stunden wieder an Land weilte, kann diese Haltung nachvollziehbar erscheinen (vgl. Transkript J. Bärhold, S.7). Jensen führt hieran anknüpfend aus, dass es Seeleuten häufig bei relativ kurzen Landaufenthalten nicht gelingt, sich an die neuen Situationen und anders geartete Verhaltensnormen an Land völlig anzupassen (vgl. Jensen 1980, S.61). Andererseits verweist er darauf, bestehe die Gefahr bei zu langen Aufenthalten an Land, Schwierigkeiten zu haben sich wieder an die Normen und Bedingungen des Sozialsystems an Bord der Schiffe anzupassen (vgl., ebd.).

Die Gefahr merkt auch Kleber\* an, wenn es ihm auch selbst immer wieder erneut gelang sich an die Sozialstruktur an Bord zu gewöhnen.

„(...) Weil irgendwann war denn doch (...) das Leben (...) an Land dann passte wieder alles so nech und (...) es ist doch eigentlich auch schön (...) und (...) je näher dann der nächste Einsatz rückte, (...) war dann doch irgendwie, dass ich gesagt habe, nee eigentlich will ich jetzt nicht, ich will jetzt gerne noch hierbleiben. Aber gut, ich bin da (...) Profi genug, spätestens dass ich im Flieger gesessen habe oder so was dann Hebel umgelegt (...) du musst jetzt (...) wieder so schnell wie möglich und musst einfach funktionieren, (...) dass ist mir dann immer auch ganz gut gelungen“ (Transkript Pseudonym Kleber\*, S.14).

Kurze Aufenthalte an Land können ebenfalls dazu führen, dass Seeleute ihre Fähigkeit eine Kontaktbeziehung zu Nicht-Seeleuten zu pflegen, verlieren und ein Gefühl der Isolation entsteht, was darin mündet kaum noch Beziehungen zu Personen aufrechterhalten zu können, die nicht in der Seefahrt beschäftigt sind (vgl. Jensen 1980, S.61f.). Unabhängig jedoch, ob die Aufenthalte an Land kurz- oder langfristig ausfallen, bleibt es für die Seefahrer\*innen

anspruchsvoll an alte Kontakte anzuknüpfen und Bekanntschaften oder Freundschaften fortzusetzen, wie auch Bode\* anmerkt:

„Wenn du dann nach Hause kommst und das über längere Zeit, musst du das erst einmal wieder lernen. Du musst erst mal ein Netzwerk wieder kreieren und musst das in Routinen bringen, die deinen Alltag füllen. Das muss man erst mal wieder hinkriegen. Das ist schwierig. Und es kann auch ne´ Leere sich auftun. (...) Und die müssen sich auch erst mal wieder bei einem melden. Für die bist du ja auch weg und auch nicht available. Und da gewöhnen die sich ja auch dran. Und dann kommen die nicht auch mal eben sofort auf die Idee dich einfach anzurufen, weil da mal wieder was ansteht (...)“ (Transkript Pseudonym Bode\*, S.10).

Und auch die Gefahr einer möglichen Isolation thematisiert der Zeitzeuge, die durch verschiedenartig gestaltete Alltage der Personen an Land entstehen kann:

„Der Nachteil ist, dass deine Freunde ja gar nicht so können wie du. Die haben ja ihren Alltag. Das heißt, dass du dann wahrscheinlich erst einmal zuhause sitzt und wahrscheinlich (...) ne´ gewisse Zeit erst einmal alleine sitzt (...) und die ersten zwei, drei Tage vielleicht (...) ist ja alles ganz lustig und dann sitzt du da alleine plötzlich und musst, wenn´s dann vielleicht sogar länger ist, dann wieder deinen Alltag organisieren, weil dein anderer Alltag ist komplett fremdbestimmt in dem Sinne, weil du hast immer was auf dem Zettel. Wenn du dann nach Hause kommst und das über längere Zeit, musst du das erst einmal wieder lernen (...)“ (Transkript Pseudonym Bode\*, S. 10).

Losgelöst einer möglichen Gefahr der Isolation von anderen Mitgliedern der Gesellschaft verdeutlichen die letzten Zeilen des Zeitzeugen, wie auch schon zuvor bei Jensen benannt (vgl. Jensen 1980, S.60), die Schwierigkeiten sich als Seefahrer oder Seefrau in die Verhältnisse an Land zu integrieren. Dass eine Anpassung an die Verhältnisse an Land dabei auch eine erneute Auseinandersetzung der Seeleute mit für sie an Bord bedeutungslosen Aufgaben wie Einkaufen oder einer Reinigung der Wohnräume zuhause umfasste, thematisiert Lose\*, der klarstellt, dass hier eine Gewöhnungsphase erforderlich war, bevor diese Aufgaben selbstständig ohne Probleme im Alltag erneut ausgeführt werden konnten.

„ (...) Vorteil an Bord, ist nun (...) der Tag ist schon sehr strukturiert, also ich brauch´ mir morgens keine Gedanken machen, was ich anziehe, (...) ich muss nichts waschen, ich muss nichts kochen, ich muss meine Kammer nicht aufräumen, ich muss eigentlich überhaupt nichts machen. Ich schmeiße meine Wäsche auf n´ Boden und (...) gehe ins Büro und wenn ich wiederkomme, ist die Kammer sauber und die Wäsche hängt gebügelt im Schrank. (...) Und (...) ansonsten, wenn ich Essen gehen will, dann gehe halt in eines der Restaurants (...). Und das ist hier völlig anders. Also hier muss ich mich selbst um diesen ganzen Kram kümmern. (...) Ansonsten (...) wie gesagt die Umgewöhnung, (...) ist halt schwierig, das dauert so n´ paar Tage bis man sich an Land wieder eingefunden hat, vor allen Dingen, wenn man dann eben erst mal

feststellt, dass man eben jetzt wieder Privatmann ist und nicht mehr der Captain (...) und dass man dann eben an der Wursttheke immer im Einkauf nicht bevorzugt behandelt wird, sondern sich da ganz normal anstellen muss wie jeder andere auch (...)“ (Transkript Lose\*, S.8).

Losgelöst der Privilegien, die der Akteur in seiner Rolle als Staff Kapitän an Bord besaß, verdeutlicht die Darstellung die vielfältigen Aufgaben der Seeleute, die diese bei einem Aufenthalt an Land wieder selbst übernehmen müssen. Hierbei bleibt zunächst der jeweilige Stand der Seefahrer\*innen unberücksichtigt, doch generell kann eingeräumt werden, dass Essen und Trinken, Kochen und die Versorgung des Haushalts Aufgaben darstellen, welche die Akteur\*innen bei Landaufenthalten grundlegend wieder selbst ausführen müssen. An dieser Stelle geht das Projekt jedoch noch nicht auf mögliche Absprachen und Strategien einer Haushaltsführung mit möglichen Partner\*innen ein. Damit einher treten die Seefahrer aus ihrer Rolle, die sie an Bord ausüben heraus und sind als Individuen unterwegs, welche wie am Beispiel Lose\* bezeugt, eine Gleichbehandlung erfahren und keine Privilegien mehr für eine potentielle Besserstellung ihrer Person nutzen können.

Dem o.g. Beispiel ist darüber hinaus zu entnehmen, dass übliche Strukturen und Abläufe an Bord für die Seeleute einen festen Bestandteil ihres Alltags bilden, der bei einem Aufenthalt an Land grundlegend obsolet erscheint. Eine Gewöhnung an neue Strukturen an Land ist daher angeraten. Wenngleich der Beitrag der Restaurantfachfrau Lanz<sup>o\*</sup> an dieser Stelle lediglich als Exkurs in die Darstellung Einzug finden kann (vgl. die Erläuterung in Kapitel 1.3), ist er dennoch interessant, da er prinzipielle Probleme für die Akteur\*innen bei einem Aufenthalt an Land thematisiert. Lanz<sup>o\*</sup> selbst erörtert die an Bord gegebenen Verhältnisse und überträgt sie dabei ihren Erfahrungen nach auf die Situation an Land, die sie während ihrer Landaufenthalte sammelte und erklärt:

„ (...) Man schläft alleine in seinem Zimmer und vorher bist du in der Kabine mit zweien gewesen, zu zweit. Und dann fühlst du dich ganz einsam, weil du bist ja auf einmal alleine nee. Weil du bist ja auf einem Schiff nie alleine. Du schläfst in einer Kabine mit (...) einer Person, also mit deinem der drauf ist. Dann hast du deinen Freund, dann hast du deine Freundin und gehst jeden Morgen zur Arbeit. (...) Und wenn du zuhause ankommst, bist du völlig überfordert, weil du bist so alleine. Damit kannst du nicht so viel anfangen. Also bist du erst mal super mit dir beschäftigt“ (Transkript Pseudonym Lanz<sup>o\*</sup>, S.9).

Die Akteur\*innen, die vorher weitgehend dauerhaft aufgrund der beengten räumlichen Strukturen an Bord mit anderen Seeleuten in Kontakt kamen, unabhängig wie sich dieser gestaltete, brechen aus weitgehend geschlossenen Strukturen aus und finden sich an Land nun plötzlich alleine in einer ihnen gewohnten Umgebung wieder. Freunde und die Familie

können jedoch eine bedeutsame Stütze bilden, um sich leichter wieder an den Alltag an Land zu gewöhnen und somit in gesellschaftliche Strukturen zu integrieren, so die Auffassung des Forschungsprojektes. Diese These wird auch von Jensen weitgehend bestätigt, der anmerkt, dass verheiratete Seeleute prinzipiell weniger Gefahr laufen sich von der Gesellschaft an Land zu isolieren, da die Partnerin einer entsprechenden sozialen Paarbeziehung ein Bindeglied zwischen der Gesellschaft und dem familiären Zuhause darstellt. Wenn auch für die Partner\*innen eine Integration der Seeleute in eine familiäre Gemeinschaft nicht unproblematisch erfolgt, können sie unserer Ansicht nach einen wichtigen Halt bilden, um die Integration der Akteur\*innen zumindest in die Gesellschaft zu erleichtern (vgl. auch Jensen 1980, S. 66ff.). Da familienbezogenen Strategien der Seefahrerfamilien jedoch ein eigenes Kapitel im Rahmen dieser Forschungsarbeit gewidmet ist, erfolgt an dieser Stelle keine Erörterung möglicher Integrationsoptionen. Diese finden sich detailliert beschrieben in Kapitel 4.4, worauf an dieser Stelle gesondert hinzuweisen ist.

Letztlich möchte das Projekt noch ein finales Beispiel geben, wie sich die Alltagssituation der Seefahrer\*innen an Land gestalten kann. Es ist hierbei Schifferdecker, der einräumt, dass der Landaufenthalt oftmals davon geprägt war in Unkenntnis darüber zu verweilen, wann der nächste Einsatz bevorstand. Damit einher gingen jedoch Schwierigkeiten mit der Familie gemeinsame Pläne wie bspw. einen gemeinsamen Urlaub zu planen oder umzusetzen, was sich mglw. negativ auf die Situation innerhalb der Familie auswirken konnte. Diese Planungsunsicherheit wird konsequent negativ beurteilt, wie dem Beitrag des Zeitzeugen zu entnehmen ist. So gibt er uns zu verstehen:

„Ja Nachteile war schon mal, dass man eigentlich auf einer, auf der Stange saß und gewartet hat bis man Order gekriegt hat, nächsten Dampfer nä. Diese gewisse Unsicherheit, man hat nie (...) ja den Zeitpunkt gekriegt, du hast jetzt 4 Wochen Urlaub nä. So dann musste man schon seinen, wenn wegfahren wollte mit der Familie, musste man das schon einmal einschränken statt vier Wochen nehmen wir nur drei Wochen so und die kommen bestimmt nä, dann müssen wir denn den Urlaub abbrechen und und und. Also diese gewisse Planungsunsicherheit, die damit dann einherging (...)“ (Transkript Schifferdecker, S.11).

Nach einigen interessanten Eindrücken dessen, wie sich ein Alltag der Seefahrer\*innen an Land von einem Alltag an Bord der Kreuzfahrtschiffe unterscheidet, möchte das Forschungsvorhaben im Folgekapitel nun zunächst einige Aussagen darüber treffen, wie sich ein Alltag der Partner\*innen der Seeleute zuhause an Land konstituiert, hierzu einige

allgemeine Aussagen treffen, bevor es sich im Anschluss gezielt ihren Aussagen selbst zuwendet.

#### **4.1.1 Begriff des Alltag**

Dabei wird sich der geschulte Leser an dieser Stelle vermutlich wundern, weshalb zu Beginn dieses Abschnittes erneut eine Darstellung des Begriffes Alltag erfolgt, wenn doch bereits in Kapitel 2.8.1 eine grundlegende Definition dieses Terminus geleistet wurde. Die einmal dort vorgenommene Deutung wird in diesem Kapitel keineswegs verworfen, aber laut Auffassung des Projektes in einigen Punkten sinnvoll ergänzt. Dies geschieht auch größtenteils deshalb, weil sich bei der Betrachtung eines Alltages der Partner\*innen nach Auswertung der Zeitzeugengespräche eine wesentlich breitere Anzahl an Gestaltungsoptionen eines Alltages konstatieren ließ als bei den Seeleuten selbst. Der Leser sollte sich jedoch darüber im Klaren sein, dass entsprechende Ergänzungen, insbes. wenn es um die Diversität der Gestaltungsmöglichkeiten eines Alltages der Partner\*innen von Seefahrer\*innen geht, sich diese bei den Seeleuten selbst, zumindest solange sie sich an Bord befanden, nicht nachweisen ließen. Darauf hin deuteten auch entsprechende Aussagen der Partner\*innen in Kapitel 4.1.2, wenngleich bereits die vorgehenden Kapitel (u.a. Kapitel 2.8.2) diese Hypothese durchaus schlüssig bestätigen konnten.

Der Alltag der Partner\*innen, übrigens auch der Seeleute auf den Kreuzfahrtschiffen selbst, zeichnet sich dabei durch eine Vielzahl an Aufgaben und Tätigkeiten aus, mit denen die Akteur\*innen diesen gestalten. Ein Alltag stellt dar, „was Menschen tagaus, tagein tun und wie sie es tun“ (Jurczyk 1993, S.11), wie Jurczyk feststellt. Die alltägliche Lebensführung der Partner\*innen wird dabei grundlegend durch eine Gesamtheit unterschiedlicher Tätigkeiten konstituiert, welche Routinen, Regelmäßigkeiten und bestimmte Tätigkeitsstrukturen beinhalten (vgl. Voß 1995, S.23-43). Ohne dem nachfolgenden Abschnitt zuvor greifen zu wollen, handelt es sich dabei vielfach um Tätigkeiten wie eine Haushaltsversorgung, eine Übernahme von Fürsorgeverpflichtungen für die Familie, die Ausführung einer möglichen beruflichen Position, die Organisation und Handhabung administrativer und finanziell wichtiger familiärer Belange, soziale Interaktionen mit Familie und Freunden, eine Gestaltung der persönlichen Freizeit sowie weitere Aufgaben. Die Verwendung von Medien, um den Partner auf hoher See erreichen zu können, kann dabei durchaus einen wichtigen Bestandteil des Alltags bilden, wenn sie routiniert ausgeführt und zu bestimmten Zeiten erfolgt, unabhängig welche Medien dabei verwendet werden.



Das Konzept der alltäglichen Lebensführung, welches weitgehend in den 1980er Jahren vor dem Hintergrund eines gesellschaftlichen Wandels entstand und mit unterschiedlichen Schlagworten wie Individualisierung des Lebens, Wertewandel, Pluralisierung von Lebensformen und Rationalisierung beschrieben wurde, stellt sich als ein Handlungssystem dar, das davon ausgeht, dass Menschen nicht über isolierte Einzelentscheidungen ihren Bezug mit ihrer Umwelt herstellen (vgl. Täubig 2009, S.60 und Voß 1995, S.23-43). Gesellschaft wird dabei aus ihrem Alltag heraus verstanden und der Fokus grundlegend darauf gerichtet, wie Menschen selbst einen Alltag unter sich oftmals schnell wandelnden Rahmenbedingungen und Strukturen organisieren und diesen leben, wie das Projekt ergänzen möchte (<http://isifo-online.de/ISIFO%20ALF-Tagung%202018.htm>).

Wie Hagen- Demszky erläutert, betrachtet das System der alltäglichen Lebensführung dabei in der Tradition der subjektorientierten Soziologie das Alltagshandeln von Individuen (vgl. Hagen-Demszky 2006, S.68). Dabei spielen die sich tagtäglich ablaufenden, sich wiederholenden und oftmals routinierten Handlungen einer Person eine besondere Rolle, die im Detail beobachtet werden, unabhängig ob es sich dabei um Aktionen wie das morgendliche Zähneputzen, die Arbeit am Arbeitsplatz selbst oder die Erledigung der Hausarbeit handelt. Diese spezifische Betrachtung ermöglicht eine integrierte Untersuchung von gesellschaftlichen Bereichen und Handlungsfeldern, die ansonsten in der Soziologie und seinen gesonderten Teilbereichen isoliert betrachtet werden (vgl. insges., ebd.). Die Vorstellung, welche hinter dem Konzept der alltäglichen Lebensführung besteht, bleibt dabei, „dass das Individuum viele gesellschaftliche Bereiche miteinander verknüpft und verknüpfen muss, die nur die soziologische Betrachtung voneinander trennt“ (vgl., ebd.).

Entscheidend ist, wie Hagen-Demszky erklärt, dass sämtliche Tätigkeiten in den diversen Bereichen unserer Gesellschaft ein für jedes Individuum spezifisches charakteristisches Muster ergeben, letztlich seine individuelle Art und Weise der Lebensführung. Diese alltägliche Lebensführung wird dabei als ein für jede Person spezifisches Muster der Organisation von alltäglichen Handlungen definiert, wobei die Lebensführung selbst als ein Handlungssystem der Akteur\*innen zu verstehen ist, welches durch ansonsten einzelne scheinbar zusammenhangslose Einzelhandlungen im Alltag zu einem stimmigen Ganzen wird (vgl. Hagen-Demszky 2006, S.69). Letztlich koordiniert die Lebensführung der Individuen die einzelnen Handlungen einer Person in jeweils inhaltlicher, medialer, räumlicher, sozialer und zeitlicher Dimension und beinhaltet dabei alltägliche

Bildungsprozesse. Sie ist somit, wie bereits angemerkt, ein Handlungssystem eines Individuums, was dessen Alltag entscheidend beeinflusst (vgl., ebd., S.69). Die jeweiligen Handlungen, die für das Einzelleben der Akteur\*innen im Grunde genommen sinnvoll sind, tragen gemäß des Konzeptes der alltäglichen Lebensführung auch dazu bei, wie die Autorin feststellt, die Individuen an andere Personen anzubinden. Dabei bauen die Menschen laut Untersuchung der Lebensführungsforschung, eine Teildisziplin der Soziologie, die in dieser Abhandlung nicht detailliert dargestellt werden kann, Beziehungen zu anderen Individuen nicht über ihre Einzelhandlungen auf, sondern über ihr System der individuellen Lebensführung, wie ebenfalls Hagen-Demsky feststellt (vgl., ebd.). Die Lebensführung selbst dient gleichermaßen als eine Art Vergesellschaftungsinstanz, bei der individuelle Leben der Akteur\*innen miteinander verbunden und in größere soziale Bezüge wie in die Gesellschaft selbst eingebunden werden (vgl. Hagen-Demsky 2006, S.69f.). Sie übt somit jederzeit eine „Brückenfunktion zwischen dem einzelnen Individuum und seiner sozialen Umwelt aus“ (Hagen-Demsky 2006, S.69).

Spannend bleibt dabei die Frage der Autorin danach, wie eine Verschränkung von individueller und gemeinsamer Lebensführung der Akteur\*innen in einer Familie funktionieren kann und greift dabei auf die Untersuchungsergebnisse von Jürgens zurück, die anhand von Fallgeschichten selbst aufzuzeigen versuchte, wie Paare ihre jeweils individuellen Lebensführungen zu einem gemeinsamen Lebenszusammenhang verbinden (vgl. Hagen-Demsky 2006, S.70). Unabhängig der Ergebnisse von Jürgens selbst, geht die Soziologin grundlegend davon aus, dass die Kompatibilität von individuellen Lebensführungen eine wichtige Bedeutung bei der Herstellung von sozialen Beziehungen spielt und merkt an, dass die individuelle Lebensführung von Personen im Hinblick auf die soziale Beziehungsfähigkeit der Akteur\*innen zum Hindernis oder zur Ressource werden kann (vgl., ebd. und Jürgens 2002). Zusammenfassend bedeutet dies nach Ansicht des Projektes, dass bei einer sinnvollen und funktionierenden Kompatibilität der Partner\*innen in einer sozialen Paarbeziehung diese Beziehung durchaus gewinnbringend für beide Akteur\*innen sein kann, eine schlechte Vereinbarkeit der Partner\*innen miteinander hingegen durchaus zum Scheitern einer entsprechenden sozialen Paarbeziehung führen kann.

Dabei lassen sich insbes. in Paarbeziehungen zwei Funktionen der Lebensführung finden, welche die individuelle Lebensführung der Einzelhandlungen einer Person in ein sinnvolles System integrieren und die auf die Gesellschaft hinaus gerichtete Lebensführung der Akteur\*innen in ihre soziale Umwelt einfügt. Beide sind dabei jederzeit in der Realität

miteinander verwoben und ergänzen und beeinflussen sich. So reguliert die individuelle Lebensführung den Teil der Alltagsgestaltung, der prinzipiell ausschließlich das eigene Leben betrifft, wie eine Sorge um die eigene Person, Freizeitbeschäftigung oder auszuführende Aufgaben im Haushalt. Die Ausführung von Tätigkeiten im Haushalt, insbes. in einer sozialen Paarbeziehung, verdeutlicht jedoch gleichermaßen, wie untrennbar oft beide Dimensionen von Lebensführung, individuell und auf die Gesellschaft hinaus gerichtet, miteinander verbunden sind. Denn handelt es sich hier um Menschen, die in einem Haus oder einer Wohnung zusammenleben, so beinhaltet die Ausführung von Haushaltsaufgaben neben der Sorge für den Einzelnen selbst auch die Sorge für die andere Person und ist somit gleichermaßen auch ein Element der auf Sozietät gerichteten Lebensführung (vgl. insges. Hagen-Demszky 2006, S.70ff.). Es ist dabei die auf Sozietät gerichtete Lebensführung, welche das soziale Leben der Akteur\*innen, unabhängig ob in einer Familie oder in einer Gemeinschaft, ermöglicht und organisiert. Diese Lebensführung organisiert und strukturiert dabei das Zusammenleben mit anderen Menschen wie etwa das Familienleben oder die Gestaltung des gemeinsamen Alltags und ist im weiteren Verlauf dieser Forschungsarbeit, insbes. wenn es um die Organisation des gemeinsamen Familienlebens und die Integration der Seeleute in die Familie geht, von entscheidender Bedeutung (vgl. auch Hagen-Demszky 2006, S.71).

Fassen wir die Ergebnisse kurz zusammen, so lässt sich festhalten, dass die Situation für die Akteur\*innen, unabhängig davon ob es sich um die Seeleute an Bord der Kreuzfahrtschiffe oder ihre an Land befindlichen Partner\*innen handelt, davon gekennzeichnet ist, dass beide ihr individuelles Leben gestalten und organisieren, aber gleichermaßen durch eine Verschränkung mit ihren Lebensgefährt\*innen jederzeit eine Organisation und Gestaltung des Familienlebens vornehmen. Wie sich diese gestaltet, wird auch in den Kapiteln 4.2.2 und 4.4 erläutert, während in Kapitel 6.1 dargelegt wird, inwiefern Medien bei einer Verschränkung der Lebensbereiche der individuellen Akteur\*innen das Familienleben entlasten können.

Alle Entscheidungen werden somit gemeinschaftlich hergestellt und ermöglichen den Akteur\*innen einen Alltag, der von diesen maßgeblich beeinflusst wird. Bezieht das Projekt diese Zeilen auf die Situation der Partner\*innen der Seefahrer\*innen, kann hier anknüpfend durchaus behauptet werden, dass diese mit den Seeleuten gemeinsam eine Entscheidung darüber trafen, welche Aufgaben sie mit Begründung ihrer Beziehung übernahmen. Ein Bezug zu ihrer Umwelt wurde dabei über eine wie bei Voß (s. S.193) erklärte nicht-isolierte

Einzelentscheidung geschaffen. Mit Akzeptanz dieser Situation gingen die Partner\*innen dabei eine Beziehung zu oftmals von Zuhause abwesenden Akteur\*innen ein, wobei diese Abwesenheit fortan ihren Alltag deutlich beeinflussen sollte, so die Auffassung des Projektes. An dieser Stelle können jedoch keine daraus folgenden Konsequenzen für ihren Alltag im Detail wiedergegeben werden, so dass auf Abschnitte wie 4.1.2, 4.2.2 und 4.4 zu verweisen ist, in dem die Lebensgefährt\*innen der Seeleute selbst erläutern, welche Folgewirkungen aus einer entsprechenden Beziehung mit den Akteur\*innen für ihren Alltag einhergingen.

Die eigentliche Leistung, so stellt Voß allgemein auf alle Personen unserer Gesellschaft bezogen dar, besteht eben darin, dass diese über routinierte, aber aktive Tätigkeiten ihr Leben gestalten und somit ihren Alltag (vgl. Voß 1995, S.23-45). Bei der Akteursgruppe sind es zahlreiche Tätigkeiten, welche die Seeleute und ihre Partner\*innen ausführen, die konstitutiv ihren Alltag beeinflussen und die dauerhaft und routiniert ausgeführt werden und dabei letztlich Auswirkungen auf ihre Lebensführung nehmen. Wenn die Partner\*innen der Akteur\*innen dabei mitunter auch nicht quantitativ mehr Aufgaben ausführen müssen als andere Akteur\*innen, die sich in einer sozialen Paarbeziehung befinden, so kann sich durchaus die Qualität und Umsetzung dieser Aufgabenstellungen unterscheiden, wenn berücksichtigt wird, dass die Lebensgefährt\*innen dabei prinzipiell eigenständig diese umzusetzen haben und dabei kaum Unterstützung von den Seefahrer\*innen auf hoher See erhalten. Inwiefern dies jedoch mitunter tatsächlich der Wahrheit entsprechen kann, wird ebenfalls in den Kapiteln 4.1.2 und 4.2.2, aber gleichermaßen auch in Kapitel 6.1 erläutert.

Grundlegend so ist es wieder einmal Voß, wird die alltägliche Lebensführung durch verschiedene Dimensionen wie Zeit, Ort, Netzwerke, Normen, Sinn, Emotionen und Ressourcen bestimmt, die auf alle Personen gleichermaßen einwirken (vgl. Voß 1995, S.23-43). Auch diese Aussage lässt sich leicht nicht nur an den Partner\*innen der Seeleute, sondern im Übrigen auch an diesen selbst, konstatieren. Die Gefährt\*innen bewegen sich häufig in anderen Zeitzonen als ihre Partner\*innen auf hoher See, befinden sich an einem stationären und nicht dauerhaft mobilen Ort, was Auswirkungen auf ihre Lebensführung nach sich zieht. Bekannte, Freunde oder andere Familienmitglieder fungieren als ein Netzwerk, was hilfreich bei der Gestaltung des Alltags sein kann und gleichermaßen eine temporäre Trennungssituation von den Seefahrer\*innen erleichtern kann. Normen und Werte, die in den Seefahrerfamilien eine wichtige Rolle spielen, wie bspw. alteingesessene Rollenbilder, geben eine Organisationsstruktur vor, an der sich die Partner\*innen orientieren, diese übernehmen

und welche so Einfluss auf ihren Alltag und die Lebensführung nach sich ziehen können. Emotionen können, so die Auffassung des Projektes, nicht nur den Gefühlszustand der Gefährt\*innen beeinflussen und somit ihren Alltag, sondern darüber hinaus auch die Umsetzung wichtiger Aufgabenstellungen, die den Alltag konstitutiv bestimmen, beeinflussen. Möglicherweise können sie die Ausführung von Tätigkeiten blockieren, wenn die Akteur\*innen emotional blockiert sind. Die zur Verfügung stehenden Ressourcen in den Familien selbst entscheiden mitunter darüber, welche Optionen für eine Gestaltung des individuellen Alltags und auch der Freizeit zur Verfügung stehen und geben ebenfalls vor, mit welchen Ressourcen ein familiärer Alltag gestaltet werden kann. Die Optionen, welche den Partner\*innen dabei im Alltag zur Verfügung stehen, müssen dabei unserer Ansicht nach differenziert werden und darüber hinaus klargestellt werden, dass eine Alltagsgestaltung der Akteursgruppe ebenfalls Abweichungen aufzeigen kann. Im Rahmen des nachfolgenden Abschnittes möchte das Projekt mit Hilfe der Ergebnisse der Auswertung der Zeitzeugengespräche einige Gestaltungsoptionen aufzeigen und diese mit Hilfe der oben genannten Informationen schlüssig analysieren. Dabei geht es jedoch zunächst ausschließlich um die Gestaltung des individuellen Alltages der Partner\*innen und erst in den daran anschließenden Kapiteln um eine Integration und somit Verschmelzung der individuellen Lebensführungen zu einer auf Sozietät gerichteten Lebensführung mit den Seefahrer\*innen.

#### **4.1.2 Alltagssituation der Partner\*innen**

Bevor das Forschungsprojekt im Folgenden mit Hilfe wichtiger Gesprächssequenzen einen Alltag der Lebensgefährt\*innen nachzeichnet, deren Partner\*innen als Seefahrer\*innen auf einem Kreuzfahrtschiff beschäftigt waren, sei zunächst noch einmal darauf hingewiesen, dass die Fallgruppe an sich kein repräsentatives Beispiel dafür bietet, wie sich eine generelle Alltagssituation von Lebensgefährt\*innen von Seefahrer\*innen konstituiert. Sie dient hier vielmehr als eine Stichprobe, bei der grundlegend davon auszugehen ist, dass einige der von den Zeitzeuginnen benannten Aspekte einer von ihnen vorgenommenen Alltagsgestaltung sich auch bei anderen Lebensgefährt\*innen von Seefahrer\*innen finden lassen, bei denen ihre Partner\*innen einer Beschäftigung auf einem anderen Schiff als auf einem Kreuzfahrtschiff nachgehen. Dabei muss diese Schilderung ihres Alltages, dies wird auch der folgende Abschnitt deutlich machen, je nach Person voneinander differenziert werden. Das Forschungsprojekt hat zum Zwecke einer besseren Übersicht daher den von den Akteur\*innen thematisierten Alltag in spezielle Bereiche unterteilt. Eine Unterteilung in Bereiche wie Arbeit, Freizeit, Zeiten der Kommunikation mit Zuhause und Zeiten der Interaktion und

internen Kommunikation wie sie mit Hilfe von Steusloff (Steusloff 1995, S.7; s. auch Kapitel 2.8.2) bei den Seeleuten vorgenommen wurde, erschien unserer Ansicht nach jedoch ungeeignet für die Darstellung des Alltags der Partner\*innen, so dass das Projekt diesen in abweichende Bereiche unterteilte und lediglich die Kategorien Arbeit und Freizeit übernommen wurden, die folgend vorgestellt werden, wobei berücksichtigt werden muss, dass eine Kommunikation mit den Seefahrer\*innen immer in einen Alltag, der sich aus Zeiten der Arbeit und Freizeit zusammensetzte, integriert wurde.

Um eine möglichst breite Darstellung zu gewährleisten, entschloss sich das Forschungsprojekt für die nachfolgende Thematisierung der wichtigsten Alltagsaspekte dazu, vier Gesprächssequenzen der Zeitzeug\*innen vorzustellen, die über ihren Alltag berichteten. Hier mag der geschulte Leser an der einen oder anderen Stelle eine Gleichförmigkeit in ihren Aussagen erkennen, wobei eine gewisse Gleichförmigkeit letztlich auch einen konstitutiven Bestandteil des Alltags bildet und daher besonders zu beachten ist. Die Alltagsdarstellung ist dabei grundlegend als eine Kontrastfolie zu den in Kapitel 2.8.2 vorgestellten Alltagsschilderungen der Seefahrer\*innen zu verstehen.

Dem Projekt standen für eine Analyse der Alltagssituation der Partner\*innen fünf Zeitzeuginnen zur Verfügung, die zwischen 1960 und 2018, dem Untersuchungszeitraum des Forschungsprojektes, eine Lebensgemeinschaft mit einem Seefahrer pflegten, der auf einem Kreuzfahrtschiff beschäftigt war. Drei der fünf Akteurinnen waren dabei in den 2010er Jahren mit einem Seefahrer liiert, eine Zeitzeugin in den 1970er und eine andere Gesprächspartnerin berichtete über ihre Erfahrungen in den 1950er und 1960er Jahren an der Seite eines Seemannes. Um einen weiten historischen Bogen zu spannen, wird das Forschungsvorhaben daher folgend auf die Aussagen der Akteurinnen bezugnehmend auf die 1950er/1960er, die 1970er Jahre und die 2010er Jahre rekurren, auch um mögliche Veränderungen in ihrem Alltag aufzuzeigen, falls diese konstatiert werden können. Hierbei umfassen die Berichte Informationen über die Gestaltung ihres Alltages und thematisieren prinzipiell unterschiedliche Aspekte wie die Gestaltung der Arbeit und Freizeit, Haushaltsführung, Kinderfürsorge und Kindererziehung, Zeiten der sozialen Interaktion mit Freunden oder der Familie, Organisation und Handhabung administrativer und finanziell wichtiger familiärer Belange sowie Zeiten der Kontaktaufnahme mit den Seeleuten, die einen Alltag der sozialen Gruppierung maßgeblich konstituierten und im Vergleich zu einer Alltagsdarstellung der

Seeleute als eine deutliche Erweiterung ihrer Gestaltungsoptionen im jeweiligen Alltag als auf den Schiffen ihrer Partner\*innen bezeichnet werden können (s. auch S.192f.).

Für die meisten Interviewteilnehmerinnen, die als Partnerin eines Seefahrers während seiner Anwesenheit an Bord eines Kreuzfahrtschiffes an Land verblieben, bildete die Haushaltsführung und die Umsetzung haushaltsbezogener Aufgaben eine konstitutive Rolle, die ihren Alltag bestimmte. Unabhängig dessen, ob die Akteur\*innen in den 1960er oder 2010er Jahren eine Beziehung mit einem Seemann führten oder nicht, blieben diese Aufgaben gleichermaßen bedeutsam für die Umsetzung eines Alltages an Land und nahmen eine entsprechende Zeit des Tages in Anspruch. Beispiele hierfür bildeten die Aussagen der Zeitzeuginnen Bärhold, Crotogino, Hag und Weinert\* (\*Pseudonym), deren Gesprächssequenzen eine gewisse Gleichförmigkeit aufwiesen, wenngleich Unterschiede in ihrem Alltag durchaus zu konstatieren waren, wenn wir berücksichtigen, dass ihr Alltag und somit ihre alltägliche Lebensführung durch unterschiedliche Dimensionen geprägt wurde wie Zeit, Ort, Netzwerke, Normen, Sinn, Emotionen oder Ressourcen, wie auch bei Voß thematisiert wurde (s. S.193 und Voß 1995, S.23-43).

So merkte Elisabeth Bärhold zunächst in Hinblick auf die Haushaltsführung und Gestaltung haushaltsbezogener Aufgaben an:

„Wir hatten eine Wohnung bei meinen Schwiegereltern im Haus (...) und ich brauchte mich, ja um meine Wohnung natürlich, aber sonst brauchte ich mich zuerst gar nicht Sorgen machen, ich lebte in den Tag hinein“ (Transkript E. Bärhold, S.8).

Die Akteurin erwähnt nicht direkt ihre Aufgaben, die sie im Haushalt (in ihrer Wohnung bei den Schwiegereltern) ausführen musste, aber es kann davon ausgegangen werden, dass sie diese Tätigkeit eigenständig in Zeiten der Abwesenheit ihres Partners ausführen musste. Erst im weiteren Verlauf des Gespräches spricht die Zeitzeugin über haushaltsbezogene Aufgaben, die sie jedoch ebenfalls nicht en détail erwähnt.

„Ja und dann als unsere Tochter geboren wurde, ja dann, dann hatte ich die normalen, die ganz normalen Hausfrauenaufgaben“ (Transkript E. Bärhold, S.9).

Dieser Einschnitt mag grundlegend dafür verantwortlich gewesen sein, dass die Akteurin nun stärker als zuvor neben haushaltsbezogenen Aufgaben im eigenen Haushalt, zunächst in der Wohnung bei ihren Schwiegereltern, aufgrund einer erweiterten Verantwortung, jetzt auch weitere Aufgaben für ihre Tochter übernehmen musste. Unserer Ansicht nach zählten dazu u.a. eine Sicherstellung der Reinigung der Wohnräume, die Übernahme einer Zubereitung von Gerichten für die Familie sowie die Übernahme der Fürsorge für die Tochter.

Die Projektteilnehmerin Jutta Hag berichtet ebenfalls nicht detailliert über Aufgaben, die sie im Haushalt ausführen musste, spricht aber die Schwierigkeiten an, nach der Arbeit noch den Haushalt in Zeiten der Abwesenheit ihres Partners führen zu müssen, aber gleichermaßen auch die Bedeutung eines gut geführten Haushalts im Alltag.

„Also ich musste schon sehr viel tun, war aber auch abends auch oft kaputt, wenn ich nach Hause kam, ja, dann anschließend noch natürlich einkaufen und ich hab´ ja auch immer was zu Essen gemacht und (...) wollte mal n´ Haushalt auf Zack haben. (...) Und dazu gehörte auch, dass meine Wohnung immer tiptop war und (...) hat mein Mann natürlich auch gemerkt, wenn er nach Hause kam. Ich wollte nichts rumliegen haben (...)“ (Transkript Jutta Hag, S.8).

Die Zeitzeugin war im Vorzimmer eines Finanzmanagers als Sekretärin tätig und musste sich nach der Ausführung ihrer Arbeit noch um den Haushalt zuhause kümmern, wobei es ihr wichtig war, diesen immer sauber und ordentlich zu führen. Dazu gehörte ihrer Ansicht nach in erster Linie die Reinigung der Wohnräume, die einen konstitutiven Bestandteil ihres Alltags, spätestens nach Ausführung ihrer Erwerbstätigkeit, bildete.

Die Interviewteilnehmerin Weinert\* (\*Pseudonym) berichtet recht ausführlich über ihre haushaltsbezogenen Aufgaben und merkt an, dass diese ihren Alltag weitgehend bestimmten. Dabei verdeutlicht sie auch Differenzen zu einer Alltagssituation, wenn sich ihr Partner in der Familie und somit an Land befindet und dieser sie im Alltag unterstützen kann.

„(...) Das fängt damit an, dass der Wecker einfach früher klingelt, als wenn er da ist. (...) Ich muss einfach zusehen, wenn (...) er nicht da ist, denn dann muss ich einiges morgens schon schaffen (...) bevor die Kinder wach werden. (...) Also ich mache dann alleine meine drei fertig (...) und dann kommt schon der erste Unterschied (...) zu der Zeit, wenn mein Mann da ist. Wenn er da ist, dann (...) fährt einer die Kinder und der Andere macht hier schon Klarschiff. So und (...) wenn er nicht da ist, dann komme ich eben wieder (...) aus dem Kindergarten und fange dann an den Hund zu füttern, mit dem Hund zu gehen (...) den Tisch abzuräumen, alles weg zu räumen (...)“ (Transkript Pseudonym Weinert\*, S.9).

Bereits an diesem Zitat wird zweierlei deutlich: Zunächst einmal verändert sich der Alltag der Partner\*innen in Zeiten der Abwesenheit der Seeleute deutlich und bedeutet für diese einen deutlichen Zuwachs ihrer Aufgabenstellungen. Bei der Akteurin ist damit eine weitere Verpflichtung verbunden, die darin besteht die Kinder zur Kindertagesstätte zu fahren. Dies bedeutet gleichermaßen auch, dass in dieser Familie eine Teilung familiärer Aufgabenstellungen vorgenommen wird, wenn der Partner an Land anwesend ist, die in Zeiten seiner Abwesenheit wieder entfallen. Auf der anderen Seite verdeutlicht dies, dass ein Leben als Partnerin eines Seemannes grundlegend, ähnlich wie bei den Akteur\*innen auf



hoher See, durch zwei grundlegend gegensätzliche alltägliche Lebenswelten bestimmt wird, so durch den Gegensatz von einer Anwesenheit der Seeleute an Land und somit bei ihren Partner\*innen zuhause und einer Zeit, in der die Akteur\*innen an Land auf sich allein gestellt sind und die Seeleute auf hoher See einer Erwerbstätigkeit nachgehen. Sind die Seeleute zuhause, so können diese, wie am Bsp. bezeugt, wichtige Aufgaben in der Familie übernehmen, welche bei ihrer Abwesenheit wieder auf ihre Partner\*innen zurückfallen, die diese übernehmen müssen. Dabei bleiben viele haushaltsbezogene Aufgaben durchaus auf der Strecke, wie uns Weinert\* erläutert, welche die Seeleute ansonsten übernehmen, wenn sie zuhause sind.

„Ja ich muss einfach manchmal äh... lernen auch mal Sachen liegen zu lassen, weil das einfach nicht geht. Und (...) das fällt mir ganz schwer und ich will auch eigentlich immer nicht, dass (...) er nach Hause kommt und erst mal ein Riesenstapel Arbeit hier (...) abzuarbeiten ist (...)“  
(Transkript Pseudonym Weinert\*, S.9).

Die Schwierigkeit für die Lebensgefährtin mag nun darin bestehen, nachzuvollziehen, dass sie in ihrer Rolle als Partnerin nicht alle Aufgaben gleichermaßen ausführen kann, die sonst ihr Partner bei dessen Anwesenheit ausführt. Dies setzt sicher einen Gewöhnungseffekt voraus, zu verstehen, dass nicht alle Aufgaben im Alltag, nicht nur zwingend haushaltsbezogen, umsetzbar sind. Ähnlich merkt auch Crotogino dazu an, dass sie sich zunächst erst daran gewöhnen musste nicht alle Tätigkeiten ausführen zu können.

„Ich muss mich damit zufrieden geben, dass viele Dinge gar nicht gemacht werden. Dass viele Dinge einfach nur 80 Prozent gemacht werden. Viele Dinge einfach liegenbleiben. (...) Also weiß nicht, der Duschkopf muss erneuert werden oder so. (...) Das Auto wird prinzipiell nicht gewaschen, während er auf See ist. (...) Also da, auch da braucht man Gelassenheit mit den Dingen“ (Transkript Crotogino, S.8).

Gleichermaßen kann durchaus davon ausgegangen werden, dass es für die Akteur\*innen nicht einfach ist sich daran zu gewöhnen bestimmte Aufgaben nicht oder nur halbherzig ausführen zu können und dies, wie o.a., eine gewisse Routine und Gewöhnung voraussetzt, diese Situation im Alltag zu akzeptieren. Mitunter wurden allerdings auch gewisse Absprachen untereinander getroffen, welche Aufgaben von den Partner\*innen grundlegend auszuführen waren und welche nicht. Dieses ist dem Zitat jedoch nicht zu entnehmen, allerdings durchaus davon auszugehen, dass Verabredungen über Aufgabenstellungen in der Familie bei einer Abwesenheit der Seeleute durchaus eine wichtige Rolle für beide Akteur\*innen spielen und somit einen gewichtigen Einfluss auf die Tätigkeiten der Partner\*innen an Land nach sich ziehen. An dieser Stelle ist jedoch gesondert auf das Kapitel 4.2.2 hinzuweisen, in welchem unterschiedliche Exempel aufgeführt werden, wie eine Rollen- und Aufgabenzuweisung und

gemeinsame Absprachen in den Seefahrerfamilien Einfluss auf den Alltag der Akteur\*innen nach sich ziehen können.

Neben der Ausführung haushaltsbezogener Aufgaben nimmt eine potentielle Erwerbstätigkeit der Partner\*innen gewichtigen Einfluss auf die Gestaltung ihres Alltages. Vier der fünf Zeitzugewinnen des Forschungsprojektes waren berufstätig und führten diese Tätigkeit neben weiteren Aufgaben als Partnerin eines Seefahrers aus, welche ihren Alltag beeinflusste. Die Gewichtung dieses Einflusses fiel in den Zeitzugewengesprächen allerdings unterschiedlich aus. An dieser Stelle möchten wir eine, unserer Ansicht nach interessante Gesprächssequenz aufgreifen, welche deutlich macht, wie problematisch die Ausführung einer Berufstätigkeit im Alltag für die Akteur\*innen war, wenn darüber hinaus zahlreiche weitere Aufgaben, bedingt durch die Abwesenheit der Seefahrer\*innen, ausgeführt werden mussten. So gibt Tränke\* zu verstehen:

„Naja also ich hab´ , also ich bin Senior Controllerin, bin hab´ auch ja Karriere gemacht, also hab´ jetzt auch nicht so´ n ganz einfachen Job, sondern hab´ da auch sehr sehr viel Verantwortung. Und das belastet natürlich zusätzlich. Ähmmm... ohne Kind war das, hat mich das nicht gestört, ob mein Mann da war oder nicht, weil das einfach, da lebt man ganz anders. Also (...) ich hab´ volle Tage gehabt, ich hab´ 10 bis 11 Stunden pro Tag gearbeitet, hab´ dann immer versucht, wenn er da war weniger zu arbeiten, was auch nicht immer geklappt hat. Und arbeite jetzt eben in Teilzeit und das ist schon anstrengend mit Kind und ohne Mann. (...) Versuche das in meiner Zeit zu meistern, was aber eigentlich nicht geht, also die Projekte sind zu groß für die Arbeits-... die wenige Zeit, die ich habe“ (Transkript Pseudonym Tränke\*, S.9).

Die Geburt des Kindes bildete für die Akteurin einen wichtigen Einschnitt in ihrer beruflichen Karriere, der sie veranlasste die Erwerbstätigkeit zu reduzieren und nur noch in Teilzeit zu arbeiten, um sämtliche Aufgaben, die über die Ausführung berufsbezogener Tätigkeiten gingen, erfüllen zu können. Sie selbst bezeichnete die Gestaltung ihres Alltags dabei als anstrengend und betonte dabei die grundlegende Abwesenheit ihres Partners, welche diese Situation selbst deutlich erschwerte. An anderer Stelle gab sie sogar zu verstehen, dass viele Aufgaben im Alltag einfach nicht geschafft werden konnten, da sie selbst überlastet war. Dabei finden sich in ihrer Darstellung durchaus Parallelen zu den anderen Zeitzugewinnen vor, die ebenfalls gewisse Schwierigkeiten im Alltag betonten und anmerkten, wie sehr der Partner grundlegend fehlte, wenn er sich auf hoher See befand. Neben dort genannten Schilderungen war es Tränke\*, die deutlich hervorhob, dass das Fehlen ihres Partners sich durchaus nachteilig auf die Erfüllung ihrer Aufgaben im Alltag und somit die Gestaltung dessen ausgewirkt hat.

„Es war anstrengend. Also ich musste alles selber machen und es sind auch Dinge hinten runtergefallen, die man dann einfach nicht schafft. (...) Und ja letztendlich hat er vorne und hinten immer gefehlt (...)“ (Transkript Pseudonym Tränke\*, S.8f.).

Abgesehen von einer beruflichen Erwerbstätigkeit, welche die Lebensgefährt\*innen ausführten, bildete auch die Gestaltung ihrer Freizeit eine konstitutive Rolle in ihrer alltäglichen Lebensführung. In den gemeinsamen Gesprächen sprachen lediglich zwei Zeitzeug\*innen über eine mögliche Gestaltung ihrer Freizeit, wobei beide gleichermaßen ein Treffen mit Freunden als eine Gestaltungsoption bezeichneten. Crotogino merkte hierzu an:

„Ja und am Nachmittag würde ich mich um (F.) kümmern, mich zu, mit Freundinnen verabreden (...)“ (Transkript Crotogino, S.7).

Und Tränke\* gibt uns zu verstehen:

„Also wenn ich einen Tag nehme, als ich noch voll gearbeitet hab', als ich noch kein Kind hatte, ja war der einfach ich bin morgens zur Arbeit gegangen, hab' den Tag voll gearbeitet, meistens danach noch kurz einkaufen und hab' mich dann mit Freunden getroffen. Ähmmm... weil ich versucht habe immer wenn er weg war, einfach viel zu unternehmen“ (Transkript Pseudonym Tränke\*, S.8).

Der soziale Austausch mit Freunden oder Bekannten bildete für die Gestaltung des Alltags somit eine wichtige Rolle, unabhängig sicherlich der unterschiedlichen Tätigkeiten, welche die Partnerinnen mit ihren Freunden oder Bekannten ausübten, so die Auffassung des Projektes. Diese Kontaktaufnahme gewährleistete dabei eine soziale Integration der Akteurinnen in die Gesellschaft und half ihnen sich bedingt durch ihre Rolle als Partnerin und den vielen Aufgabenstellungen, die sie erfüllen mussten, nicht sozial zu isolieren. Interessant bleibt dabei jedoch, wie gleichermaßen Crotogino als auch Tränke\* anmerken, dass ihre wichtigsten Freundinnen dabei selbst eine Beziehung zu einem Seefahrer, unberücksichtigt der jeweiligen Branche, in der sie tätig sind, pflegen. Diese weisen im Vergleich zu anderen Freunden ein höheres Verständnis für ihre jeweils persönliche Alltagssituation auf und entwickelten sich zu ihren größten Vertrauenspersonen. So erklärt uns Crotogino anschaulich:

„Umso mehr war es für mich ein Bedürfnis andere Seemannsfrauen kennenzulernen und die auch und da ist es ganz toll, haben sich ja auch Freundschaften einfach entwickelt und die einfach ein ganz wichtiger Bestandteil sind für (...) mein Sozialleben. (...) Freunde ja also es gibt (...) ja also (...) ich muss wirklich sagen, also es gibt ein, zwei Freundinnen, die es sehr intensiv dann auch das mitrocken, wann er zuhause ist, wann er wieder auf See ist, das sind dann auch die besten oder so. Und die dann versuchen (...) weil man merkt auch es ist eine gewisse Müdigkeit (...) dass er ach ja naja fährt halt wieder, klar bist du jetzt wieder traurig (...). Also das muss man auch nachvollziehen. Das ist jetzt (...) also muss man Verständnis für die

haben. (...) Gehören die jetzt dazu, weil das andere eben nicht abdecken können nä, was wir haben“ (Transkript Crotogino, S.9f.).

Und auch Tränke\* erklärt uns:

„ (...) Also auch Freunde, wobei Freunde manchmal, die verstehen’s nicht den Alltag, die sagen, ja hast dir ja selber ausgesucht. (...) Was ich dann gemacht habe, ich hab’ mir Gleichgesinnte gesucht, also ich hab’ andere Seemannsfrauen gesucht. (...) Und ich kann jetzt sagen, dass heute eigentlich meine zwei besten Freundinnen sind selber Seemannsfrauen und da ist es einfach, da versteht man sich einfach, also da schreibt man einfach ne’ WhatsApp und sagt heute ist so’n doofer Tag und dann wissen die anderen schon was gemeint ist. (...) Also man muss sich einfach weniger erklären und die verstehen einfach, was es heißt Seemannsfrau zu sein. (...) Hat man einfach schon ne’ Gemeinsamkeit, weil ich glaube Seemannsfrauen sind schon sich sehr ähnlich, weil sie einfach den Alltag meistern müssen, sie müssen einfach alleine zurecht kommen (...)“ (Transkript Pseudonym Tränke\*, S.10).

Die Akteur\*innen verweisen beide grundlegend auf einen Informationsvorsprung anderer Seemannsfrauen, der es diesen möglich macht ihre Gesamtsituation leichter als andere Freunde oder Bekannte nachvollziehen zu können. Argumentiert wird dies mit einer ähnlichen Lebenssituation. Dem ist laut Auffassung des Projektes nichts anzuschließen, da der Alltag aller Seemannsfrauen prinzipiell durch Zeiten der An- oder Abwesenheit der Seeleute konstituiert wird. Wie jedoch an anderer Stelle angemerkt, kann diese unterschiedlich lang ausfallen und bei einigen Seefahrer\*innen so gering sein, wie bspw. den Akteur\*innen auf einem Ausflugsschiff oder einer kleinen Fähre, dass die Partner\*innen möglicherweise selbst deren Abwesenheit kaum im Alltag bemerken. Unabhängig dessen, ob dieser Informationsvorsprung als eine Machtressource der Seemannsfrauen verstanden werden kann oder nicht (ein größerer Umfang an Wissen über die tatsächlich gelebte Situation ihrer Freundinnen durch ein Durchleben einer ähnlichen Situation), verdeutlicht er doch die Nähe der Akteur\*innen zu Gleichgesinnten, die auf ähnliche Weise ihren Alltag gestalten müssen. Hier finden sie Verständnis und Unterstützung im Alltag und müssen sich nicht erklären, wenn sie den Kontakt für eine bestimmte Zeit unterbrechen (vgl. zum Informationsvorsprung durch Wissen auch Anter 2012, S.71f. und French 1960, S.607-623).

Neben der sozialen Interaktion mit Gleichgesinnten oder Freunden als eine Freizeitbeschäftigung wird in den Familien, in denen Kinder zu versorgen sind, der Alltag der Partner\*innen durch weitere Aufgaben bestimmt. Hierzu zählt das Projekt u.a. Aufgaben wie eine Gewährleistung der Fürsorgepflichten, die Erziehung der Kinder und ihre Integration in die Gesellschaft. Da die Seeleute, bedingt durch ihre Tätigkeit auf hoher See, an diesen

Aufgaben aufgrund ihrer Abwesenheit nicht teilnehmen können, sind es auch hier die Partner\*innen, welche eine Umsetzung entsprechender Handlungen durchführen. Die fünf Zeitzeuginnen, allesamt Mütter, berichteten über ähnliche Aufgaben, die ihre Rolle als Mutter mit sich brachte und so ihren Alltag bestimmte. Nachfolgend möchte das Projekt drei Gesprächssequenzen vorstellen, in denen die Partner\*innen über ihre Rolle als Hausfrau und Mutter berichteten und Aufgaben thematisierten, die diese mit sich brachten.

Es ist voran Elisabeth Bärhold, die uns darüber berichtet nach der Geburt ihres ersten Kindes nicht mehr in den Beruf eingestiegen zu sein. Damit einher ging ein deutlicher Wandel ihres Alltags, der nun darin bestand, die wie sie betitelt „(...) normale Hausfrauenaufgaben wie Kind versorgen, warten, Kind versorgen (...)“ (Transkript E. Bärhold, S.9), auszuführen. Damit war sie allein verantwortlich für den Haushalt und das Kind, wie sie selbst einräumt und gab die Kinder für kurze Zeit vormittags im Kindergarten ab (vgl., ebd.).

„ (...) Man gab aber nicht die Kinder in den Kindergarten, weil man keine Zeit dafür hatte oder berufstätig war, sondern (...) wollte damals, dass die Kinder lernten in Gemeinschaft zu sein, nech? (...) Ansonsten, sonst (...) ging, ich meine natürlich (...) Sie ja wie das ist, wenn die zuhause immer, man packte sie in den Kinderwagen, man ging zum Deich spazieren (...)“ (Transkript E. Bärhold, S.10).

Eine Verknüpfung ihrer Rolle als Hausfrau und Mutter war dabei auch vielfach nur durch Unterstützung ihrer Schwiegereltern möglich, wie sie im weiteren Verlauf des Gesprächs einräumt.

„Ich hatte meine geliebten Schwiegereltern, das waren meine Bezugspunkte. (...) Ich hatte jegliche Unterstützung von meinen Schwiegereltern, das muss ich sagen. Das war sehr erfreulich“ (Transkript E. Bärhold, S.10).

Wenn die Akteurin auch nicht detailliert ausführt, wie diese Unterstützung aussah, ist davon auszugehen, da die Schwiegereltern auch im gleichen Haus wie die Partnerin lebten, dass diese durchaus die kurzfristige Fürsorge für das Kind übernahmen und ihr damit verbundene Aufgaben abnahmen. Gleichermäßen verdeutlicht dies, wie wichtig die Unterstützung von anderen Familienmitgliedern, Freunden, Bekannten oder institutionellen Einrichtungen ist. Auch die anderen Zeitzeuginnen thematisieren die Wichtigkeit einer Unterstützung durch andere Personen. So z.B. Crotogino, welche über den für sie wichtigen Support ihrer Schwiegereltern berichtet.

„ (...) Mein Schwiegervater war schon pensioniert, meine Schwiegermutter ist selbstständig, die sagte ab jetzt (...) arbeite ich Dienstag nicht mehr und Dienstag machen wir

Großelternnachmittag, (...) und da haben die (F.) übernommen, dass ich wenn (P.) auf See war, auch mal einen freien Nachmittag (hatte)“ (Transkript Crotogino, S.9).

Die kontinuierliche Unterstützung ihrer Schwiegereltern ermöglichte der Akteurin einen freien Nachmittag und somit die Möglichkeit neben der Betreuung ihrer Tochter sich um andere Aufgaben zu kümmern. Wie sie letztlich diese Zeit für sich verwendete, räumte sie allerdings im gemeinsamen Gespräch nicht ein. Doch nicht nur die Schwiegereltern, sondern auch Institutionen wie Kindertagesstätten, darüber berichtet die Zeitzeugin ferner, spielten für die Gestaltung ihres Alltags eine besondere Rolle, da sie die Kinder kurzfristig versorgten und es der Zeitzeugin ermöglichten den Spagat zwischen Erwerbstätigkeit, Aufgaben im Haushalt und als Mutter zu meistern.

„ (...) Fängt die Krippe mit drei, also oder gibt man die Kinder in die Fremdbetreuung (...) mit drei ab, also in den Elementarbereich. (F.) habe ich im Januar jetzt eingewöhnt in die Krippe (...). Und ich mir vorgestellt habe, wenn (P.) auf See ist, schaffe ich nicht beide Kinder. Ich brauche Ruhephasen, um mich zu erholen und muss es dann ansehen, wie so ein Marathonlauf, man muss seine Kräfte einteilen (...). Ich fahre die Strategie, dass die Kinder einfach einen, die sollen nicht diese Wellen leben, die ich mit (P.) lebe, sondern die sollen einen stringenten, eine Linie leben (...)“ (Transkript Crotogino, S.9).

Die vielfältigen Aufgaben im Alltag zu meistern fällt der Akteurin schwer und sie räumt ein gewisse Erholungsphasen zu benötigen, um sich wieder den diversen Verpflichtungen im Rahmen ihrer alltäglichen Lebensführung zu widmen. Wir können wohl guten Gewissens davon ausgehen, dass die Partner\*innen von Seeleuten insbes. während deren Abwesenheit von Zuhause unterschiedlich gestaltete Ruhephasen für sich benötigen, um die unterschiedlichen Aufgaben, die es im Alltag zu erfüllen gilt, zu erfüllen. Bedingt durch das Fehlen der Väter der Kinder muss stets berücksichtigt werden, wie stark die Partnerinnen von einer Übernahme ihrer Fürsorgepflichten für die Kinder im Alltag belastet werden, wenn sie zugleich in ihrer Rolle als Hausfrau und mglw. Arbeitnehmerin noch weitere Aufgaben alltäglich auszuführen haben. Institutionen wie Kindertagesstätten, aber auch Schulen, Freizeitheime, Vereine oder andere Familienmitglieder, Freunde oder Bekannte, die kurzzeitig eine Betreuung der Kinder gewährleisten, ermöglichen den Akteur\*innen zumindest eine kurzfristige Erholung von den Fürsorgepflichten für ihre Kinder.

Dennoch bleibt es nicht immer einfach für die Partnerinnen Hilfe und Unterstützung anzunehmen, insbes. wenn sie in ihrer Rolle als Partnerin eines Seefahrers daran gewöhnt sind eigenständige Entscheidungen zu treffen und somit den eigentlichen Familienvorstand in Zeiten der Abwesenheit der Seeleute bilden. Die Akteurin Weinert\* erklärt uns hier anknüpfend, dass es für sie persönlich am Anfang der Beziehung mit einem Seemann nicht

ganz einfach war Unterstützungsleistungen von der Familie anzunehmen. Dies lag ihrer Ansicht nach an einer schwierigen Situation innerhalb ihrer Familie, bei der die einzelnen Familienmitglieder weitgehend eigene Wege gingen und sich in erster Linie nur um ihre eigenen Bedürfnisse kümmerten. Erst durch die Geburt des dritten Kindes veränderte sich nicht nur deren Sichtweise, sondern auch die Einstellung der Protagonistin, die plötzlich verstand nicht mehr ohne Hilfe ihren Alltag meistern zu können, da zu viele Aufgaben diesen konstituierten. So erklärte sie uns im gemeinsamen Gespräch:

„ (...) Das kommt jetzt erst langsam, dass ich lerne Hilfe (...) auch mal zu erbitten und nicht nur zu hoffen, dass sie irgendwo her kommt. (...) Also mit meiner Familie war das (...) relativ schwierig immer, dass ist eben auch dadurch bedingt, dass meine Mutter nicht mehr lebt und (...) jeder geht so seine eigenen Wege. (...) Ich (...) bin was das angeht totaler Einzelkämpfer, also bevor ich um Hilfe frage, mache ich es lieber selber. Dann bin ich von keinem abhängig (...). Das ist vielleicht (...) nicht hilfreich, aber das ist so die Art, wie ich gestrickt bin, also ich versuche immer alles alleine zu schaffen. (...) Und ja familiär (...) verändert sich das auch gerade, da kommt auch mehr Hilfe inzwischen (...) und ich frage eben mittlerweile auch. (...) Ja das geht einfach nicht mehr alleine wahrscheinlich (...) das ist inzwischen so viel, dass es nicht mehr alleine machbar ist (...)“ (Transkript Pseudonym Weinert\*, S.10).

Die Akteurin merkte dabei im gemeinsamen Gespräch an sich in ihrer Rolle als Partnerin wie eine Einzelkämpferin gefühlt zu haben, die eigenständig in Zeiten der Abwesenheit vom Seefahrer sämtliche Aufgaben erfüllte, die für die Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit ihrer Familie notwendig waren. Der Aspekt sich als Einzelkämpferin zu fühlen lässt sich nach Auswertung der Zeitzeugengespräche durchaus bei allen Partnerinnen gleichermaßen konstatieren, wenn dieser auch unterschiedlich stark thematisiert wird. So merkte bspw. Jutta Hag an:

„Also (...) zum Einen (...) bin ich immer gerne Entscheider gewesen und (...) hab ´ immer gerne Dinge, auch problematische Dinge selbst entschieden (...)“ (Transkript Jutta Hag, S. 2).

Die Zeitzeugin verdeutlicht, dass mit einer Übernahme der Rolle als Entscheiderin der familiären Belange nicht zwangsläufig negative Aspekte verbunden sein müssen und die Eigenständigkeit durchaus als ein positives Merkmal von den Lebensgefährt\*innen wahrgenommen werden kann. Mit dieser Auffassung bleibt sie grundlegend nicht alleine, da auch Elisabeth Bärhold betont:

„Also mein Mann hat mir sämtliche (...) Freiheit gelassen alles selbst zu entscheiden (...) ob das nun Kindergartenbesuch war oder für die Kinder usw., also mein Mann hat mir die Erziehung der Kinder überlassen und (...) er hat sich in den täglichen Haushalt überhaupt nicht eingebracht. Also (...) ich durfte, durfte wie gesagt alles alleine entscheiden, hab ´ es auch. (...) Ich hab ´ richtig schöne Zeiten gehabt (...)“ (Transkript E. Bärhold, S.8f.).

Hier wird eine besondere familiäre Strategie der beiden Partner\*innen der sozialen Paarbeziehung deutlich, die an dieser Stelle nicht vertiefend erörtert werden kann und daher auf Kapitel 4.2.2 hingewiesen werden sollte, in der eine Erläuterung spezieller Rollen- und Aufgabenzuweisungen innerhalb der Seefahrerfamilien erfolgt. Doch dessen losgelöst vermittelt das Zitat recht anschaulich, dass die Gestaltung des familiären Alltages für die Partnerinnen, wie zuvor oben bereits angedeutet, nicht nur mit negativen Aspekten einhergeht. Die Rolle als Einzelkämpferin kann somit auch durchaus, bspw. aufgrund einer mglw. großen Entscheidungsbefugnis für persönliche und familiär bedingte Belange, positiv konnotiert werden.

Neben haushaltsbezogenen Aufgaben, der Erziehung, einer Umsetzung von Fürsorgepflichten für die Kinder, einer Gestaltung der Freizeit sowie der Erwerbstätigkeit der Partnerinnen spielten auch administrative Aufgabenstellungen eine wichtige Rolle im Alltag. Darüber berichtete u.a. Weinert\*:

„(...) Ja dann, dass ist dann schon mal deutlich anstrengender dann ja dann geht es weiter mit allem möglichen Papierkram, den man ja trotzdem auch machen muss und (...) ich finde es manchmal ganz schwer, gerade jetzt in der letzten Zeit (...) mit der Geburt, da war viel Papierkram, dann nicht aus den Augen zu verlieren, was alles gemacht werden muss. Ich finde das ist manchmal schlimmer als (...) das Abarbeiten selber, dieses Gefühl mir geht bestimmt was durch die Lappen. Und wenn man zu zweit ist (...), da ist immer noch einer, der mit aufpasst“ (Transkript Pseudonym Weinert\*, S.9).

Die Umsetzung administrativ bedeutsamer Aufgaben, wie bspw. die Zahlung von Rechnungen, die Beantragung wichtiger Unterlagen bspw. eine Geburtsurkunde, aber auch die Formulierung von Schreiben an unterschiedliche Institutionen mussten ebenfalls von der Akteurin neben ihren anderen alltäglichen Pflichten ausgeführt werden. Hinzu kam, wie sie betont, eine häufige Unsicherheit darüber, ob wirklich alle administrativen Tätigkeiten ausgeführt wurden, sie somit auch diese Aufgaben eigenständig umsetzen musste und keine Kontrollinstanz wie ihren Partner in dieser Zeit an ihrer Seite wusste, der darüber wachte. Das Forschungsprojekt geht hier von einem grundlegenden Beispiel aus, dass mehr oder weniger auf alle Lebensgefährt\*innen der Seeleute zutrifft. So bleiben diese für die Umsetzung administrativ bedeutsamer Aufgaben allein zuständig und, wenngleich sie sich sicher auch hier einer Unterstützung im Bekannten- oder Familienkreis bzw. bei Institutionen versichern können, doch in erster Linie eigenständig dafür verantwortlich. Die abwesenden Seefahrer\*innen können hier kaum Unterstützung leisten.



Svea Wendt, die im September 2012 im Rahmen eines Projektseminars ein Gespräch mit fünf Flensburger Seemannsfrauen führte, thematisiert über die bisherigen Aspekte hinaus den Faktor Angst um die Seeleute auf hoher See, der mglw. die Alltagssituation der Partner\*innen beeinflusst. Wenngleich die Antworten ihrer Interviewteilnehmer\*innen differenziert ausfallen, wird deutlich, dass die Angst um die Seeleute durchaus einen Einfluss auf das Verhalten der Akteur\*innen nach sich ziehen kann (vgl. Wendt 2012, S.33f.). Eine differenzierte Haltung der Partner\*innen im Umgang mit dem Thema Angst um die Seefahrer\*innen während ihrer Abwesenheit kann auch das Forschungsvorhaben bestätigen. Inwiefern diese allerdings den Alltag bestimmte, war nur in Ansätzen zu rekonstruieren, auch da die fünf Partner\*innen grundlegend die Angst um die auf See tätigen Seeleute nur randständig thematisierten. Bestätigen lässt sich jedoch, ähnlich wie bei Wendt, dass der Faktor Angst um die Seeleute durchaus einen Einfluss auf das Verhalten der Akteur\*innen nahm. Mit Hilfe von drei unterschiedlichen Gesprächssequenzen stellen wir im Folgenden die differenzierten Optionen der Partner\*innen dar, wie ein Umgang mit dem Thema Angst erfolgte. Dabei handelte es sich grundlegend um Ängste vor den zahlreichen Gefahren an Bord, die mit einer Übernahme einer Tätigkeit der Seefahrer\*innen an Bord einhergingen. Als mögliche Gefahren kann das Projekt dabei auf Gefahren durch Wetterkapriolen, mögliche Naturkatastrophen, Gefahren durch Piraterie, Überfälle auf das Schiff oder eine Unfallgefahr durch Ausübung einer Tätigkeit an Bord verweisen.

Die Partnerin Crotogino erklärte im gemeinsamen Gespräch eine weitgehende Ausblendung der Angst um den Seefahrer im Alltag, welche ihr entschieden dabei half den Alltag ohne Einflussnahme meistern zu können. Sie berichtete davon:

„Also ich bin von Natur aus (...) kaum ängstlich. Aber nichtsdestotrotz wenn man es sich vor Augen führt, wenn man da war und dann das auch mal beobachtet wie die, wie die Jungs da arbeiten und was da alles passieren kann, ist einem schon mulmig (...). Ich blende es aus. (P.) vermittelt mir immer das Gefühl der absoluten Sicherheit. (...) So dass und dass, das beruhigt einen, also das, so ein Mantra, dass ich mir immer wieder gesagt habe. Jetzt habe ich ein, zwei Kinder, jetzt habe ich überhaupt keine Zeit mehr darüber nachzudenken (...)“ (Transkript Crotogino, S.5).

Ogleich die Akteurin selbst nicht ängstlich ist, erscheint ihr die Situation an Bord der Kreuzfahrtschiffe oftmals problematisch, wenn sie die Abläufe rekonstruiert, welche von den Seeleuten dort ausgeführt werden. Die ständige Gefahr sich bei unterschiedlichen Arbeitstätigkeiten zu verletzen wird indirekt angesprochen. Ihr Partner wirkt jedoch beruhigend auf sie ein und vermittelt ihr ein Gefühl der Sicherheit, auf welches sie sich

weitgehend stützt und Gefahren im Alltag an Bord der Schiffe ausblendet. Dies hilft ihr den Alltag zu meistern, so dass kaum ein Einfluss auf alltägliche Handlungen zu konstatieren ist, wie das Projekt resümiert. Letztlich räumt sie selbst ein, dass bedingt durch ihre Rolle als Mutter keine Option mehr zur Verfügung steht sich zu große Gedanken um den Seefahrer zu machen, da sie, so die Auffassung des Projektes, zu sehr mit den alltäglichen Pflichten beschäftigt ist, die auch mit ihrer Rolle als Mutter einhergehen.

Elisabeth Bärhold sorgte sich hingegen vor der ständigen Gefahr durch Wind und Wetter, der das Schiff ausgesetzt war und welche die Situation ihres Mannes an Bord negativ beeinflussen konnte und mitunter zum Untergang des Schiffes hätte führen können.

„Da hab´ ich mir schon große Sorgen gemacht. Also ob die Überfahrt auch gelang und (...) Wetterbericht war ja auch noch nicht so wie heute, also wie man sich als Landratte das Wetter so vorstellt auf See und danach machte man sich auch dann schon Gedanken und Sorgen schon, das ist klar. (...) Denn es gab ja (...) im Atlantik auch mal Stürme (...). Mein Mann erzählte mir dann der Sturm war so stark, dass selbst die Wellen über oben bis zur Brücke kamen. Und nachdem mein Mann mir das so erzählt hat, wie das war und so (...) hab´ ich mir nun bisschen mehr Gedanken gemacht, was, wie das draußen wohl aussieht. (...) Aber mir fehlte ja auch jedes Verständnis für die Seefahrt, weil ich ja aus dem Binnenland komme (...)“ (Transkript E. Bärhold, S.6).

Die Akteurin erklärte, dass sie bedingt durch Gefahren wie Stürme oder Wetterumschwünge auf hoher See durchaus besorgt um ihren Mann war und sich Gedanken um ihn machte. Ein aufklärendes Gespräch über die Situation auf hoher See führte letztlich dazu, dass sie sich bei zukünftigen Reisen ihres Partners verstärkt Sorgen um ihn machte. Da ihr jedoch, wie sie einräumt, sämtliches Verständnis für die Seefahrt fehlte, konnte sie sich nicht in die Situation ihres Partners hineinversetzen, so die Auffassung des Projektes. Dennoch kann davon ausgegangen werden, dass nach einem gemeinsamen Gespräch die Angst um den Seemann die Akteurin durchaus stärker als zuvor im Alltag beeinflusste und ständig im Hinterkopf präsent blieb. Ob damit jedoch ein Einfluss auf die Ausführung ihrer alltäglichen Pflichten einherging, kann abschließend nicht beantwortet werden, mitunter ist davon auszugehen, dass die Gedanken um ihren Partner zwar unterschwellig vorhanden blieben, sie aber nicht grundlegend von einer Ausführung ihrer Aufgaben im Alltag abhielten.

Eine deutliche Beeinflussung ihres Alltages merkte hingegen Weinert\* an.

„Ja es (...) das beeinflusst mich sehr, also ich merke immer, dass das meine Stimmung total (...) beeinflusst, wenn ich weiß, dass da irgendwas nicht gut ist (...), dass mich das sehr runterzieht

und dass das dann manchmal die Kinder ein bisschen abkriegen und wenn ich das dann feststelle, dann versuche ich mich dann wieder einzufangen und irgendwas extra Schönes zu machen mit den Kindern, damit sie das nicht abkriegen. (...)“ (Transkript Pseudonym Weinert\*, S.6f.).

Die Angst um den Partner auf hoher See beeinflusste die Akteurin durchaus bei der Ausführung ihrer Alltagspflichten und wirkte sich auf ihre Stimmung aus. Manchmal war sie gereizt oder traurig und ließ dieses Verhalten ihre Kinder spüren. Wenngleich sie sich stets darum bemühte diese Einflüsse gering zu halten, gelang es ihr nicht immer sie komplett zu vermeiden. Erst durch stete Erfahrungen, die sie als Partnerin in der Beziehung mit einem Seefahrer sammelte und ein erweitertes Vertrauen in dessen Kompetenzen, lernte sie es ihre Ängste auch durch die zusätzlichen Ablenkungen, welche durch eine Vielzahl an unterschiedlichen Tätigkeiten als Hausfrau und Mutter im Alltag entstanden, zu beherrschen. So gibt sie zu verstehen:

„Nee das hat sich verbessert. (...) Das hat sich verbessert dadurch, dass ich mehr abgelenkt bin (...), aber auch dadurch, dass ich weiß (...) er findet sowieso irgendeine Lösung. Er kriegt das schon hin (...)“ (Transkript Weinert\*, S.7).

Wenn dieses Zitat auch ein stellvertretendes Beispiel dafür bildet, wie sehr die Angst um die Seefahrer\*innen auf einem Kreuzfahrtschiff die Situation ihrer Partner\*innen beherrschen kann, muss jedoch differenziert werden, wie intensiv tatsächlich die Einflüsse auf die Gestaltung des Alltags ausfallen. Das Projekt geht davon aus, dass die Angst zwar unterschwellig die Lage der Akteur\*innen beeinflusst, dass aber dennoch eine weitgehende Ausführung der Alltagsaufgaben erfolgt, wenn auch manchmal die Gedanken der Seemannsfrauen durchaus um die Seeleute auf hoher See kreisen. Der Alltag selbst kann somit zwar konstitutiv von einer Angst um die Akteur\*innen auf den Schiffen beeinflusst sein, dennoch wirkt diese nach Analyse der entsprechenden Gespräche mit den Partnerinnen, die dem Projekt zur Verfügung standen, nicht so intensiv auf deren Situation ein, dass diese keine alltäglichen Pflichten mehr ausführen konnten. In der Gesamtdarstellung aller Aspekte, die den Alltag der Partner\*innen konstituieren bleibt die Angst um die Seeleute somit zwar ein Bestandteil, muss allerdings deutlich differenziert werden und tritt nicht bei allen Akteur\*innen gleichermaßen auf. Daher wird diese in der Skizze auf S.215 als optionale Konstitutionsform eines Alltags der Partner\*innen betrachtet, die allerdings durchaus Einfluss auf die Ausübung aller Aufgabenstellungen der Akteur\*innen nach sich ziehen kann.

Bevor nun im Folgenden eine grundlegende Darstellung aller Aspekte, welche den Alltag der Partner\*innen grundlegend konstituieren, erfolgt, geht das Forschungsprojekt noch einmal kurz auf den Aspekt einer Kontaktaufnahme mit den Seefahrer\*innen ein, der bereits auf S. 192f. flüchtig angemerkt wurde. An dieser Stelle soll jedoch keineswegs eine ausführliche Beschäftigung mit dieser Thematik erfolgen, auch da dem Medieneinsatz im Alltag in Seefahrerfamilien ein eigenes Kapitel gewidmet ist (siehe hierzu ausführlich Kapitel 6, hier speziell Kapitel 6.1 und 6.2). Die an diesem Ort vorgestellte Aussage einer Zeitzeugin dient vielmehr dazu deutlich zu machen, dass eine Kontaktaufnahme mit den Seeleuten unter Zuhilfenahme von Kommunikationsmedien für die Akteur\*innen eine konstitutionelle Bedeutung in ihrem Alltag einnehmen kann und dabei maßgeblich in einen Alltag der Akteur\*innen eingebunden wird, der sich aus vielen unterschiedlichen Aufgabenstellungen zusammensetzt.

So berichtet zunächst Tränke\* darüber:

„Wir hatten zweimal die Woche einen festen Telefontermin, also wir hatten Telefontage, es war immer klar in welchen Häfen er dann anruft. (...) Wir hatten ja diese Telefontage und da hat er meistens nach dem Mittagessen angerufen. Es war immer so zwischen eins und drei. Da habe ich nichts gemacht. Da saß ich zuhause und also und hab´ auch permanent geguckt, ob mein Telefon geht, also man wird da echt ein bisschen paranoid. Wenn dann jemand anders angerufen hat, hab´ ich den sofort abgewimmelt. (...) Und es beeinflusst den Alltag ungemein. Also das ist, eigentlich ist das schon schlimm, wie man sich danach ausrichtet. Auch wenn man dann einkaufen geht, nee ich muss jetzt wieder nach Hause, weil ich muss ja irgendwie telefonieren“ (Transkript Pseudonym Tränke\*, S. 2 und 5).

Das Zitat verdeutlicht mehrere wesentliche Aspekte gleichermaßen. Zunächst einmal stellt es die konstitutive Bedeutung einer Kontaktaufnahme zum Partner in den Fokus, der für die Akteurin eine solch wesentliche Funktion einnahm, dass sämtliche andere Pflichten, welche der Alltag mit sich brachte in den Hintergrund rückten. Die Konzentration erfolgte dabei ausschließlich auf ein Medium, in diesem Falle das Telefon, welches für einen Zeitraum von ca. zwei Stunden wesentlich die Gunst der Akteurin weckte. Das Medium erreichte eine derartige Bedeutung, dass sämtliche andere Dinge zur Nebensache deklariert wurden, wie sie einräumt. Die Kontaktaufnahme mit dem Seefahrer, unabhängig der jeweiligen Gründe, hatte an diesen zwei Tagen in der Woche einen starken Einfluss auf die Gestaltung ihres Alltags und führte zu einer Missachtung anderer alltäglicher Aufgaben. Diese gemeinsamen Gespräche, die mit Hilfe einer Kontaktaufnahme durch ein Medium wie das Telefon zustande kamen, waren allerdings nur möglich, so möchte das Projekt ergänzen, weil beide

Akteur\*innen sich von vornherein auf feststehende Kommunikationszeiten geeinigt und diese entsprechend in ihren Alltag integriert haben. Über dies hinaus setzten sie voraus, dass in den gewählten Zeitfenstern beide Personen durchaus die Möglichkeit dazu hatten, sich miteinander auszutauschen und andere Aufgaben, die ansonsten ihren Alltag strukturierten, zumindest in der Zeit kurzzeitig nicht ausführen mussten, wie bspw. die Seefahrer\*innen oder sich ausschließlich der Kontaktaufnahme widmen und andere Aufgaben missachten konnten, wie die Partner\*innen. Ob diese Zeiten jedoch als ein immer wiederkehrendes Ritual zu verstehen sind, bleibt zunächst unberücksichtigt. In Kapitel 6.2 demonstriert das Projekt anschaulich, wie eine Kommunikation der Untersuchungsteilnehmer\*innen mit Hilfe von Medien durchaus als ein wiederkehrendes Ritual verstanden werden kann. An dieser Stelle findet auch eine begriffliche Definition des Wortes statt, so dass hier abschließend darauf zu verweisen ist (s. zum Begriff des Rituals bitte Kapitel 6.2).

Das zuvor genannte Beispiel kann jedoch nach Auswertung aller Zeitzeugengespräche keineswegs per se als ein repräsentatives betrachtet werden, es zeigt vielmehr, wie Medien durchaus eine Auswirkung auf die Gestaltung des Alltags nach sich ziehen können. Eine solche Situation setzt zum Einen die prinzipielle Verfügbarkeit der Medien voraus und darüber hinaus die Möglichkeit diese überhaupt verwenden zu können. Das Zitat verweist darauf, dass hier scheinbar eine Verfügbarkeit und Nutzung der Medien von beiden Akteur\*innen gegeben war, so dass ein feststehender Austausch an zwei Tagen in der Woche durchaus gelingen konnte. Diese Voraussetzung kann jedoch nach Analyse nicht bei allen Seeleuten und ihren Partner\*innen bestätigt werden. Denn letztlich bleibt die Kommunikationssituation der Akteur\*innen, da sich beide in Zeiten der Abwesenheit der Seeleute nicht am gleichen Ort aufhalten, von einer Verwendung der Medien geprägt, um eine Erreichbarkeit untereinander zu garantieren. Für diese Verwendung muss jedoch ein entsprechendes Medium an Bord wie an Land zur Verfügung stehen, um einen Austausch zu initiieren. Restriktionen in ihrer Verwendung können dabei einen Austausch zueinander erschweren oder gänzlich versagen (vgl. hierzu die Kapitel 5.5.1 sowie 5.7 bis 5.9.4).

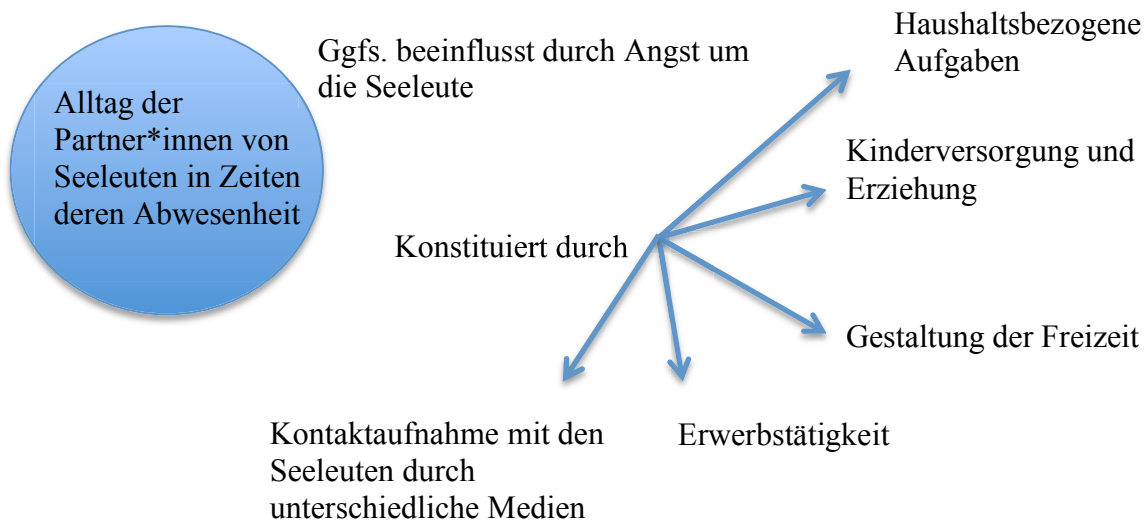
An dieser Stelle beendet das Projekt nun jedoch eine Darstellung wesentlicher Alltagsbestandteile, welche das Leben der Partner\*innen von Seeleuten prägen und fasst diese noch einmal zusammen. Neben der Verpflichtung als Hausfrau übernehmen die Akteur\*innen wesentliche Aufgaben im Haushalt wie eine Reinigung der Wohnräume sowie Aufgaben wie eine Zubereitung von Speisen oder erledigen Tätigkeiten wie Wäsche waschen, Bügelarbeiten

auszuführen oder Kleidung in vorhandene Einrichtungen einzusortieren. Auch die mögliche Versorgung von im Haus lebenden Tieren kann als eine haushaltsbezogene Aufgabe interpretiert werden. Auch die Durchführung von administrativen Tätigkeiten, die mit Übernahme des Schriftverkehrs zu unterschiedlichen Adressaten (wie Behörden oder anderen Personen) einhergeht, möglicherweise finanzielle Angelegenheiten beinhaltet wie die Begleichung von Rechnungen unterschiedlicher Akteur\*innen, die Forderungen an die Familie stellen, sind Aufgaben, die grundlegend von den Partner\*innen ausgeführt werden, wenn die Seeleute berufsbedingt abwesend sind. Sind Kinder im Haushalt vorhanden, so wird der Alltag wesentlich durch deren Bedürfnisse konstituiert. So sind grundlegende Fürsorgepflichten für die Akteur\*innen mit ihrer Rolle als Mutter verbunden, die erfüllt werden müssen. Hierzu zählt nicht nur die Erziehung der Kinder, sondern auch deren Versorgung wie bspw. die Übernahme einer Zubereitung von Speisen, die Bereitschaft ihnen zuzuhören und eine Kommunikation mit ihnen durchzuführen, ihre Bedürfnisse zu berücksichtigen, ihre Kleidung zu waschen und zu bügeln, um zumindest einige Aufgaben zu nennen, die mit Übernahme einer Rolle als Mutter verbunden sind.

Sind die Partner\*innen berufstätig, so treten damit berufliche Verpflichtungen im Alltag ein, die gewichtige Auswirkungen auf dessen Gestaltung haben. Bleiben neben entsprechenden Aufgaben Zeitkontingente, so werden diese im Rahmen einer Gestaltung der Freizeit von den Akteur\*innen unterschiedlich genutzt, bilden aber ebenfalls einen konstitutiven Bestandteil des Alltags. Die Angst um die Seeleute auf hoher See kann darüber hinaus den gesamten Alltag der Partner\*innen beeinflussen, wenngleich dieser Einfluss differenziert ausfallen kann. Aber auch die Verwendung von Medien für eine Kontaktaufnahme mit den Seefahrer\*innen auf See kann den Alltag grundlegend bestimmen und zu einer Verschiebung anderer bedeutsamer Aufgabenstellungen führen, wenngleich differenziert werden muss, inwiefern eine Kontaktaufnahme mit den Akteur\*innen an Bord auch tatsächlich gelingen kann. Sind Medien an Bord für einen Austausch nicht vorhanden, liegen entsprechende Restriktionen ihrer Nutzung vor oder sorgen technische Störungen ggfs. durch Wind und Wetter bedingt dafür, dass eine Kommunikation nicht möglich ist, entfällt diese und bestimmt somit nicht essentiell den Alltag der Partner\*innen. Eine Kommunikation mit Hilfe von Medien zu anderen Personen an Land wird dennoch sicher, so die Auffassung des Projektes, unabhängig dessen, von den Lebensgefährt\*innen umgesetzt und kann durchaus als eine Freizeitbeschäftigung interpretiert werden. Diese spielt allerdings im Rahmen des Forschungsvorhabens keine Rolle und wird daher nicht weiter berücksichtigt.

Rohmer spricht über die Aufgaben der Partnerin eines Seefahrers auf ironische Weise und berichtet von überquellenden Wäschekörben und Bergen von Geschirr, welches für die Familie abgewaschen werden muss, über Bügelwäsche, die erledigt werden sollte sowie über Kinder, die beschäftigt werden müssen (vgl. Rohmer 1994, S.37) und bestätigt damit grundlegend die Erkenntnisse, die bei der Auswertung der Zeitzeugengespräche gewonnen werden konnten.

Die folgende Skizze fasst die o.g. Ausführungen noch einmal zusammen. Sie kann laut Auffassung des Projektes allerdings durchaus für alle Partner\*innen, die eine soziale Paarbeziehung mit einem Seefahrer/einer Seefahrerin pflegen, als gültig betrachtet werden.



Sobald sich die Seeleute wieder an Land und somit bei ihren Familien befinden, tritt eine Veränderung des Alltages der Partner\*innen ein, der grundlegend auf die Präsenz der Seefahrer\*innen zuhause zurückzuführen ist. Nun ist die Familie, bestehend aus den Seeleuten, ihren Lebensgefährt\*innen und ggfs. Kindern, wieder vereint. Damit endet eine Phase, die vorher von einem, wie Rohmer es ausdrückt, ständigen Hin und Her und einem Wechselbad der Gefühle bestimmt wurde (vgl. Rohmer 1998, S.53). Dabei bleibt das Kommen und Gehen der Seeleute ihrer Ansicht nach eine Situation, die für die Akteur\*innen nie zur Routine wird und den Alltag maßgeblich beeinflusst (vgl., ebd.). Wenngleich das Forschungsprojekt die Aussage der Autorin mit Hilfe der geführten Gespräche weder bestätigen noch verwerfen kann, bleibt sie dennoch schlüssig, da ein Alltag der Partner\*innen und dessen Gestaltung maßgeblich davon abhängig ist, ob sich die Seeleute an Land bei ihrer Familie befinden oder nicht. Das Kommen und Gehen der Seefahrer\*innen betrifft dabei alle Lebensgefährt\*innen von Seeleuten gleichermaßen, unabhängig der Branche in der sie beschäftigt sind, unterschiedlich bleiben die entsprechenden Auswirkungen auf ihren Alltag.

Und losgelöst dessen müssen bei einer Rückkehr der Seeleute die vorher ausgeführten Tätigkeiten, welche zuvor den Alltag ihrer Partner\*innen konstitutiv bestimmten, nach ihrer Rückkehr damit jedoch nicht sofort obsolet werden. Hier geht es vielfach darum welche Absprachen die beiden Personen der sozialen Paarbeziehung getroffen haben und wie diese fortan ihren Alltag bestimmen. Eine spezielle Rollen- und Aufgabenzuweisung sichert dabei insbesondere in Zeiten einer An- und Abwesenheit der Seeleute die Funktionsfähigkeit der an Land verbleibenden Familie und kann als eine familiäre Strategie verstanden werden den Alltag zu meistern. Die Gestaltungsoptionen variieren dabei jedoch, worauf das Forschungsvorhaben im nachfolgenden Kapitel hinweisen möchte.

#### **4.2 Familiäre Alltagsstrategien**

Nachdem das Projekt in den vorhergehenden Kapiteln den Alltag der Seeleute und ihrer Partner\*innen anhand wesentlicher Gesprächssequenzen und entsprechender Anmerkungen nachgezeichnet hat, möchte es nun folgend aufzeigen, welche Strategien beide Partner\*innen einer solchen sozialen Paarbeziehung nutzen, um einen weitgehend voneinander isolierten Alltag gestalten zu können. Hier geht es grundlegend jedoch nicht nur um Strategien, welche die Akteur\*innen verwenden, wenn sie kurz- oder langfristig, bedingt durch die arbeitsbedingte Mobilität der Seefahrer\*innen, voneinander getrennt sind. Eine Verteilung spezieller Aufgaben, die von den Partner\*innen und den Seeleuten, unabhängig ob auf hoher See oder zuhause befindlich, ausgeübt werden, kann dabei eine sinnvolle Strategie sein den Alltag zu gestalten. Die gewählten Strategien können dabei jedoch deutlich voneinander abweichen. Zu diesem Zweck analysiert das Forschungsvorhaben zunächst anhand spezieller Gesprächssequenzen der Zeitzeug\*innen, welche Rollen- und Aufgabenzuweisungen innerhalb der Seefahrerfamilien vorgenommen werden, um die Funktionsfähigkeit der Familie, insbesondere in Abwesenheitszeiten der Seeleute, aufrecht zu erhalten. Losgelöst spezieller Rollenbilder in der Seefahrt, die abschließend kurz skizziert werden, wird anschließend die Frage danach gestellt, ob es den Seeleuten an Bord der Schiffe möglich war einen, wie auch immer gearteten Einfluss auf den familiären Alltag ihrer Partner\*innen an Land ausüben zu können. Dabei erscheinen die Zitate der Seeleute und ihrer Partner\*innen selbst hilfreich, um zumindest annähernd eine Antwort auf folgende Fragestellung geben zu können. Nach entsprechender Schilderung möglicher Einflussoptionen auf die Alltagsgestaltung der an Land befindlichen Familienmitglieder, schließt das Kapitel mit einer Darstellung familienbezogener Strategien, welche eine Integration der zuvor abwesenden Seeleute an Land und somit in die Familie selbst sicherstellen konnten. Dabei geben uns die



Aussagen der Interviewpartner\*innen Auskunft über Möglichkeiten eine Integration der Seefahrer\*innen nach deren Abwesenheit in der Familie sicherstellen zu können.

#### **4.2.1 Rollenbilder in der Seefahrt**

Mit der Übernahme spezieller Aufgaben innerhalb einer Seefahrerfamilie werden den Akteur\*innen einer sozialen Paarbeziehung unterschiedliche Rollen zugewiesen, die eine weitgehende Funktionsfähigkeit der Familien aufrechterhalten. Diese Aufgabenverteilung findet jedoch, wenngleich sich der Eindruck ergeben sollte, nicht nur in Zeiten der Abwesenheit der Seefahrer\*innen statt, sondern geht oftmals darüber hinaus und beeinflusst den Alltag der Seeleute und ihrer Partner\*innen auch, wenn die vorher an Bord befindlichen Seefahrer\*innen wieder zuhause an Land und somit bei ihren Familien sind. Die Rückkehr der Seeleute kann allerdings für ihre Partner\*innen durchaus eine Abkehr von bisher übernommenen Aufgaben und Pflichten beinhalten, die sich vielfach dadurch ergibt, dass die Seefahrer\*innen nun wieder einige Aufgaben übernehmen, für die vorher ausschließlich die Partner\*innen verantwortlich waren.

Die erwerbsbedingte Mobilität der Seeleute hatte dabei historisch betrachtet immer einen Einfluss auf das Leben ihrer Partner\*innen an Land. Dennoch müssen die entsprechenden Abwesenheitszeiten der Akteur\*innen durchaus voneinander differenziert werden. Wie bereits in den vorhergehenden Kapiteln thematisiert, müssen hier die unterschiedlichen Branchen, in denen die Fahrensleute tätig sind und die damit verbundenen Abwesenheitszeiten von Zuhause differenziert betrachtet werden. Seeleute auf Ausflugsschiffen und Fähren, um nur ein Beispiel zu nennen, sind möglicherweise nur für einige Stunden ggfs. Tage von Zuhause abwesend, während Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen durchaus bis zu einem Jahr von ihrer Familie getrennt sein können. Grundlegend bezeichnet Henningsen daher die Situation in Seefahrerfamilien als ungewöhnlich und verweist auf gravierende Unterschiede im Vergleich zu anderen Familien. Letztlich verliefen die Ehen zwischen den Akteur\*innen, so der Autor, anders, da der Seemann, er berücksichtigt hierbei ausschließlich den männlichen Seefahrer, mit Übernahme einer Tätigkeit an Bord eines Schiffes, für einige Monate im Jahr nicht zuhause sein kann. Eine Veränderung dieser Situation sei es erst dann möglich, wenn sich die Seeleute dazu entschließen, ihre Tätigkeit aufzugeben und an Land zu verbleiben (vgl. Henningsen 1987, S.96). Die Abwesenheit der Akteur\*innen, so ergänzt das Projekt hieranknüpfend, verpflichtete die Partner\*innen nun dazu, um eine Funktionsfähigkeit der Familie

grundlegend sicherzustellen, sämtliche familienbezogenen Aufgaben zu übernehmen, da die Seeleute aufgrund ihrer Abwesenheit von Zuhause diese nicht übernehmen konnten. Wenn auch die Aussage von Henningsen, der Seemannsehen gleichermaßen mit Besuchsehen vergleicht, ein wenig hart anmuten mag, so bleibt sie dennoch auch laut Auffassung des Forschungsprojektes ein kaum zu verleugnender Tatbestand (vgl., ebd., S.96).kehrten die Seeleute auf einem Kreuzfahrtschiff erst nach einigen Monaten wieder zurück zu ihren Familien, so mag sich der Eindruck von Henningsen auch tatsächlich bestätigen lassen. Auch in anderen Branchen, bspw. in der Handelsschiffahrt, stellen einige Monate der Abwesenheit von Zuhause für die Seeleute dabei keine Ausnahme dar.

Die Arbeitsverteilung war in Seefahrerfamilien aufgrund der oftmals langen Abwesenheit der Seeleute daher anders gestaltet als in anderen Familien, so Henningsen. Die Rolle des Seefahrers war von vornherein darauf ausgelegt Geld zu verdienen und die Familie zu versorgen, sich während seiner Anwesenheit an Land jedoch um die Instandsetzung von Haus und Wohnung zu kümmern. Die Rolle der Frau hingegen darauf ausgelegt sich weitgehend der häuslichen Wirtschaft, dem Verbrauch von Gütern und Geld für die Familie, dem Haushalt und der Erziehung der Kinder zu widmen (vgl. Henningsen 1987, S.98). Bedingt durch die Verantwortung das Geld für die Familie für alle wirtschaftlichen Belange sinnvoll einsetzen zu müssen, war die Partnerin, wie ebenfalls Henningsen erklärt, dazu gezwungen eine gewisse Sparsamkeit zu erlernen, um die vorhandenen finanziellen Mittel verantwortungsbewusst einzusetzen (vgl., ebd.). Früher übliche Transferleistungen der Seeleute an die Akteur\*innen durch Überweisungen der Heuer an die Familie über die Reederei oder per Post an die Familien, die noch Henningsen konstatiert (vgl., ebd.), können heute mglw. durch Überweisungen auf das Konto der Partner\*innen und andere Transferoptionen ergänzt werden, die eine finanzielle Versorgung der Akteur\*innen sicherstellen, wenn die Seeleute nicht vor Ort sind. Diese Liquidität ist dabei für die Partner\*innen essentiell, um die Versorgung der Familie sicherzustellen. Leider konnte das Projekt nichts darüber in Erfahrung bringen, wie die Seeleute und ihre Lebensgefährt\*innen selbst eine finanzielle Versorgung ihrer Situation während der Abwesenheitszeiten der Akteur\*innen sicherstellten, so dass hierzu keine weiterführenden Aussagen möglich sind.

Jensen gibt zu verstehen, dass die Partnerinnen in Zeiten der Abwesenheiten der Seefahrer\*innen mehr oder weniger typisch als männlich bezeichnete Aufgaben wie die Kindeserziehung, finanzielle Planungen, um die Familie versorgen zu können, Verhandlungen

mit den Behörden oder die Bewältigung von Krisen in der Familie, die durch unterschiedlich bedingte Anlässe entstehen können (vgl. Jensen 1980, S.68), übernehmen. Die Seeleute sind aufgrund ihrer Berufstätigkeit nicht in der Lage diese Pflichten zu erfüllen, so dass hier eine Umstrukturierung erfolgt, welche den Partner\*innen weitgehend freie Hand dabei lässt, wie eine Umsetzung entsprechender Aufgaben erfolgt. Heute, hierbei bezieht sich der Autor auf die 1980er Jahre, ließe sich jedoch eine Veränderung des Rollenverhaltens der Seeleute innerhalb ihrer Familien bei ihrer Anwesenheit konstatieren, die damit einhergeht, dass diese bereit sind mehr Aufgaben im Haushalt zu übernehmen und weitgehend eine Verantwortung für die Erziehung der Kinder zu übernehmen, die vorher fast ausschließlich in den Händen der Partner\*innen lag (vgl. Jensen 1980, S.67). Losgelöst einer entsprechenden Veränderung kann daher zunächst durchaus die Meinung von Henningsen bestätigt werden, welcher die Frau als Oberhaupt einer Seefahrerfamilie betrachtet und ihr die gesamte Kommandogewalt zuspricht (vgl. Henningsen 1987, S.98). Letztlich ergab sich diese, so möchte das Projekt an dieser Stelle ergänzen, durch die oft monatelange Abwesenheit der Seeleute selbst. Einer der Akteur\*innen einer entsprechenden sozialen Paarbeziehung musste bestimmte Aufgaben und Pflichten im familiären Alltag umsetzen, hatte dabei bestimmte Rechte, bspw. die Kinder in Zeiten der Abwesenheit der Väter zu erziehen und zu maßregeln, wenn diese ihren Anweisungen nicht Folge leisteten. Dabei war es weitgehend dieser fehlende Einfluss auf die Kindererziehung, den auch Jensen im Rahmen seiner Studie bei einem Großteil von ihm befragter Seeleute konstatieren konnte, der grundsätzlich bemängelt wurde (vgl. Jensen 1980, S.67). Auch damit einhergehende Folgen die Entwicklung der Kinder nicht miterleben zu können und daher Angst zu haben den Kontakt zueinander zu verlieren, konnten den Alltag der Seefahrer\*innen maßgeblich beeinflussen, da wie auch Henningsen ergänzt, viele Kinder bei Rückkehr der Seefahrer diese nicht oder nur unzureichend kannten oder sich nur bedingt an diese erinnerten (vgl. Jensen 1980, S.67 und Henningsen 1987, S.99).

Jensen stellte dabei bereits 1980 fest, dass sich die Situation in Seefahrerfamilien durch einen deutlichen Gegensatz gestaltete, der Formen einer totalen Abwesenheit der Seeleute, aber gleichermaßen auch ihre totale Anwesenheit in Zeiten von Urlaub oder Nichtbeschäftigung an Bord beinhaltete (vgl. Jensen 1980, S.69) und damit Folgen auf die zuhause an Land bleibenden Familienmitglieder nehmen konnte. Dieser Gegensatz prägt auch heute noch maßgeblich die Situation der Seefahrer\*innen und ihrer Familien. So können die Seeleute während ihrer Erwerbstätigkeit an Bord vom Alltag an Land weitgehend als total abwesend bezeichnet werden. Umgekehrt gilt, dass sie während eines Urlaubes an Land oder in Zeiten

ihrer Nichtbeschäftigung total anwesend und somit jederzeit präsent für ihre Familien bleiben. Diese grundlegenden Bedingungen liegen dabei in allen Seefahrerfamilien gleichermaßen vor, wenn wir erneut auch auf einige Differenzierungen hinweisen müssen, was die Länge der Abwesenheit der Seeleute betrifft. Denn bei Seefahrer\*innen, die bspw. in der Ausflugschiffahrt oder auf einer Fähre tätig sind, und für Stunden oder einige Tage von der Familie entfernt sind, gelten die o.g. Ausgangskonstellationen wohl kaum, da hier kaum andere Voraussetzungen als in anderen Familien vorliegen, in denen die Akteur\*innen eine Tätigkeit in Vollzeitbeschäftigung ausüben und nach Beendigung wieder nach Hause zurückkehren. Doch losgelöst der jeweiligen Abwesenheitszeiten der Akteur\*innen von ihren Familien an Land möchte das Projekt im folgenden Abschnitt nun aufzeigen, wie maßgeblich deren Partner\*innen einen Umgang mit einer bei Jensen beschriebenen totalen Ab- und Anwesenheit der Seeleute meisterten und unter zu Hilfenahme einer gemeinsamen Rollen- und Aufgabenverteilung, welche den Alltag der Akteure maßgeblich beeinflusste zu einer maßgeblichen Aufrechterhaltung der Funktionsfähigkeit der Familien beitragen konnten.

#### **4.2.2 Rollen- und Aufgabenzuweisungen innerhalb der Seefahrerfamilien**

Um im Folgenden einen Abriss der unterschiedlichen Rollen und damit verbundenen Aufgabenzuweisungen der Akteur\*innen innerhalb der Seefahrerfamilien zu geben, rekurriert das Forschungsprojekt nun anschließend auf zunächst fünf voneinander zu differenzierende Gespräche mit den Zeitzeug\*innen, die darin ihre Auffassung zu bestimmten Aufgabenstellungen im Alltag zu Protokoll gaben. Für die Darstellung hilfreich war es dabei auf Gespräche zurückgreifen zu können, welche das Projekt mit zwei Seefahrer\*innen führte, die gemeinsam mit ihren Partner\*innen über Aspekte einer Rollen- und Aufgabenverteilung in ihrer Familie sprachen. Ein abschließendes Beispiel einer Akteurin soll darüber hinaus darlegen, wie eine Gestaltung ihrer Rolle und damit einhergehende Aufgaben im Alltag auch neben bis dahin erläuterten Strategien innerhalb der Familie aussehen konnten.

Eine Umsetzung entsprechender Aufgabenstellungen innerhalb der Seefahrerfamilien dient dabei übergeordnet dem Sinn unterschiedliche Herstellungsleistungen für die Familie selbst zu erbringen, welche eine Gewährleistung ihrer Funktionalität ermöglichen. Jurczyk differenziert drei Grundformen, welche familiäre Akteure ausführen, um eine Funktionalität und somit die Herstellung einer Familie zu gewährleisten. Sie verweist zunächst auf das Prinzip des Balancemanagement, welches diverse organisatorische und logistische Abstimmungsleistungen aller Familienmitglieder umfasst, um Familie selbst im Alltag

praktisch lebbar zu gestalten. Letztlich zeichnen sich die Mitglieder innerhalb der Familien durch unterschiedliche individuelle Lebensführungen aus, die einhergehen mit einer Teilhabe an Beruf, Familie, Schule und weiteren Kreise, die auf ihr persönliches Leben einwirken. Um die vielfältigen Interessen und Bedürfnisse der Familienmitglieder zu erfüllen, müssen diese, so die Autorin, weitgehend mental und emotional als auch zeitlich und räumlich miteinander koordiniert werden. Wichtig bleibt eine Ko-Präsenz aller Familienmitglieder und eine Umsetzung eigener Aufgaben und Interessen. Balancemanagement verfolgt dabei grundlegend das Interesse die vielfältigen unterschiedlichen Interessen und Bedürfnisse der Familienmitglieder zu vereinen und eine praktische Gewährleistung der Funktionalität der Familie zu schaffen (vgl. auch insges. Jurczyk 2014, S.61).

Eine Konstruktion von Gemeinschaft bleibt dabei laut Jurczyk eine weitere Grundform, bei der es darum geht in alltäglichen und biografischen Interaktionen aller Familienmitglieder diese als eine gemeinschaftliche Einheit zu definieren, was größtenteils durch gemeinsame Interaktionen, einer wechselseitigen Bezugnahme der Mitglieder aufeinander und einer symbolisch aufgeladenen Darstellung als eine Familie geschaffen wird (vgl. Jurczyk 2014, S.61). Abschließend berichtet die Autorin über eine dritte Grundform, bei der es um die nach außen gerichtete Gestalt der Familie geht, was insbesondere für die Familien bedeutsam ist, die nicht einem gängigen Familienbild entsprechen wie bspw. homosexuelle Eltern, Patchwork- oder Pflegefamilien. Hier liegt der Grundtenor weitgehend darin sich anderen gegenüber als eine Familie zu präsentieren und gegenüber der Gesellschaft zu inszenieren (vgl. Jurczyk 2014, S.62).

Mit der Verknüpfung von unterschiedlichen Rollen und Aufgaben verbunden bleibt ähnlich wie es auch Jurczyk formuliert die Frage danach verbunden, wie eine Herstellung von Familie gelingen kann. Prinzipiell zeichnet sich Familie durch eine Reihe von routinierten und oftmals intentionalen alltäglichen Aktivitäten, Interaktionen oder Tätigkeiten aus, wobei Familie selbst durch ihre Handlungen charakterisiert wird (vgl. Jurczyk 2014, S.63). Ihre Handlungen und somit ihr Tun bilden dabei eine unverzichtbare Grundform „von das tägliche Funktionieren und die Versorgung der Familienmitglieder sichernden Praktiken, (...) (die) allerdings sozio-kulturell eingebettet und nicht „natürlich“ (sind)“ (Jurczyk 2014, S.63). Dabei kommt Jurczyk im Anschluss darauf zu sprechen, dass familialen Routinen eine besondere Bedeutung zukommt, da sie dem Alltag der Familienmitglieder eine Struktur geben und so manchmal über Generationen hinfort eine Sicherstellung familiärer Ordnung und

Identität ermöglichen (vgl. Jurczyk 2014, S.63). Routinen bleiben dabei die häufigste auftretende Form einer Alltagstätigkeit und werden wie selbstverständlich in den Alltag integriert und umgesetzt (vgl. ebd.). Rituale zeichnen sich hingegen „als normierte und stereotypisierte Handlungsabläufe dar und sichern das Alltagshandeln symbolisch ab“ (vgl. ebd.). (Zum Begriff des Rituals siehe Kapitel 6.2., S.553ff.).

Merkt die Autorin an, dass heute insbesondere traditionell vorgegebene Routinen und Rituale in Familien mehr in den Hintergrund treten, da sie sich ihrer Ansicht nach aufgrund sich verändernder Arbeitsbedingungen und immer wieder neu ausgehandelter Geschlechterbeziehungen nur noch schwer realisieren lassen, bleibt zu fragen, inwiefern hier tatsächlich mit einer Übernahme einer Rolle in den Seefahrerfamilien selbst auch traditionelle Routinen verschwinden (vgl. Jurczyk 2014, S.63). Davon abgesehen basiert die Funktionalität und die Aufrechterhaltung der Familie auf den jeweiligen Interaktionen der unterschiedlichen Familienmitglieder, die jedoch auch in Abwesenheit wichtiger Familienmitglieder erbracht werden können (vgl. Jurczyk 2014, S.64).

Wichtig bleibt es hierbei die jeweiligen Einzelperspektiven der Familienmitglieder zu berücksichtigen, die nicht nur unterschiedlichen Akteursgruppen zuzuordnen sind (wie in unserem Fall der Berufsgruppe der Seefahrer\*innen) und sich durch kulturell bedingte sowie strukturell verankerte Macht- und Ressourcendifferenzen auszeichnen (hinsichtlich ihres Standes an Bord und mit ihrer jeweiligen Profession verknüpft) (vgl. auch Jurczyk 2014, S.64f.). Auch wirken auf die Familien selbst öffentliche Akteure ein wie Gewerkschaften, Kirchen, Verbände oder politische Institutionen, was grundlegend berücksichtigt werden muss (vgl. ebd.). Dessen losgelöst bleiben die wichtigsten Funktionen einer Familie laut Jurczyk darin bestehen einen über die Generationen hinaus gestalteten Lebenszusammenhang in persönlichen Beziehungen zu schaffen, der auf der Alltagsebene funktioniert und der sich gleichermaßen den sich immer wieder verändernden Formen des Zusammenlebens anpasst und die Reproduktion der nächsten Generation sicherstellt. Dabei ist eine Schaffung von gemeinsamen Zeit-Räumen und die Ermöglichung gemeinsamer Ko-Präsenzen der Familienmitglieder für eine Funktionsfähigkeit der Familien essentiell (vgl. Jurczyk 2014, S.66). Diese sind laut der Autorin deutlich mit „(...) der Herstellung von Ermöglichungsbedingungen für die Erbringung von Care“ (ebd.) verbunden, wobei Care selbst unterschiedliche Aufgaben wie pflegen, erziehen, betreuen, versorgen oder zuwenden beinhalten kann (vgl. auch ebd.). Familie bleibt, so resümiert die Autorin abschließend, ein

Netzwerk, was zentral um die Aufrechterhaltung von Care bemüht ist, insbesondere um eine Aufrechterhaltung dieser zwischen den Generationen und Geschlechtern, die aufeinander angewiesen und voneinander abhängig sind (vgl. ebd.). Inwiefern nun gemeinsame Zeit-Räume und gemeinsame Ko-Präsenzen tatsächlich innerhalb der Seefahrerfamilien aufrechterhalten werden können, bleibt eine interessante Frage, die sich im Rahmen der Forschungsarbeit an der ein oder anderen Stelle durchaus beantworten lassen kann. Ob gemeinsame Zeit-Räume oder eine gemeinsame Ko-Präsenz jedoch tatsächlich nur dann vorhanden sind, wenn sich die Seefahrer\*innen bei ihren Familien an Land befinden, muss abschließend geprüft werden. Eine mögliche Ko-Präsenz kann auch durch die Verwendung von Medien bei Abwesenheit der Familienmitglieder geschaffen werden, worauf das Forschungsvorhaben erst in Kapitel 6 näher eingeht (siehe Kapitel 6.1 und 6.2, auch S.530).

Im Hinblick auf die alltägliche Lebensführung der Akteur\*innen geht es nun bei der alltäglichen Lebensführung von Paaren darum, ihre individuelle Lebensführung beider Personen, die an sich ein Paar bilden, zu einem kohärenten System der Alltagsgestaltung zu verschränken, die von nun an für beide Partner\*innen bedeutsam ist (vgl. Lenz 2014, S.114). Für beide Akteur\*innen einer sozialen Paarbeziehung bilden feste Ablaufmuster eine Möglichkeit Handlungsunsicherheiten innerhalb der Beziehung zu senken, welche gleichermaßen durch erwartete Handlungsabläufe ersetzt werden, die für die Aufrechterhaltung der Beziehung notwendig sind (vgl. Lenz 2014, S.115).

Lenz ist der Auffassung, dass Aufgabenfelder beider Geschlechter in der Vergangenheit weitgehend bereits vordefiniert waren und die Akteur\*innen praktisch in eine Rolle geboren wurden, wenngleich diese kulturellen Vorgaben heute deutlich an Bedeutung verloren haben (vgl. ebd.). Für jedes Paar ist es von Anfang an notwendig in einen Aushandlungsprozess zueinander zu treten, um Entscheidungen zu treffen, welche Rolle und darüber hinaus welche Aufgaben die jeweiligen Mitglieder einer sozialen Paarbeziehung übernehmen, um die weitgehende Funktionalität ihrer Familie zu sichern (vgl. ebd.). Sobald sich in Paarbeziehungen ein gemeinsamer Alltag konstituiert, so stellt sich dieser laut Jurczyk, genau wie jeder andere „als zwar gesellschaftlich geformter, aber selbst hervorgebrachter und gestalteter Tätigkeits- und Erfahrungszusammenhang im Privatbereich moderner Gesellschaften“ (Jurczyk 2009) dar. Sämtliche Ablaufmuster und Gewohnheiten, die als immer wieder auftretende Routinen in der Paarbeziehung alltäglich auftreten sind dabei nicht für die Ewigkeit geschaffen, so Lenz, sondern haben immer eine begrenzte Gültigkeit und können verändert werden, wenn eine entsprechende Veränderung im Leben des Paares

eintritt, so ergänzt das Projekt die Aussage des Autoren. Treten solche Änderungen ein, so treten die Paare weitgehend in Verständigungs- und Aushandlungsprozesse miteinander, welche nicht nur in verbaler Form, sondern auch durch eine mündliche Kommunikation miteinander erfolgt (vgl. Lenz 2014, S.115).

Die Funktion von bestehenden Ablaufmustern und der Vorteil von Routinen bestehen laut Lenz nun darin das Zeitbudget der Mitglieder einer sozialen Paarbeziehung entscheidend zu entlasten. Mit einem Fortbestehen der Beziehung ist es laut dem Autoren nun nicht länger notwendig erst in einen Aushandlungsprozess miteinander einzutreten, bestimmte vorhandene individuelle Wünsche aneinander anzupassen, sondern den Alltag der Paarmitglieder grundlegend in erprobten Bahnen ablaufen zu lassen (vgl. Lenz 2014, S.115). Mit anderen Worten gesprochen haben sich innerhalb der Beziehung bestimmte Routinen entwickelt, welche die Akteur\*innen ausführen, die ihnen gleichermaßen Zeit für andere Interaktionen ermöglichen. Der familiäre Alltag wird von unterschiedlichen Aktivitäten geprägt, die durchaus routiniert ablaufen können. Jurczyk ergänzt hierzu, dass neben individuellen selbstbezogenen Aktivitäten (als Beispiel verweist sie auf Tätigkeiten wie Aufräumen), auch Aktionen für andere Personen (wie bspw. der Kauf von Geschenken) oder Interaktionen mit anderen Personen (wie ein gemeinsames Kochen) grundlegende Herstellungsleistungen einer Familie bilden (vgl. Jurczyk 2014, S.65).

Mit einem gemeinsamen Haushalt verbunden müssen beide Partner\*innen eine Menge unterschiedlicher Aufgabenstellungen erfüllen und hierfür entsprechend eine Organisation und Umsetzung koordinieren und gemeinsam absprechen. Diese Absprache an sich ermöglicht es Zeit für andere Interaktionen einzusparen. Dennoch bleiben sämtliche Arbeiten, die mit einem gemeinsamen Haushalt anfallen, nun gemeinsame Aufgaben, für die, wie oben angegeben, Regeln gefunden werden müssen, wie diese umzusetzen sind (vgl. auch Lenz 2014, S.118). Durch die ständige Mobilität der Seefahrer\*innen bedingt ist es in Seefahrerfamilien nun bedeutsam gemeinsame Vereinbarungen über zu erledigende Aufgabenstellungen mit ihren Partner\*innen zu treffen, da in Abwesenheitszeiten die beruflichen Akteur\*innen an diesen nicht oder mitunter nur sehr eingeschränkt partizipieren können. Bedeutend bleibt dabei auch die Dauer der Abwesenheit, eine mögliche Vorhersehbarkeit und die Regelmäßigkeit der Abwesenheit (vgl. auch Schneider 2014, S.210), welche Auswirkungen auf die Übernahme familiär bezogener und haushaltsbezogener Aufgaben nach sich zieht. Geht es um die Integration beruflicher Mobilitätsanforderungen in das Familienleben, so Schneider, werden erprobte Verfahren der Alltagsgestaltung häufig



außer Kraft gesetzt und fehlende Leitbilder oder Modelle, welche die Probleme lösen könnten, erschweren einen Umgang mit Mobilitätsanforderungen. Es ist nun notwendig sich eigene Regeln zu überlegen, wie mit diesen Anforderungen umzugehen ist, wobei die Integration von Mobilität in den Alltag der Familienmitglieder letztlich immer von strukturellen und individuellen Gegebenheiten abhängig bleibt (vgl. insges. Schneider 2014, S.213). Individuell betrachtet bleiben sowohl die jeweils subjektive Bewertung der Lebenssituation, familiäre Verhältnisse und persönliche Ressourcen und Vorlieben bedeutsam (vgl. ebd.). Obgleich nun Schneiders Einwand, dass fehlende Leitbilder oder Modelle Akteur\*innen, die als zirkuläre Mobile (s. S.97) bezeichnet und zu denen die Seefahrer\*innen gezählt werden können, einen Umgang mit Mobilitätsanforderungen erschweren können durchaus bestätigt werden kann, so muss jedoch nach Auswertung der Forschungsergebnisse des Forschungsprojektes bei den Seeleuten eingeräumt werden, dass von den Akteur\*innen häufig recht unproblematisch eine Lösung erfolgt, wie mit diesen Anforderungen umzugehen ist. Im vorhergehenden Kapitel wurde dazu bedingt bereits auf weitgehend historische Beispiele zurückgegriffen, wie ein Umgang mit der Mobilität der Seefahrer\*innen innerhalb ihrer Familien erfolgte. Eventuell greift jedoch auch hier der Aspekt, dass zirkulär mobile Akteur\*innen ein anderes Partnerschaftskonzept als residenziell mobile oder nicht mobile Personen verfolgen und ihre Partnerschaften eher auf Distanz und Autonomie als auf Nähe und Gemeinsamkeit ausgerichtet sind (was im Falle der Untersuchungsgruppe nachzuweisen bliebe, die Untersuchung jedoch nicht leisten kann). Dieses erleichtert ihnen mitunter die Vereinbarkeit von Familie, Beruf sowie Mobilität und erklärt, weshalb die Familienbanden nach wie vor existieren (vgl. Schneider 2014, S.215). Das Mobilitätsgeschehen, so gibt uns Schneider final zu verstehen, wird dabei heute entscheidend durch den Wandel des Arbeitsmarktes sowie den Wandel von Familie und Partnerschaft beeinflusst. So führt mitunter das veränderte Rollenverständnis der Frauen und ihre gestiegene Erwerbsbeteiligung heute im Vergleich zur Vergangenheit verstärkt eher dazu, dass Frauen heute nicht mehr selbstverständlich ihren Arbeitsplatz aufgeben und sich, so ergänzen wir Schneider, gemeinschaftliche Absprachen in den Familien mehr, bei denen grundlegend Entscheidungen darüber getroffen werden, wie die Optionen einer gemeinsamen Familie und die damit verbundenen Aufgabenstellungen umgesetzt werden können (vgl. auch Schneider 2014, S.211).

Im Folgenden möchten wir daher nun abschließend einige Beispiele dafür geben, wie eine Aufgabenverteilung innerhalb der Seefahrerfamilien funktionierte und umgesetzt wurde.

Dabei werden an der einen und anderen Stelle bestimmte Rollen der Akteur\*innen deutlich, die von diesen intentional, manchmal jedoch ohne Kenntnis über damit einhergehende Konsequenzen für die Gestaltung ihres Alltages, übernommen wurden. Vielfach, so die Ergebnisse der Untersuchung, war den Zeitzeug\*innen dabei selbst nicht deutlich eine bestimmte Rolle übernommen zu haben, die dabei mitunter dem in Kapitel 4.2.1 erläuterten traditionellen Bild in der Seefahrt entsprechen.

Bei Betrachtung der Aufgabenstellungen der Partner\*innen an Land stellen sich hierbei vielfach bestimmte Assoziationen ein, die weitgehend, wie in Kapitel 4.1.2 dargelegt, haushaltsbezogene oder familienbezogene Aufgabenstellungen ausführten und die unterschiedliche Formen annehmen konnten. Dies verdeutlicht auch das Bsp. von Paul Hag, der darauf hinweist, dass sowohl handwerkliche Tätigkeiten als auch Koordinationsaufgaben bei der Errichtung des gemeinsamen Hauses Aufgaben seiner Partnerin bilden konnten. Hag erklärt, dass allein seine Frau für die Errichtung eines gemeinsamen Hauses zuständig war und sämtliche damit verbundene Aufgaben übernahm, da der Seemann sie hierbei von Bord aus nicht unterstützen konnte. In dieser Funktion übernahm seine Frau, Jutta Hag, weitgehend eine Tätigkeit als Koordinatorin bei der Delegation der Handwerker und übernahm kleine Aufgaben bei der Konstruktion des Hauses selbst.

„ (...) Naja man hat natürlich voller Stolz erzählt, meine Frau baut ein Haus, nee. Ich bin nicht da und die macht alles. Und die sagt hier jede Steckdose, jeder Handwerker, der muss nach ihrer Pfeife tanzen (...)“ (Transkript Paul Hag, S.9).

Der Entschluss beider Partner ein Haus bauen zu lassen, wurde dabei maßgeblich durch die Initiative der Frau getragen, welche eigenverantwortlich sämtliche Arbeiten am Haus delegierte und damit verbundene Aufgaben übernahm. Diese Tätigkeit, so die Anmerkung des Projektes, führte sie dabei neben ihren anderen alltäglichen Pflichten und einer Berufstätigkeit als Vorzimmerdame eines Finanzmanagers aus. Hier merkt Jutta Hag selbst an:

„Also ich war ja im Beruf dort für diesen (...) Finanzmanager und (...) das Vorzimmer (...) also da war ich schon recht eingespannt. (...) Also ich musste schon sehr viel tun, war auch abends oft kaputt, wenn ich nach Hause kam, ja, dann anschließend noch natürlich noch einkaufen und ich hab´ ja auch immer was zu Essen gemacht und (...) wollte mal n´ Haushalt auf Zack haben“ (Transkript Jutta Hag, S.8).

Neben der Erwerbstätigkeit übernahm die Frau noch die Versorgung des Haushalts und ökonomischer Pflichten und kümmerte sich um den Hausbau. Ihr Ehemann hingegen übernahm weitgehend keine Aufgaben, wenn er nach Hause kam und darüber klärt uns die Partnerin folgendermaßen auf:

„Das war damals schon so, dass ist heute noch so. Mein Mann hat glaube ich die Einstellung, dass er Zuhause nichts machen muss. Das habe ich immer akzeptiert. (...) Was heißt jetzt akzeptiert, also dass war für mich, hat die Frage hat sich für mich nicht gestellt (...) dass ich gesagt habe, also wenn du jetzt zuhause bist und ich bin ja auch noch berufstätig und du hast jetzt ja Urlaub und bist immer zuhause (...) dann mache doch schon mal dies, das und jenes. (...) Das Einzige wo ich dann, wo ich dann mal sagte ich will heute Abend das und das kochen, kauf das vorab ein (...). Aber ansonsten hab´ ich Beruf und Hausfrau so weiter gemacht, wie ich das immer gemacht hab´ (...).“ (Transkript Jutta Hag, S.6f.).

Die Partnerin berichtet ausführlich darüber, dass eine Aufteilung gemeinsamer Aufgaben auch nicht während der Anwesenheit des Seemannes an Land stattfand und diese weiterhin, wie vorher auch, sich eigenständig um die Belange der Familie kümmerte und familienbezogene Aufgabenstellungen ihren Alltag konstituierten. Nur selten bat sie ihren Partner einmal um Unterstützung. Ihre Rolle als Hausfrau und Mutter führte sie sehr selbstständig aus und genoss es selbst Entscheiderin der Familie sein zu können (vgl. hierzu Transkript Jutta Hag, S.2). Eine Intervention seinerseits, um sie im Alltag zu unterstützen, wollte sie grundlegend kaum akzeptieren, da sie ihre eigenen Vorstellungen davon hatte, wie der Alltag zuhause, auch in Zeiten seiner Anwesenheit, gestaltet werden sollte. Hierzu gibt sie uns zu verstehen:

„Und ich glaube ich will das auch gar nicht, weil ich dann doch immer mal schaue, ist das so wie ich das möchte oder (...) so dann sage ich, wenn er sagt, ich mache mal dies, ach lass mal Paul, ich mache das schon (...). Nee, dass war schon immer schon. Das habe ich immer gemacht und das möchte ich auch, dass es so bleibt. Da hat er es gut getroffen“ (Transkript Jutta Hag, S.7).

Gleichwohl aus diesen Zeilen nicht hervorgeht, welche vielfältigen Aufgaben die Akteurin in ihrem Alltag umsetzte, so demonstrieren sie jedoch, dass der Seefahrer seiner Frau sowohl in Zeiten seiner Abwesenheit, als auch bei Rückkehr nach Hause größtmögliche Handlungsfreiheit in der Gestaltung eines familienbezogenen Alltages ermöglichte und ihre Rolle als Familienvorstand weitgehend akzeptierte. Somit kann zunächst durchaus anknüpfend an Henningsen festgehalten werden, dass im Falle der Familie Hag die Zeitzeugin durchaus den Familienvorstand bildete, die eine Kommandogewalt in der Familie ausübte (vgl. Henningsen 1987, S.98) und die stellvertretend für den abwesenden Seefahrer noch weitgehend als typisch männlich bezeichnete familienbezogene Aufgaben übernahm (vgl. auch Jensen 1980, S.68). Hierzu gehörten mitunter die Übernahme von Fürsorgeleistungen für die Kinder und deren Erziehung, wenngleich Hag selbst auch zum damaligen Zeitpunkt noch keine Mutter war, sowie Verhandlungen mit Behörden oder Institutionen, am Beispiel einer

Delegation der Handwerker bei der Errichtung des gemeinsamen Hauses bezeugt, um auf die genannten Beispiele zurück zu kommen. Der Seefahrer hingegen blieb maßgeblich als Arbeitnehmer dafür verantwortlich die finanzielle Versorgung der Familie sicherzustellen, wenn auch Jutta Hag selbst bis zur Geburt der gemeinsamen Tochter erwerbstätig blieb. Mit dieser Aufteilung kam es zu einer einseitigen Zuständigkeit der Frau für haushalts- und familienbezogene Tätigkeiten und einer weitgehenden Freistellung ihres Partners von der Familienarbeit (vgl. auch Schneider 2014, S.215), welche Jutta Hag allerdings auch gleichermaßen eine hohe Autonomie ermöglichte eigenständig Entscheidungen treffen zu können, wie sich ein familienbezogener Alltag an Land gestalten sollte. Mitunter lässt sich die soziale Paarbeziehung der Akteure daher als eine Beziehung verstehen, in der beide Personen gemeinschaftlich entschlossen, auch durch die ständigen Abwesenheiten des Seefahrers bedingt, beide Akteur\*innen mit unterschiedlichen Zuständigkeiten zu betrauen, um die Funktionsfähigkeit ihrer Beziehung aufrechtzuerhalten. Damit einher gingen jedoch auch bestimmte gängige und stereotype Rollenbilder einher, die oftmals nach Geschlechtszuordnung erfolgten und den Personen unterschiedliche Zuständigkeiten unterstellten. So mitunter auch die traditionellen Rollenbilder in der Seefahrt, dass sich die Frauen dem Haus und der Familie während der Abwesenheit der Seefahrer zu widmen haben, während die Seefahrer selbst einer Erwerbsbeschäftigung an Bord nachgehen.

Geschlechterstereotype stellen laut Eckes kognitive Strukturen dar, die sozial geteiltes Wissen über bestimmte und signifikante Merkmale von Frauen und Männern enthalten und somit auf der einen Seite zum individuellen Wissensbesitz, aber auch gleichermaßen zum kulturell geteilten Verständnis von je typischen Merkmalen beider Geschlechter gehören (vgl. Eckes 2010, S.178). Die jeweiligen Geschlechterstereotype besitzen dabei deskriptive wie präskriptive Anteile, wobei deskriptive Anteile traditionelle Vorstellungen darüber umfassen, welche Eigenschaften Männer und Frauen aufweisen, wie sie sich verhalten und grundlegend wer sie überhaupt sind. Mit einer nun vorgenommenen Zuordnung bestimmter Charaktereigenschaften, bei Frauen bspw. von verständnisvoll, passiv, ängstlich, selbstlos, warm, expressiv oder emotional bis hin bei Männern von dominant, zielstrebig, intelligent, aktiv, unabhängig und verdienen das Geld für die Familie, werden damit bestimmte Annahmen verbunden, wie Männer und Frauen sind. Präskriptive Anteile nehmen hingegen Bezug auf traditionelle Vorstellungen, wie Männer und Frauen eigentlich sein und wie sie sich verhalten sollten. So sollten Männer bspw. dominant auftreten, während Frauen einfühlsam agieren sollten (vgl. Eckes 2010, S.178 und Elsen 2018, S.47). Mit Geschlechterstereotypen verwandt bleibt dabei laut dem Autoren verbunden das Konzept der

Geschlechterrolle, wobei sich die Auswirkungen von Stereotypen durchaus unterschiedlich gestalten können, wie u.a. auch der Beitrag von Elsen zeigt.

Elsen berichtet nun darüber, dass grundsätzlich die meisten Geschlechtseigenschaften nicht selbst angeboren, sondern anerzogen sind und Menschen sich grundlegend an den Erwartungen anderer Personen orientieren, unabhängig ob bewusst oder unbewusst, um im gesellschaftlichen Alltag zunächst nicht benachteiligt zu werden. Das Geschlecht selbst, welches sich im Englischen in ein biologisches Geschlecht (sex) und in ein soziales Geschlecht (gender) unterteilen lässt, folgt dabei vielerlei unterschiedlichen Einflüssen und ist nicht von vornherein endgültig, sondern jederzeit variabel, kann aber kaum von anderen sozialen Aspekten getrennt werden (vgl. Elsen 2018, S.46). Gender meint spezifische Geschlechtsunterschiede, welche an sich nicht genetisch bedingt sind, sondern die sozial vorgegeben werden und biologische Differenzen an sich deutlich überschreiten. Die Verknüpfung von biologischem Geschlecht und Gender mündet in einer gesellschaftlichen und vor allem sozialen Vorgabe, ob Menschen als Frauen oder als Männer wahrgenommen werden (vgl. hierzu Lück 2014, S.11f.). Gender bleibt ein soziales und somit gesellschaftliches Konstrukt und wird im täglichen Umgang der Akteure untereinander immer wieder neu geschaffen, obgleich es gelernt wird und von den Akteur\*innen selbst interpretiert und aufgefasst wird. Stereotype und Vorstellungen, die mit dem Geschlecht verbunden sind, bleiben dabei in jeder Kultur anders, so dass sich Männer und Frauen in unterschiedlichen Gesellschaften durchaus auch anders verhalten (vgl. insges. Elsen 2018, S.46). Wie Lück ergänzt, werden soziale Geschlechterunterschiede nicht nur ausschließlich durch Stereotype vermittelt, sondern lassen sich auch in Gesetzestexten, in Form sozialer Normen, Leitbilder oder als kulturell-normative Phänomene beschreiben, die speziell für Männer und Frauen gelten und dabei handlungsrelevante Geschlechterdifferenzen darstellen (vgl. Lück 2014, S.12). Der Autor konkretisiert, dass Menschen beiderlei Geschlechts grundlegend von Normen und Stereotypen wissen und diese prinzipiell strukturelle Rahmenbedingungen darstellen, innerhalb dessen Interaktionen in einer Gesellschaft und in einem bestimmten Zeitraum ablaufen und sie somit prägen (vgl. Lück 2014, S.13). Dennoch erklärt Lück, dass soziale Normen, Leitbilder, Stereotype und Erwartungen immer abhängig von einzelnen Interaktionen sind und lediglich existieren, wenn man nicht gegen sie verstößt und sie weitestgehend akzeptiert. Ruft ein Verstoß gegen diese keine Konsequenzen nach sich, so verlieren Normen an Gültigkeit und werden möglicherweise obsolet (vgl. ebd.).

Der Doing-Gender-Ansatz maßgeblich von West und Zimmerman sowie Kessler und McKenna geprägt, geht davon aus, so erklärt uns Lück, dass soziale Geschlecht als einen Prozess zu begreifen, das nicht fortbesteht, sondern immer erst im Moment durch einen interaktiven Prozess selbst entsteht. Der Doing Gender-Ansatz definiert dabei die Zugehörigkeit von Menschen zu einem bestimmten Geschlecht und beschreibt die Dichotomie in diesem Kategorienschema als Ergebnis von Interaktionen. Menschen kennen kulturelle Vorgaben und Vorstellungen, was mit der Rolle eines Mannes oder einer Frau verbunden ist und verhalten sich entsprechend ihrem Geschlecht entsprechend, werden dafür gesellschaftlich betrachtet akzeptiert und erwarten ihrerseits wiederum von ihren Mitmenschen ein ähnliches Verhalten. Diese Interaktionen sorgen dafür, dass Menschen Frauen oder Männer werden (vgl. insges. Lück 2014, S.13). Menschen weisen eine Vorstellung davon auf, was innerhalb der Gesellschaft und mit der Rolle als Mann oder Frau verbunden als normal gilt. Das Handeln der Menschen und die Differenzierungen, die sie vornehmen, bleibt dabei weitgehend von kulturell geteilten Vorstellungen und Leitbildern geprägt, wie sich diese die Welt selbst vorstellen und wie sie tatsächlich beschaffen ist. Das soziale Geschlecht (gender) existiert somit nicht nur in Interaktionen dessen, wie sich die Personen im gesellschaftlichen Umgang zueinander verhalten, sondern immer auch, wie auch Eckes und Elsen (s.o.) bereits erläuterten, in Stereotypen und Leitbildern, die in gleichen Interaktionen der Menschen erlernt werden und somit Geschlechtsunterschiede reproduzieren (vgl. Lück 2014, S.14). Die gesellschaftlichen Zuschreibungen, die innerhalb unserer Gesellschaft existieren, schreiben daher zu, was als männlich und was als weiblich gilt, was nicht nur zu sozialen Ungerechtigkeiten, sondern vielfach auch zu Unstimmigkeiten in der Darstellung der jeweiligen Rollen als Mann oder Frau führt (vgl. Lück 2014, S.19). Mit der Rolle als Frau und der Rolle des Mannes sind somit bestimmte Vorstellungen und somit Stereotypen innerhalb der Gesellschaft verbunden, die Akteure in ihren Entscheidungen durchaus beeinflussen und leiten können, so die Auffassung des Forschungsprojektes. Dabei ist der Begriff der Geschlechterrollen in der wissenschaftlichen Betrachtung höchst umstritten und wird in den unterschiedlichen Disziplinen unterschiedlich verwendet (vgl. Lück 2014, S.21). Cornelißen klärt uns hierbei darüber auf, dass Geschlecht zunächst als Bezugspunkt für Rollenzuweisungen in den USA auftauchte und weist dabei insbes. auf die Arbeiten von Talcott Parsons hin, der von komplementären Rollen von Männern und Frauen in Familien ausging. Dabei ging der Soziologe von einer Spezialisierung der Frau auf haushaltsbezogene Tätigkeiten aus, die damit eine expressive Rolle übernahm, während der Mann hingegen die Erwerbsarbeit ausführte und somit die instrumentelle Rolle innerhalb der Familie prägte.

Beide Funktionen sicherten seiner Ansicht nach ein optimales Zusammenspiel der familialen und öffentlichen Sphäre (vgl. Cornelißen 2014, S.56). Grundlegende Schwächen, so resümiert Cornelißen, sehe diese darin, dass Parsons die vielfach doppelten Rollen von Frauen (die gleichermaßen Aufgaben wie eine unbezahlte Sorgearbeit neben ihren beruflichen Pflichten ausführten), übersah und die männliche Geschlechtsrolle überschätzte, welche heute nicht mehr grundlegend nur noch als Ernährer der Familie fungieren, wie das Projekt die Autorin ergänzen möchte (vgl. Cornelißen 2014, S.56f.).

Eine grundlegende Diskussion um die Verwendung des Begriffes der Geschlechtsrolle soll an dieser Stelle jedoch nicht weiter erfolgen. Das Forschungsprojekt orientiert sich hierbei an der Auffassung von Cornelißen und erklärt, dass ein weitgehendes Problem des Rollenbegriffes darin besteht, dass damit verbunden bestimmte Erwartungen an Positionsinhaber gerichtet werden, die sich in spezifischen Beziehungsgefügen befinden. Verbunden mit der Geschlechtsrolle findet sich eine Verankerung dieser Erwartungen vielfach noch am ehesten in der Beziehungsstruktur der Familie selbst (vgl. Cornelißen 2014, S.57ff.). Daher empfindet es das Projekt als wesentlich sinnvoller von familialen Rollen der Akteur\*innen zu sprechen und diesen Begriff auf die Gruppe der Seefahrer\*innen und ihrer Partner\*innen anzuwenden. Hier übt jede Person eine entsprechend familiäre Aufgabe aus, die nicht zwangsläufig den mit einer Geschlechtsrolle verbundenen Aufgabenzuweisungen verknüpft sein muss.

Kehrt das Projekt an dieser Stelle noch einmal kurz auf die Situation der Familie Hag zurück, so lässt sich unter Bezugnahme auf zuvor erwähnte Aspekte folgendes festhalten. In dieser Familie herrschte eine Arbeitsteilung vor, die mit komplementären Rollenzuweisungen für die Akteur\*innen einherging, bei der ähnlich wie bei Parsons thematisiert, eine Fokussierung der Frau auf haushaltsbezogene Tätigkeiten erfolgte, während der Seefahrer einer Erwerbstätigkeit auf hoher See nachging (s.o., vgl. Cornelißen 2014, S.56). Diese Aufteilung sicherte eine Funktionsfähigkeit der Familie und ging einher mit unterschiedlichen Zuständigkeiten der Akteur\*innen, wobei Frau Hag über eine Form von Autonomie verfügen konnte den Alltag der Familienmitglieder und damit verbundene Aufgabenstellungen so zu gestalten, wie sie es sich wünschte. Hier präsentierte sie sich als eine dynamische, selbstständige und ambitionierte Person, die federführend den Bau des gemeinschaftlichen Hauses vorantrieb, Aufgaben delegierte und sich um die familiären Belange kümmerte. Dieses Bild entsprach dabei kaum den gängigen Stereotypen, die einer jungen Frau in den 1970er Jahren zugeschrieben wurden (siehe hierzu auch S.236f.), aber durchaus einem

Rollenbild, welches in der Seefahrt maßgeblich den Alltag der Akteur\*innen beeinflusste und einhergehend mit der Vorstellung von der Frau, die als Familienoberhaupt der Seefahrerfamilie fungierte und dabei eigenständig und losgelöst vom Seefahrer familienbezogene Entscheidungen treffen konnte (vgl. auch Henningsen 1987, S.98 und Jensen 1980, S.68).

Dabei blieb Jutta Hag keineswegs die einzige Lebensgefährtin eines Seefahrers, die über Autonomie verfügen und selbstständige Entscheidungen darüber treffen konnte, wie sich ihr Alltag und der Alltag der anderen Familienmitglieder gestalten konnte. Auch andere Zeitzeuginnen räumten durchaus ein, sehr selbstständig im Alltag gewesen zu sein. Am Beispiel der Familie Bärhold möchte das Projekt nun folgend demonstrieren, dass die Autonomie der Partner\*innen durchaus unterschiedliche Formen bei einer familiären komplementären Arbeitsteilung annehmen konnte, aber auch aufzeigen, wie abseits der Darstellung der Familie Hag, ein Umgang der Akteur\*innen mit ihrer Rolle als Seefahrer\*innen oder als deren Partner\*innen erfolgen konnte und welche Auswirkungen dies mitunter auf zu übernehmende familiäre und haushaltsbezogene Aufgabenstellungen nach sich zog. Dabei dient das folgende Beispiel keineswegs dazu im Hinblick auf eine Rollenverteilung damit übernommene Aufgabenstellungen der Akteur\*innen nachzuweisen, dass beide Akteur\*innen häufig die selben Tätigkeiten ausübten, sondern auch einen Nachweis dafür zu erbringen, wie trotz einer entsprechenden Übernahme von bereits benannten Aufgaben der Partner\*innen, die sich dem Haushalt und der Familie widmeten, auch andere Tätigkeiten ihren Alltag prägen konnten, die mitunter wie am Bsp. von Elisabeth Bärhold belegt, durch Veränderungen ihrer persönlichen Situation, wie der Geburt ihrer Tochter, ausgelöst wurden.

Elisabeth Bärhold berichtete dabei im gemeinsamen Gespräch zunächst davon, dass sie eine Zeit lang für sich benötigte, um sich an den Alltag als Partnerin eines Seemannes zu gewöhnen. Die Welt der Seefahrt selbst faszinierte sie und sie nahm im Gespräch Bezug auf schöne Zeiten, in denen ihr es weitgehend an nichts fehlte und sie relativ unbeschwert ihren Alltag gestalten konnte. Eine Veränderung dieser Situation trat ihrer Ansicht nach erst mit Geburt der gemeinsamen Tochter ein. Sie spricht davon,

„ (...) bevor unsere Tochter geboren wurde, habe ich (...) mich auf jeden Tag gefreut und habe (...) mich also daran gewöhnt überhaupt in einer Seefahrt zu wohnen. Ich kannte das ja gar nicht. Mich faszinierte der Deich (...) und an und für sich wir hatten eine Wohnung bei meinen Schwiegereltern im Haus (...) und ich brauchte mich, ja um meine Wohnung natürlich, aber



sonst brauchte ich mich zuerst gar (...) nicht Sorgen machen, ich lebte in den Tag hinein. Ich hab' richtig schöne Zeiten gehabt, in den Tag hineingelebt (...)" (Transkript E. Bärhold, S.8).

Inwiefern diese Darstellung tatsächlich den zum damaligen Zeitpunkt entsprechenden Verhältnissen entsprach und ob mitunter die Zeitzeugin diese idealisiert oder verklärt bleibt für unser Forschungsvorhaben prinzipiell unbedeutend, wenngleich diese durchaus fragwürdig erscheint. Im Gespräch erläuterte die Zeitzeugin ihre Herkunft aus dem Münsterland und stellte klar, dass sie vorher nie Berührungspunkte mit der Passagierschiffahrt hatte bis sie eine Beziehung mit einem Seefahrer begründete. Die Wohnung im Haus ihrer Schwiegereltern diente dem Paar als gemeinsamer Bezugspunkt, wenn ihr Mann, Herr Bärhold, nach einer Tätigkeit auf hoher See wieder an Land verweilte. Den Gesprächssequenzen war dabei zunächst lediglich der Hinweis zu entnehmen, dass die Akteurin sich bis auf haushaltsbezogene Aufgabenstellungen, die sie in der gemeinsamen Wohnung auszuführen hatte, um nichts bemühen musste. Erst die Geburt des ersten Kindes änderte diese Situation grundlegend.

„ (...) Ja und dann als unsere Tochter geboren wurde, ja dann, dann hatte ich die normalen, die ganz normalen Hausfrauenaufgaben. Kind versorgen, warten, Kind versorgen... (...) ich hab' nen' ganz normalen Haushalt mit Versorgung der Tochter gehabt. (...) Natürlich hatten wir ja auch noch (...) was macht man? Was würden Sie als junge Frau heute machen, wenn warten...außer Warten, nech? (...) Aber heute ist das ja anders, heute haben die Frauen (...) ja Berufe und das hatte ich nicht. Nicht. Führte keinen, übte keinen aus (...)" (Transkript E. Bärhold, S.9).

Mit Geburt der gemeinsamen Tochter änderte sich für die Interviewpartnerin ihr Alltag. Nun standen in erster Linie die Versorgung und Fürsorge für das Neugeborene im Mittelpunkt ihrer Tätigkeit, der sie sich widmete. Nun galt es verstärkt den Haushalt in Ordnung zu halten und mehr als bisher haushaltsbezogene Aufgabenstellungen auch verantwortlich für die Tochter auszuführen wie bspw. Einkaufen von Lebensmitteln, Waschen der Wäsche, Kochen oder Putzen. Die Akteurin blieb dabei grundlegend selbstständig und übernahm die Organisation und Umsetzung aller haushalts- und familienbezogener Aufgabenstellungen, hierbei insbes. in Form einer Übernahme der Fürsorge und Erziehung des Kindes. Diese Entscheidungsfähigkeit wurde ihr von ihrem Mann übertragen, der weitgehend auf hoher See weilte und lediglich für drei Tage an Land blieb, wenn ein entsprechender Arbeitsvertrag auf dem Schiff auslief. Ein Intervenieren des Ehemannes in ihre familienbezogenen Entscheidungen sah sie selbst nicht gerne, welche sich insbes. nach dessen Rückzug aus der Seefahrt intensivierten. Die entsprechenden Ausführungen stellten sich bei Frau Bärhold folgendermaßen dar:

„Also mein Mann hat mir sämtliche, also der, hat (...) mir die Freiheit gelassen alles selbst zu entscheiden (...) ob das nun Kindergartenbesuch war oder für die Kinder usw., also mein Mann hat mir die Erziehung der Kinder überlassen und äh...er hat sich in den täglichen Haushalt überhaupt nicht eingebracht. Also man, ich durfte, ich durfte wie gesagt alles alleine entscheiden, hab' es auch. Und das hat sich natürlich später (...) wenn er irgendeine Entscheidung nachher im Berufsleben entschied, ich sag' dass musste ich immer alles alleine machen und jetzt auf einmal willst du auch noch was sagen. (...) Das hab' ich nicht so gern gehabt, nech?“ (Transkript E. Bärhold, S.9).

Zunächst losgelöst von o.g. Ausführungen möchten wir noch einmal auf die Gesprächssequenz der Akteurin auf S.233 zu sprechen kommen, in der interessanterweise der Hinweis darauf erfolgt, dass ihr Alltag konstitutiv durch ein Warten auf ihren Partner gestaltet wurde. Wir rekurren hier auf die entsprechende Textstelle: „Kind versorgen, warten, Kind versorgen (...). Was würden Sie als junge Frau heute machen, wenn warten...außer Warten, nech?“ (Transkript E. Bärhold, S.9). Und an einer anderen Stelle klärt sie uns deutlich darüber auf, dass man „als Seemannsfrau (...) wartete“ (Transkript E. Bärhold, S.2). Dennoch ist fraglich, worauf die Akteurin selbst wartete, was leider im Verlauf des Gespräches nicht mehr thematisiert wurde. Auszugehen ist jedoch davon, dass sie prinzipiell auf die Ankunft ihres Mannes wartete und dies einen konstitutiven Bestandteil ihres Alltags bildete.

Frau Bärhold betont darüber hinaus die intensive Unterstützung durch ihre Schwiegereltern (vgl. Transkript E. Bärhold, S.3 und S.10), die es ihr ermöglichten die Aufgaben als Partnerin eines Seefahrers weitgehend eigenständig auszuführen. Die Akteure fungierten dabei wesentlich mehr als Ansprechpartner, wenn die Interviewpartnerin Hilfe benötigte oder Probleme plagten. Sie verweist damit prinzipiell auf die Bedeutung von anderen Familienmitgliedern für die Aufrechterhaltung der Funktionalität einer Seefahrerfamilie. Gleichmaßen kann das Projekt an dieser Stelle auf die wesentliche Bedeutsamkeit von anderen Familienmitgliedern, Bekannten, Nachbarn, Freunden oder institutionellen Einrichtungen hinweisen, die von entscheidender Relevanz sind, um die o.g. Funktionsfähigkeit einer Seefahrerfamilie sicherzustellen und den Akteur\*innen zur Seite zu stehen. Unabhängig ob es sich hierbei um Freunde handelt, die Schwiegereltern, Bekannte oder Einrichtungen wie Kindergärten oder Hortgruppen, alle können eine konstitutive Rolle im Alltag der Seefahrer\*innen und ihrer Partner\*innen spielen, da sie wesentliche Aufgaben übernehmen, welche die Akteur\*innen sonst in Eigenregie umsetzen müssten. Im Rahmen dieser Forschungsarbeit ist es an dieser Stelle jedoch nicht möglich sämtliche Tätigkeiten darzustellen, wie eine Form der Unterstützung von entsprechenden Personen oder

Einrichtungen aussehen kann. Nur kurz und knapp kann diese bspw. eine Form der Kinderbetreuung beinhalten, die Versorgung des Haushalts, die kurzfristige Versorgung der Kinder oder die finanzielle Unterstützung der Akteur\*innen an Land wie auf See gleichermaßen umfassen.

Bei Betrachtung der Situation der Familie Bärhold kann an Wörmer angeknüpft werden, der anmerkt, dass häufig zu beobachten ist, dass Männer in mobilen Berufen häufig die Verantwortung für Haus- und Familienarbeiten auf ihre Partnerin übertragen und so von diesen Aufgaben befreit sind. Eine einseitige Zuständigkeit der Frau geht damit einher und es kommt zu einer grundlegenden Traditionalisierung der Familienarbeit. Gleichermaßen bleibt eine Vereinbarkeit von haushalts- und familienbezogenen Aufgabenstellungen mit den beruflichen Mobilitätsanforderungen nur möglich, wenn Frauen einen größeren Anteil an dieser Arbeit übernehmen (vgl. Wörmer 2016, S.37f.). Diese Einstellung vertritt auch der Ehemann der Zeitzeugin Herr Bärhold und klärt uns im gemeinsamen Gespräch darüber auf, dass durch seine beständige Abwesenheit auf See bedingt seine Partnerin verantwortlich für das familien- und haushaltsbezogene Leben an Land blieb und diese den größtmöglichen Anteil an der Familienarbeit nahm. Bärhold erklärt dazu:

„ (...) Meine Frau hat alles in die Hand genommen. (...) Ich wusste, dass meine Frau zurecht kommt. Ich wusste, dass sie hier gut aufgehoben war. Ich wusste, dass jemand da war, der ihr zur Seite steht. Meine Frau hat alles durchgeführt. (...) Das waren familiäre Aufgaben, die hier zu erledigen waren. Wir hatten dann ja auch ja eine Tochter, die musste ja betreut werden. (...) Meine Frau hat ein sehr, meiner Meinung nach, sehr selbstständiges Leben geführt und (...) uns ging es ja auch finanziell gut. Sie hat (...) also Probleme hat sie nicht gehabt aus meiner Sicht. (...) Und ich bin also vollkommen beruhigt und vollkommen gelöst bin ich von hier weggefahren. (...) Eine Rollenverteilung gab es nicht. (...)“ (Transkript J. Bärhold, S. 4f.).

Interessant bleibt unserer Ansicht nach zunächst, dass der Akteur eine Rollenverteilung innerhalb der Familie nicht erkennt oder sie möglicherweise ignoriert. Die weitgehend traditionelle Auffassung, dass sich der Mann der Erwerbsarbeit widmet und die Frau die Belange der Familie übernimmt, findet sich auch schon in Talcott Parsons Ausführungen und weit darüber hinaus (vgl. auch den Beitrag von Cornelißen 2014, S.56). Gleichwohl muss hierbei der Zeitraum betrachtet werden, in dem der Seefahrer entsprechende Vorstellungen auf die Rolle der Frau überträgt. So kann durchaus für die angehenden 1960er Jahre von einem Rollenbild gesprochen werden, in welchem die Frau eigenständig und selbstständig die Versorgung der Kinder und des Haushalts übernahm und nur dann eine Erwerbstätigkeit übernehmen konnte, wenn ihr entsprechende Zeit für diese, neben den anderen vorrangigen

Arbeiten zur Verfügung stand. Aufschlussreich ist hierbei auch der damalige §1356 des BGB zum Thema Familienrecht, in dem entsprechende Verpflichtungen für die Frau festgelegt wurden (vgl. ausführlich §1356 vom 1.Juli 1958 bis 1.Juli 1977, hier unter <https://lexetius.com/BGB/1356,3>). Erst 1977 wurde der entsprechende Paragraph einer mitunter gewandelten Realität angepasst, der an dieser Stelle nicht im Detail wiedergegeben werden kann, und die Betonung darauf gelegt, dass beide Partner gemeinschaftlich darüber entscheiden können, wie eine Haushaltsführung der Familie grundlegend geregelt werden soll. Dabei wurde beiden Akteuren gleichermaßen das Recht eingeräumt eine Erwerbstätigkeit zu übernehmen (vgl. hierzu §1356 vom 1.Juli 1977 bis 1.Januar 2002, hier unter <https://lexetius.com/BGB/1356,3>).

Gemäß einem entsprechenden Rollenverständnis wurde das Familienleben dabei maßgeblich von Frau Bärhold geprägt, deutlich stärker mitunter als in anderen Familien, in denen der Mann nicht wie Herr Bärhold selbst als mobiler Akteur (als Seefahrer) gezwungen war die Familie für eine Zeit zu verlassen. Die Frau übernahm dabei die Organisation des familienbezogenen Alltags an Land und trat verstärkt als eigentlicher Familienvorstand auf. Hier wie auch schon bei Jutta Hag thematisiert, kehrte sich das ursprünglich traditionelle Rollenbild der Rolle des Mannes um, der bedingt durch seine ständigen Abwesenheitszeiten, nicht länger den Familienvorstand bildete und die Rolle seiner Frau weitgehend als Familienorganisatorin akzeptierte. Bärhold räumt im gemeinsamen Gespräch gar ein an der Organisation des Alltags seiner Partnerin überhaupt nicht beteiligt gewesen zu sein und ihr komplett die Verantwortung überlassen zu haben (vgl. Transkript J. Bärhold, S.5).

Nach entsprechender Erörterung möchte das Forschungsprojekt final ein Beispiel demonstrieren, in dem weitgehend traditionelle Rollenbilder innerhalb einer Seefahrerfamilie zwar immer noch eine Bedeutung für die Organisation des familienbezogenen Lebens aller Mitglieder aufweisen, in welchem sich allerdings auch Hinweise darauf finden lassen, dass die Rolle des Mannes, der sich als Seefahrer weitgehend ausschließlich der Erwerbsarbeit widmet, sich durch eine Übernahme von besonderen Aufgaben in der Familie bei seiner Anwesenheit zuhause auch ändern kann. Hierbei rekurren wir zunächst auf die Anmerkungen von Alexandra Weinert\* (Pseudonym), die uns zu verstehen gibt, dass sich ihre Aufgaben als Hausfrau und Mutter deutlich veränderten, wenn ihr Partner vor Ort war.

„Oh ja. Ähmmm... wenn mein Mann da ist, dann äh... können wir äh... Haus, Garten, Kinder, Hund, Alles äh... teilen, also dann brauche ich maximal nur noch die Hälfte machen von dem, was ich mache, wenn er nicht da ist, also äh... ich muss ja sonst alles alleine organisieren und

äh... wenn er da ist, dann geht das alles mindestens durch Zwei, also im Augenblick ähmmm... hat er glaube ich den größeren Anteil dadurch, dass ich den Kleinen habe und äh... dann auch oftmals mich auch eine Zeitlang mit ihm rausziehen muss, weil er einfach ja dann mal seine ruhige Phase braucht (...)" (Transkript Weinert\*, S.7f.).

An anderer Stelle erklärt sie dies anhand eines Beispiels und verweist dabei nicht nur auf Veränderungen bei Anwesenheit ihres Partners, sondern auch auf tägliche Aufgabenstellungen in ihrer Rolle.

„ (...) Das fängt damit an, dass der Wecker einfach früher klingelt, als wenn er da ist. (...) Ich muss einfach zusehen, (...) wenn er nicht da ist, denn dann muss ich einiges morgens schon schaffen äh... bevor die Kinder wach werden. (...) Also ich mache dann alleine meine drei fertig und (...) bringe sie in den Kindergarten (...) ja dann kommt schon der erste Unterschied äh... zu der Zeit, wenn mein Mann da ist. Wenn er da ist, dann fährt einer die Kinder und der Andere macht hier schon Klarschiff. (...)" (Transkript Weinert\*, S.9).

Im Gegensatz zu den anderen Zeitzeug\*innen, die wir auf den vorhergehenden Seiten vorstellten, finden sich bei Frau Weinert\* zunächst grundlegende Parallelen, die ebenfalls darin bestehen, dass sie als Frau der Familie eine Entscheidungsfunktion für alle familiären Belange zuhause in Abwesenheit ihres Partners übernahm. Sie selbst äußert sich nicht dazu, inwiefern ihr Partner sie während dessen Aufenthalt auf hoher See im Alltag unterstützte, sondern verweist im Gespräch darauf, dass sie alles in Eigenregie organisiert und für die Familie entscheiden musste. Dazu gehörten haushalts- und familienbezogene Tätigkeiten, wie bspw. die Versorgung und Übernahme einer Fürsorge für die Kinder, Fahrten in die Kindertagesstätte und Arbeiten im Haushalt wie ein Aufräumen und Säubern der Wohnräume. Dabei verweist sie ihrer Ansicht nach auf die spezielle Situation einer Seefahrerfamilie und damit auf die Auswirkungen, welche durch die Abwesenheit eines Partners, der dauerhaft mobil ist, entstehen können.

„Äh... also es hat sich ein bisschen verändert seit wir Kinder haben. Früher war das äh... war das nicht so prägend, da habe ich mein Leben eigentlich weitergelebt (...) ich habe dann studiert und (...) meinen Tagesablauf einfach so gelebt wie sonst auch ziemlich. Aber äh... dadurch dass (...) die Kinder eben da sind und ich ähmmm... nicht arbeite im Moment (...) bin ich voll auf Familienleben ausgerichtet und wenn mein Mann nicht da ist, dann (...) muss ich das eben alles komplett alleine organisieren und das ist schon deutlich anders als in anderen Familien, also wir (...) (sind) schon ein Spezialfall, denke ich mir mal" (Transkript Weinert\*, S.1).

Losgelöst der angemerkten Spezialsituation, in der sich ihrer Ansicht nach ihre Familie als eine Seefahrerfamilie befindet, wobei sie grundlegend auf ihre Tätigkeit als alleinständige Organisatorin und Entscheidungsperson aller familienbezogenen Angelegenheiten rekurriert, differenziert sie hier deutlich zwischen einer Familie, in der beide Partner\*innen nach

kurzfristiger Abwesenheit am Tage wieder gemeinsam beieinander sind und gemeinsame Entscheidungen innerhalb der Familie treffen können. Prägend in ihrem Alltag bleibt dabei die immer wiederkehrende länger anhaltende Abwesenheit ihres Mannes, die sich auf die Gestaltung ihres Alltages entscheidend auswirkt.

„ (...) Na das beeinflusst ja natürlich, dass das prägt unseren ganzen Alltag, dass ist ähmmm... steht eigentlich über (...) allem nä also (...) wenn er weg ist ja sowieso (...)“ (Transkript Weinert\*, S.1).

Neben einer grundlegenden Bedeutung der ständigen Abwesenheitszeiten des Partners von zuhause, möchte das Forschungsprojekt zunächst noch einmal auf die Veränderung des Alltages durch die Geburt eines gemeinsamen Kindes mit dem Seemann zu sprechen kommen, welche die Akteurin im gemeinsamen Gespräch erwähnte (siehe S.237f.). Damit trat ein Wandel innerhalb der familiären Situation ein, der für die Zeitzeugin mit einer Reihe weiterer Aufgabenstellungen einherging, die sie während der Zeit der Abwesenheit ihres Mannes ausüben musste. Ähnlich schilderte es auch die Zeitzeugin Elisabeth Bärhold, wenn wir uns an ihre Ausführungen erinnern. Dennoch lässt sich hier eine grundlegende Differenz erkennen. Denn die Akteurin Weinert\* war vor Geburt der gemeinsamen Kinder mit dem Seefahrer berufstätig bzw. studierte und gab zu verstehen, dass die Abwesenheitszeiten ihres Mannes sie vor Geburt der Kinder nur wenig im Alltag beeinflussten. Zwar erwähnte auch Frau Bärhold einen geringen Einfluss auf ihre persönliche Situation in Zeiten des arbeitsbedingten Fernbleibens ihres Partners, doch war sie nicht berufstätig. Ihr Beruf spielte für sie keine Rolle, während die Zeitzeugin Weinert\* auch nach Begründung einer Partnerschaft mit einem Seemann weiterhin ihre beruflichen Pflichten in Form eines Studiums fortsetzte. Dieses setzte sie bis zur Geburt des dritten Kindes fort, klärte uns aber über die Schwierigkeiten ihre Rolle als Hausfrau und Mutter und Referendarin im Studium miteinander zu verknüpfen, auf (vgl. Transkript Weinert\*, hierzu auch ihre Ausführungen im Transkript auf S.10).

Wie auch im Falle von Jutta Hag (vgl. Transkript Jutta Hag, S.9) gab sich die Akteurin nach Geburt ihrer Kinder zunächst nicht damit zufrieden ausschließlich als Hausfrau und Mutter definiert zu werden und blieb nach wie vor interessiert daran ihr Referendariat zu einem positiven Abschluss zu bringen. Wenngleich aus dem Interview selbst kein Hinweis daraus hervorging, ob die Entscheidung ihr Studium weiterhin fortzusetzen mit dem Partner gemeinsam während seiner Anwesenheit getroffen wurde, so ist davon jedoch unserer Überzeugung nach auszugehen. Hier kann davon ausgegangen werden, dass beide Partner gemeinschaftlich eine Entscheidung darüber trafen, wie eine Erfüllung entsprechender familialer Rollen als Frau oder Mann auszusehen hatten. Ihre gemeinsame Entscheidung kann

der damaligen Situation entsprechend für beide Partner als sinnvoll betrachtet aufgefasst werden. Eine gewisse Konformität der Akteur\*innen im Hinblick auf den gewandelten §1356 des BGB betreffend des Familienrechts lässt sich somit konstatieren. Dieser sieht insbes. seit dem 1. Januar 2002 vor, dass beide Ehepartner eine gemeinsame Entscheidung darüber treffen, wie die Haushaltsführung gestaltet werden soll. Darüber hinaus berechtigte der entsprechende Paragraph beiden Ehegatten dazu erwerbstätig zu sein, aber dennoch Rücksicht auf die Belange des anderen Ehepartners sowie auf die Familiensituation nehmen zu müssen (vgl. hierzu §1356 BGB vom 1. Januar 2002, hier unter <https://lexetius.com/BGB/1356,2>).

Die akzeptierte Fortsetzung des Referendariats der Zeitzeugin beeinflusste gleichwohl die Ausübung unterschiedlicher familien- und haushaltsbezogener Aufgabenstellungen, wie wir bereits erwähnt haben. Dennoch gelang es ihr bis zur Geburt des dritten Kindes weitgehend das Referendariat fortzusetzen. Erst durch diese dritte Geburt war es für sie, aufgrund der Zunahme weiterer Tätigkeiten in der Familie, nicht mehr möglich dieses fortzusetzen. Durch die Mehrbelastung veränderte sich auch ihre Haltung dazu Unterstützung von anderen Personen anzunehmen, wenn sie vorher ein Einzelkämpfer war. So gibt sie zu verstehen,

„ (...) bin was das angeht totaler Einzelkämpfer, also bevor ich um Hilfe frage, mache ich es lieber selber. Dann bin ich von keinem abhängig und dann (...) brauche ich keinem zur Last fallen. (...) Ähmmm... also mit meiner Familie war das äh... relativ schwierig immer, dass ist eben auch dadurch bedingt, dass meine Mutter nicht mehr lebt und äh... jeder geht so seine eigenen Wege (...)“ (Transkript Weinert\*, S.10).

Die zusätzlichen Aufgaben bedingt durch die Geburt des dritten Kindes führten wie angemerkt dazu, dass sie Hilfe lernte anzunehmen, um die Belastungen im Alltag zu meistern.

„Ja es geht einfach nicht mehr alleine wahrscheinlich, also irgendwo ähmmm... das ist inzwischen so viel, dass es nicht mehr alleine machbar ist (...)“ (Transkript Weinert\*, S.10).

Zeichnete sich die Akteurin vorher weitgehend als Einzelkämpferin aus, die selbstverantwortlich Aufgaben im Haushalt übernahm sowie die Erziehung und Fürsorge der Kinder sicherstellte, war sie durch die Geburt ihres dritten Kindes dazu verpflichtet, Hilfe anderer Personen anzunehmen. Die Bedeutung anderer Personen wie von Freunden, Bekannten, weiteren Familienmitgliedern oder Institutionen wurde bereits benannt (s. S. 234f.), die insbes. für die daheimgebliebenen Partner\*innen eine konstitutive Rolle bei der Bewältigung alltäglicher Aufgabenstellungen spielen können. Nach Auswertung aller Zeitzeugengespräche kann an dieser Stelle der Hinweis darauf erfolgen, dass bei der Majorität aller befragten Zeitzeug\*innen eine, wenn auch unterschiedlich gestaltete Unterstützung durch andere Familienmitglieder, Freunde, Bekannte oder institutionelle Einrichtungen gegeben war, der ihnen den Alltag durchaus erleichtern konnte. Dies betrifft in erster Linie

die Partner\*innen der Seeleute, die ihren Alltag an Land in Zeiten der Abwesenheit ihres Partners gestalten mussten. Dennoch berichteten auch die Seefahrer\*innen selbst davon, dass ihren Partner\*innen unterschiedliche Akteure im Alltag zu Hause zur Seite standen, um diesen zu meistern. Allerdings können aufgrund des beschränkten Rahmens dieser Forschungsarbeit nicht alle Personen genannt werden, noch eine Darstellung ihrer Unterstützungsleistungen erfolgen. Hierzu ist speziell auf die Gespräche mit den Partner\*innen selbst zu verweisen, in denen die Akteur\*innen tlws. detailliert über die entsprechenden Hilfeleistungen sprachen (s. hierzu die Interviewtranskripte im Besonderen).

Unterstützungsleistungen, die von anderen Personen erbracht wurden lassen die Vermutung zu, dass die Einflussoptionen der Seeleute auf einen familiären Alltag an Land von Bord der Schiffe aus sehr beschränkt waren. Losgelöst von einer Verwendung von Medien, die genutzt werden konnten, um zumindest die Partner\*innen an Land auf unterschiedliche Art und Weise erreichen zu können, standen den Akteur\*innen selbst kaum Optionen zur Verfügung. Der Alltag auf dem Schiff unterschied sich maßgeblich vom Alltag ihrer Partner\*innen an Land und zog andere Aufgabenstellungen nach sich, die diesen konstituierten. Wie selbst nahmen die Seefahrer\*innen jedoch ihre Einflussmöglichkeiten von Bord der Schiffe aus wahr, um einen familiären Alltag beeinflussen zu können wird nun folgend näher erläutert. Dazu rekurriert das Projekt auf einige Beispiele, welche die Akteur\*innen im gemeinsamen Gespräch selbst benannten.



### **4.3 Einflussoptionen auf einen familiären Alltag von Bord der Schiffe**

Die Einflussoptionen der Seeleute auf einen familiären Alltag von Bord der Schiffe aus lassen sich nach Auswertung sämtlicher Interviewpassagen der Zeitzeug\*innen als grundlegend nachteilig bewerten. Vielfach erklärten die Akteur\*innen im gemeinsamen Gespräch schlichtweg von Bord aus keine Möglichkeiten besessen zu haben, um den Alltag ihrer Partner\*innen an Land zu beeinflussen. Die vom Forschungsprojekt aufgeworfene Hypothese, dass mit Hilfe einer Verwendung von Medien ein Einfluss auf eine Gestaltung und Koordination eines Alltages der Partner\*innen an Land möglich gemacht werden konnte bzw. immer noch kann, soll an dieser Stelle jedoch noch nicht im Detail erörtert werden (s. hierzu Kapitel 5.7 bis 5.9.4 und 6.4), wenngleich sich in diesem Abschnitt einige Indizien aufdecken lassen, die eine solche These bestätigen können. Zunächst möchte das Projekt anhand einiger Zitate die Akteur\*innen selbst zu Wort kommen lassen, in denen diese selbstständig schildern, wie ihrer Ansicht nach ein Einfluss von Bord aus auf einen familiären Alltag ausgeübt werden konnte. Dabei erfolgte nahezu ausschließlich eine Fokussierung auf die Sichtweise der Seefahrer\*innen, die an Bord einer Erwerbstätigkeit nachgingen.

Zunächst verweist das Projekt zu diesem Zweck auf die Position von Beinlich hin, der zu verstehen gibt, dass zwei seiner Beziehungen zu einer Lebenspartnerin während seiner Arbeit auf Kreuzfahrtschiffen scheiterten und anschließend aufgelöst wurden.

„Die Beziehung ist in dem Vertrag kaputt gegangen, (...) ist dann halt so eingeschlafen. (...) Ja ich glaube, wir haben uns so ein bisschen auseinandergelebt ja (...). Ich meine wir hatten den Vorteil, dass wir beide die (...) Seite kannten, weil wir beide weg waren. Ich habe das Ganze auch durchgemacht mit (...) einer Frau, die diesen Aspekt nicht kannte, die halt hier an Land gelebt hat. Da war es noch einmal ganz anders, weil sie sich einfach nicht vorstellen konnte, (...) wie der Alltag ist. Mit der ersten (...), die kannte halt alles, (...) für sie war es zwar auch das erste Mal auf einem Kreuzfahrtschiff, aber sie kannte diesen Aspekt des (...) auf Schiffen arbeiten und den eigentlichen Arbeitsalltag und das lange Fortsein, den Schlafentzug und möglich oftmals vielleicht keine Zeit haben, (...) das war für sie bekannt (...)“ (Transkript Beinlich, S.10).

Bedingt durch seine ständigen Abwesenheitszeiten von Zuhause aus war eine Fortsetzung, so interpretieren wir die Worte des Seemannes, seiner Beziehung nicht möglich. Die Gefahr sich bedingt durch eine langanhaltende arbeitsbedingte Trennung von der Familie mit der Partnerin auseinanderzuleben, merkte bereits Jensen in seinen sozialpsychologischen Untersuchungen der Seeleute an Bord deutscher Seeschiffe an (vgl. Jensen 1974 und Jensen 1980, S.66f.). Beinlich selbst verweist in seiner Darstellung auf die Vorzüge eine Beziehung

mit einer Lebenspartnerin geführt zu haben, die bedingt durch eine parallel zu ihm stattfindende Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt selbst, einen vielfach erweiterten Einblick in die tatsächlichen Arbeits- und Lebensverhältnisse an Bord gewinnen konnte, der für die Beziehung beider Akteur\*innen gewinnbringend war, da sie zu einem Mehr an Verständnis für die Alltagssituation des Seefahrers führten. Fehlte dieser Einblick, wie er am Beispiel einer anderen Lebenspartnerin, die an Land verblieb, demonstriert, konnte dies die Beziehung und ihre Aufrechterhaltung durchaus erschweren, was auch daran lag, dass sich ein Alltag an Land unterschiedlich gestaltete wie der Seefahrer im Folgenden einräumt.

„Den Alltag an Land (...) ja da stoßen halt so zwei Extreme aufeinander (...)“ (Transkript Beinlich, S.11).

Dennoch findet sich bei Beinlich kein Hinweis darauf, wie er eine Alltagsorganisation der entfernten Partnerin beeinflussen konnte. Davon auszugehen ist jedoch, dass beide Akteur\*innen sehr eigenständig ihr Leben organisierten und es bedingt durch die fehlende Nähe der Partner\*innen selbst dazu kam, dass beide Personen sich auseinanderlebten. Ein fehlender Einblick seiner Partnerin in den Alltag an Bord wird vom Akteur selbst als ein möglicher Grund benannt. Hier vergisst er laut Auffassung des Forschungsvorhabens jedoch grundlegend, dass auch er scheinbar keine Vorstellung des Alltages seiner Partnerin besaß und wie diese eine eigenständige Organisation ihres Alltages an Land vornahm. Eine Einflussnahme auf einen Alltag seiner Partnerin an Land auszuüben, war, dies gibt er an anderer Stelle zu verstehen, wohl nur dann möglich, wenn beide Partner\*innen unter Aufwand einen beständigen Kontaktaustausch miteinander pflegten, um den Kontakt zueinander aufrecht zu erhalten, was aus undefinierten Gründen wohl in seinem Fall misslang.

„ (...) Wobei ich ja ich habe so in Erinnerung, dass einfach der (...) Dialog war einfach nicht so gegeben und dass dass muss man halt dann so, dass man sich dann konstant unterhält. (...) Dann muss man halt mal ja alles in Bewegung setzen, um dann den sozialen Kontakt aufzuhalten“ (Transkript Beinlich, S.10f.).

Die Aussage des Akteurs kann als ein möglicher Hinweis darauf gedeutet werden, dass ein regelmäßiger Kontaktaustausch unter Zuhilfenahme von Kommunikationsmedien durchaus die Option bietet eine Beziehung mit einer an Land befindlichen Partnerin oder einem Partner aufrechtzuerhalten, da sich beide Akteur\*innen über ihre jeweilige Lebenssituation austauschen können und so den Kontakt nicht zueinander verlieren. Dabei spielen Kosten und Mühen an dieser Stelle jedoch keine Rolle, verweisen jedoch letztlich darauf, dass diese akzeptiert werden müssen, um den Kontakt zueinander aufrecht zu erhalten. Werden sie nicht akzeptiert und findet kein Austausch der Akteur\*innen miteinander statt, so kann kein Einfluss auf die Situation der abwesenden Partner\*innen geschaffen werden und es steigt

mitunter die Gefahr einer sozialen Entfremdung der Akteur\*innen, die auch zum Scheitern einer Beziehung führen kann. Fehlen den Seeleuten und ihren Partner\*innen somit die Möglichkeiten sich im Alltag miteinander auszutauschen, so können damit unterschiedliche Folgen für die soziale Paarbeziehung einhergehen, die u.a. in Kapitel 6.4 näher thematisiert werden.

Im Vergleich zu Beinlich, der eine fehlende Einflussnahme auf die Situation seiner Partnerin weitgehend durch einen fehlenden Kontaktaustausch einräumt, konnte sich eine Einflussnahme der Seefahrer\*innen von Bord aus, auf einen Alltag ihrer Lebensgefährt\*innen an Land durchaus unterschiedlich gestalten, wie die Aussagen von Kleber\* bezeugen. Er räumte im gemeinsamen Gespräch ein, eine sehr selbstständige und erfahrene Partnerin an seiner Seite gewusst zu haben, die selbst den gesamten Tag über berufstätig und viel auf Reisen war und bedingt durch ihre Position in einem ähnlichen Metier, welches nicht näher beschrieben wird, beschäftigt war. Im Vergleich zu Beinlich fand hier jedoch ein häufiger Austausch der beiden Partner\*innen miteinander statt, der unterschiedliche Aspekte thematisierte, wenngleich der Akteur darauf verweist, dass durch fehlende Kinder in der Familie bedingt Fragen der Erziehung oder einer Übernahme von Fürsorgepflichten keine Rolle spielten.

„ (...) Ich habe eine komplett selbstständige Frau, die selber den ganzen Tag berufstätig war (...) sie war halt eben nicht so, dass sie zuhause gesessen hat und gewartet hat, wann kommt der Kerl zurück (...), sondern (...) sie war selbst immer viel auf Reisen und kommt auch aus dem Metier (...), also insofern hat sie natürlich eine (...) Vorstellung davon (...). (...) Aber im Großen und Ganzen (...) mussten wir also uns nicht über Erziehungsmethoden austauschen (...), sondern es ging einfach mehr dann um berufliche Natur ne, worüber wir dann gesprochen haben, was denn so der Alltag so (...) ist und wie wir dann unsere Freizeit organisieren wollen, wenn wir dann wieder Zeit zusammen haben und Urlaubsplanung und solche, solche Sachen (...)“  
(Transkript Kleber\*, S.9).

Auch Kleber\* erwähnt die Problematik einer möglichen Gefahr der sozialen Entfremdung voneinander, die sich aufgrund einer kurzfristigen Trennung der Partner\*innen ergeben kann. Er räumt jedoch ein, dass seine Partnerin aufgrund ihrer Erwerbstätigkeit größtenteils so sehr im Alltag abgelenkt war, dass sie sich kaum mit der Abwesenheit des Seefahrers und daraus resultierenden Konsequenzen beschäftigen konnte. Dennoch gab es durchaus Situationen, in denen der Seemann aufgrund seiner Abwesenheit keinen Einfluss auf die Alltagsorganisation seiner Partnerin ausüben und eventuelle Probleme im Alltag zuhause nicht lösen konnte.

„ (...) Dass meine Frau halt eben beruflich (...) halt eben auch so eingespannt war, dass (...) sie immer wieder von den Trennungsproblemen insofern abgelenkt war oder so was nech, die es natürlich gegeben hat, klar. (...) Es war auch nicht immer alles rosig, das ist doch logisch (...) Weil wenn man da so (...) ein paar Monate weg ist (...), dann ist man natürlich auch, da war dann auch schon mal Schweigen am Telefon oder so was nech, weil man gar nicht mehr wusste, was man sagen sollte nech oder so was, weil das Problem nicht zu lösen war, ja ich war da, sie war da, so. (...) Also die einzige Lösung des Ganzen ist halt eben irgendwann nicht mehr zur See zu fahren, ist das so (...)“ (Transkript Kleber\*, S.10).

Wenngleich dieser Lösungsvorschlag des Seefahrers drastisch erscheint, spiegelt er doch gleichermaßen die Realität wider. So kann davon ausgegangen werden und das wird an oben genannten Aussagen deutlich, lediglich bei Verwendung unterschiedlicher Kommunikationsmittel (hier das Telefon) einen Einfluss auf die Alltagsorganisation der entfernten Partner\*innen nehmen zu können, ungeachtet dessen wie sich dieser zunächst gestaltet. Und trotz einer möglichen Nutzung sind Situationen, davon ist das Projekt nach oben stehender Aussage überzeugt, gängig, in denen kein Einfluss auf den Alltag der Lebenspartner\*innen ausgeübt werden und mögliche Probleme in der Familie nicht gelöst werden können. Wir gehen daher davon aus, dass ein Einfluss des Seemannes auf den Alltag seiner Partnerin nur mit Hilfe von Medien geleistet werden konnte, wobei auch hier nicht detailliert Absprachen über die tatsächliche Alltagsorganisation stattfanden, sondern es lediglich zu Übereinkünften über eine Planung der gemeinsamen Zeit an Land kam. Der Alltag der Akteur\*innen und dessen Koordination selbst blieb diesen, so unsere Auffassung, wie auch schon bei Beinlich demonstriert, grundlegend selbst überlassen. Die Verwendung von Kommunikationsmitteln kann dabei dazu dienen, wie auch Schneider erläutert, sich wechselseitig über einen Alltag der Partner\*innen zu informieren, zur gemeinsamen Problembewältigung dienen, Nähe und Vertrautheit zu ermöglichen und Entscheidungen zu besprechen oder zu treffen (vgl. Schneider 2014, S.218).

Mit Anwendung von Kommunikationsmedien (s. zum Begriff Kommunikation und Medien bitte Kapitel 5.1 und 5.3) ist eine leichtere Einflussnahme auf den Alltag der Partner\*innen möglich, wie auch Staff Kapitän Lose\* zu verstehen gibt. Er klärt darüber auf, dass so eine Absprache über mögliche organisatorische Abläufe im Alltag zuhause durchaus gewährleistet und bei Problemen durchaus den Akteur\*innen zur Seite gestanden werden kann, wenngleich, so gibt der Seemann darüber hinaus zu verstehen, er im Alltag an Bord ausschließlich auf seine Frau angewiesen bleibt, die stellvertretend die Organisation familien- und haushaltsbezogener Tätigkeiten im Alltag an Land übernimmt.

„ (...) Eben durch die Kommunikation heutzutage können viele Sachen auch viel leichter abgesprochen werden. Also sie kann mich ja mal erreichen und was nachfragen und sagen, wie sieht n´das aus bist du damit einverstanden, wenn wir das so und so machen. (...) Aber im Großen und Ganzen muss ich mich da komplett auf meine Frau verlassen“ (Transkript Lose\*, S.6).

Diese Haltung hält der Seemann auch aufrecht, wenn es um die Alltagsorganisation seiner Frau geht, die er seiner Ansicht nach eindeutig nicht beeinflussen kann, sondern trotz Medienverwendung in ihrer Hand verbleibt. Hierdurch sind zwar gewisse Absprachen und eine Form des Austausches miteinander möglich, um der Partnerin zur Seite zu stehen, allerdings bleibt die Gestaltung des Alltages letztlich immer in ihren Händen und ein wirklicher Einfluss von seiner Seite aus, größtenteils versagt, da seine Lebenspartnerin den Alltag im Endeffekt so gestaltet, wie er sich ihrer Ansicht nach am sinnvollsten gestalten lassen kann. Dabei nimmt sie eine führende Rolle ein und fungiert als Vorstand der Familie.

„Den Alltag an Land gestalten, nein. Wenn ich an Bord bin, nein, dann bin ich komplett raus. Das ist (...) hundert Prozent Sache meiner Frau, meine Frau hat hier also das Zepter komplett in der Hand, also seien es die Finanzen, da bin ich komplett raus. Alles was hier irgendwie mit Anschaffungen usw. zu tun hat, wenn es irgend ne´ teure Anschaffung ist (...), also was im Bereich paar Hundert bis 1000€ geht, dann äh... sprechen wir uns da ab, aber ansonsten ja...bin ich komplett raus und meine Frau schaltet hier, wie sie will“ (Transkript Lose\*, S.7).

Ob hier tatsächlich ein Nachweis dafür gefunden werden kann, dass der Einfluss von Medien auf die Alltagsorganisation entfernter Partner\*innen wirklich geringer erscheint als möglicherweise angenommen, kann an dieser Stelle letztlich nicht beantwortet werden. Die Antwort auf eine derartige Fragestellung muss hier verschoben und auf Kapitel 5.7 bis 5.9.4 und 6.4 zentriert werden, in der dieser im Speziellen nachgegangen wird. Die Antwort des Akteurs verdeutlicht hingegen eindeutig, dass trotz einer Verwendung von Medien die Partner\*innen zuhause eigenständig und losgelöst von einem grundlegenden Einfluss der Seefahrer\*innen ihren Alltag gestalten. Absprachen und Interventionen der Seeleute, die mit Hilfe einer Nutzung von Medien erfolgen, sind zwar als eine Form der Kommunikation zu werten, bei der jedoch die Alltagsumsetzung der Lebenspartner\*innen an Land nur marginal bis gar nicht berührt wird, so die Auffassung des Forschungsprojektes für dieses Beispiel gültig. Der Alltag und seine Umsetzung bleibt, auch durch ein Fehlen der Seeleute bedingt, den Partner\*innen in Eigenregie überlassen.

Der Seemann Bode\* vertritt hinsichtlich der Einwirkungsmöglichkeiten unter Zuhilfenahme von Medien auf den Alltag seiner Partnerin eine ähnliche Auffassung, verdeutlicht diese

jedoch wesentlich drastischer. Er erklärt uns, dass die Organisation eines familiären Alltags nicht nur sehr problematisch gewesen sei, sondern diese praktisch gar nicht beeinflusst werden konnte. Auch die Verwendung von Medien sah er als nicht geeignet an, um einen Einfluss auf die Situation der Familienmitglieder ausüben zu können. So teilt er mit:

„Ja man ist ja nicht da. Also das gibt es nicht. Also man kann vielleicht mal zum Geburtstag gratulieren, aber zum Geburtstag vorbeikommen geht nicht. Großartig was schenken geht nicht (...)“ (Transkript Pseudonym Bode\*, S.7).

Noch deutlicher wird er in den nächsten Gesprächssequenzen und erklärt, dass er keinen Einfluss auf die Organisation eines Alltages seiner Partnerin ausüben konnte und der Alltag an Bord und damit verbundene Aufgabenstellungen ihn so sehr beeinflussten, dass seine Partnerin vielfach keine oder nur eine eingeschränkte Aufmerksamkeit von ihm erhielt und nur selten ein Austausch miteinander erfolgte.

„Komplett nicht. Wie auch? Also das ist weg. (...) Ich wusste, was sie für einen Beruf hat und also aber ich wusste über ihren Alltag gar nichts. Es war ja auch wie gesagt für mich noch schwerer, weil ich tlws. 10 Tage, 7 Tage, mindestens drei, vier Tage mindestens überhaupt gar keinen Kontakt hat, aber eigentlich war das eher 10, 7 und je länger die Reise gedauert hat, umso weniger muss man (...) dass ich mich darüber gekümmert habe. (...) Wenn du sagst, das ist jetzt mein Leben und ich fahr weg, dass sind das Parallelwelten. Weil (...) alle Personen ja für sich ihren eigenen Alltag leben und da nicht mehr viel geteilt wird (...)“ (Transkript Pseudonym Bode\*, S.8).

Mit der Entscheidung zur See zu fahren entzerren sich laut Auffassung des Seefahrers die Lebenswelten der Akteur\*innen, die kaum noch miteinander verknüpft werden können, sobald die Partner\*innen voneinander getrennt sind. Mit einer längeren Abwesenheit steigt seiner Ansicht nach auch das Desinteresse an der Partnerin, ihrem Alltag und der Situation an Land. Eine grundlegende Intervention in deren Alltag wird konsequent negiert. Ohne einen Einsatz von Kommunikationsmedien, um noch einmal auf die Ausgangshypothese des Forschungsprojektes zurück zu kommen, kann daher kein Einfluss auf die Situation der Partner\*innen an Land genommen werden, unabhängig wie sich dieser Einfluss auch tatsächlich gestaltet. Denn beide Akteur\*innen leben temporär bedingt in voneinander getrennten Lebenswelten, die lediglich bei Ankunft der Seefahrer\*innen an Land und bei Aufenthalt in ihrer Familie wieder miteinander verknüpft werden können, insofern die Personen keine Kommunikationsmittel für einen gemeinsamen Austausch miteinander verwenden, wenn sie durch die Berufstätigkeit der mobilen Seeleute bedingt voneinander getrennt sind. Und auch dann muss kritisch geprüft werden, inwiefern die Akteur\*innen tatsächlich bei Verwendung von Kommunikationsmedien und einem gemeinsamen Austausch

miteinander zu einer Fusion der unterschiedlichen Lebenswelten beitragen können. Diese Frage kann hier jedoch nicht abschließend beantwortet werden, so dass ein Hinweis auf die Kapitel 5.7 bis 5.9.4 und 6.1 erfolgt, in dem sich mit dieser Problematik beschäftigt wird.

Losgelöst dessen und bei entsprechender Fokussierung auf die Optionen der Seeleute gerichtet den Alltag ihrer Partner\*innen von Bord aus beeinflussen zu können, verweist das Forschungsvorhaben abschließend auf ein Fallbeispiel, bei dem unabhängig der jeweiligen Distanz, welche die Akteur\*innen zeitweise voneinander trennt, ein persönlicher Kontakt auch ohne Verwendung von Medien zueinander besteht. Was sich zunächst fragwürdig anhört, erläutert der Zeitzeuge Müller am folgend genannten Beispiel derart:

„ (...) Wenn ich Seemann bin, wenn ich zur See fahre, denn ist das mein Leben und das ist gar nicht einfach für die Ehefrau (...), das nicht nur zu verstehen, sondern auch entsprechend zu akzeptieren (...). (...) Das Fahren ist, ist mit Sicherheit wesentlich mehr als nur ein Beruf. (...) Aber wenn alles normal läuft, denn ist der Kontakt mit Zuhause auch, der ist vorhanden, wenn alles normal, wenn alles (...) dann ist ein Kontakt. Äh...seelisch in irgendeiner Form. Man weiß ungefähr, wie die Tage ablaufen, wie das zuhause ist und so weiter. Und dann gibt's dann ein Vertrauen, ein gegenseitiges Vertrauen. Meine Frau weiß genau, wie ich's, was ich an Bord betreibe und ich weiß, was sie zuhause betreibt. Das hört sich zwar komisch an, aber da ist Kontakt. (...) In irgendeiner Form ist man schon beteiligt (...)“ (Transkript Müller, S.6f.).

Die vom Zeitzeugen als seelischer Kontakt bezeichnete Verbindung zu seiner Partnerin basiert laut Auffassung des Forschungsprojektes vielfach auf einer Verbindung, die durch gegenseitiges Vertrauen der Akteur\*innen untereinander überhaupt möglich ist. Dieses Vertrauen beinhaltet gleichermaßen Kenntnisse davon, wie die Akteur\*innen losgelöst des Faktes, dass beide für einen bestimmten Zeitraum voneinander getrennt sind, Informationen darüber besitzen, welche Aufgaben beide Personen ausführen. Das an sich erscheint jedoch unserer Ansicht nach nicht außergewöhnlich, wenngleich die Formulierung einer seelischen Kontaktverbindung seltsam anmutet. Nach Auswertung aller Zeitzeugengespräche bleibt der Akteur jedoch nicht der Einzige, der eine entsprechende Verbindung zu seiner Partnerin auf diese Weise beschreibt. Die Partnerin Crologino sprach nicht direkt über einen seelischen Kontakt, merkte aber an, dass sie durchaus darüber Bescheid wusste oder zumindest glaubte zu wissen, wann es ihrem Partner an Bord schlecht ging bzw. wenn dort eine besondere Situation eintrat. Wie diese möglichen Gefühle jedoch zu deuten sind, konnte sie selbst nicht genau benennen.

„ (...) Wichtiges Kriterium, wobei also man kann ja spuken oder nicht, aber ich glaube ich bin schon zwei, drei Mal wach geworden nachts und dachte hier stimmt irgendwas nicht und P.

erzählt es mir am nächsten Tag. Okay wir hatten irgendwie einen Brand auf dem Schiff oder so und ich bilde mir ein, ich würde es schon merken, wenn es ihm schlecht geht. So also es (...) ich sage mir, ich werde es schon merken oder ich spüre es schon oder irgendwie so was so“ (Transkript Crotogino, S.4).

Kehren wir jedoch zur Aussage von Müller zurück, dann wird deutlich, dass auch er eine Beteiligung am familialen Alltag seiner Partnerin selbst nicht im Detail darstellt, es erfolgt lediglich der Hinweis auf eine unbestimmte Form der Beteiligung, wie auch immer diese aussehen mag. An dieser Stelle können letztlich nur unbestimmte Hypothesen erfolgen, wie sich diese Form einer Beteiligung gestalten konnte. Da diese jedoch nicht zielführend sind, konzentriert sich das Projekt im Folgenden auf die nachfolgende Aussage des Akteurs, wenn er erwähnt, dass bedingt durch eine Verwendung von Medien zumindest eine Form des Austausches von Bord aus geschaffen werden konnte, unabhängig ob damit ein Einfluss auf den Alltag der Partner\*innen erzielt wurde oder nicht.

„ (...) Ich sag als Bsp. meine Frau musste Blinddarm operiert, war sehr sehr schwierig (...) und denn kommt natürlich auch wieder Telefon. Ich kann also morgens um was weiß ich um 4 Uhr ruf ich hier im Krankenhaus an und frage, wie ist die Operation gewesen. So und da (...) insofern ist natürlich (...) das wäre früher unmöglich gewesen, da hätte man das erst erfahren, wenn entweder wenn sie gestorben ist oder wenn sie lange lange schon alles durchgegangen ist. Und denn ist natürlich auch der direkte, die direkte Verbindung zu dem Geschehen ist, war natürlich früher nicht so möglich wie heute (...)“ (Transkript Müller, S.7).

Unabhängig einer hier bereits benannten Veränderung von Kommunikationsmöglichkeiten von Bord aus, die der Akteur andeutet, jedoch nicht ausführt, ist es beiden Partner\*innen möglich sich miteinander über ein Medium auszutauschen und über wichtige Dinge (wie die anstehende Blinddarm-Operation und dessen Verlauf) zu informieren. Ob darüber hinaus ein Einfluss vom Seefahrer auf den jeweiligen Alltag der Lebenspartnerin und dessen Gestaltung möglich war, wurde vom Zeitzuge selbst nicht benannt, kann an dieser Stelle allerdings auch nicht im Detail erörtert werden. Auch hier erfolgt noch einmal ein Hinweis auf die Kapitel 5.7 bis 5.9.4 und 6.1 und 6.4, in der einer entsprechenden Fragestellung nachgegangen wird.

Losgelöst der erfolgten Beispiele, die zuvor dargestellt wurden, möchte das Projekt nach erfolgter Analyse an dieser Stelle final anmerken, dass die Majorität aller interviewten Seefahrer\*innen in den Gesprächen einräumte am Alltag ihrer Partner\*innen zuhause an Land während ihrer Zeit an Bord der Schiffe nicht beteiligt gewesen zu sein (s. auch S.241),



wenngleich diese Darstellung unterschiedlich erfolgte. Verwiesen wurde dabei maßgeblich auf deren prinzipielle Selbstständigkeit, die damit einherging Entscheidungen über die jeweilige Alltagssituation der Familienmitglieder zu treffen und den Alltag zu organisieren und miteinander zu koordinieren. Bedingt durch die Entfernung voneinander, wurde den Akteur\*innen damit eine Rolle zugewiesen sich um die Belange der Familie an Land zu kümmern. Die Seeleute selbst konzentrierten sich dabei vielfach auf die Umsetzung ihrer Erwerbstätigkeit, während ihre Partner\*innen selbst als Familienvorstand Entscheidungen für alle Familienmitglieder trafen und ausführten. Unabhängig zunächst dessen, ob mit Hilfe von Medien von Seiten der Seefahrer\*innen hierbei eine Hilfestellung in der Alltagsorganisation gewährleistet werden konnte oder nicht, wenngleich einige Indizien bereits dafür sprachen, sind der jeweilige Alltag der Seeleute und ihrer Partner\*innen prinzipiell für sich betrachtet isoliert zu sehen. Einen gemeinsam gestalteten Alltag erleben die Akteur\*innen prinzipiell erst dann wieder, wenn die Seeleute ihre Erwerbstätigkeit an Bord beendet haben und sich wieder an Land bei ihren Familien befinden.

Die Zeitzeugin Weinert\* sprach an einer anderen Stelle (s. S.237f.) bereits mögliche Veränderungen ihres Alltages kurz an (vgl. Transkript Pseudonym Weinert\*, S.9), die entstanden, wenn der Seefahrer sich wieder an Land befand und thematisierte dabei einige Aufgaben, die er ihr abnahm. Mit der Integration der Seefahrer\*innen in den weitgehend eigenständig organisierten und strukturierten Alltag der Partner\*innen gingen jedoch nicht nur positive Aspekte einher, wie wir im nächsten Kapitel aufzeigen möchten. Dabei geht es nicht nur um spezielle Strategien der Akteur\*innen wie eine Integration der Seeleute nach ihrer oftmals monatelangen Abwesenheit funktionierte, sondern auch darum von Seiten der Seefahrer\*innen selbst in Erfahrung zu bringen, wie diese sich selbst wieder in einen Alltag in ihren Familien einfügen konnten. Kam es dabei wie im Fall von Weinert\* zu einer Teilung der haushalts- und familienbezogenen Aufgaben oder blieb es, wie am Beispiel von Jutta Hag (s. S.227) geschildert, zu einer schlichten Fortsetzung ihrer Tätigkeiten in Zeiten der Anwesenheit der Seeleute ohne von ihnen ausgehende Unterstützung, wird zu klären sein.

#### **4.4 Familienbezogene Strategien für eine Integration der Seeleute in einen familiären Alltag**

An dieser Stelle wird sich der interessierte Leser sicher fragen, weshalb eine grundlegende Integration der Seeleute in einen weitgehend von ihren Partner\*innen an Land gestalteten familiären Alltag überhaupt erfolgen musste, wenn doch davon ausgegangen werden kann,

dass es mit Rückkehr von Bord lediglich zu einer Perspektivenveränderung für die Seeleute kam und diese sich weitgehend selbstständig in einen vorher maßgeblich von ihren Lebensgefährt\*innen konstituierten familiären Alltag integrieren konnten. Doch bleibt dies ein Trugschluss, wenn das Forschungsprojekt auf die aus den gemeinsamen Gesprächen gewonnenen Aussagen rekurriert. Die oftmals wochen- oder monatelange Abwesenheit der Seefahrer\*innen von Zuhause führte häufig dazu, dass die Akteur\*innen selbst über die genauen Abläufe zuhause nicht informiert waren und sich weitgehend in eine Situation fügen mussten, in der ihre Partner\*innen in ihrer Abwesenheit sämtliche familienbezogenen Aufgabenstellungen und darüber hinaus gehende Tätigkeiten übernahmen. Bei einer Rückkehr an Land standen die Seeleute einer ihnen vielfach weitgehend unbekanntem oder nur in Teilen verstandenen Lebenswelt gegenüber, wo es in erster Linie ihre Lebenspartner\*innen waren, die ihnen einen vereinfachten Eintritt in diese für sie nur in Teilen verstandene Lebenswelt ermöglichten. Dazu gehörte prinzipiell die Integration in die Familie, die seit der Abwesenheit der Seeleute selbst grundlegend eigenständig ihren Alltag organisierte und koordinierte, wobei die Partner\*innen eine zentrale Bedeutung einnahmen, wie das Projekt bereits an anderer Stelle erörterte. Diese nahmen über dies hinaus auch eine konstitutive Rolle ein, wenn es darum ging die Seefahrer\*innen bei einer Rückkehr an Land wieder in den gemeinsamen familialen Alltag zu integrieren, den sie zuvor eigenständig gestaltet und umgesetzt haben.

Im Folgenden möchte das Forschungsprojekt daher einige Strategien der Partner\*innen aufzeigen, die es ihnen wesentlich erleichterten die Seeleute wieder in ihren Alltag an Land und somit in die Familie zu integrieren. Diese Darstellung wird jedoch ergänzt durch eine kurze Beschreibung der Seefahrer\*innen selbst, in denen diese über gewisse Integrationsstrategien berichten, wie es ihnen und darüber hinaus ihren Lebenspartner\*innen möglich war sie einfacher in einen familiär gestalteten Alltag zu integrieren. Doch zunächst beabsichtigt das Projekt an dieser Stelle mit Hilfe zweier zentraler Aussagen unserer Projektteilnehmer\*innen aufzuzeigen, inwiefern für die Seeleute mit einer Rückkehr nach Hause verbunden Probleme entstanden sich wieder in die Familie zu integrieren bzw. an die veränderte Situation zu gewöhnen, die durch einen Wechsel der Meer-Land-Dichotomie entstand.

Paul Hag klärt im gemeinsamen Gespräch darüber auf, dass die Rückkehr an Land grundlegend eine Eingewöhnungsphase nach sich zog, in der sich der Seemann wieder auf die für ihn veränderte Situation an Land fokussieren konnte.

„ (...) Und dann kommt eigentlich der zweite Punkt, wenn man dann zuhause angekommen ist nee. Koffer alle hingestellt, dann setzt man sich hin, guckt sich um und sagt ja hier wohne ich, hier ist schön nee. Und dann sackt man eigentlich oder sackt die Anspannung ab und dann findet man zu sich selbst, dann wird man ruhig und fängt an so jetzt habe ich eine lange Zeit vor mir, wo ich mich (...) um Haus, Hof, Garten, Kinder was auch immer kümmern kann und die Gedankenwelt verändert sich dann in den ersten ein, zwei Tagen, wo dann alles das was natürlich dann auch durch die Unterhaltung mit der Frau erfährt wieder lebendig wird und woraus dann gewisse Aktionen entstehen, die liegen geblieben sind, weil der Mann nicht da ist (...)“ (Transkript Paul Hag, S.20f.).

Der Akteur spricht von einer deutlichen Veränderung seiner Gedankenwelt, die maßgeblich durch die Trennung von Bord und eine Rückkehr an Land und somit in die Familie beeinflusst wurde. Eine Konzentration auf wesentliche Aspekte an Land war nach einer kurzen Eingewöhnungsphase, die unterschiedlich lang ausfallen konnte, wieder möglich, wurde aber darüber hinaus auch durch seine Partnerin entscheidend beeinflusst, sei es durch gemeinsame Interaktionen wie Gespräche oder die Übernahme von Aufgaben, die diese nicht übernehmen konnte und seine Handlungsbereitschaft voraussetzten. Die Eingewöhnung in die Situation innerhalb der Familie und somit an Land ließ sich jedoch nicht nur ausschließlich bei Paul Hag konstatieren, wie das Projekt an dieser Stelle anmerken möchte. Hier kann genauso auf Zeitzeug\*innen wie Lose\* und Kleber\* (\* Pseudonym) hingewiesen werden, die eine Umgewöhnungsphase an die Situation an Land ebenfalls mit einer entsprechenden Zeitphase verbunden, thematisierten. Kleber\* gibt zu Protokoll:

„Naja man muss sich ja erst einmal wieder dran gewöhnen an Land. Das Landleben ist ja erst einmal ein anderes. Das fängt ja schon damit an, dass man dann auch schon mal irgendwie selber wieder was tun muss und nicht (...) man muss erst mal wieder, man muss erst mal lernen einzukaufen. (...) Naja man musste erst mal wieder (...) klarkommen nech, man musste erst mal wieder den ganz normalen nach Monaten den ganz normalen Alltag ja, man kann (...) ich konnte nicht so den Schalter umlegen oder so was, sondern dass ist so (...) ja so langsam wieder in den, in den Landalltag hinein, hineinarbeiten ähmmm... hineindenken (...), weil das ist ja so der sich ja komplett unterscheidet zu dem was an Bord passiert (...)“ (Transkript Pseudonym Kleber\*, S.13).

Grundsätzlich weist der Akteur auf die Unterschiedlichkeit der Land-Meer-Situation hin, welche auch andere Seeleute thematisierten, die mit einer Umgewöhnungsphase einherging, sobald die Akteur\*innen sich wieder zuhause an Land bei ihren Familien befanden. Ein

einfaches Schalterumlegen, wie es der Akteur benennt, ist jedoch nicht möglich gewesen. Wenngleich er die ungefähre Zeit bis eine Gewöhnung an die veränderte Situation an Land eintrat nicht näher bestimmen konnte, merkt er mit einem kurzen Beispiel an, inwieweit sich das Leben auf einem Kreuzfahrtschiff vom Landleben unterscheidet. Hier verweist er auf die ihm selbst an Land übertragene Aufgabe etwas zu Essen einkaufen zu müssen, eine Tätigkeit, die an Bord der Schiffe für den Seemann selbst unbedeutend blieb, da sich andere Personen um entsprechende Aufgabenstellungen kümmerten. Mit einer Rückkehr in die Familie und somit an Land verbunden trat der Akteur aus der Hierarchie, welche an Bord weitgehend seine Stellung und die damit verbundenen Aufgabenstellungen bestimmte heraus und musste nun selbstständig agieren, um sich versorgen zu können. Eine veränderte Situation, davon geht das Projekt aus, die durchaus eine Eingewöhnungszeit nach sich ziehen konnte. Auch Lose\* merkt an, dass eine Zeit der Umgewöhnung durchaus notwendig ist, um sich an die gewandelte Alltagssituation an Land gewöhnen zu können.

„ (...) wie gesagt die Umgewöhnung, die (...) wird halt, die ist halt schwierig, das dauert so n´ paar Tage bis man sich an Land wieder eingefunden hat, vor allen Dingen, wenn man dann eben erst mal feststellt, dass man eben jetzt wieder Privatmann ist und nicht mehr der Captain (...) und dass man dann eben an der Wursttheke immer im Einkauf nicht bevorzugt behandelt wird, sondern dass man sich da ganz normal anstellen muss wie jeder andere auch, (...) aber manchmal wenn man so 4 Monate da so drin war, dann ähmmm... dann dauert das so´ n paar Sekunden, dass man da umschaltet, dass man sich da diesen Kommandoton dann n´ bisschen abgewöhnt (...)“ (Transkript Lose\*, S.8).

Wie auch zuvor Kleber\* weist auch Lose\* auf die Veränderung hin, die darin besteht sich als eigenständige Person an Land wieder um die persönliche Versorgung der eigenen Person kümmern zu müssen. Doch geht er weiter als ehemals Kleber\* und räumt ein, dass auch die Tatsache an Land wie jeder andere Mensch behandelt zu werden, eine gewisse Umgewöhnung nach sich zieht, um diese Tatsache zu realisieren und zu akzeptieren. An Land spielt die Hierarchie und somit das weitgehend hierarchisch geprägte Denken keine Rolle und ermöglicht im gesellschaftlichen Austausch keine Privilegien, die möglicherweise an Bord noch eine Rolle spielen. Der vom Akteur angesprochene Kommandoton resultiert letztlich daraus, dass er es bedingt durch seine Rolle als Staff Kapitän gewohnt ist, dass seine Anweisungen sofort umgesetzt werden und er bevorzugt behandelt wird. Eine Haltung, die ihm im gesellschaftlichen Umgang mit anderen Mitgliedern der Gesellschaft im Alltag an Land jedoch keine Vorteile bringt, da er hier nur ein weiteres Mitglied wie jedes andere bildet. So merkt er an anderer Stelle an:

„ (...) Also jetzt keinen Kommandoton, aber das man einfach gewohnt ist, wenn ich jetzt was sage an Bord, dann bin ich das gewohnt, dass ich da nicht nachfragen muss, dass dann sofort gemacht wird. Und das ist natürlich im privaten Bereich natürlich überhaupt nicht so ist (...)“ (Transkript Lose\*, S.8).

Der entsprechende Kommandoton spielt seiner Ansicht nach zuhause an Land im Umgang mit seiner Familie keine Rolle. Möglicherweise würde diese Haltung die Integration des Seefahrers in einen familiären Alltag erschweren, doch finden wir an dieser Stelle keine Hinweise darauf. Nichtsdestotrotz merkt Lose\* eine simple Strategie an, mit der es ihm und seiner Partnerin möglich war, ihn wieder in den Alltag an Land und vor allem in die gemeinsame Familie mit Kindern zu integrieren. Hier erklärt er uns:

„Naja in erster Linie dadurch, dass sie mir erst mal (...) dann auch einfach gesagt hat, was jetzt gerade sich vielleicht gerade geändert hat oder was wir jetzt vielleicht anders machen, um jetzt gerade mit dem neuen Kind, wo ich ja überhaupt nicht wusste, wie sind jetzt hier die Abläufe (...). (...) Ich fang hier einfach immer an irgendwie wie ich denke oder wie es die ganze Zeit lief und wenn dann meine Frau sich das inzwischen komplett anders überlegt hat und da vielleicht ne' bessere Strategie jetzt hat, wie man das inzwischen machen kann, dann wird sie mir das schon sagen (...) dann sagt sie Du, wat weiß ich, die Messer räumen wir jetzt aber anders ein im Geschirrspüler. (...) Aber das sind alles so Kleinigkeiten. (...) Diese Probleme der Umgewöhnung sind vor allen Dingen, sind das Probleme, die ich selber habe (...) das ist eigentlich ne' mentale Sache. Das ich einfach erst mal von diesem Schiffsalltag wieder auf Landalltag umstellen muss (...)“ (Transkript Lose\*, S.8f.).

Eine Integration des Seemannes erfolgte weitgehend durch gemeinsame Gespräche mit seiner Partnerin, die ihn über Organisationsabläufe und Veränderungen im jeweiligen familiären Alltag informierte. Wenngleich der Akteur selbst zunächst die Strategie anwandte sich anhand vorab bekannter Abläufe in der Familie selbst zu orientieren und diesen erst einmal zu folgen, waren es gemeinsame Gespräche mit seiner Lebenspartnerin, die es ihm ermöglichten Veränderungen festzustellen und sich anhand einer mitunter neu entworfenen Strategie bei der Organisation des familiären Alltages an seiner Partnerin zu orientieren. Die Umsetzung nahm dennoch eine gewisse Zeit in Anspruch, da der Seefahrer einräumt, sich an die neuen Abläufe erst einmal gewöhnen zu müssen. Der Gewöhnungseffekt spielt auch hier eine wichtige Rolle, insbes. wenn der Akteur zu Protokoll gibt, dass ein Umstieg vom Schiff zurück an Land durchaus Probleme aufwerfen kann, die es erfordern sich an die veränderte Situation an Land anzupassen. Wenn er dies als eine mentale Sache bezeichnet, verdeutlicht dies, dass ein bereits bei Kleber\* beschriebenes simples Schaltermlegen (vgl. oben S. 251) bei Rückkehr nach Hause und somit an Land keineswegs für die Seeleute möglich ist. Wenn Jensen dazu anmerkt, dass mit Abreise der Seefahrer\*innen in der Familie eine soziale

Umstrukturierung erfolgt, wobei die Partnerin nun stellvertretend für die Seefahrer eine weitgehend als männlich bezeichnete Rolle und dessen Zuschreibungen übernimmt, erfordert dies eine Einstellungsveränderung der Beteiligten (vgl. Jensen 1980, S.68). An dieser Stelle ergänzt das Projekt die von Jensen aufgeworfene Feststellung und möchte hier anknüpfend festhalten, dass die soziale Umstrukturierung nach einer Rückkehr der Seefahrer\*innen an Land durchaus zu einem Bruch der vormals abgesprochenen Rollen in der Familie führen kann. So ist nicht selbstverständlich, wie darüber hinaus auch Jensen zu verstehen gibt, dass mit Rückkehr der Seeleute in die Familie, die Rolle der Seefahrer wie selbstverständlich gesichert ist und es bedingt durch bedeutsame Veränderungen durchaus dazu kommen kann, dass von beiden Akteur\*innen erhebliche Anpassungsprozesse notwendig sind, um sich wieder aneinander zu gewöhnen (vgl. Jensen 1980, S.68f.). Die vorher ausschließlich von den Seeleuten angesprochene Gewöhnungsphase trifft also nicht nur für die Fahrleute zu, sondern gleichermaßen für ihre Partner\*innen und mitunter auch für ihre Kinder.

Ähnlich sieht es auch Annabel Crotogino, die ein mögliches Fremdeln zu ihrem Partner als ein Problem benennt, wenn dieser wieder nach Hause zurückkehrt.

„ (...) Drei Wochen Abschied, also wenn er auf See geht, dann drei Wochen, dass ich weiß drei Wochen und einen Tag bin ich wieder gefestigt in meinem Singledasein sozusagen (...) also ich, P. fremdelt weniger, aber ich fremdel auch wieder. Also eigentlich immer. Das hängt auch ab, davon ab wie viel Zeit, wenn er wenig weg war, dann fremdel ich wenig, wenn er viel weg war, brauche ich mehr Tage, um (...) wieder ja zu akzeptieren, dass er da ist. Und das ist genau (...) Akzeptanz dieser Zeiten. (...) Dass es in Wellen... unsere unsere Beziehung in Wellen funktioniert nä“ (Transkript Crotogino, S.7).

Eine Integrationsstrategie besteht laut Aussage der Zeitzeugin bereits in der simplen Akzeptanz darin, dass mit Abfahrt des Seefahrers eine Zeit vergeht bis sich dieser wieder zurück an Land und somit in der Familie befindet. Die Abwesenheitszeit wirkt sich dennoch auf die persönliche und möglicherweise emotionale Situation der Partnerin aus, indem eine längere Zeit das Fremdeln zum Seemann verstärkt, wiewohl eine kürzere Abwesenheit dieses Gefühl weniger intensiv entstehen lässt.

Fremdeln selbst bleibt laut Wikipedia ein Verhaltensmuster in der Entwicklung von Säuglingen, welches oftmals zwischen dem vierten und achten Lebensmonat auftritt. Es zeigt sich verstärkt darin, dass ein Kind damit beginnt fremden Personen mit starkem Misstrauen, Abneigung oder Angst zu begegnen, obwohl dieses Verhalten bisher untypisch für das Kind war. Eine entsprechende Angst wird dabei stärker von Männern als von Frauen ausgelöst und von Erwachsenen mehr als von Kindern (vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Fremdeln>).

Bedingt durch die immer wiederauftretenden Abwesenheitszeiten der Seeleute von Zuhause bedingt, kann sich entsprechend der Darstellung der Zeitzeugin Crotogino dieses Gefühl des Fremdels durchaus bei längeren Zeiten des Fernbleibens intensivieren und erfordern, dass die Personen sich wieder annähern müssen, um ihren Alltag gemeinsam gestalten zu können. Ob allerdings mit einer Zeit der Abwesenheit verbunden die Seeleute für die Partner\*innen tatsächlich zu fremden Personen werden, lässt sich laut Auffassung des Forschungsprojektes an dieser Stelle nicht beantworten. Möglicherweise übernimmt die Akteurin das Verb unkritisch und meint mit fremdeln vielmehr unsicher zu sein, wie ein Umgang mit dem entfernten Partner nach dessen Rückkehr im Alltag möglich ist. Dies bestätigt unserer Ansicht nach auch die folgende Aussage, welche darüber hinaus aufzeigt, dass eine Integration der Seeleute für die Lebensgefährt\*innen nicht immer einfach und vielfach auch durch Unsicherheit geprägt ist, wie mit den Seeleuten im Alltag ein Umgang erfolgt und wie diese in Tagesabläufe in der Familie eingebunden werden sollen.

„ (...) Man ertappt sich dann eine Woche vorher zu sagen, oh Gott oh Gott jetzt kommt er wieder, wie wie sollst du das denn jetzt machen. Wie reagieren die Kinder? Er will eingebunden werden, er will mitgenommen werden. Das ist ja, die die haben ja dann wirklich nichts zu tun (...). (...) Und das man sich eine Woche auch vorher ertappt, dass man sagt oh Gott und dann denkt man, eigentlich musst du dich doch wahnsinnig freuen, dass der Partner (...) und das wird auch jetzt eine Entlastung, dass er jetzt wieder da ist, wird auch wahnsinnig schön. Nein man hat aber auch immer wieder und wie sagt man Manschetten davor (...) man muss aus seiner Bequemlichkeit raus nä dieser Routinepersönlichkeit. Man wird immer wieder aufgeschüttelt und neu neu positioniert genau (...)“ (Transkript Crotogino, S.7).

Werden die Fahrensleute nicht in einen familiären Alltag einbezogen, so kann es mitunter zu Problemen kommen, wenn diese gewohnte Abläufe in der Familie stören, wie Jensen anmerkt. Folgen aus dieser fehlenden Einbeziehung können mitunter Unwohlsein oder fehlende Akzeptanz in der Familie sein, die sich möglicherweise auch auf die persönliche Situation der Seefahrer\*innen auswirken können (vgl. Jensen 1980, S.69f.). Doch losgelöst dieser Tatsache muss klar zu verstehen gegeben werden, dass eine simple Einbeziehung der Akteur\*innen in einen familienbezogenen Alltag an Land für alle Beteiligten keineswegs immer einfach verlaufen muss, wie das o.g. Zitat nachvollziehbar unter Beweis stellt. Um sich eine Integration zu erleichtern haben wir an anderer Stelle bereits auf Möglichkeiten hingewiesen, die für beide Parteien möglicherweise gewinnbringend erscheinen. Im Verlauf der Gespräche mit den Projektteilnehmer\*innen fanden sich jedoch weitere Integrationsstrategien, die wir im Folgenden kurz aufgreifen möchten.

Es ist Wolfgang Hellriegel, der im Gespräch darüber berichtet, dass grundlegend gemeinsame Gespräche sehr dabei halfen sich selbst wieder in die Familie zu integrieren und über Abläufe zu informieren, die maßgeblichen Einfluss auf die Gestaltung des Alltages hatten. Kam es zu Problemen im Alltag so wurden diese sofort angesprochen. Für eine Integration war es seiner Partnerin wichtig möglichst viel Zeit mit dem Seemann zu verbringen, so dass sie selbst soziale Kontakte in den Anwesenheitszeiten ihres Partners weitgehend einschränkte, um so die Zeit für Interaktionen mit dem Seefahrer nutzen zu können.

„ (...) Sicherlich man hat, wenn's Probleme gab, hat man die jetzt besprochen oder so, nech? (...) Meine Frau (...) sie hätte ja bisher auf nichts Rücksicht nehmen müssen, sie hat ja tun und lassen können was sie wollte und nun wenn man zu zweit ist, schränkt man sich in jedem Fall ein, ob (...) ob das harmonisch ist oder nicht (...). (...) Sie hätte eben sagen können, ich gehe eben zu meiner Freundin, das hätt' sie natürlich in diesem kurzen Zeitraum, wo ich denn an Land bin natürlich nicht gemacht, sondern da wär' man zusammen ausgegangen oder hätt' was zusammen gemacht oder so (...)“ (Transkript Hellriegel, S.10f.).

Unabhängig der Einschränkung sozialer Kontakte in den Anwesenheitszeiten des Seemannes wird in dem Zitat noch einmal deutlich die Eigenständigkeit und Vormachtstellung der Partnerin einer Seefahrerfamilie betont, die grundlegend selbstständige Entscheidungen für die Familie treffen konnte. Die Beschränkung sozialer Kontakte zu anderen Personen als dem Seemann selbst kann als Indiz gesehen werden, der die Wichtigkeit der sozialen Paarbeziehung betont. Sobald der Akteur wieder an Land und somit bei der Familie weilte, stand dieser und seine Integration im Fokus, andere Interessen wurden eingeschränkt oder schlichtweg ausgelassen. Eine Rücksichtnahme auf den anwesenden Partner fand statt, wobei die Analyse des Forschungsprojektes weitere Anhaltspunkte aufdecken konnte, bei denen auch die Partner\*innen der Seeleute Rücksicht auf die wieder an Land befindlichen Seeleute nahmen, wenngleich diese Form einer Berücksichtigung unterschiedlich ausfallen konnte. Sie half jedoch ungemein dabei eine Integration der Seefahrer\*innen vorzunehmen, wie uns nicht nur stellvertretend das Zitat von Tränke\* verdeutlicht.

„ (...) Es fängt damit an dann, dass auf einmal einer neben einem liegt, was ja sehr schön ist, aber wo man dann auch denkt, muss der denn jetzt schnarchen. Also man braucht immer so, ich hab' immer so drei, vier Tage gebraucht, um, dass wir uns wieder aneinander gewöhnen. Es hält auf der anderen Seite natürlich die Beziehung frisch, weil man immer frisch verliebt ist in dem Sinne, weil es wird immer wieder aufgefrischt. Aber der Alltag ist natürlich komplett anders, er hat tlws. (...) standen dann die Becher woanders, weil er meinte, nee ist doch viel sinnvoller hier (...) also es waren so Kleinigkeiten, wo man sich einfach wieder dran gewöhnen muss und unser Alltag war dann komplett auf ihn ausgerichtet, also wir sind einfach in unseren Kokon rein (...)“



und erst einmal die erste Woche waren wir für niemand ansprechbar in dem Sinne“ (Transkript Pseudonym Tränke\*, S.6).

Eine Integration des Seefahrers in die Familie wurde durch die weitgehende Akzeptanz bestimmter Charaktereigenschaften und Verhaltensweisen des Akteurs von seiner Partnerin ermöglicht. Sie sah dabei über sie zunächst störende Verhaltensweisen hinweg, ermöglichte es durch gemeinsame Gespräche den Akteur über Veränderungen im Alltag zu informieren. Dabei erfolgte eine Fokussierung auf den Partner in seiner Anwesenheitszeit, ein Fokus, den wir schon in der Darstellung von Hellriegel konstatieren konnten. Tränke geht ein wenig weiter und räumt einen nahezu, zumindest kurzfristigen grundlegenden Ausschluss der Kontakte aus ihrem sozialen Umfeld aus. Die Aufmerksamkeit galt dabei zunächst den Akteur\*innen der sozialen Paarbeziehung, die es so schafften sich wieder aneinander zu gewöhnen, ihre Beziehung aufzufrischen und kann als eine Integrationsstrategie verstanden werden. Verhaltensweisen des Seefahrers wurden nach einer bestimmten Zeit wieder als Teil seiner Persönlichkeit verstanden und gebilligt, Wünsche des Akteurs berücksichtigt, zumindest solange er sich an Land befand. So führt sie abschließend aus:

„Es gibt die schönen Dinge, aber es gab auch so, wo man sag´ ich mal, da müssen wir uns erst mal wieder aneinander annähern und gucken wie wir da zurecht kommen und dann hab´ ich irgendwann aber auch gesagt, wenn er die Becher links haben will, dann stehen die halt (...) und wenn er wieder weg ist, stelle ich sie wieder rüber“ (Transkript Pseudonym Tränke\*, S.6).

Eine Rücksichtnahme, die es beiden Akteur\*innen grundlegend ermöglichte harmonischer miteinander umzugehen und sich besser an entsprechende Charaktereigenschaften und Verhaltensweisen der Partner\*innen zu gewöhnen. Eine Form der Rücksichtnahme war dabei auch für andere Seeleute nicht unüblich, um sich und seiner Partnerin eine Integration in die Familie zu erleichtern, wie uns im folgenden Beispiel Schifferdecker zu verstehen gibt.

„Ja die Strategie war eben erst mal zurückhaltend beobachten, wie die Sachen ablaufen nä. Ja dies (...) es wurde über alles gesprochen nä. Und es ist eben bei mir immer die, eine Frage dann draus geworden, wie, wie, wie, wie machst du das oder wie, wie, wie hast du dich in der ohne mich verhalten nä und was hältst du davon, wenn ich da jetzt mitmache (...). (...) Das und es war eigentlich immer ja Zurückhaltung nä erst mal und als dann mein, mein Sohn etwas älter wurde (...), da habe ich eben gemerkt, dass die beiden versuchen eine Gemeinschaft gegen mich zu bilden nä. Also nicht im negativen Sinne nä, aber ich war nie der Ratgeber. Mein Sohn ist immer zu meiner Frau gegangen (...“ (Transkript Schifferdecker, S.12).

Um sich an die Abläufe innerhalb der Familie wieder zu gewöhnen halfen dem Seefahrer ausführliche Studien und Beobachtungen seiner Partnerin, wie diese einen Alltag gestaltete. Darüber hinaus versicherten gemeinsame Gespräche und die eigenständige Bereitschaft des

Seemanns sich in ein vorab weitgehend von seiner Partnerin konstituiertes Familienleben einzubringen, eine erneute Integration in die Familie. Damit wird deutlich, dass die Bereitschaft am Familienleben teilnehmen zu wollen einen häufig übersehenen Aspekt darstellt, der jedoch unbedingt notwendig ist, um eine Integration beider Akteur\*innen sicherzustellen. Ist einer der Partner\*innen der sozialen Paarbeziehung dazu nicht bereit, so kann eine Eingliederung nicht oder zumindest nicht positiv erfolgen. Wie das Projekt dazu bereits ausführlich zu verstehen gab, ist für beide Akteur\*innen eine Eingewöhnungsphase aneinander sinnvoll, um ein grundlegendes erneutes Verständnis dafür zu schaffen nicht mehr alleine zu sein und gemeinsame Entscheidungen umzusetzen, unabhängig davon, wer sich in erster Linie dafür verantwortet das Familienleben zu koordinieren und zu gestalten.

Wollten die Seefahrer\*innen nach Rückkehr zu intensiv in den zuvor von ihren Partner\*innen gestalteten und koordinierten familienbezogenen Alltag intervenieren, so konnte es durchaus zu Konflikten kommen, wie Müller einräumt. Die Rücksicht aufeinander, so erklärt der Akteur, bildet einen wesentlichen Faktor für eine gemeinsame Annäherung aneinander sowie die Rücksichtnahme störende Abläufe sofort anzusprechen. Die gemeinsame Kommunikation bildet seiner Ansicht nach eine Grundlage für eine funktionierende Beziehung und erleichtert essentiell eine Integration.

„Ja das war mitunter nicht so einfach. Äh... was immer wieder zu Konflikten führte (...) ist natürlich die Erziehung der Kinder. Jetzt kommt der (...) nach Hause und beginnt die Kinder zu erziehen. Das führt zu Konflikten. Die Frau hat (...) selbst die Verantwortung für alles getragen und jetzt kommt er (...) und funkt dazwischen. (...) Da ähm... dass ohne Konflikte zu bringen, dass kann gut sein. Es kommt natürlich auch darauf an, wie der Mann mit seiner Frau vertraulich zusammen ist, wenn die Frau zu ihm sagen kann, du was du da jetzt getan hast heute morgen mit unserem Sohn, meinst du dass das, könnten wir nicht anders und (...) ich höre zu und ich gebe meine Meinung usw. und wir sind wieder einer Meinung“ (Transkript Müller, S.9).

Die Rückkehr der Seeleute beschreibt Hohman als eine Funktionsstörung der gewohnten Abläufe, bedingt auch durch eine Übernahme von Aufgaben durch die Partnerin, die ursprünglich als männlich bezeichnet werden wie die Kindererziehung oder die Bewältigung von Krisen und vertritt die Auffassung, dass diese Übernahme negative Auswirkungen auf die Persönlichkeitsentwicklung der gemeinsamen Kinder der sozialen Paarbeziehung nach sich zieht und dazu führt, dass diese sich stärker an der Mutter orientieren als am Vater (vgl. Hohman 1952 in Jensen 1980, S.68). Losgelöst dieser Anmerkungen kann das

Forschungsprojekt bestätigen, dass eine Übernahme weitgehend als männlich bezeichneter Aufgabenstellungen tatsächlich durch die Partnerinnen der Seeleute erfolgte und diese somit eine Koordination und Organisation des Familienlebens vornahmen. Allerdings konnte das Projekt grundlegend keine Hinweise konstatieren, welche die These von Hohman hinsichtlich einer negativen Persönlichkeitsentwicklung gemeinsamer Kinder der Seefahrer\*innen und ihrer Partner\*innen bestätigten. Eine verstärkte Orientierung an den Müttern erwähnten wenige Zeitzeug\*innen (s. auch die Aussage von Schifferdecker, S.257) und verweisen damit auf eine als real zu bezeichnende Situation, in der die Seefahrer als Väter zeitweise von Zuhause entfernt sind und einen regelmäßigen Kontakt zu ihren Kindern nur erschwert aufrechterhalten können. Unabhängig ob dabei Medien eine Hilfestellung bieten können diese Orientierung an den Kindern gleichermaßen aufrechtzuerhalten, bieten sie letztlich nur die Möglichkeit dazu mehr oder weniger stark am Alltag der Familie teilhaben zu können. Durch die fehlende Präsenz der Seeleute erscheint es jedoch nach wie vor nachvollziehbar, dass die Kinder einer entsprechenden sozialen Paarbeziehung sich an den Personen orientieren, die ihnen jederzeit nahe und für sie da sind, insbesondere wenn in ihrem Leben Probleme auftreten.

Geht es um eine Eingewöhnung in den vorab ausschließlich von den Partner\*innen gestalteten Familienalltag und betrachten wir die unterschiedlichen Integrationsstrategien der Seeleute in einen familienbezogenen Alltag, so werden im direkten Vergleich mit anderen varimobilen Gruppierungen wie bspw. Bundeswehresoldat\*innen Parallelen deutlich, die wir nur kurz an dieser Stelle aufgreifen möchten. Tomforde kommt in ihrer Studie zum Ergebnis, dass eine einfache Integration der Soldat\*innen in den Alltag zuhause ebenfalls keineswegs einfach verlief und ihre Frauen, deren Aufgaben in der Zwischenzeit darin bestanden den Alltag zu koordinieren und zu gestalten, sich erneut auf ihre Partner\*innen einlassen mussten, auch um den Tagesablauf verstärkt wieder an diesen zu orientieren. Die Umstellung wieder Teil der Familie zu sein, angepasste Rollenverhältnisse, in denen die Frauen selbstständig alle Belange der Familie regelten, konnte die Soldat\*innen durchaus überfordern, insbesondere da nur wenig persönlicher Austausch während ihrer Zeit im Einsatzgebiet wie in den Feldlagern gegeben war (vgl. Tomforde 2006, S.56f.). Wenngleich dieser weitgehend als fehlende Austausch unserer Ansicht nach bei den Seeleuten auf den Kreuzfahrtschiffen nicht oder nur bedingt gegeben war, so verdeutlicht er die Probleme sich erneut auf ein anderes Extrem einzulassen, welches darin bestand der Familie an Land und ihren Partner\*innen, die oftmals wochen- und monatelang eigenständig die Familie versorgten, Abläufe koordinierten und die

Organisation des Alltags übernehmen, zu begegnen. Tomforde berichtet darüber hinaus über die glückliche Situation der Frauen bei Anwesenheit der Bundeswehrsoldat\*innen wieder Aufgaben miteinander teilen zu können, was eine erhebliche Unterstützung bei der Organisation des Alltags darstellt (vgl. Tomforde 2006, S. 59). Ähnlich berichteten Zeitzeug\*innen des Forschungsprojektes wie Weinert\* (s. S.237) über die zusätzliche Unterstützung bei Rückkehr der Seeleute nach Hause und einer Verteilung der Aufgabenstellungen, welche die Partner\*innen im Alltag entlastete.

Die Abwesenheitszeiten der Seeleute haben demnach Einfluss auf die Alltagsgestaltung ihrer Partner\*innen, die diesen eigenständig koordinieren und organisieren müssen und nur dann eine Unterstützung erfahren, unberücksichtigt bleiben hierbei Familie, Freunde oder Institutionen, wenn die Seefahrer\*innen wieder zuhause sind. Wie Schneider insgesamt betrachtet für alle mobilen Gruppierungen festgestellt hat, ändern sich durch die Abwesenheiten der Akteur\*innen Abläufe in der Familie, es kommt zu einer Neugestaltung von Nähe und Distanz sowie von An- und Abwesenheit der Personen. Das Familienleben, so ergänzt der Autor, findet vielfach nur noch multilokal und vielfach virtuell, weniger durch direkte räumliche Ko-Präsenz und face-to-face-Kontakte statt. Die Distanz zueinander wird dabei durch Verwendung von Telekommunikation aufgebrochen und ein Austausch erfolgt, in dem über Abläufe zuhause, Probleme im Alltag oder Entscheidungen beraten oder gesprochen wird, in welchem aber auch Nähe und Vertrautheit zueinander hergestellt werden kann (vgl. Schneider 2014, S.218).

An dieser Stelle möchte das Projekt die von Schneider aufgestellten Hypothesen nun mit Hilfe der Aussagen der Projektteilnehmer\*innen prüfen und widmet sich der Frage, inwieweit tatsächlich mit Hilfe einer Nutzung von Kommunikationsmedien der Alltag der voneinander entfernten Partner\*innen beeinflusst werden kann. Ist es möglich einen Austausch zu generieren, in dem sich ausführlich über Abläufe, die zuhause stattfinden, Probleme oder Sorgen, die belasten, auszutauschen? Kann mit Hilfe einer Verwendung von Medien tatsächlich, wie bei Schneider postuliert, eine Form von Nähe und Vertrautheit hergestellt werden, die ansonsten nur bei räumlicher Ko-Präsenz der Akteur\*innen möglich ist? Die folgenden Fragestellungen sollen in den nächsten Abschnitten der Untersuchung beantwortet werden. Dabei ist es jedoch unumgänglich den Leser zunächst einmal darüber in Kenntnis zu setzen, was unter Medien (hier im Plural) überhaupt verstanden werden kann und wie sich bestimmte Medien entwickelt haben. Dies ist für das Verständnis bedeutsam, auch um in

Erfahrung zu bringen, weshalb eine durch Medien vermittelte Kommunikation nicht immer den erwünschten Erfolg hatte den Alltag der entfernten Partner\*innen zu beeinflussen.

### **Block 5: Medienentwicklung und Relevanz von Medien für einen interpersonalen medienvermittelten Austausch der Mitglieder einer Seefahrerfamilie**

Bevor das Forschungsprojekt nun ausführlich über die Entstehung voneinander zu differenzierender Medien berichtet, die im Untersuchungszeitraum weitgehend einen kommunikativen Austausch der Seeleute und ihrer Partner\*innen sicherstellten, möchte es an dieser Stelle zunächst darauf hinweisen, dass für das Forschungsvorhaben ausschließlich eine interpersonale Kommunikation von Akteur\*innen, die mit Hilfe von Medien umgesetzt werden kann, einen zentralen Untersuchungsgegenstand bildet. Nur die Kommunikation und somit ein persönlicher Austausch der Akteur\*innen von Bord der Schiffe aus an Land und umgekehrt spielt dabei eine konstitutive Rolle. Aufgrund beruflicher Verpflichtungen der Seeleute fand dieser Austausch zueinander grundlegend über unterschiedliche Medien statt, die es ihnen und ihren Partner\*innen ermöglichten sich gemeinsam auszutauschen, um einander nah zu sein. Eine Aufhebung der weitgehend durch eine Verwendung von unterschiedlichen Medien sichergestellten Kommunikation zueinander fand erst dann statt, wenn sich die Seefahrer\*innen wieder an Land bei ihren Familien befanden. Welche Medien dabei für den Austausch der Akteur\*innen zueinander eine konstitutive Rolle spielten möchte das Forschungsvorhaben im Rahmen dieses Kapitels genauso erörtern, wie ihre Entstehung anhand einiger Beispiele aufgreifen. Aufgrund der in den Zeitzeugengesprächen thematisierten Medien können dabei allerdings, auch aufgrund des beschränkten Rahmens dieser Forschungsarbeit, nur einige Medien ausführlicher thematisiert werden. Das Projekt entschloss sich hierbei, auch unter Zuhilfenahme der jeweiligen Fallzusammenfassungen, auf die für die Fallgruppe bedeutsamsten Medien zu fokussieren, die von einer Majorität aller Zeitzeug\*innen in den gemeinsamen Gesprächen als bedeutungstiftend für einen kommunikativen Austausch der Teilnehmer\*innen zueinander erklärt wurden. Daher wird der Fokus im Folgenden nach vorhergehender Auswertung auf das Telefon, das Telegramm, den Brief, das Mobiltelefon sowie auf Formen einer digitalen Kommunikation mit Hilfe des Internet, einer E-Mail, aber auch die Verwendung von sozialen Netzwerken wie Skype, WhatsApp oder Facebook gelegt. Die Anwendung von zu differenzierenden Medien gewährleistet dabei eine Form einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation zwischen den Kommunikationspartnern. Doch bevor sich in den Folgekapiteln der Entwicklung der oben angeführten Medien gewidmet wird, ist es für das Forschungsprojekt

unerlässlich grundlegend festzulegen, was überhaupt unter interpersonalen und vom Projekt als interpersonaler medienvermittelter bezeichneter Kommunikation verstanden werden kann. Die Bedeutungsvarianz dieser Begrifflichkeit, dies wird bei einem Blick in die Forschungsliteratur recht schnell deutlich, erscheint wesentlich breiter als dem Leser womöglich durch ein eventuelles Vorverständnis geläufig sein könnte. Zu diesem Zweck erfolgt an nachfolgender Stelle zunächst eine Definition, was grundlegend unter einer interpersonalen Kommunikation verstanden werden kann, die für das weitere Verständnis konstitutiv bleibt und inwiefern die Ergänzung der Begrifflichkeit durch das Adjektiv medienvermittelt für das Forschungsprojekt essentiell bleibt.

### **5.1 Interpersonale Kommunikation und interpersonale medienvermittelte Kommunikation**

Betrachtet man zunächst die Worte interpersonal und Kommunikation losgelöst von ihrer Zugehörigkeit gesondert, so mag dies anfangs ein vorläufiges Begriffsverständnis ermöglichen. So verweist laut Aussage des Duden das Adjektiv interpersonal auf einen Vorgang, der zwischen zwei oder mehreren Personen ablaufend bzw. zwei oder mehrere Personen betreffend, verläuft (<https://www.duden.de/suchen/dudenonline/interpersonal>). Dabei wird an dieser Stelle nicht näher ausgeführt, welcher Vorgang im eigentlichen Sinne gemeint ist. Wenn es sich aber um einen Vorgang handelt, der zwischen zwei und mehreren Personen abläuft, so mag es unter Hinzuwendung des Substantives Kommunikation schlüssig erscheinen, wenn damit eine Kommunikation zwischen zwei Akteur\*innen gemeint ist. Mit dieser vorläufigen Feststellung bleibt jedoch der Terminus Kommunikation einer Erklärung schuldig.

Und obwohl uns der Ausdruck Kommunikation im Alltag allgegenwärtig erscheinen mag, verdeutlicht ein Blick in die Forschungsliteratur und ein Überblick über die Definition dieses Terminus unterschiedlicher wissenschaftlicher Disziplinen grundlegend das Dilemma einen allgemeingültigen Ausdruck vorzufinden. Wie Pürer hervorhebt scheint der Begriff inflationäre Anwendung zu finden und verweist auf den Kommunikationswissenschaftler Merten, der bereits 1977 mehr als 160 unterschiedliche Begriffsbestimmungen des Terminus konstatierte (vgl. Pürer 2015, S.11).

Der Kommunikationswissenschaftler Höflich merkt an, dass das Wort Kommunikation seinen Ursprung im lateinischen Wort *communicare* aufweist und dieses auf ein gemeinsames

Teilen, ein gemeinsames Machen oder Vereinigen hinweist (vgl. Höflich 2016, S.13). Übersetzen wir das Wort *communicare* von einem online gestellten Lateinwörterbuch, so bestätigt dies die von Höflich genannte Erläuterung, verweist jedoch darüber hinaus auf weitere Bedeutungsaspekte von *communicare*. So kann dieses Wort ebenfalls, neben den vom Autor erwähnten Aspekten, auf mitteilen oder eine Mitteilung machen, verweisen (vgl. <https://www.frag-caesar.de/lateinwoerterbuch/communicare-uebersetzung-1.html>). Die damit verbundene Bezeichnung kann unter Zuhilfenahme des übergeordneten lateinischen Substantives *communicatio* durchaus erweitert werden und beschreibt dabei einen Austausch oder die Übertragung von Informationen, die nicht nur per Sprache, sondern ebenso nonverbal oder paraverbal auf unterschiedlichen Wegen stattfinden kann (vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Kommunikation>). Daran anknüpfend berichtet Scheufele davon, dass *communicatio* sich als ein Vorgang einer Übermittlung von Informationen von einem Sender zu einem Empfänger verstehen lässt, wobei dieser Vorgang bewusst beabsichtigt ist und die Kommunizierenden etwas mitteilen wollen (vgl. Scheufele 2007, S.90), wenngleich er offen lässt um was es sich handelt.

Die Bedeutungsvariabilität des Terminus wird auch durch den daran anknüpfenden Hinweis des Autors deutlich, der erklärt, dass sich das Wort Kommunikation aus dem lateinischen Wort *communis* ableitet, was als gemeinsam verstanden werden kann (vgl. Scheufele 2007, S.90). Im Folgenden verweist der Autor auf die Aussage von Schulz, der jedoch deutlich zu verstehen gibt, dass Kommunizierende folgendes gemeinsam haben, wie „erstens eine (...) Verbindung zur Übertragung von Signalen; zweitens eine durch Erwartungen gekennzeichnete Beziehung, aus der Information entsteht; drittens bestimmte übereinstimmende Kognitionen, d.h. Wissen, Erfahrungen, Bewertungen usw., aus denen sich Erwartungen ableiten und die den Signalen Bedeutung verleihen; und viertens bestimmte Absichten und Folgen in Bezug auf ihren Zustand oder ihr Verhalten“ (Schulz 2002, S.153). Präziser wird hingegen Scherr, der in den wissenschaftlichen Disziplinen voneinander zu differenzierende Kommunikationsbegriffe konstatiert und sich dabei auf „1.) den Vorgang der Informationsübermittlung von einem Sender an einen Empfänger mittels bestimmter Zeichen und Codes (informationstechnischer Kommunikationsbegriff); 2.) Prozesse, in denen sich Individuen zueinander in Beziehung setzen und über etwas verständigen (handlungstheoretischer Kommunikationsbegriff) (...)“ (Scherr 2018, S.229) bezieht.

Für ein weitreichendes Verständnis der von Scherr aufgeworfenen Erklärungen kehren wir jedoch zunächst zu Merten zurück, der zwischen subanimalischer, animalischer, Human- und

Massenkommunikation differenziert und somit ebenfalls mehrere Versionen von Kommunikation thematisiert (vgl. Pürer 2015, S.11). Wie Altendorfer berichtet läuft eine subanimalische Kommunikation zwischen Einzelorganismen ab, während animalische Kommunikation grundlegend eine Kommunikation zwischen Lebewesen darstellt, unabhängig ob es sich dabei um Mensch oder Tier handelt (vgl. Altendorfer 2009, S.167). Humankommunikation bezieht sich ausschließlich auf die Kommunikation unter Menschen, wobei die Verfügbarkeit der menschlichen Sprache neben anderen, auch nonverbalen Kommunikationskanälen, ein wesentliches Merkmal bilden. Eine Massenkommunikation stellt eine Sonderform dar, bei der es sich um eine technisch vermittelte Form von Kommunikation handelt, bei der Aussagen und Informationen bewusst hergestellt und öffentlich publiziert an ein Publikum vermittelt werden, das räumlich oder zeitlich voneinander getrennt ist und scheinbar keine Verbindung zueinander aufweist (vgl. Pürer 2015, S.12). Eine computervermittelte Kommunikation bezeichnet „neue Kommunikationsformen, die durch das Verschmelzen von Telekommunikation (zum Begriff der Telekommunikation siehe S.277) und Computerisierung und elektronische Massenmedien möglich geworden sind. Sie integriert elektronisch vermittelte Individual-, Gruppen- und Massenkommunikation“ (Pürer 2015, S.12).

Nun kann man laut Altendorfer, der sich an der Darstellung von Merten orientiert, grundlegend zwischen einer Kommunikation im engeren oder weiteren Sinne unterscheiden. Eine Kommunikation im weiteren Sinne beschreibt dabei Prozesse der Informationsübertragung und eine Integration technischer, biologischer, psychischer, physikalischer oder sozialer Informationsvermittlungssysteme (vgl. Altendorfer 2009, S.167). Eine Kommunikation im engeren Sinne hingegen lässt sich nach Maletzke als „ein (...) Vorgang einer Verständigung und der Bedeutungsvermittlung zwischen Lebewesen“ (Pürer 2015, S.12f.) verstehen. Eng betrachtet handelt es sich somit bei einer Kommunikation um einen Verständigungsvorgang zwischen Lebewesen, bei dem eine bestimmte Bedeutung eines Aspektes vermittelt und somit übertragen werden soll.

Nun kann Kommunikation nach Altendorfer direkt oder indirekt, einseitig oder wechselseitig, privat oder öffentlich sowie in An- oder Abwesenheit anderer Personen erfolgen (vgl. Altendorfer 2009, S.167). Sie besteht laut seiner Aussage aus mindestens vier unterschiedlichen Elementen, so dem Sender (der auch als Kommunikator bezeichnet werden kann), dem jeweiligen Inhalt der Kommunikation (einer Botschaft oder Mitteilung), einem Kanal, über den der entsprechend zu transportierende Inhalt läuft (ein Medium) sowie einem



Empfänger (dem Rezipienten) (vgl. ebd., S.167). So betrachtet stellt die Sprache den einfachsten Kanal dar, mit dessen Hilfe ein Transport der jeweiligen Botschaft möglich wird, wie das Projekt an dieser Stelle ergänzen möchte.

Ein Kommunikationsvorgang stellt sich nun derart dar, dass der Sender der jeweiligen Botschaft diese Information verschlüsselt, auch als encodiert bezeichnet und über ein Medium an einen Kommunikationspartner übermittelt, woraufhin der Empfänger die empfangene Botschaft erfasst und entschlüsselt (vgl. Altendorfer 2009, S.168). Die Kommunikation stellt somit ein bewusstes Handeln von Akteuren dar, welches eine beabsichtigte Weitergabe von Informationen beinhaltet und gleichermaßen darauf verweist, dass bewusst zum Zweck der Mitteilung oder Verständigung ein Signal produziert und gesendet werden muss (vgl. Bentele 1994, S.20).

Kommt das Projekt nun auf die von Schulz benannten Gemeinsamkeiten von Kommunizierenden zurück (vgl. Schulz 2002, S.153), so wird recht schnell nachvollziehbar, dass ein Kommunikationsvorgang selbst als eine Form eines bei Weber als soziales Handeln bezeichneten Handelns vorliegt, der die an der Kommunikation beteiligten Akteure in einen gemeinsamen Prozess integriert. Ähnlich sieht es auch Höflich, der erklärt, dass Kommunikation sich als ein Teil dessen darstellt, was Menschen im Alltag tagtäglich ausführen und ist somit fest mit menschlichem sozialen Handeln verbunden (vgl. Höflich 2016, S.16). Und Pürer erklärt daran anknüpfend, dass Kommunikation immer soziologisch betrachtet als soziales Handeln nach Weber bezeichnet werden kann, welches mit subjektivem Sinn verbunden sowie auf das Denken, Fühlen und Handeln anderer Menschen bezogen ist (vgl. Pürer 2015, S.13; Weber 1972, S.1 und 11ff. sowie Rosa 2007, S.51, auch unseren Beitrag auf S.121). Interaktionen zeichnen sich dabei als „Prozesse der Wechselbeziehung bzw. Wechselwirkung“ (Burkart 1998, S.30 in Pürer 2015, S.13) aus. Der Begriff Interaktion stellt dabei im Rahmen der soziologischen Handlungstheorie einen bedeutenden Terminus dar und meint „wechselseitig aufeinander bezogene menschliche Handlungen (...), also die Beziehungen zwischen zwei oder mehreren Menschen“ (Goertz 1995, S.478). Hierbei ist es bedeutsam, dass sich nun „zwei oder mehr Personen in ihrem Verhalten aneinander orientieren und sich auch gegenseitig wahrnehmen können“ (Jäckel 1995, S.463), dann lässt sich dies als eine Interaktion definieren. Interaktionen zeichnen sich dabei als „Prozesse der Wechselbeziehung bzw. Wechselwirkung“ (Burkart 1998, S.30) aus. Eine „Kommunikation kann somit als eine spezifische Form der sozialen Interaktion“ (Graumann 1972, S.1110 in Pürer 2015, S.13) aufgefasst werden, bei der sich zwei oder mehr Menschen in ihrem

gegenseitigen Verhalten aneinander orientieren und sich so wahrnehmen können, wenn wir der entsprechenden Erklärung der Autoren folgen.

Altendorfer weist jedoch darauf hin, dass es hierbei durchaus zu Verwirrungen kommen kann, da oftmals Interaktion in einem engen Zusammenhang mit Kommunikation gebraucht wird, beide Begriffe jedoch voneinander differenziert werden müssen. So liegt bei einer Kommunikation die Wortbedeutung eher auf einer Verständigung mittels Zeichen und Symbolen, während eine Interaktion vielfach in einem Zusammenhang mit sozialem Handeln nach Weber Verwendung findet und Interaktionen somit Formen und Abläufe kommunikativer Handlungen darstellen (vgl. Altendorfer 2009, S.168 und Pürer 2015, S.14). Sprache selbst bildet dabei lediglich eine Kommunikationsform unter vielen und wird auch als Verständigung mit Symbolen bezeichnet, wie Altendorfer hierzu anmerkt (vgl. ebd., S.168). Beabsichtigt man beide Termini wie Interaktion und Kommunikation in einer Definition zu vereinigen, so schlägt Pürer vor, Kommunikation als ein „verbales und/nonverbales Miteinander-in-Beziehung-Treten von Menschen (Interaktion) zum Austausch von Informationen (Kommunikation)“ (Pürer 2015, S.14) zu definieren.

Dieser Definition schließt sich das Projekt an dieser Stelle nahtlos an. Die Untersuchungsgruppe der Seeleute führt zu diesem Zweck nonverbal oder verbal eine Zeichenvermittlung oder Übermittlung mit Hilfe von Symbolen über ein Medium wie die Sprache durch, die bei einem Aufenthalt an Land zu einem Austausch von Informationen und somit zur Kommunikation mit ihren Partner\*innen beitragen.

Einem nun entwickelten Verständnis nach mag Kommunikation mittels Zeichen und Symbolen deutlich auf die Theorie des Symbolischen Interaktionismus nach Blumer und Mead hinweisen, dessen Grundaussage darin besteht, dass Akteure grundlegend auf Basis von Symbolen kommunizieren und ihre Bedeutungen im jeweiligen Interaktionsprozess entstehen und dabei historisch einem Wandel unterliegen (vgl. auch Quiring 2006, S.6). Menschen handeln nun laut Blumer, einem bedeutenden Vertreter dieser Theorie, grundlegend gegenüber Dingen (wie bspw. Personen oder Gegenständen) auf der Grundlage von speziellen Bedeutungen, welche die Dinge selbst für sie besitzen (vgl. Blumer 1992, S.23 und Pürer 2015, S.14), wobei deren Bedeutung abgeleitet ist „aus einer sozialen Interaktion, die man mit seinen Mitmenschen eingeht“ (Blumer 1992, S.24 in Pürer 2015, S.14). Die entsprechenden Ansichten werden nun „in einem interpretativen Prozess, den die Person in ihrer

Auseinandersetzung mit den ihr begegnenden Dingen benutzt, gehandhabt und abgeändert“ (ebd., S.24). Wenn diese Bedeutungen, so erklärt uns Burkart, nun auch im Verlauf abgeändert werden können und ihre Bedeutung auch mehrdeutig ausfallen kann (vgl. Burkart 2002, S.435), bleibt Kommunikation somit „ein Prozess, in dem Menschen mit Hilfe von Symbolen (verbaler und nonverbaler Natur) einander wechselseitig Bedeutungen ins Bewusstsein rufen“ (Burkart 2002, S.433). Dabei stellen Sprache, die ihr innewohnenden Zeichen oder auch Symbole sowie para- und nonverbale Elemente sowie Blickkontakt, Mimik, Gesten oder raumbezogenes Verhalten von zwei oder auch mehreren Kommunikationspartnern ein wichtiges Symbolsystem dar (vgl. Pürer 2015, S.15).

Und Höflich ergänzt, dass kommunikatives Handeln ein auf Verständigung ausgerichtetes soziales Handeln darstellt, wobei man sich vorab auf eine Basis gemeinsamer Symbole geeinigt hat, die eine Kommunikation erst ermöglichen. Das gegenseitige kommunikative Handeln der Akteure lässt sich somit auch als eine symbolisch vermittelte soziale Interaktion verstehen (vgl. Höflich 2016, S.16). Die Formen der Kommunikation, die somit einem Prozess der Übermittlung von Zeichen unterschiedlicher Art entsprechen, auf die man sich zuvor geeinigt hat, müssen dabei letztlich jedoch nicht nur mit Hilfe der Übermittlung von Sprache gelingen, sondern können durchaus auch nonverbal erfolgen und unterschiedliche Formen annehmen, wie bspw. mit Hilfe von Kinesik, Proxemik, Haptik, Olfaktorik oder Gustatorik und sich auf verschiedene Aspekte beziehen (vgl. Höflich 2016, S.26).

Überdies hinaus unterliegt Kommunikation niemals dem Zufall, sondern wird durch bestimmte Regeln bestimmt, wobei es notwendig ist, dass die Kommunikationsakteure über einen gemeinsamen Symbolvorrat verfügen bzw. gemeinsame Symbole benutzen und Bedeutung koordinieren, um sich zu verständigen. Denn eine Verwendung von einer eigenen Sprache oder eigenen Symbolen und somit die Isolation in eine eigene Symbolwelt würde Kommunikation unter Akteuren nicht möglich machen, da keine Verständigung erzielt werden könnte. Die Regeln sorgen somit dafür, was in bestimmten Situationen zu tun oder zu lassen ist und werden bereits im Prozess der Sozialisation von Menschen angeeignet und dabei zu einem wichtigen Bestandteil des individuellen Wissensvorrates und so ganz selbstverständlich wahrgenommen, dass sie in erdenklichen Handlungssituationen routiniert gehandhabt werden (vgl. insges. Höflich 1996, S.31).

Dabei gibt Reichertz uns zu verstehen, dass eine Kommunikation erst dann tatsächlich stattfindet „(...) wenn ein menschlicher Akteur auf das kommunikative Handeln oder

kommunikative Tun eines anderen menschlichen Akteurs in seinem Wahrnehmungsfeld mit kommunikativen Handlungen oder kommunikativen Tun ‚antwortet‘ (Reichert 2009, S.172 in Höflich 2016, S.33). Somit gelingt Kommunikation dann, „wenn jemand ‚antwortet‘, also wenn es ein sozial typisches Anschlusshandeln gibt“ (ebd., S.172) und eine Reaktion der anderen Person erfolgt. „Dieses Anschlusshandeln kann sprachlich sein, muss es jedoch nicht. Auch Schweigen wäre eine solche Handlung“ (ebd., S.172).

Höflich gibt hieran anknüpfend den Hinweis, dass Kommunikation an sich niemals in einem sozialen Vakuum stattfindet und die an der Kommunikation beteiligten Akteure immer in einer Umwelt agieren, in der auch Andere anwesend sind. Dabei spielen aber auch die Orte, die Zeiten der Kommunikation, die Aufenthaltsdauer an einem Ort und weitere Aspekte durchaus eine Rolle für die Kommunikation der Akteure. Denn ein kommunikatives Handeln bleibt, so der Autor, ohne den jeweiligen Kontext, wo es stattfindet, unverständlich (vgl. Höflich 2016, S.30).

Das Forschungsvorhaben erwähnte bereits den Grundgedanken des symbolischen Interaktionismus, der davon ausgeht, dass Menschen mit Hilfe von Symbolen, deren Bedeutung im Interaktionsprozess selbst entsteht und einem historischen Wandel unterliegt, kommunizieren (vgl. auch Quiring 2006, S.6). Damit ist so Quiring ursprünglich eine direkte Kommunikation der Akteure zueinander gemeint, die auch als zwischenmenschliche Kommunikation oder als Face-to-Face-Kommunikation bezeichnet wird und die gleichermaßen eine direkte Reaktion der Kommunikationspartner auslöst und dabei verbal, paraverbal oder nonverbal erfolgen kann (vgl., ebd., S.6).

Der Begriff zwischenmenschliche Kommunikation stellt dabei nur ein Synonym für interpersonale Kommunikation dar, wie Schellmann erklärt und kann darüber hinaus auch als natürliche Kommunikation, als zwischenmenschliche sowie als oben genannte Face-to-Face-Kommunikation oder als direkte persönliche Kommunikation beschrieben werden. Und ähnlich wie am Beispiel des Terminus Kommunikation verdeutlicht, scheint auch der Begriff interpersonale Kommunikation vielfältige Bedeutungsausprägungen aufzuweisen ohne dass grundlegend eine allgemeingültige Bezeichnung innerhalb der wissenschaftlichen Gemeinschaft vorherrscht (vgl. Schellmann et al. 2013, S.21). Ein Problem eine allgemeingültige Bezeichnung interpersonaler Kommunikation zu schaffen liegt vielfach darin begründet, dass einige Autoren sich nicht einig darüber sind, da es zunächst unterschiedliche Kommunikationsmittel gibt (die gleichermaßen verbal oder nonverbal

verwendet werden können), eine Kommunikation jeweils direkt (also als Face-to-Face-Kommunikation oder durch Medien vermittelt wie mit Hilfe des Telefons) erfolgen kann und sich auch unterschiedliche soziale Konstellationen einer interpersonalen Kommunikation konstatieren lassen (vgl. Haas 2014, S.26 und Schellmann et al. 2013, S.16). Und Höflich ergänzt, dass interpersonale Kommunikation, wie Kommunikation selbst, nicht per se sprachlich erfolgen, sondern auch nonverbal, also nichtsprachlich in Form unterschiedlicher Formen wie bspw. mit Hilfe von Kinesik, Proxemik, Mimik, Haptik oder Gustatorik vermittelt werden kann und sich auf unterschiedliche Aspekte wie Stimme, Schrift, den Körper oder auf Objekte und Räume beziehen kann (vgl. Höflich 2016, S.26). Auch ein Schweigen kann dabei durchaus als Form einer Kommunikation bezeichnet werden (vgl. Höflich 2016, S.25).

Unter Zuhilfenahme der zu Beginn dieses Kapitels erläuterten Bedeutung des Adjektiv interpersonal, welche eine Interaktion zwischen zwei oder mehreren Personen bezeichnet, lässt sich somit nach Erklärung des Begriffes Kommunikation eine interpersonale Kommunikation somit als eine Form der Kommunikation bezeichnen, die zwischen zwei oder mehreren Akteur\*innen verläuft, die sich wechselseitig aufeinander beziehen und sich verbal oder nonverbal miteinander austauschen. Spricht Quiring nun davon, dass der Grundgedanke des Symbolischen Interaktionismus darin besteht, dass Menschen mit Hilfe von Symbolen kommunizieren und verweist dabei auf die direkte Kommunikation der Akteure untereinander (vgl. Quiring 2006, S.6), die auch als ursprünglichste Form der Kommunikation verstanden werden kann, so lässt sich diese Form nach Berger und Luckmann auch als Vis-à-Vis-Situation, bei der sich Akteure gegenüberstehen, als ein Prototyp der gesellschaftlichen Interaktion begreifen (vgl. Berger und Luckmann 1970, S.31). Eine Kommunikation von Menschen untereinander bildet nach Höflich eine Grundvoraussetzung des menschlichen Daseins und ihrer persönlichen Identität, wobei der direkte Austausch der Akteure untereinander, auch als direkte oder als Face-to-Face-Kommunikation bezeichnet, eine Bezugsgröße für andere Kommunikationsformen darstellen kann, welche sich hieraus ableiten (vgl. Höflich 2005, S.69). Dabei wird die physische Anwesenheit der Kommunikationspartner als ein wesentliches Kriterium einer interpersonalen bzw. zuvor als direkter Kommunikation bezeichneten Kommunikation erachtet (vgl. Höflich 2016, S.6).

Geht es nun um einen wesentlichen Bestandteil von interpersonaler Kommunikation, dann wird häufig auf die physische Präsenz der Akteure hingewiesen, die ähnlich einer Face-to-

Face-Kommunikation direkt und unvermittelt eine Reaktion auf ihr Gegenüber vornehmen, wobei hierbei alle erdenklichen verbalen und nonverbalen Ausdrucksmöglichkeiten eine unmittelbare Reaktion der Kommunikationspartner auf ihre an der Kommunikation beteiligten Personen ermöglichen können (vgl. Höflich 1996, S.19). Fahlenbrach ergänzt, dass Akteure die Stimme ihres Gegenübers (sollte es sich um eine verbale Kommunikation handeln, so die Anmerkung des Forschungsprojektes) in einer zwischenmenschlichen Interaktion nie isoliert wahrnehmen, sondern immer in einem spezifischen Zusammenspiel, welches aus Mimik, Gestik oder im direkten physischen Kontakt besteht. In einer direkten Kommunikation, also face-to-face münden ihrer Ansicht nach somit weitere körpereigene Kommunikationsformen der ganzheitlichen Wahrnehmung wie Mimik, Gestik oder Proxemik (vgl. Fahlenbrach 2019, S.21).

Es ist Höflich, der darüber aufklärt, dass Kommunikationsmodelle bei einer interpersonalen Kommunikation häufig auf eine Dyade (eine Kommunikation von mindestens zwei Personen untereinander) zurückgehen. Hier geht es grundlegend um die Beziehung zwischen einem Sender, also einer Ausgangsperson, die eine Kommunikation beginnt und einen Empfänger, der entsprechend auf die empfangene Information oder Botschaft reagiert (vgl. Höflich 2016, S.34f.). Das entsprechend benannte Kommunikationsmodell, so gibt der Autor zu verstehen, geht dabei häufig von Person A und Person B aus, somit einem Sender oder Empfänger bzw. respektive Ego und Alter. Der Kommunikation wird hierbei jedoch unterstellt, dass es sich um eine gleichrangige Beziehung der an der Kommunikation beteiligten Akteure handelt, unabhängig des Faktes, dass interpersonale Kommunikation, er verweist bspw. auf die Bedeutung von Hierarchien in Organisationen und betont Beispiele einer Chef-Mitarbeiter oder Lehrer-Schüler-Kommunikationssituation keineswegs egalitäre Beziehungen darstellen (vgl. Höflich 2016, S.20f.). Im Rahmen des Forschungsprojektes ist es an dieser Stelle jedoch nicht möglich näher auf die von Höflich aufgeworfene Hypothese einzugehen, obwohl durchaus davon ausgegangen werden kann, dass es sich auch bei einer interpersonalen Kommunikation der Seeleute an Bord, bedingt auch durch die Bedeutung einer Hierarchie auf den Kreuzfahrtschiffen selbst, um keine gleichrangige Beziehung der an der Kommunikation beteiligten Akteur\*innen handelt.

Eine interpersonale Kommunikation, so ergänzt Höflich im Folgenden, kann durchaus als ein simpler kommunikativer Austausch zwischen zwei oder mehreren Personen definiert werden. Gleichmaßen gibt er zu bedenken, dass dabei allerdings die bereits erwähnte

Beziehungsebene der unterschiedlichen Akteure im Kommunikationsprozess ausgeblendet wird, die auch als kulturelle, soziologische und psychologische Ebene verstanden werden kann und maßgeblich einen Austausch der Handelnden zueinander beeinflusst (vgl. Höflich 2005, S.70). Neben der Rolle der jeweiligen Akteure sei es elementar die Beziehungsebene der Kommunikationspartner zu berücksichtigen, wie der Autor darüber hinaus zu verstehen gibt, denn ohne eine grundlegende Kenntnis der Beziehung zwischen den Akteuren bleibt die interpersonale Kommunikation unverstanden, da es durchaus einen Unterschied macht, ob nun Bekannte, Fremde, Freunde oder Intimpartner miteinander kommunizieren (vgl. Höflich 2016, S.20).

Kommunizieren nun Personen miteinander machen sie zunächst Voraussagen über Ergebnisse und Konsequenzen ihres Kommunikationsverhaltens, deren Voraussagen auf einer kulturellen, soziologischen und psychologischen Ebene erfolgen. Interpersonale Kommunikation lässt sich nun als ein regelgeleitetes, bedeutungsvolles und in umfassendere Handlungskontexte eingebundenes Geschehen verstehen. Durch eine Bezugnahme auf gemeinsame Regeln wird interpersonale Kommunikation der Akteure möglich, womit kommunikative Handlungen erwartbar werden und mit der Ausbildung kommunikativer Regelmäßigkeiten verbunden sind (vgl. insges. Höflich 1996, S.25 und 51f.).

Kontaktaufnahmen von fremden Personen unterliegen somit kulturellen Standards, bei der sich diese zunächst über die generellen Werte und Normen einer Gesellschaft austauschen können, die sie im Laufe ihrer Erziehung und somit als Prozess der Sozialisation erworben haben. Hieran anschließend erfolgt nun laut Höflich eine soziale Taxierung der Akteure, bei der es nicht grundlegend um die individuelle Person selbst geht, sondern die Kommunikationspartner vielmehr zunächst als ein Rollen- und Statusträger betrachtet und somit als ein Mitglied einer Gruppe verstanden werden. Lernen sie sich daran anschließend intensiver kennen, wird stärker als zuvor der Einzelne nun als eine besondere Person wahrgenommen und seine Individualität dabei in den Fokus gerückt, wobei gleichermaßen kulturelle, soziale oder gruppenspezifische Regeln zurücktreten und der Mensch und seine Eigenheiten betont werden (vgl. Höflich 1996, S.51f.). Dabei gilt, dass Kommunikation nicht dem Zufall unterliegt, wie an anderer Stelle betont, sondern durch Regeln bestimmt wird, wobei diese bestimmen was in bestimmten Situationen angezeigt oder was zu unterlassen ist (vgl. auch Höflich 1996, S.31). Konkret dienen uns diese von Höflich benannten Regeln als

ein Leitfaden, wie in bestimmten Situationen mit zunächst unbekanntem Personen kommuniziert wird.

Scherr gibt allgemein gesprochen im Folgenden nun die grundlegende Auffassung einer interpersonalen Kommunikation wieder, wenn er einräumt, dass jeder Kommunikationsvorgang der Akteure einen Austausch von Informationen beinhaltet, bei dem die Personen in eine soziale Beziehung zueinander treten, indem sie sich gegenseitig wahrnehmen, Einfluss aufeinander nehmen und somit Erwartungen aneinander richten (vgl. Scherr 2018, S.229).

Wenngleich damit eine Begriffsdefinition von interpersonaler Kommunikation erfolgt ist, so weist Höflich letztes darauf hin, dass nicht jede Kommunikation an sich interpersonal erfolgt und verweist auf unterschiedliche Kommunikationsformen, die an dieser Stelle jedoch nur kurz und nicht im Detail dargestellt werden können. Der Kommunikationswissenschaftler unterscheidet Formen der 1.) intrapersonalen Kommunikation, die als ein Selbstgespräch bezeichnet werden kann; 2.) eine Gruppenkommunikation, wobei es sich auch um eine interpersonale Kommunikation innerhalb einer Gruppe handelt, die als Mitglieder selbst Teil eines konkreten Sozialgefüges darstellen; 3.) eine interkulturelle Kommunikation, welche sich als Form einer Gruppenkommunikation beschreiben lässt, bei der eine Kommunikation von Menschen mit unterschiedlichem kulturellen Hintergrund stattfindet; 4.) eine Organisationskommunikation, bei der Teilnehmer einer Organisation kommunizieren und sie hinsichtlich ihrer übertragenen Rolle handeln, somit eine formale und informale Rolle übernehmen sowie 5.) eine Massenkommunikation, die öffentlich erscheint und sich an ein weit verstreutes Publikum richtet und sich unterschiedlicher Medien bedient (Fernsehen oder Radio) (vgl. Höflich 2016, S.17f.). (Zum Begriff der Massenmedien siehe auch Kapitel 5.3.2).

Und abschließend legt Höflich fest, dass interpersonale Kommunikation sich grundlegend dadurch auszeichnet, dass sich der bei einem Selbstgespräch vorkommende innere Dialog ausdrücklich an andere richtet und somit zwei oder mehr Personen in eine Beziehung zueinander treten lässt. Es handelt sich somit um einen Austausch von mindestens zwei Akteuren, wobei auch Dritte einer Kommunikation beitreten können, wie der Autor versichert (vgl. Höflich 2016, S.17f.). Merken wir hieran anschließend das Merkmal der physischen Präsenz der Kommunikationspartner bei einer interpersonalen Kommunikation an, so wird



deutlich, dass es sich um eine Situation handelt, in der sich mindestens zwei Akteur\*innen gegenüberstehen (vgl. auch Höflich 2016, S.34f.).

Wird interpersonale Kommunikation somit vom Forschungsprojekt ausschließlich als eine Kommunikation definiert, die zwischen mindestens zwei Akteuren stattfindet und die wie bei einer Face-to-Face-Kommunikation üblich die körperliche Präsenz der Kommunikationsteilnehmer voraussetzt, so bleibt an dieser Stelle die Frage, was nun den grundlegenden Unterschied zu einer als interpersonal medienvermittelten Kommunikation bildet. Somit wird angelehnt an die o.g. Definition festgelegt, dass eine interpersonale Kommunikation der Zeitzeug\*innen nur dann miteinander stattfindet, wenn sich die Seeleute bei ihren Familien an Land befinden, miteinander kommunizieren und beide Akteur\*innen unmittelbar aufeinander reagieren können, wie bei einer Face-to-Face-Kommunikation üblich.

Nun erwähnte das Projekt bereits, dass die Sprache durchaus als ein Medium fungieren kann, welche Kommunikation ermöglicht. Und auch Höflich gibt zu bedenken, dass grundlegend jede Form einer Kommunikation über ein bestimmtes Medium verläuft, unabhängig ob es sich dabei um die Sprache selbst oder Gestik handelt. So betrachtet bleibt jede Form einer Kommunikation medienvermittelt über Sprache, Schrift, Gestik, Mimik bis hin zur zwischengeschalteten Person (vgl. Höflich 1996, S.17). Auch Hunziker ergänzt daran anknüpfend, dass es für das Gelingen eines Kommunikationsvorganges ad hoc eines Mediums bedarf, einer Veranschaulichung der übertragenden sprachlichen Zeichen (vgl. Hunziker 1988, S.13 in Schellmann et al. 2013, S.15). Und so mag es auch keineswegs verwundern, wenn sich Höflich dafür ausspricht den Begriff der interpersonalen Kommunikation breiter zu fassen und Medien und die Vermittlung ihrer Botschaften als einen wichtigen Bestandteil der interpersonalen Kommunikation zu betrachten (vgl. Höflich 2016, S.6 und Höflich 1996).

Möchte man nun daran anknüpfend interpersonale und technisch vermittelte Kommunikation, die vom Projekt als interpersonale medienvermittelte Kommunikation bezeichnet wird, differenzieren, so kann mitunter auf die Darstellung von Schellmann et al. hingewiesen werden. Die Autoren erklären, dass lediglich in der unmittelbaren, persönlichen, also auch direkten Kommunikation von Mensch zu Mensch auf den Einsatz von technischen Mitteln zu verzichten sei, während es in allen anderen Fällen durchaus sinnvoll bleibt Kommunikation technisch zu unterstützen, um zu ihrem Gelingen beizutragen (vgl. Schellmann et al. 2013, S.21). Dies impliziert nach Auffassung des Forschungsvorhabens, dass interpersonale

Kommunikation weitgehend ohne Einsatz technischer Hilfsmittel respektive Medien auskommt, während eine medienvermittelte oder auch als technisch vermittelt bezeichnete Kommunikation ausschließlich mit Hilfe technischer Hilfsmittel eine Kommunikation von Akteuren zueinander möglich macht.

Schellmann et al. differenzieren zu diesem Zweck und mittels des Einsatzes möglicher technischer Hilfsmittel zwei voneinander abweichende Kommunikationsformen und zwar somit auf der einen Seite eine direkte persönliche Kommunikation (auch als interpersonale Kommunikation bezeichnet) und eine mediale Kommunikation (die weitgehend laut Auffassung des Forschungsprojektes auch als medienvermittelte/technisch vermittelte interpersonale Kommunikation aufgefasst werden kann), die notwendig ist, um eine Kommunikation von Personen überhaupt möglich zu machen (vgl. auch Schellmann et al. 2013, S.21). Die interpersonale Kommunikation erfolgt somit ausschließlich zwischen unterschiedlichen Akteuren ohne technische Transportmittel zu verwenden, wobei Technik höchstens zur Unterstützung dienen kann (vgl. ebd., S.21). Die Sprache, die vom Forschungsprojekt ebenfalls als ein bedeutendes Medium für ein Funktionieren von Kommunikation definiert wurde, wird laut Schellmann et al. darüber hinaus als ein wesentliches Transportmittel für eine direkte persönliche Kommunikation und als ein essentielles Merkmal für die weitgehende Funktionsfähigkeit einer Kommunikation betrachtet, welches immer die räumliche und zeitliche Anwesenheit der Akteure voraussetzt (vgl. Schellmann et al. 2013, S.23). Ein Transport von inhaltlichen Informationen kann dabei durchaus durch mündliche Sprache, Gestik oder Körpersignale erfolgen, wobei ein Austausch zueinander immer auf einen Dialog der Kommunikationspartner ausgerichtet ist (vgl. ebd., S.23).

Sprache bildet somit ein wichtiges Medium und für die Autoren laut Auffassung des Forschungsvorhabens ein bedeutsames Transportmittel, welches in erster Linie dazu dient inhaltliche Informationen, unabhängig ob verbal oder nonverbal zu übermitteln, um so eine Kommunikation von Akteuren sicherzustellen. Unabhängig ihrer Bedeutung als Transportmittel, welches zum Gelingen einer Kommunikation beiträgt, bildet sie an sich kein technisch vermitteltes Transportmittel, kann jedoch mit Hilfe technischer Geräte und somit Medien (zur Erläuterung des Begriffes siehe Kapitel 5.3) übertragen werden und so eine Kommunikation zwischen Personen ermöglichen. Es ist eben dieser Einsatz von technischen Geräten und somit Medien, der ein hervorzuhebendes Merkmal bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation bildet.

Angelehnt an den von Höflich definierten Begriff einer technisch vermittelten interpersonalen Kommunikation, der für das Forschungsprojekt stellvertretend als interpersonale medienvermittelte Kommunikation steht, meint diese eine „Kommunikation zwischen zwei oder mehr Personen unter Verwendung von Kommunikationstechnologien bzw. technischen und im besonderen elektronischen Medien“ (Höflich 1996, S.17). Detaillierter beschrieben als bei Höflich rekurriert das Projekt darüber hinaus auf die Erklärung von Kübler und bezeichnet mit interpersonaler medienvermittelter Kommunikation somit eine Form der Kommunikation, bei der Zeichen wie bspw. Texte oder Graphiken vermittelt werden, bei der ein privater oder öffentlicher Austausch erfolgt, der durch technische Verbreitungsmittel und somit Medien im weitesten Sinne, analog oder digital (mit oder ohne einen Support elektronischer Datenverarbeitung und Netzsysteme, anonym, verschlüsselt, simultan oder zeitversetzt) bei räumlicher Distanz ein- oder wechselseitig an einzelne Personen oder mehrere Akteure vermittelt wird (vgl. Kübler 2000, S.15 in Schellmann et al. 2013, S.33f.). Technisch vermittelte interpersonale Kommunikation, dessen Begriff das Projekt übernimmt, wie o.a., und ihn als interpersonale medienvermittelte Kommunikation versteht, umfasst nun laut Höflich jene Situationen, in denen ein technisches Medium in den Prozess der Kommunikation zwischengeschaltet wird und stellt somit eine Form einer vermittelten Kommunikation dar (vgl. Höflich 1996, S.57).

Die Medien (zum Begriff der Medien s. Kapitel 5.3), welche nun bei einer technisch vermittelten Kommunikation verwendet werden, sind nun laut Höflich keineswegs neutrale Vehikel zur Übermittlung von Botschaften. Sie bleiben normativ eingebunden und selbst bedeutsam, da sie nicht nur dazu dienen unterschiedliche Zeichen (und somit Symbole) zu übermitteln, sondern stellen selbst Zeichen dar, die als Träger von Bedeutung verstanden werden können, die auf ihrem Gebrauch gründen und diesen mitbestimmen. Eine Verwendung von Medien und von Technik und somit technischen Geräten stellt immer eine Form eines sozialen Handelns dar, wie auch die Kommunikation selbst (wie an anderer Stelle erwähnt). Kommunikation bleibt unabhängig ihrer Form somit kein zufälliges und kein determiniertes Geschehen, sondern ein Regeln unterliegender und strukturierter Prozess (vgl. insges. Höflich 1996, S.26). Ähnliches gilt dabei auch für eine technisch vermittelte interpersonale Kommunikation. Zu diesem Zweck fokussiert sich der Kommunikationswissenschaftler auf die Überlegungen von Burns und Flam, welche einen Gebrauch von Technologien und somit technischen Geräten selbst als einen integralen Bestandteil eines sozialen Handelns bezeichnen, welcher somit auch sozialen Regeln

unterliegt, was beinhaltet, das technische Artefakte für ein zielgerichtetes Handeln nutzbar gemacht werden. Technologien sind somit Regeln unterworfen, wobei das vorherrschende Regelsystem den Verwendungsrahmen neuer Technologien bestimmt, somit prägen Regelsysteme technologische Entwicklungen, begrenzen und eröffnen bestimmte technische Optionen und geben vor, wie diese verwendet werden können (vgl. Burns und Flam 1987, S.293f. in Höflich 1996, S.82). Dabei erfordert jedes Medium, welches für eine Kommunikation verwendet wird, nicht nur technikbezogene Anpassungsleistungen, sondern auch eine Ausformung und Koordination (von Face-to-Face-Kommunikation abweichender) Regeln wie bspw. das Telefon (vgl. ebd., S.293f.), welches so die Ergänzung des Forschungsprojektes, eine Reihe von Regeln umfasst, wie es zu benutzen ist und welche Verwendungsmöglichkeiten sozial adäquat und konform erscheinen. Man denke hierbei bspw. daran das Gerät möglichst nicht in der Nacht zu verwenden, um andere Kommunikationspartner nicht im Schlaf zu stören.

Bei einer, wie von Höflich als technisch vermittelten interpersonalen Kommunikation verstandenen Kommunikation ist es zwingend notwendig, so der Autor, dass sich die Kommunikationspartner im Zeitverlauf notwendige Kenntnisse und Fertigkeiten erworben haben, wie mit der Technik (und somit den Medien) umzugehen ist und somit eine gewisse Routine entwickelt haben diese für eine Kommunikation zu verwenden. Die Funktionsfähigkeit technisch vermittelter interpersonalen Kommunikation bleibt dabei allerdings nicht nur von medial verfügbaren Hinweisen (also wie diese verwendet werden können), sondern gleichermaßen von gemeinsamen Regeln abhängig (vgl. insges. Höflich 1996, S.83), die zuvor gemeinschaftlich ausgehandelt wurden, so die Auffassung des Forschungsprojektes.

Hier anknüpfend sind auch Steinberg und Miller davon überzeugt, dass in der ausdrücklichen Bezugnahme auf Kommunikationsregeln eine erweiterte Konzeption interpersonalen Kommunikation liegt, die nicht mehr als allein die direkte, also als eine Face-to-Face-Kommunikation der Akteure verstanden wird, sondern als technisch vermittelte Kommunikation zwischen geographisch getrennten Kommunikationspartnern (vgl. Steinberg/Miller 1975, S.131 in Höflich 1996, S.83). Die von den Autoren genannte geographische Trennung greifen wir später noch einmal auf, möchten an dieser Stelle jedoch abschließend Höflich zu Wort kommen lassen, der uns zu verstehen gibt, dass ein Einbezug von Medien (und somit technischen Gerätschaften) in eine interpersonale Kommunikation

bedeutet, dass die Wahl eines Mediums zugleich Bestandteil der Handlungsplanung ist (vgl. Höflich 1996, S.99). Ähnlich sieht es auch Faßler, der einräumt, dass wie auch bei einer direkten Kommunikation, die bestimmte Absichten verfolgt, auch eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation durch Absichten, Zielsetzungen und Wünsche geprägt ist, was mit der Nutzung von Medien erreicht werden soll. Ein Gebrauch wird somit nie allein, so der Autor folgend, durch materielle oder formale Elemente von Medien bestimmt, wobei dieser gleichermaßen als eine vielschichtige Handlung verstanden werden kann (vgl. Faßler 1998, S.309).

Haben wir es somit bei einer über die Medien vermittelten Kommunikation, wie Höflich postuliert, mit einer Spielart einer idealisierten Face-to-Face-Kommunikation zu tun? (vgl. Höflich 2005, S.69). Durchaus kann man diese Auffassung vertreten, insbesondere wenn man bedenkt, wie der Autor im Anschluss zu bedenken gibt, dass diese Form von Kommunikation nicht außergewöhnlich erscheint und Menschen zu jeder Zeit Medien verwendeten, um sich miteinander auszutauschen (vgl. ebd., S.69). Während jedoch bei einem direkten Austausch von Akteuren, der auch als Face-to-Face-Kommunikation bezeichnet wird, die physische Präsenz der Kommunikationspartner als ein wesentliches Kriterium für eine Kommunikation erachtet wird, sind bei einer medienvermittelten interpersonalen Kommunikation mehrere Faktoren ausschlaggebend, damit diese funktionieren kann (vgl. ebd., S.69).

Wie bei Steinberg und Miller zumindest im Ansatz bereits angelegt, kann eine technisch vermittelte interpersonale Kommunikation gleichermaßen als eine Form der interpersonalen Kommunikation zwischen geographisch getrennten Akteuren interpretiert werden, bei der also die beiden Akteure sich nicht länger gegenseitig gegenüberstehen, wie es bei einer direkten Kommunikation üblich erscheint (vgl. nur im Ansatz Miller/Steinberg 1975, S.131 in Höflich 1996, S.83). Die Akteure sind somit physisch nicht im selben Raum anwesend und es fehlt ihre körperliche Präsenz und dennoch ist eine Kommunikation der Personen möglich, wobei technische Geräte (und somit Medien) einen Austausch der Kommunikationspartner über Distanzen hinweg ermöglichen können. Höflich zufolge wird diese Form einer technisch vermittelten interpersonalen Kommunikation, vom Forschungsprojekt auch als interpersonale medienvermittelte Kommunikation bezeichnet, vielfach mit dem Begriff Telekommunikation gleichgesetzt (vgl. Höflich 1996, S.17). Der Terminus Telekommunikation bezeichnet dabei laut Duden eine Form der Kommunikation, bei der ein Austausch von unterschiedlichen Informationen und Nachrichten mithilfe der Nachrichtentechnik und dabei insbesondere der neuen elektronischen Medien erfolgt (vgl. den Beitrag des Duden unter

<https://www.duden.de/rechtschreibung/Telekommunikation>). Und Zimmermann erklärt hieran anschließend, dass es sich dabei um einen „Oberbegriff für nachrichtentechnische Übertragungsverfahren zwischen räumlich entfernt liegenden Teilnehmern“ (Zimmermann 1988, S.25f. in Höflich 1996, S.17) handelt. Somit beabsichtigen die Kommunikationspartner bei Verwendung einer Telekommunikation, als Bestandteil einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation, mit Hilfe von unterschiedlichen Technologien (und Medien) eine Kommunikation zu entfernten Akteur\*innen zu schaffen, um sich miteinander auszutauschen und eine soziale Handlung auszuüben, folgen wir den bisher erwähnten Gedanken unterschiedlicher Autoren. Höflich gibt allerdings zu bedenken, dass nicht alle Formen einer technisch vermittelten interpersonalen Kommunikation ausschließlich der Fernkommunikation von voneinander entfernten Personen und somit der Überbrückung von weiten Distanzen dienen (vgl. Höflich 1996, S.18). Diese Aussage kann an dieser Stelle jedoch nicht geprüft werden.

Der Autor weist allerdings abschließend darauf hin, dass es vielfach bei der Betrachtung von Medienentwicklungen und speziell der Telekommunikation zur Fokussierung auf dessen interaktives Potential kommt. Mit ihrer Hilfe ist es möglich raum- und zeitliche Bindungen der Akteure zueinander oder Beschränkungen einer Kommunikation von Angesicht zu Angesicht zu überwinden (vgl. Höflich 2005, S.69 und Höflich 1996, S.61). Der Verweis auf Interaktivität dient dabei auch dazu, um die durch Einseitigkeit und begrenzte Rückkopplungsoptionen bezeichnete Massenkommunikation (s. Kapitel 5.3.2) von Akteuren zu differenzieren, indem auf eine stärkere Individualisierung der Kommunikation mit einer Option eine unmittelbare Reaktion der Handelnden zu ermöglichen und Inhalte zwischenspeichern zu können, hingewiesen wird (vgl. Höflich 1996, S.61). Dies mag zunächst den Anschein erwecken, dass mit Verwendung von Medien selbst und somit unterschiedlichen Technologien eine Überbrückung von Distanzen initiiert wird, die es den Akteuren ermöglicht sich miteinander auszutauschen, wobei eine unmittelbare Reaktion des Empfängers auf die Botschaft des Senders erfolgt. Einem Vergleich mit einer Face-to-Face-Kommunikation hält die interpersonale medienvermittelte Kommunikation laut Projektauffassung jedoch keineswegs stand und auch Höflich räumt ein, dass die medienvermittelte Kommunikation durchaus defizitär angelegt sei, was entscheidende Folgen für den jeweiligen Kommunikationszusammenhang nach sich ziehe (vgl. hierzu Höflich 1996, S.67).

An diesem Ort kann das Projekt jedoch nicht der Diskussion folgen, inwieweit mit Verwendung von technischen Geräten (und Medien) tatsächlich eine unmittelbare Reaktion der Kommunikationspartner bei einem gemeinsamen Austausch erzielt werden kann. Es gibt in Anklang an Höflich letztlich zu Protokoll, dass Interaktivität, wenn es auch keine hinreichende Bedingung technisch vermittelter interpersonaler Kommunikation bildet, heute vielfach den neuen Medien (zum Begriff s. Kapitel 5.3.1) und speziell den digitalen Medien zugeschrieben wird, die eine Rückkopplungskapazität aufweisen und die mit den jeweiligen Medien verbundene Interaktivität, sich jederzeit aufeinander beziehen zu können. Dabei boten die Medien vor der Entwicklung des Computers kaum interaktive Optionen, wobei Interaktivität gleichzeitig als ein Differenzierungsmerkmal gilt, um alte bzw. analoge und neue bzw. digitale Medien zu differenzieren (vgl. Höflich 1996, S.66 und Höflich 2016, S.42). Doch auch Höflich räumt ein, dass der Begriff Interaktivität selbst ungenau bleibt und es oftmals gar nicht möglich sei die Qualitäten eines Mediums danach zu gewichten (vgl. Höflich 2016, S.43), inwiefern diese tatsächlich eine interaktive Nutzung ermöglichen und somit eine unmittelbare Rückkopplung des Kommunikationspartners schaffen. Vielmehr wird Interaktivität vom Autoren als die Qualität eines Mediums verstanden, Interaktionen mit und mittels eines Mediums zu ermöglichen und stellt somit eine interaktionsermöglichende oder interaktionsstimulierende Qualität eines Mediums dar. Unabhängig dessen, darauf verweist der Autor darüber hinaus, bleibt es viel wichtiger, was die Akteure mit den jeweiligen Medien machen, wie sie mit oder mittels Medium interagieren und wie sie selbst somit kommunikative Bezüge herstellen, die sie gleichermaßen ablehnen oder annehmen können, aber auch gleichzeitig mitgestalten (vgl. ebd., S.43).

Und dieser Sichtweise schließt sich das Forschungsprojekt nahtlos an. Anknüpfend an das Beispiel von Schellmann et. al werden Prozesse der interpersonalen und einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation folgendermaßen am Beispiel der Untersuchungsgruppe festgelegt. Treten also die Akteure (in diesem Fall die Seeleute oder ihre Partner\*innen) in Austausch zueinander, werden somit unterschiedliche Botschaften ausgetauscht, die in einer beliebigen Form erfolgen (bspw. verbal oder nonverbal) oder durch den Einsatz von langlebigen Trägermaterialien oder technischen Geräten (Medien), die eine Kommunikation ermöglichen wie bspw. durch das Telefon, durch Briefe, durch das Telegramm, das Internet, aber auch durch Handschriften, Bilder oder Fotos (vgl. hierzu auch losgelöst von der Zielgruppe, Schellmann et al. 2013, S.15). Der direkte Austausch der Akteure zueinander und somit die Face-to-Face-Kommunikation stellt somit für das Projekt die ursprünglichste

Situation einer Kommunikation und somit eine interpersonale Kommunikation dar, die nur dann möglich ist, wenn sowohl Seefahrer\*innen als auch Partner\*innen an Land somit in der Familie anwesend sind und beide sich physisch wahrnehmen können. Sind die Personen durch die berufsbedingte Abwesenheit der Seeleute zeitweise voneinander getrennt, so bedienen sich die Seeleute einer Form der interpersonalen medienvermittelten Kommunikation, um sich nicht nur miteinander auszutauschen, sondern um mit dieser, davon ist das Projekt überzeugt, einen Einfluss auf den familiär bedingten Alltag ausüben zu können und werden somit von bestimmten Handlungsmotiven geleitet. Die Gestaltung einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation, dieser Eindruck kann an dieser Stelle gewonnen werden, mag ihnen selbst überlassen bleiben. Dass diese jedoch von zahlreichen Restriktionen begleitet war, wird insbes. in den Abschnitten 5.5.1 sowie 5.7 bis 5.9.4 und in Kapitel 6.1.2 vom Forschungsprojekt deutlich hervorgehoben. Dennoch möchte das Projekt im Anschluss an dieses Kapitel einige Gestaltungsoptionen einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation von Akteuren demonstrieren, die nicht nur ausschließlich auf die Gruppe der Seeleute und ihre Partner\*innen Bezug nimmt, um dem Leser zu verdeutlichen, welche Bedeutung diese in sozialen Paarbeziehungen im Alltag spielen kann.

## **5.2 Gestaltungsoptionen interpersonaler medienvermittelter Kommunikation und Bedeutung in sozialen Paarbeziehungen**

Dabei merkte das Projekt bereits im vorherigen Kapitel an (s. S.264), dass für jeden Kommunikationsvorgang mindestens ein Sender, der eine Nachricht vermittelt und ein Empfänger, welcher die entsprechende Botschaft erhält und entschlüsselt, notwendig sind. Dieser recht simpel erscheinende Kommunikationsvorgang wird vom Kommunikationswissenschaftler Schulz von Thun ergänzt und seine Bedeutung, die für das Forschungsprojekt wesentlich erscheint, im Folgenden kurz dargelegt. Das von Schulz von Thun vorgestellte Kommunikationsmodell lässt sich dabei als ein Vier-Ohren-Modell oder Vier-Seiten-Modell bezeichnen und bezieht sich insbesondere auf die Gestaltung von Kommunikation, die unterschiedlich ausfallen kann, wobei jede Kommunikation wesentliche Elemente enthält, die sich in jeder Kommunikation konstatieren lassen.

Der Wissenschaftler gibt (ebenfalls in Anklang an oben genannte landläufige Hypothese) zu verstehen, dass seiner Ansicht nach für jeden Kommunikationsvorgang ein Sender und ein Empfänger eine zwingende Voraussetzung für eine Kommunikation von Akteuren zueinander bilden. Jede im gemeinsamen kommunikativen Austausch übermittelte Nachricht des Senders weist dabei vier unterschiedliche Aspekte auf, welche sich grundlegend in Bereiche wie



Sachinhalt, Appell, Beziehung und Selbstoffenbarung differenzieren lassen. Ein Sachinhalt bezieht sich dabei auf eine spezielle Sache (und somit einen Inhalt) über welchen der Sender den Empfänger informieren möchte, wobei laut Schulz von Thun jede übermittelte Nachricht eine Sachinformation enthält, die unterschiedlich ausfallen kann. Die übermittelte Nachricht enthält dabei laut dem Akademiker zusätzlich einige über die vermittelte Botschaft hinaus liegende Informationen über den Sender, die dieser nun gewollt oder ungewollt überliefert. Somit kann von einer Selbstoffenbarung gesprochen werden, wie der Autor einräumt. Unabhängig der übermittelten Information selbst, darauf verwies bereits Höflich an anderer Stelle, spielt für die Kommunikation des Senders zum Empfänger auch die jeweilige Beziehungsebene der Akteure eine wichtige Rolle für ihren kommunikativen Austausch untereinander. Bei einer Kommunikation der Personen zu- oder untereinander kommt somit zum Ausdruck, welche Meinung der Sender vom Empfänger hat, welche Beziehung beide zueinander pflegen, was durchaus Einfluss auf die übermittelte Botschaft nach sich ziehen kann. Letztlich besteht, wie auch bei Faßler (vgl. Faßler 1998, S.309) dargelegt, die Intention einer jeden Kommunikation, wie auch Schulz von Thun ausführt, darin aus Sicht des Senders die Intention und somit das Verhalten des Empfängers zu beeinflussen und ihn zu einem bestimmten Verhalten zu motivieren (vgl. insges. Schulz von Thun 1981, S.13ff. in Schellmann et al. 2013, S.26f.).

Wenn nun Faßler daran anknüpfend erklärt, dass Kommunikation von Akteuren immer grundlegend durch bestimmte Absichten, Zielsetzungen oder Wünsche der Kommunikationspartner geprägt ist (vgl. Faßler 1998, S.309), so bleibt im Hinblick einer Kommunikation zunächst einmal die Frage ungelöst, was mit einer entsprechenden Kommunikation von Personen erreicht werden soll, unabhängig ob es sich hierbei um eine interpersonale Kommunikation von zwei Akteuren oder um eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation, bei der ein Medium verwendet wird, handelt. Reflektieren wir die Gedanken von Faßler auf die Situation der Seeleute und ihrer Lebenspartner\*innen an Land, die für das Forschungsprojekt die Untersuchungsgruppe bilden, die zeitweise voneinander getrennt ihren Alltag gestalten, bleibt hier erneut an Faßler angelehnt zu hinterfragen, was mit einer Kommunikation der Akteure zueinander eigentlich erreicht werden soll. Ohne an dieser Stelle jedoch zunächst zu weit auszuholen, kann durchaus davon ausgegangen werden, dass im Falle der Untersuchungsgruppe aufgrund der berufsbedingten Abwesenheit der Seeleute eine (weitgehend) interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit ihren Lebensgefährt\*innen erfolgt, um sich zunächst

einmal, simpel ausgedrückt, über deren Situation an Land zu informieren. Doch bleibt ein einfacher Austausch hierüber nach Auswertung der Zeitzeugengespräche keineswegs die ausschließliche Intention der Kommunikationspartner, wie an zahlreichen Beispielen ab Kapitel 5.7.1 bis 5.9.4 demonstriert wird. Nun unabhängig der Medien, welche für einen gemeinsamen Austausch verwendet werden, bleibt der Akteursgruppe gemeinsam, dass die jeweiligen Intentionen wesentlich tiefer greifen und durchaus an Schulz von Thun anknüpfend (s.o.), die Empfänger einer Botschaft zu einem bestimmten Verhalten motivieren sollen. Wie zuvor angemerkt möchte das Forschungsprojekt insbes. ab Kapitel 5.7 und den nachfolgenden Abschnitten einige Beispiele demonstrieren, in welchen anhand einer Rekonstruktion der jeweiligen Bedeutung von Medien für die Akteursgruppe dargelegt wird, welche Intentionen mit der Verwendung eines Mediums bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation von den Akteur\*innen verbunden sind bzw. vergangenheitsbezogen waren.

Um nun jedoch die zunehmende Bedeutung einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation im heutigen Alltag nachzuweisen, muss nicht zwingend auf Schneider hingewiesen werden, der anmerkt, dass ein Familienleben von Akteuren heute weitgehend multilokal und an mehreren Orten gleichermaßen stattfindet, vielfach visuell durch Medien vermittelt und weniger durch eine direkte face-to-face-Kommunikation und somit räumliche Präsenz der Familienmitglieder (vgl. Schneider 2014, S.218). Gründe hierfür bestehen nicht nur in einer Zunahme beruflicher Mobilität und gesteigerter Flexibilitätsanforderungen von Akteuren, sondern gleichermaßen auch durch eine Zunahme von sozialen Paarbeziehungen, in denen sich die Akteure aufgrund unterschiedlicher Anlässe dazu entschließen in getrennten Wohnungen zu leben oder eine Fernbeziehung zueinander einzugehen (vgl. ebd., S.218). Die Seeleute bilden dabei ein repräsentatives Beispiel für eine Akteursgruppe, die sich oftmals beruflich bedingt an mehreren Orten gleichzeitig aufhält, an Bord oder an Land, vielfach durch Verwendung von Medien einen Austausch mit der Familie initiiert und nur während ihrer dienstfreien Zeit an Land mit ihrer Familie eine direkte Kommunikation verwirklichen kann. Im Vergleich zu klassischen Fernbeziehungen leben die Partner\*innen der sozialen Paarbeziehung jedoch in einem gemeinsamen Haushalt, wenngleich die Seeleute beruflich bedingt immer wieder den Wohnort verlassen müssen.

Unabhängig ob es sich nun um mobile Gruppierungen wie Wochenendpendler, Dienstreisende oder varimobile Gruppierungen (wie die Seeleute) handelt, die berufsbedingt

ihre Familien für eine gewisse Zeit verlassen, kann an Döring und Dietmar anknüpfend grundlegend bestätigt werden, dass eine interpersonale Kommunikation einen zentralen Faktor in Paarbeziehungen bildet und dabei weitgehend technisch mediatisiert stattfindet (vgl. Döring 2003). Und Schneider gibt zu verstehen, dass unterschiedliche mobile Berufsgruppen wie Wochenendpendler oder Dienstreisende mit Hilfe einer regelmäßigen Telekommunikation die Distanz zu ihren Familien häufig überbrücken, um an einem Familienleben teilhaben zu können (vgl. Schneider 2014, S.218), wobei weitgehend vom Autoren unberücksichtigt bleibt, inwiefern dies mit Hilfe einer Telekommunikation der Akteure zueinander tatsächlich möglich ist. Bedingt durch eine zunehmende Berufs- und Freizeitmobilität und eine Zunahme an Fernbeziehungen, so merkt Döring an, steigt der Bedarf an medialer Kommunikation in persönlichen Beziehungen sowohl auf sozio-emotionaler (mit Möglichkeit der Rückversicherung und Frage nach emotionaler Unterstützung der Akteure) sowie auf instrumenteller Ebene (einer Koordination und Organisation familienbezogener Aufgabenstellungen) an (vgl. Döring 2009, S.667).

Bedingt durch die berufsbedingten Abwesenheitszeiten von Akteuren, so lassen sich die Aussagen konkretisieren, nimmt eine vom Projekt als interpersonale medienvermittelte bezeichnete Kommunikation der Akteure zu, um eine Kommunikation mit ihren Partner\*innen sicherzustellen, was als eine Grundbedingung verstanden werden kann, um die Funktionsfähigkeit einer Beziehung aufrechtzuerhalten, wie auch Döring und Dietmar an anderer Stelle einräumen. Sie erklären, dass eine erfolgreiche Partnerschaft von Akteuren auf einer guten Kommunikation, die vielfach von einer guten Telekommunikation zueinander getragen wird, basiert (vgl. Döring 2003).

Reflektieren wir die Anmerkungen auf die Untersuchungsgruppe, so ist zunächst hervorzuheben, dass ein Familienleben zumindest während der Abwesenheit der Seefahrer\*innen multilokal stattfindet. Eine direkte Kommunikation der Akteure miteinander ist somit nur dann real möglich, wenn sich beide Personen zuhause an Land befinden und sich im gegenseitigen Gespräch gegenüberstehen, wenn wir der im vorherigen Kapitel erfolgten Definition einer Face-to-Face-Kommunikation bzw. einer direkten Kommunikation folgen. Doch bleibt die Abwesenheit der Seeleute ein sich ständig wiederholendes Ereignis und beeinflusst so gravierend die Kommunikation der Familienmitglieder zueinander. Um die temporäre Trennung voneinander somit zu überwinden und die Funktionsfähigkeit der Partnerschaft weitgehend aufrechtzuerhalten, versuchen die Akteure mit Hilfe von Medien,

hierbei nicht nur durch Medien, die eine Telekommunikation der Akteur\*innen sicherstellen (vgl. Kapitel 5.7 bis 5.9.4), miteinander zu kommunizieren, wobei zunächst irrelevant bleibt, welche Medien dabei die größtmögliche Bedeutung für die Untersuchungsgruppe bilden. Vereinfacht gesprochen haben die Personen keine andere Wahl, um sich über die Distanzen, die räumlich zueinander bestehen, miteinander austauschen zu können.

Die Medien, hier bezieht sich das Projekt nahezu ausschließlich auf technische Geräte, die einen Austausch miteinander ermöglichen können (siehe ausführlich Kapitel 5.3), nehmen dabei eine Mittlerfunktion ein und ermöglichen somit eine Kommunikation zwischen Sender (bspw. den Seeleuten) und den Empfängern (den Partner\*innen). Die Verwendung von Medien, nicht nur bei Seefahrer\*innen und ihren Partner\*innen, erklärt uns abschließend Faßler, sind längst Bestandteil unserer Routinen in der Alltagswelt geworden, obgleich sie für viele noch der ursprünglichen Urform der Kommunikation, also einer Face-to-Face-Kommunikation oder dem vis-à-vis nachgeordnet und dennoch längst in die Intimität der Zwischenmenschlichkeit vorgedrungen sind (vgl. Faßler 1998, S.313f.). Laut Döring leben wir heute in einem Medien- und Informationszeitalter, in dem nicht mehr nur Medien wie Presse, Hörfunk und Fernsehen einen zentralen Bestandteil unseres Alltags bilden, sondern auch Individualmedien oder Medien der Telekommunikation eine wichtige Rolle spielen. Vielfach wird die Entwicklung dabei als Mediatisierung nach Krotz beschrieben, der auf drei Dimensionen medialer Entgrenzung zu sprechen kommt (vgl. Döring 2009, S.651).

Der Wissenschaftler differenziert hierbei die zeitliche Dimension (Medien stehen seiner Ansicht nach immer mehr Menschen dauerhaft zur Verfügung), die räumliche Dimension (Medien finden sich an immer mehr Orten und können genutzt werden) sowie die soziale und symbolische Welt (was grundlegend beinhaltet, dass Medien in immer mehr konkreten Situationen mit bestimmten Absichten und Motiven verwendet werden können, was insbes. in persönlichen Beziehungen der Fall ist) (vgl. Krotz 2001, S.22). Losgelöst dieser Entwicklung erscheinen dem Forschungsprojekt die Ausführungen von Schulz wesentlich aufschlussreicher, wenn es darum geht in Erfahrung zu bringen, welche Optionen eine vom Projekt als interpersonale medienvermittelte Kommunikation bezeichnete Kommunikation für die Untersuchungsgruppe bieten kann. Schulz verweist dabei zunächst auf die grundlegende Differenz zu einer Face-to-Face-Kommunikation, die körperliche Präsenz erfordert und merkt an, dass technische Kommunikationsmedien (er verweist zu diesem Zweck auf Fernsehen, Internet, Festnetz- oder Mobiltelefon) einen Austausch der Kommunikationspartner über räumliche und zeitliche Distanzen ermöglichen (vgl. Schulz 2004 in Döring 2009, S.651). Sie fungieren, so der Autor weiter, als eine Erweiterung unserer Sinnesorgane und direkter

Kommunikationsmöglichkeiten (vgl. ebd., S.651). Ob sich Schulz hierbei an Marshall McLuhans Medienbegriff orientiert, der Medien als eine Erweiterung des menschlichen Körpers betrachtet (vgl. Grampp 2011, S.75), kann an dieser Stelle jedoch nicht erörtert werden.

Losgelöst der entsprechenden Sichtweise der Autoren gehen nun Döring und Dietmar davon aus, dass sich eine mediatisierte Kommunikation (vom Forschungsprojekt als eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation bezeichnet) von Akteuren als ein Lebensbereich verstehen lässt, der von den Beteiligten austauschtheoretisch bilanziert wird (vgl. Döring 2003). Das Forschungsprojekt folgt dabei der Auffassung der Autorinnen, möchte die Reflektion dieser Gedanken doch an anderer Stelle fortsetzen, um dem Leser zunächst noch einmal zu verdeutlichen, welche Bedeutung eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation in sozialen Paarbeziehungen aufweist und welche Differenzen hierbei zu einer gewöhnlichen interpersonalen Kommunikation, die ja, wie im vorherigen Kapitel dargestellt, die Basis einer jeden Paarkommunikation bildet, bestehen.

Es ist hierbei Schellmann, der uns erklärt, wenngleich der Autor den Ausdruck mediale Kommunikation statt den vom Projekt gewählten Begriff interpersonale medienvermittelte Kommunikation verwendet, sich diese Form einer Kommunikation zwischen den Menschen mit Hilfe unterschiedlicher Medien vollzieht wie bspw. mit Geräten, Apparaten oder Vorkehrungen und diese grundlegend ihre Funktion darin aufweisen als ein bedeutsames Transportmittel für unterschiedliche Botschaften zu fungieren. Die Übermittlung der Quelle bzw. Botschaft geschieht somit medial. Mit Verwendung von Medien für eine interpersonale Kommunikation (vom Projekt als interpersonale medienvermittelte Kommunikation bezeichnet) ist es nun möglich räumliche und zeitliche Differenzen, die zwischen den Kommunikationspartnern liegen, zu übertreten, aber gleichermaßen auch, je nach dem, welche Medien verwendet werden, eine Speicherung, Konservierung, Bearbeitung und Übertragung von Inhalten, wobei ein unmittelbares Feedback erschwert oder unmöglich wird (vgl. insges. Schellmann et al. 2013, S.33), möglich zu machen. Mussten sich die Akteure bei einer direkten Kommunikation noch gegenüberstehen, so können sie sich bei einer bei Schellmann als medial definierten Kommunikation in anderen Räumen aufhalten und sich mglw. zeitlich in anderen Zeitzonen aufhalten und dennoch funktioniert eine Kommunikation der Partner miteinander, indem ein Medium verwendet wird, welches die Distanzen zueinander überbrückt.

Bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation, davon ist das Forschungsprojekt überzeugt und orientiert sich an Schellmanns Aussage, sollen Medien eine Verbindung zwischen Kommunikationspartnern herstellen, wobei nicht alle Medien gleichermaßen dazu geeignet sind (vgl. Schellmann et al. 2013, S.35), diese Verbindung und somit eine Vermittlung von Botschaften sicherzustellen. Die Autoren geben zu bedenken, dass jedes Medium spezielle Eigenschaften aufweist und sich je nach eingesetztem Medium eine andere Leistung und Wirkung einstellen kann, wobei auch unterschiedliche Situationen, in denen das Medium genutzt werden kann sowie spezielle Bedingungen für dessen Verwendung hinzukommen (vgl. ebd., S.35). Eine Gestaltung einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation kann somit auf unterschiedliche Art und Weise ausgeführt werden, wobei die Verwendung eines Mediums für die Übermittlung einer Botschaft eine wichtige Bedeutung spielt. Bietet damit bspw., um ein vorläufiges Beispiel zu nennen, ein Austausch am Telefon den Akteuren die Möglichkeit eines unmittelbaren Feedbacks, so weist ein Brief bedingt durch die Zeit, die vom Versand bis zum Empfang durch den Empfänger vergeht, kaum die Option auf unmittelbar auf eine erhaltene Botschaft reagieren zu können. Deutlich wird hier, wie auch bereits Schellmann erläutert, dass ein „Medium (...) also nicht gleich Medium (ist)“ (Schellmann et al. 2013, S.35).

Wird ein Medium bei einer interpersonalen Kommunikation eingesetzt, so kann der Medieneinsatz folgendermaßen erfolgen, wie erneut Schellmann erklärt. Zunächst in Form eines mündlichen Dialogs oder eines Gespräches, wobei dabei jederzeit verbale oder nonverbale Kommunikationsmittel verwendet werden können. Über dies hinaus ist ein Medieneinsatz ebenso schriftlich möglich, wobei die Autoren auf einen Brief als Medium hinweisen (vgl. insges. ebd., S.35). Es ist an dieser Stelle jedoch möglich ebenfalls auf schriftliche Medien wie ein Tagebuch, eine Postkarte oder eine Notiz zu verweisen, welche ebenso eine Übertragung einer Botschaft an einen Empfänger sicherstellen können.

Der Einsatz gedruckter Erzeugnisse wie individuell erstellter Druckwerke oder von Zeitschriften, Zeitungen oder Büchern ermöglicht ebenfalls eine Option ein Medium zu verwenden, um die Botschaft medial zu senden (vgl. ebd., S.35). Auch kann ein Medieneinsatz laut den Autoren elektronisch ermöglicht werden, wobei sie auf Medien wie das Telefon, das Telefax, das Mobiltelefon, eine E-Mail aber auch auf Chatportale verweisen (vgl. ebd., S.35). Letztlich, so die Wissenschaftler, ist es auch möglich eine Botschaft multimedial mit Hilfe mehrerer Medien wie dem zukünftigen Internet oder der zukünftigen Mobilkommunikation zu übermitteln (vgl. ebd., S.35). Multimedial steht unserer Ansicht

nach dabei für die Verwendung von mehreren Medien, die in einem Medium fusioniert sind. So bspw. im Smartphone, welches eine Fusion aus gleichzeitig Mobiltelefon und Computer bildet und weitere Medien wie Fotoapparat, Diktiergerät und mobilem Musikempfänger vereint (zum Begriff Multimedialität, der keine eindeutige Definition aufweist, s. auch S.492).

Die Worte von Schellmann zusammenfassend sind es nun Madianou und Miller daran anknüpfend, welche drei unterschiedliche Kommunikationsformen differenzieren, die laut Ansicht des Forschungsvorhabens nach als wesentliche Bestandteile einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation aufgefasst werden können. Ein Verweis erfolgt dabei auf eine sogen. voice-based communication, die häufig ortsunabhängig stattfindet und durch das Telefon erfolgen kann. Ferner auf einer text-based communication, eine auf einem Text basierende Kommunikation, die ihren Niederschlag u.a. in E-Mails, Sofortnachrichtendiensten oder SMS findet. Sowie eine multimedia communication, bei der eine Kommunikation bspw. mit Hilfe von Webcams und weiterer audiovisueller Kanäle hergestellt wird und bei der mehrere Medien vereinigt werden, wie bspw. in Form von Skype (vgl. Madianou 2012 in Schlör 2012, S.60ff. sowie zu Skype Kapitel 5.9.2). An dieser Stelle erfolgt jedoch der Hinweis, dass unabhängig der von Madianou und Miller genannten Kommunikationsformen insbes. bei einer textbasierten Kommunikation diese auch durch Briefe, Telegramme oder Telefaxe ermöglicht werden kann, welche die Autoren mglw. übersehen. Dies auch ggfs., da sich beide verstärkt der digitalen Kommunikation widmen und bis auf das Telefon (als analoges Medium) andere analoge Medien (s. Kapitel 5.3.1) unerwähnt lassen.

Ein Einsatz von Medien bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation, so reflektiert das Forschungsprojekt nun die Aussagen von Schellmann et al., bleibt von verschiedenen Kriterien abhängig. Zunächst verweisen die Autoren auf die an der Kommunikation beteiligten Akteure und differenzieren zwischen einzelnen, wenigen oder vielen Personen, was Einfluss auf die Form der Kommunikation nach sich zieht. Ob eine Kommunikation gleichzeitig, also synchron oder aber asynchron, in welcher ein Versand und Empfang von Nachrichten versetzt geschieht, ist ebenfalls für einen Austausch der Akteure notwendig (vgl. Schellmann et al. 2013, S.36). Darüber hinaus spielt das vom Projekt bereits an anderer Stelle betonte Merkmal der Interaktivität eine wesentliche Rolle, ob die Teilnehmer an einer Kommunikation sofort auf eine Botschaft reagieren können oder nicht (vgl. ebd., S.36). Wichtig für eine Kommunikation bleibt ferner die Informationsausrichtung

der Nachricht, wie die Wissenschaftler zu verstehen geben. So ist es schon relevant, ob der Austausch der Information nur in eine Richtung geht und somit keine Rückantwort erfordert oder aber ob es sich um einen reziproken Informationsaustausch der Teilnehmer handelt (vgl. ebd., S.36), bei dem eine Response erforderlich ist. Werden nun Medien für einen Austausch der Kommunikationspartner verwendet, so ist des Weiteren der technische Aufwand zu berücksichtigen, erscheint er niedrig und somit überwindbar oder ist er zu hoch für einen Austausch der Partner miteinander, so hat dies Folgen auf die Kommunikationssituation. Damit verbunden müssen auch Übermittlungsformate mit Verwendung der Medien wie Sprache, Text, Grafik, Animationen oder Audiodateien ebenfalls berücksichtigt werden, genauso wie im Übrigen der Informationscharakter der Botschaft selbst (vgl. insges. ebd., S.36). Unabhängig dessen sind somit Medien auf unterschiedliche Sinne der Menschen gerichtet wie bspw. das Gehör oder das Gesicht und beanspruchen unterschiedliche geistige Leistungen in sehr unterschiedlicher Weise, um verstanden zu werden, wie Faßler resümierend darlegt (vgl. Faßler 1998, S.313f.).

Es ist nun folgend Alderton, der am Beispiel der Untersuchungsgruppe darüber aufklärt, dass eine Verfügbarkeit von Medien und somit die Optionen für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation, so ergänzt das Forschungsprojekt an diesem Ort, die für einen Austausch der Akteure mit Zuhause zur Verfügung stehen, einen gravierenden Einfluss auf die Beziehung der Seeleute mit ihren Partnerinnen nach sich ziehen kann. Ein regelmäßiger Kontakt mit Zuhause und somit ein regelmäßiger Austausch ist seiner Ansicht nach hilfreich eine Beziehung der Akteure zueinander aufrechtzuerhalten, während zu wenig Kontakt mit den Partnerinnen dazu führen kann, dass eine gemeinsame Beziehung scheitert und es zu ihrer Auflösung kommt (vgl. Alderton 2004, S.51). Hier anknüpfend und an Dörings Aussage einer guten Kommunikation als Basis für eine erfolgreiche Partnerschaft erinnernd (vgl. Döring 2003), impliziert dies möglicherweise die Medienverwendung bei einem gemeinsamen Austausch als Stabilisator zu begreifen, der den Akteuren die Option einräumt ihre Beziehung aufrechtzuerhalten, wenn entsprechend regelmäßig genutzt. Erwähnt Alderton selbst einen regelmäßigen Austausch, so bleibt hier anzumerken, dass nicht genau deutlich wird, wie häufig diese Kommunikation entsprechend erfolgen muss. Letztlich bleibt es eine Definitionssache der Akteur\*innen selbst, wie diese einen regelmäßigen Kontakt in Abwesenheitszeiten voneinander definieren und wie dieser tatsächlich erfolgt.

Auch bezieht sich der Autor grundlegend auf eine Vermittlung von Aussagen der Seeleute an ihre Partnerinnen, unabhängig ob medienvermittelt oder nicht. Es geht ihm im Wesentlichen



darum zu verdeutlichen, dass ein regelmäßiger Kontakt der Akteure zueinander eine wichtige Funktion für die soziale Paarbeziehung darstellt. Eine Aussage kann dabei als eine Mitteilung oder Botschaft verstanden werden, die ein Kommunikator und somit ein Sender von sich gibt und kann entweder im persönlichen Gespräch (also face-to-face), künstlerisch (in Form von Pantomime, Kleinkunst oder Varieté) oder über das Radio, Fernsehen oder die Telekommunikation, wie Schellmann erläutert (vgl. Schellmann et al. 2013, S.75), erfolgen. Die Vermittlung der jeweiligen Aussagen werden dabei im Rahmen einer interpersonalen Kommunikation mit Hilfe unterschiedlicher Medien (als interpersonale medienvermittelte Kommunikation) an die Empfänger (in diesem Fall die Partner\*innen der Seeleute) sichergestellt.

Auch Schneider, wenn er sich auch nicht wie Alderton auf die Untersuchungsgruppe der Seeleute bezieht, gibt zu bedenken, dass insbes. in Trennungsphasen von Akteuren in einer sozialen Paarbeziehung, unabhängig der jeweiligen Gründe für diese Trennung, die Personen sich in eigenen Lebenswelten befinden und es besonders wichtig ist sich regelmäßig und relativ dicht über alltägliche Erlebnisse mit dem Partner auszutauschen. Da eine Face-to-Face-Kommunikation in diesen Phasen fehlen kann, kann eine interpersonale Kommunikation auch medienvermittelt durchgeführt werden und dabei bspw. durch das Telefon, eine E-Mail und weitere Kommunikationsoptionen einen Austausch der Partner ermöglichen. Wenn der Soziologe auch an anderer Stelle einräumt, dass diese Form der Kommunikation keinen vollständigen Ersatz für eine direkte Kommunikation bilden kann, so bietet sie immerhin die Option eines hinreichenden Substituts (vgl. Schneider 2009, S.688f.). Und auch Wendl ist der Auffassung, dass eine regelmäßige Kommunikation von Partnern in sozialen Paarbeziehungen und die Anteilnahme an deren Alltag, eine wichtige Orientierungsregel für Paarbeziehungen auf Distanz bildet (vgl. Wendl 2005, S.140f. in Schneider 2009, S.689). Wichtige Voraussetzung, so fasst das Projekt die Worte des Soziologen Schneiders auf, für eine Überbrückung der Distanzen von Akteuren in sozialen Paarbeziehungen, bleiben abschließend die Verbesserungen der Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur, die es Paaren erleichtert ihre gemeinsame Beziehung zu gestalten (vgl. Schneider 2009, S.691). Die jeweilige Kommunikationssituation auf Kreuzfahrtschiffen und die Besonderheit von Bord aus eine Kommunikation aufzubauen, werden dabei jedoch von Schneider nicht berücksichtigt. Der Autor geht dabei von grundlegenden Veränderungen an Land aus, die letztlich auch für die Kommunikation der Seeleute und ihrer Partner\*innen essentiell sind, wie insbesondere in Kapitel 5.4 sowie in den Kapiteln 5.7.1 bis 5.9.4 verdeutlicht wird.

An dieser Stelle kehrt das Projekt zunächst auf die Untersuchungsgruppe zurück und reflektiert deren Situation. Aufgrund des Einsatzes der Seeleute auf den Kreuzfahrtschiffen lagen im Alltag räumlich voneinander abweichende Distanzen zu ihren Lebensgefährt\*innen vor, die mit Hilfe einer Medienverwendung überbrückt werden konnten. In Anlehnung an Schneider (s.o.) kann die über Medien vermittelte interpersonale Kommunikation der Seeleute mit ihren Partner\*innen als ein Substitut für eine fehlende direkte Kommunikation betrachtet werden. Die Akteure leben dabei zeitweise fern voneinander und schaffen sich mit Verwendung eines Mediums die Option sich über unterschiedliche Dinge austauschen zu können. Dabei ist grundsätzlich zu fragen, was mit dem Verb fern, hier abgeleitet vom Substantiv Ferne, verstanden werden kann, der für die Untersuchungsgruppe ein essentielles Merkmal ihres Alltages bildet.

Vielfach so erläutert Faßler, wird mit dem Begriff Ferne auf computermediale Entwicklungen hingewiesen, die es ermöglichen durch unterschiedliche Optionen Zeit und Raum zu überwinden, um so Distanzen zu überbrücken und eine Kommunikation der räumlich getrennten Akteure zu schaffen (vgl. Faßler 1998, S.338). Der Terminus Ferne ist darüber hinaus vielfach an Assoziationen wie Fernweh, Sehnsucht oder Angst gebunden, steht aber auch in Verbindung mit Kolonialismus, Entdeckungen, Missionierung oder Fernhandel. Grundlegend stellt er den territorialen Gegensatz von Nähe unterschiedlicher Akteure zueinander dar (vgl. ebd., S.338). Das Projekt verwendet ihn, um den Gegensatz der Akteure zu verdeutlichen, die sich in einer Zeit der temporären Trennung voneinander nicht am selben Wohnort befinden und eine Distanz zueinander vorherrscht, die durchaus mit Ängsten oder Sehnsüchten der Seeleute oder ihrer Partner\*innen einhergehen kann, da diese zeitweilig nicht zusammenleben können. Die Ferne zu überwinden, wird dabei in Anklang an Faßler (s.o.), weitgehend durch eine Verwendung von unterschiedlichen Medien sichergestellt, wobei zunächst unreflektiert bleibt, ob diese tatsächlich ein Gefühl der Nähe beider Partner\*innen zueinander schaffen können. Nähe und Distanz, so gibt Dürscheid zu verstehen, bezieht sich dabei immer grundlegend auf die situativen Bedingungen der Kommunikation und den Rahmen, in dem diese stattfindet (vgl. Dürscheid 1999, S.18). So kann davon ausgegangen werden, dass sich diese anders gestaltet, wenn sich die Partner vertrauen als wenn sie sich fremd sind oder die Kommunikation in der Öffentlichkeit stattfindet (vgl. im Ansatz, ebd. S.18).

Bei den Seefahrer\*innen und ihren Lebensgefährt\*innen kann, auf Schneider rekurrierend, wenn der Autor die Untersuchungsgruppe auch nicht selbst erfasst, durchaus eingeräumt werden, dass Distanz ein mittelfristig stabiles Beziehungsmerkmal der Akteure der sozialen

Paarbeziehung bildet, welche auf ähnliche Art wie die Partnerzufriedenheit variieren kann (vgl. Schneider 2009, S.679). Die Distanz, welche sich nun grundlegend durch die berufsbedingten Abwesenheitszeiten der Seeleute von ihren Familien ergibt, bleibt ein immer wiederkehrendes Merkmal der Paarbeziehung, wobei die Entfernung der Akteure voneinander, zumindest räumlich betrachtet, variiert. Wesentlich bleibt ihre häufig fehlende physische Präsenz am gemeinsamen Wohnort.

Wenn sich der Soziologe in seiner Studie an anderer Stelle auf die Studie von Laura Stafford (2005) bezieht, welche postulierte, dass in Distanzbeziehungen Konflikte weitgehend vermieden werden, die durch einen gemeinsamen Alltag und die regelmäßige Face-to-Face-Kommunikation hervorgerufen werden und die Lebenssituation vieler zusammen wohnender Paare kennzeichnen, so erscheint dies zunächst nachvollziehbar und lässt sich auch auf die Untersuchungsgruppe übertragen, die oftmals für lange Zeit von ihren Partner\*innen entfernt einer Erwerbstätigkeit nachgeht. Verweist Stafford anschließend auf eine von ihr in Fernbeziehungen von Akteuren konstatierte geringere Dichte und Nähe, die mit weniger intensiven und unterstützenden Bindungen einhergeht als in anderen Beziehungsformen (vgl. Stafford 2005 in Schneider 2009, S.688), dann bleibt hier zu fragen, wie die fehlende Dichte und Nähe in Fernbeziehungen überwunden werden kann, die durch eine ständige Distanz der Akteure zueinander entsteht. Und anknüpfend an die Ergebnisse des Forschungsprojektes kann hier durchaus eingeräumt werden, dass die Majorität der Zeitzeug\*innen durchaus versuchte die fehlende Nähe, bedingt durch die ständige Ferne, mit Hilfe einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation zueinander weitgehend zu kompensieren. Dies um sich miteinander auszutauschen und die entfernten Partner\*innen an Land im Alltag zu unterstützen, irrelevant zunächst ob mit Verwendung von Medien für einen gemeinsamen Austausch tatsächlich eine Form der Nähe zueinander geschaffen wurde oder nicht; wenngleich damit auch eine physische Präsenz der Abwesenden nicht ersetzt werden konnte.

Denn wie schon bei Schneider (vgl. Schneider 2009, S.688f.) erläutert, bietet eben diese Form einer Kommunikation keinen vollständigen Ersatz für eine Face-to-Face-Kommunikation, dient aber unserer Ansicht nach, durchaus als akzeptables Substitut und letztlich als einzige Option der Untersuchungsgruppe einen Kontakt mit ihrer Familie herzustellen. Merkt der Soziologe an anderer Stelle an, dass ein Austausch mit Medien dabei in vielen Paarbeziehungen auch als ein Alltagsritual (zum Begriff Ritual Kapitel 6.2, S.553f.) fungieren kann, um so eine Gemeinschaft mit den jeweils entfernten Partnern zu schaffen und das

Erleben von Einsamkeit oder Verlassenheit zu reduzieren (vgl. ebd., S.688f.), so finden sich unter den Teilnehmer\*innen der Zielgruppe Akteur\*innen, die eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation als Teil eines Alltagsrituals pflegten. Beispiele finden sich dafür in Kapitel 6.2, so die Anmerkung des Projektes.

Losgelöst dessen können typische Begleiterscheinungen einer Distanzbeziehung wie ein Mangel an Intimität, körperlicher Nähe und fehlender Sex nicht mit einer interpersonalem medienvermittelten Kommunikation der Akteur\*innen kompensiert werden, wie das Forschungsprojekt angelehnt an Schneiders Darstellung möglicher Folgen einer Fernbeziehung festhalten möchte (vgl. Schneider 2009, S.689). Inwiefern weitere Begleiterscheinungen wie Abschied und Wiedersehen (die einen konstitutiven Bestandteil im Alltag der Untersuchungsgruppe bilden), Trauer, Sehnsüchte, Vorfreude oder Enttäuschung mit Hilfe einer interpersonalem medienvermittelten Kommunikation gemildert werden können, kann hier nicht im Detail erörtert werden. Hier weist das Projekt gesondert auf Kapitel 6.1 hin, in welchem mit Hilfe einiger Beispiele der Zielgruppe randständig verdeutlicht wird, inwiefern die von Schneider benannten Begleiterscheinungen auch auf die Untersuchungsteilnehmer\*innen zutreffen und somit ihren Alltag begleiten und ob diese mglw. mit Hilfe einer interpersonalem medienvermittelten Kommunikation aufgehoben werden können.

Die Verwendung von Medien für einen Austausch der Akteure miteinander bleibt somit als ein Medienhandeln und als ein Teil eines sozialen Handelns (wie an anderer Stelle erörtert) ein wesentlicher Bestandteil für eine Kommunikation und ist, wie Röser angelehnt an Bausinger anmerkt, immer in den Alltag integriert und agiert dabei häufig mit vielen anderen nicht- medialen Aktivitäten, worauf neben der Tageszeit auch Störungen die Aufmerksamkeit für einen Austausch zueinander beeinflussen. Innere Faktoren wie ein Wunsch nach Gemeinsamkeit, Abgrenzung, Streit oder Stimmungen können ebenfalls Auswirkungen auf dieses Handeln nach sich ziehen (vgl. Bausinger 1983, S.32ff. in Röser 2007, S.17). Überträgt die Untersuchung entsprechende Äußerungen auf die Zielgruppe, so bedeutet dies, dass ein Austausch unter Zuhilfenahme von Medien sowohl von den Seeleuten als ihren Partner\*innen einen alltäglichen Bestandteil bildet, den diese neben anderen Aktivitäten ausführen. Hier ist grundlegend auf die Ausführung der Arbeit auf den Schiffen auch auf Freizeitaktivitäten zu verweisen. Das Medienhandeln selbst bleibt immer in den Alltag integriert, hier zunächst unabhängig in welcher Form und welche Motivation dabei für eine Kommunikation ausschlaggebend erscheint.

Bedingt durch eine oftmals wiederauftretende berufsbedingte Abwesenheit der Seeleute von Zuhause und somit einem Fehlen in einem familiär gestalteten Alltag, der wie wir in Erfahrung bringen konnten, weitgehend durch deren Partner\*innen sichergestellt wird, fehlen augenscheinlich Rahmenbedingungen, die eine Funktionsfähigkeit der Familie sicherstellen. Laut Schlör sind gemeinsam verbrachte Zeit, stabile Rahmenbedingungen, ein Erbringen körperlicher, mentaler und emotionaler Leistungen sowie das Vorhandensein räumlicher Kopräsenz für die Familie essentiell. Medien können nun einen integralen Bestandteil liefern, da sie als ein Instrument zur Organisation familienbezogener Aspekte oder Gegenstand familiärer Unternehmungen dienen (vgl. Schlör 2012, S.60). Insbesondere in Familien, in denen nur selten räumlich kopräsente Zeiten aller Familienmitglieder gesichert sind, stellt Kommunikation nun ihrer Ansicht nach eine wichtige Praxis zur Herstellung von Familie dar. Eine gemeinsame Zuwendung zu Medien spielt dabei laut der Autorin eine große Rolle für die Umsetzung des doing family in multilokalen Lebenszusammenhängen und stiftet eine Form von Gemeinschaft (vgl. Schlör 2012, S.60 und 62). Und Röser gibt zu verstehen, dass eine Verwendung von Medien im Alltag routiniert umgesetzt wird und als Teil eines habitualisierten Alltags eine Form von Sicherheit und Entlastung bietet, wobei eine Mediennutzung in ein entsprechendes Schema integriert wird (vgl. Röser 2003, S.30).

Versteht man die zuvor von Schlör benannten Kriterien nun als ausschlaggebend für ein doing family, so mag durchaus nachvollziehbar erscheinen, dass dieses nur in Zeiten der Anwesenheit der Seefahrer\*innen an Land in Zeiten ihrer Freizeit (bspw. einer Beschäftigungslosigkeit oder in einem Urlaub) gelingen kann. Nur dann ist es den Akteur\*innen möglich gemeinsame Zeit miteinander zu verbringen, körperliche Leistungen zu erbringen und physisch anwesend zu sein. Auch sind Medien für die Zielgruppe ein wichtiger Bestandteil im Alltag, um als Instrument zur Familienorganisation zu dienen oder familiäre Unternehmungen zu planen. Doch besteht mitunter eine wichtige Aufgabe einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation, bedingt durch die häufigen Abwesenheiten der Berufsgruppe von Zuhause aus, wohl unserer Ansicht nach darin, den familiären Alltag und somit die Aufgaben der Partner\*innen zuhause zu beeinflussen und zu koordinieren und somit eine Gemeinschaft, trotz ihrer Entfernung voneinander, zu stiften. Die Verwendung von Medien kann somit im Alltag für die Akteur\*innen, reflektieren wir die o.g. Worte von Röser (s.o.), eine gewisse Sicherheit und Entlastung für die Kommunikationspartner bieten, unabhängig in welcher Form. So wäre es durchaus vorstellbar, dass sich durch die Kommunikation die Partner\*innen der Seeleute über deren Befinden erkundigen, was sie beruhigt und ihnen eine Form der Sicherheit vermittelt und sie

gleichzeitig im Alltag zuhause entlastet, durch ein vorher übermitteltes Wissen, dass es den Akteuren gut geht. Weitere Beispiele wurden im bisherigen Verlauf der Abhandlung anhand einiger Beispiele deutlich, weitere finden sich hierzu in den Nachfolgekapteln.

Medien können, so räumt Schlör jedoch an anderer Stelle ein, nicht in allen Situationen helfen, insbesondere bei Konflikten der Akteure kann es schwierig sein einen Austausch miteinander zu arrangieren. Auch familienimmanente Probleme oder organisatorische Schwierigkeiten eine Kommunikation zueinander aufzubauen, können durchaus Auswirkungen auf die Gestaltung eines familienbezogenen Alltags mit sich bringen (vgl. Schlör 2012, S.64f.). Die von Schlör benannten Probleme lassen sich durchaus auf die Untersuchungsgruppe übertragen. So kann es durch die Arbeitsbelastung und die geringe Freizeit der Seeleute bedingt, durchaus zu organisatorischen Problemen der Akteur\*innen kommen einen interpersonalen medienvermittelten Austausch mit der Familie zu initiieren. Von Seiten ihrer Partner\*innen tragen Probleme der Familienmitglieder, die sofort zu lösen sind, mitunter ebenfalls dazu bei, dass eine Kommunikation zueinander nicht in allen Situationen aufgebaut werden kann.

Merkt die Wissenschaftlerin an anderer Stelle an, dass die neuen Medien zwar heute verstärkt eine orts- und zeitunabhängige Kommunikation ermöglichen (siehe zum Begriff der Medien das Folgekapitel 5.3 und 5.3.1), erklärt sie auf der anderen Seite, dass Einflüsse auf den Alltag der jeweiligen Akteure wie Arbeitszeiten, Zeitverschiebung oder andere Verpflichtungen der Personen aufrechterhalten bleiben, die auch mit Hilfe einer Verwendung von Medien nicht beseitigt werden können (vgl. Schlör 2012, S.64f.). Auch kann die Verwendung von Medien darüber hinaus durchaus unterschiedlichen Restriktionen unterworfen sein und kann so Handlungsspielräume der Akteure deutlich einschränken oder es herrscht ein Mangel an Medienkompetenz vor (vgl. ebd., S.64f.), der es den Kommunikationspartnern nicht ermöglicht einen Austausch mit Hilfe eines Mediums zu initiieren, da diese ein Medium aufgrund fehlender Kenntnisse ihrer Bedienung nicht nutzen können.

Es gibt unserer Ansicht nach jedoch mehr Aspekte als Schlör in ihrem Aufsatz thematisiert, welche eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation von Akteur\*innen zueinander einschränken und einen Einfluss auf einen familiären Alltag verhindern können. Bedingt durch die spezielle Kommunikationsinfrastruktur auf den Kreuzfahrtschiffen und damit einhergehende Konsequenzen auf eine interpersonale Kommunikation für die Seeleute, möchte das Forschungsprojekt insbesondere am Beispiel ausgewählter Medien ab Kapitel 5.7 bis 5.9.4 demonstrieren, wie sich eine entsprechende Kommunikation mit ihren Partner\*innen

gestaltete und welche Einschränkungen nicht nur die jeweils verwendeten Medien mit sich brachten, sondern auch weitere darüber hinaus gehende Einflüsse aufzeigen.

Kehren wir an dieser Stelle jedoch nun zu der eingangs getätigten Aussage von Döring und Dietmar (s. S.285) zurück, dass sich eine mediatisierte Kommunikation (vom Forschungsprojekt als eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation bezeichnet) von Akteuren als ein Lebensbereich verstehen lässt, der von den Beteiligten austauschtheoretisch bilanziert wird (vgl. Döring 2003). Dabei gehen die Autorinnen gemäß der Austauschtheorie davon aus, dass sich ein Beziehungsalltag in sozialen Paarbeziehungen als ein interpersonaler Austausch von Handlungen und Eigenschaften verstehen lässt, der im Sinne einer Kosten-Nutzen-Bilanz von den jeweiligen Akteuren abgewogen wird (vgl. Döring 2003). Laut Döring streben nun die Partner in einer sozialen Paarbeziehung danach, dass sich ihre Beziehung zueinander immer in einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis befindet, wobei die Akteure aber gleichermaßen die Kosten-Nutzen-Bilanz ihrer Beziehung berücksichtigen (vgl. ebd.).

Schneider verweist zu diesem Zweck auf ein weitgehend anerkanntes kulturelles Leitbild in westlichen Paarbeziehungen, was die Aussagen von Döring unserer Ansicht nach ein wenig konkreter macht. Diesem von Schneider erläuterten kulturellen Leitbild nach sollte die Beziehung der Akteure in einer sozialen Paarbeziehung exklusiv erscheinen (nur ein Partner und nicht mehrere), die Beziehung solidarisch gestaltet sein (was einen Ausgleich der partnerschaftlichen Aufgaben und eine Art eines kooperativen Handelns beinhaltet), wobei sie durch soziale Normen, situative Erfordernisse und subjektive anerkannte Verantwortlichkeiten und individuelle Kosten-Nutzen-Erwägungen geformt ist. Partner sollen sich emotional, materiell und durch ein tätiges Handeln wechselseitig unterstützen, so der Soziologe (vgl. Schneider 2009, S.677f.).

Hier bleibt nun grundlegend die Frage im Raum stehen, wie es den Seefahrer\*innen nun möglich ist eine emotionale, materielle und durch gemeinsames Handeln wechselseitige Unterstützung ihrer Partner\*innen im Rahmen einer sozialen Paarbeziehung sicherzustellen, wenn die Akteur\*innen immer wieder für bestimmte Zeiten voneinander getrennt sind. Dass hier eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation durchaus hilfreich erscheinen kann wird an dieser Stelle jedoch zunächst noch nicht erläutert. Denn kehren wir vorab zu den Grundgedanken von Döring und Dietmar zurück, um in Erfahrung zu bringen, ob sich eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation am Beispiel der Akteursgruppe tatsächlich als eine Austauschhandlung definieren lässt, bei der es beiden Akteur\*innen darum geht eine ausgeglichene Kosten-Nutzen-Bilanz zu erzielen. Dazu ist es jedoch erst einmal notwendig

die Grundauffassung der Austauschtheorie zu erläutern, auf die sich die beiden Autorinnen beziehen.

Beziehen wir uns hierbei zunächst auf das Substantiv Austausch so findet sich hierzu im Lexikon der Soziologie der Hinweis darauf, dass es sich um einen Tausch, eine gegenseitige Darbietung von Leistungen materieller und immaterieller Art zwischen Akteuren handelt, der auf deren Wechselseitigkeit beruht (vgl. Fuchs-Heinritz 2011). Die Personen tauschen hierbei unterschiedliche materielle und immaterielle Leistungen untereinander aus, wobei die Leistungen materieller oder ideeller Art gegeneinander aufgewogen werden und den Produzenten wechseln. Ein Austausch wird dabei nur dann akzeptierbar, wenn eine gleiche Wertschätzung des Getauschten vorliegt (vgl. Lamnek 1997).

Die sich nun auf einen Austausch von Akteuren beziehende Austauschtheorie versucht nun die Herausbildung und Aufrechterhaltung sozialer Beziehungen als einen sozialen Austausch zu erklären. Grundlegend werden dabei soziale Beziehungen von Personen als eine Austauschbeziehung verstanden, wobei unterschiedliche Leistungen, die in Interaktionen von Partnern entstehen, wechselseitig ausgetauscht werden. Dabei gehen Austauschtheoretiker davon aus, dass Menschen maßgeblich versuchen mit möglichst geringen Beiträgen in einer Beziehung (auch als input bezeichnet) maximal positive Ergebnisse (auch als output definiert) zu erhalten. Die Ergebnisse können dabei alle möglichen Formen einer positiven oder negativen sozialen Interaktion umfassen, während die Beiträge unterschiedliche Verhaltensweisen oder Merkmale von Personen einschließen, die zu einem Erhalt positiver oder negativer Konsequenzen beitragen. Die Theorie selbst, von der es mehrere unterschiedliche Ansätze gibt, so mitunter basierend auf einer behavioristischen, ökonomischen oder rationalistischen Grundidee basierend, ist insbesondere durch die Arbeiten von Homans 1961, Blau 1964 und Thibaut und Kelly 1959 bekannt geworden. Ein essentieller Grundgedanke der unterschiedlichen Ansätze besteht nun darin, dass Menschen in einer sozialen Beziehung nach einem Ausgleich von Kosten und Nutzen streben, was auch von Homans als ein Gesetz der ausgleichenden Gerechtigkeit formuliert wird. Dabei rücken soziale Interaktionen zwischen Akteuren ins Zentrum der Betrachtung, die sich entsprechend gestalten und analysieren lassen. Der Idee des sozialen Austausches liegt dabei erkennbar die ökonomische Vorstellung des Tausches am Markt zugrunde, wenngleich diese in der Austauschtheorie nicht gleichermaßen wie in der Ökonomie verwendet werden kann, da Äquivalente wie eine Entsprechung zu Preisen fehlen und kein Marktgleichgewicht abzuleiten



ist (vgl. für den gesamten Absatz insges. Lamnek 1997; Sichelstiel 2001, S.5; <https://docplayer.org/51248008-2-theoretischer-hintergrund.html> und Hassebrauck 1984, S.7f.).

Döring und Dietmar weisen nun anknüpfend an die Austauschtheorie darauf hin, dass Akteure gemäß der Equity-Theorie in sozialen Paarbeziehungen nicht nur nach Gewinnmaximierung streben, sondern es ihnen besonders bedeutsam erscheint eine gleichberechtigte Beziehung zu schaffen, die auch Gerechtigkeit und Ausgewogenheit zum Partner innerhalb der Beziehung zum Ausdruck bringt. So ist ihrer Ansicht nach eine Paarbeziehung wesentlich ausgeglichener, stabiler und zufriedenstellender für die Akteure, wenn die Partner der Auffassung sind, dass ihre Kosten-Nutzen-Bilanz, die sie aufwenden auch der ihres Partners selbst entspricht, wobei letztlich eine positive Kosten-Nutzen-Bilanz für das Paar selbst optimal erscheint (vgl. Döring 2003).

Die Equity-Theorie, auf die sich die beiden Wissenschaftlerinnen beziehen, stellt dabei einen austauschtheoretischen Ansatz dar, ursprünglich von Adams 1965 und Walster und Berscheid 1978 modifiziert, wonach diese wie in der Austauschtheorie üblich menschliche Beziehungen als einen gegenseitigen Austausch von Akteuren interpretiert (vgl. Jacobs 2000, S.55). Das im Rahmen der Equity-Theorie aufgefasste Menschenbild entspricht dabei im Wesentlichen einem der Ökonomie und geht dabei ähnlich von einem nutzenmaximierenden Individuum aus (vgl. Jacobs 2000, S.56). Der Grundgedanke besteht nun im Wesentlichen laut Jacobs darin „daß eine Austauschbeziehung dann ausgewogen ist, wenn das Verhältnis zwischen „Beitrag“ und „Ergebnis“ an der sozialen Austauschbeziehung beteiligten Personen gleich ist. Unausgeglichene Beitrags-Ergebnis-Verhältnisse werden als unangenehm erlebt. Ausgeglichenheit kann sowohl auf der Handlungsebene wie auch auf der psychologischen Ebene wiederhergestellt werden“ (Jacobs 2000, S.56).

Ausgeglichen ist eine Beziehung somit, wenn wir auf Hassebrauck rekurrieren, der sich an Homans orientiert, folgende Gleichung erfüllt ist:

Ergebnis A entspricht dabei Ergebnis B

---

Beitrag A entspricht Beitrag B

(vgl. Hassebrauck 1984, S.9). Dass es jedoch in jeder Beziehung unterschiedliche Gerechtigkeitsprinzipien gibt, die je nach Beschaffenheit der sozialen Beziehung der Akteure zum Tragen kommen und es keineswegs ein einzig gültiges Gerechtigkeitsprinzip geben kann, merkten dabei jedoch bereits Leventhal 1976 und Mikula 1980 kritisch im Hinblick auf

die Equity-Theorie an (vgl. Hassebrauck 1984, S.25), was jederzeit berücksichtigt werden muss, so die Auffassung des Forschungsprojektes.

Finden Akteure nun im Verlauf ihrer Beziehung heraus, so führt Hassebrauck aus, dass sie sich in einer unausgewogenen Beziehung zueinander befinden, so entsteht, wie auch bei Jacobs konstatiert, ein unangenehmer psychologischer Zustand, der auch als distress bezeichnet wird. Dieser Zustand, der auch von physiologischer Erregung begleitet sein kann, tritt dabei verstärkt in Situationen auf, wenn die Beziehung von Akteuren unausgewogen erscheint (vgl. Hassebrauck 1984, S.10). Bildet dieser Bestandteil nun eine Grundlage der Beziehung der Partner, so sind sie laut Hassebrauck bestrebt die distress abzubauen, indem sie versuchen die Verbindung zueinander ausgewogen werden zu lassen. Je größer dabei die distress, desto größer, so der Wissenschaftler, ihre Bemühungen. Dabei kann die Erreichbarkeit von Ausgewogenheit durch tatsächliche Veränderungen der Beiträge oder Erträge eines oder beider Interaktionspartner erfolgen, wobei eine Auswahl der möglichen Strategien auch von dem damit verbundenen Aufwand abhängt (vgl. Hassebrauck 1984, S.10f.). Übereinstimmend mit dem Grundgedanken, dass Menschen grundlegend nach Gewinnmaximierung streben, gibt Hassebrauck im Verlauf zu verstehen, wird ein Prinzip des geringsten Aufwands auch bei Versuchen Gleichheit, somit Equity zwischen den Partnern herzustellen, unterstellt (vgl. ebd., S.10f.). Je höher also die Kosten und somit der Aufwand für eine betreffende Person ist ausgewogene Verhältnisse in einer sozialen Beziehung herzustellen, desto weniger wahrscheinlich bleibt es, dass sie dieser Strategie folgt und sich umgekehrt eher weniger kostenintensiven Strategien widmet und diese mit höherer Wahrscheinlichkeit anwendet (vgl. ebd., 10f.).

Es scheint, wie abschließend auch Hassebrauck einräumt, dass austauschtheoretische Überlegungen möglicherweise den wichtigsten Bestandteil der Equity-Theorie bilden. Dabei merkt er jedoch an, dass der Ansatz von Thibaut und Kelly 1959, soziale Interaktionen unter dem Aspekt eines reziproken Austausches von Kosten und Nutzen (rewards and costs) zu analysieren, von der Theorie selbst entsprechend übernommen wird. Dennoch werden aber nicht nur die positiven rewards (Nutzen oder Belohnungen) oder negativen Konsequenzen in Form der Kosten (costs) sozialer Interaktionen berücksichtigt, sondern auch erforderliche Beiträge (inputs), welche noch bei Thibaut und Kelly nicht von costs trennbar erscheinen (vgl. Hassebrauck 1984, S.21). Erst in der Equity-Theorie kann, so gibt Hassebrauck zu bedenken, erklärt werden, weshalb Menschen, die wesentlich größere Ergebnisse (also Belohnungen) erhalten als sie verdienen, dennoch unzufrieden sein können (vgl. ebd., S.21f.).

Über die Anwendung der Equity-Theorie im Rahmen sozialer Interaktionen am Beispiel von sozialen Paarbeziehungen gab es seit Anbeginn Kontroversen, die sich grundlegend auf die Frage ihrer Anwendbarkeit bezogen. Dabei stand vielfach die Frage im Raum, ob es überhaupt möglich ist einen sozialen Austausch von Menschen in einer sozialen Beziehung auf einen Ausgleich von Kosten und Nutzen reduzieren zu können (vgl. Hassebrauck 1997, S.14f. und <https://docplayer.org/51248008-2-theoretischer-hintergrund.html>).

Losgelöst dieser Fragestellung widmet sich das Forschungsprojekt diesen entsprechend genannten Ansätzen und reflektiert diese auf die Ergebnisse der Forschungsstudie. Dabei wird es besonders interessant, wenn wir uns am Beitrag von Döring und Dietmar orientieren, die wie auf S. 295 erläutert, mediatisierte Kommunikation als einen Lebensbereich von Partnern innerhalb einer sozialen Paarbeziehung begreifen, der sich von diesen austauschtheoretisch bilanzieren lässt. Legen die Akteure nun Wert darauf, wie eine mediatisierte Kommunikation (vom Projekt als interpersonale medienvermittelte Kommunikation bezeichnet) gestaltet ist, so kann ihnen zufolge davon ausgegangen werden, dass ein unausgewogener mediatisierter Austausch der Akteure miteinander zu Unzufriedenheit und Konflikten führt, deren Lösung Einfluss auf die Beziehung der Partner aufweist (vgl. Döring 2003).

Übertragen wir ein entsprechendes Beispiel der Autorinnen zunächst einmal losgelöst von unserer Zielgruppe auf Akteur\*innen in dyadischen Beziehungen, so kann hier anknüpfend postuliert werden, dass insbes. bei Personen in Fernbeziehungen, die nur selten eine mit Hilfe von Medien vermittelte Kommunikation zueinander arrangieren, diese stärker unzufrieden mit ihrer Beziehungssituation sind als Akteure, bei denen häufig ein Austausch mit Medien erfolgt. Wenngleich sich die von Döring erwähnte Hypothese an dieser Stelle nicht beweisen lässt, so erscheint sie dennoch schlüssig. Dieses betont darüber hinaus die Wichtigkeit eines mit Medien vermittelten Austausches in sozialen Paarbeziehungen, in denen aufgrund differenter Gründe eine räumliche Distanz zwischen den Kommunikationspartnern herrscht, die nur durch eine Medienverwendung überwunden werden kann. Dabei bleiben entsprechende Vor- und Nachteile der verwendeten Medien an dieser Stelle zunächst unerwähnt, auch ob sich mit ihrer Nutzung tatsächlich die Distanz der Akteure überwinden lässt (siehe auch die Ausführungen von Kapitel 5.7 an). Sind die Partner, wie auch in einer Fernbeziehung üblich, voneinander getrennt, und verwenden keine Medien für einen gemeinsamen Austausch miteinander, so erscheint es logisch, dass diese mit ihrer Situation

unzufrieden scheinen, da sie im Alltag nichts voneinander hören und sich mglw. auseinanderleben.

An dieser Stelle kehrt das Projekt jedoch noch einmal auf den Gedanken von Schneider zurück, der uns darüber aufklärte, dass es innerhalb einer sozialen Paarbeziehung bedeutsam ist, wenn sich die Akteure emotional, materiell und durch gemeinsames Handeln wechselseitig unterstützen (s. S. 295). Doch wie kann nun eine emotionale, materielle und durch gemeinsames Handeln wechselseitige Unterstützung in Seefahrerfamilien gesichert werden, wenn die Akteur\*innen (abgesehen von ihren Aufenthalten in der Familie) häufig berufsbedingt voneinander distanziert leben? Wenngleich eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation keine direkte Kommunikation ersetzen kann, so kann mit Hilfe unterschiedlicher Medien durchaus eine emotionale Unterstützung der Partner\*innen zuhause sichergestellt werden. So kann in gemeinsamen Gesprächen über das Telefon oder das Mobiltelefon, um ein Bsp. zu nennen, durchaus auf die Situation der entfernten Lebensgefährt\*innen eingegangen, ihnen zugehört und ihnen konkrete Unterstützung zugesichert werden. Auch wenn dieser Austausch keine physische Präsenz ersetzen kann, ist es zumindest möglich eventuelle emotionale Probleme wie Ängste oder Sehnsüchte anzusprechen, die durch die Trennung entstehen und diese durch Verwendung der o.g. Medien zumindest zeitweise zu lindern.

Hier anknüpfend passen die Aussagen von Alderton, der darüber berichtet, dass die Aufrechterhaltung eines Kontaktes mit den zuhause an Land befindlichen Familienmitgliedern für die Seeleute besonders wichtig ist, um ihre Ängste zu verringern, welche durch eine Trennung der Seeleute von Zuhause entstehen können, um die soziale Paarbeziehung zueinander aufrechtzuerhalten und Stress, den die Akteure im Alltag erleben, abzubauen (vgl. Alderton 2004, S.151). Dies verdeutlicht nach Ansicht des Forschungsprojektes die Bedeutung, welche ein Austausch der Zielgruppe mit ihren Partner\*innen im Alltag einnehmen kann, wobei differenziert werden muss, wie eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Akteure tatsächlich im Alltag erfolgt und diese wahrgenommen wird. Denn ohne dem an dieser Stelle zu weit vorzugreifen gab es im Rahmen unserer Untersuchung durchaus einige Mitglieder der Zielgruppe, die einem Austausch im Alltag mit ihren Partner\*innen kritisch gegenüberstanden oder diesen auf ein Minimum reduzierten. Die Gründe hierfür waren vielfältig und werden anhand einiger Beispiele in mehreren Kapiteln wie bspw. Kapitel 5.7.4; 6.2 oder 6.4 demonstriert.

Reflektieren wir die Ergebnisse des austauschtheoretischen Ansatzes der Equity-Theorie an dieser Stelle nun einmal grundlegend auf die Ausgangssituation der Seeleute und ihrer Lebensgefährt\*innen. Den an Bord befindlichen Akteur\*innen ist aufgrund ihrer berufsbedingten Abwesenheit eine direkte Kommunikation mit Familienmitgliedern nicht möglich. Sie müssen somit auf eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation zurückgreifen, in der Medien eine vermittelnde Funktion einnehmen und einen Austausch der Partner\*innen miteinander arrangieren. Bedingt durch ihren Alltag an Bord müssen die Seefahrer\*innen nun hohe Kosten für ihre Beziehung aufwenden, die Formen wie Einsamkeit, Stress, Überforderung im Alltag oder Angst vor sozialer Entfremdung annehmen können. Einen persönlichen Nutzen und somit eine Belohnung, wobei die Belohnung einem Nutzen gleichgesetzt wird, können gemeinsame Aktivitäten der Familienmitglieder sein, wenn die Seeleute wieder zuhause an Land sind und werden, so ein vorläufiges Ergebnis des Forschungsprojektes, besonders wertgeschätzt. In Anklang auch an den Beitrag von Alderton (s.o.) ist das Projekt davon überzeugt, dass Medien hilfreich dabei sein können die Kosten, welche in einer derartigen sozialen Paarbeziehung aufgewendet werden müssen, zu minimieren, indem sie einen interpersonalen Austausch der Akteure schaffen. Die digitale Kommunikation (s. hierzu das Kapitel 5.9 und S.495) schafft bspw. die Voraussetzungen dafür, dass die Seeleute nicht mehr vollkommen isoliert von ihrer Familie an Bord ausharren müssen, sondern im Wissen, dass ein Austausch theoretisch jederzeit möglich ist. Zwar müssen diese immer noch die Einsamkeit als einen wesentlichen Kostenpunkt an Bord ertragen, aber durch die Entwicklung der digitalen Medien (s. Kapitel 5.3.1) und ihrer damit verbundenen Kommunikationsoptionen kann die Einsamkeit im Wissen, dass jederzeit ein Kontakt mit ihren Partner\*innen hergestellt werden kann, gelindert werden. Dies kann mitunter auch einen Nutzen darstellen, weshalb eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Akteur\*innen gewählt wird. Darüber hinaus bieten die digitalen Medien verstärkt die Chance besser am Alltag der entfernten Personen teilhaben zu können, möglicherweise diesen zu organisieren und zu koordinieren, wie das Forschungsprojekt vermutet. Der Verwendung von Medien kann dabei jedoch, wie Döring uns erklärt, keine bestimmte positive oder negative Wirkung auf persönliche Beziehungen zugeschrieben werden, da sie an sich nicht deterministisch wirken, sondern statt dessen nur in Abhängigkeit, wie und wozu sie Akteure in ihren Beziehungsalltag einpflegen (vgl. Döring 2009, S.653). Die von uns genannten Aspekte stellen somit lediglich Beispiele dar, wie Medien dabei helfen können die Kosten und den Nutzen in einer sozialen Paarbeziehung am Beispiel der Seeleute dargelegt zu reduzieren. Ob hier in Blickrichtung der Equity-Theorie tatsächlich von gleichen

Verhältnissen der Seefahrer\*innen gesprochen werden kann, bei denen die Akteure der Auffassung sind, dass ihre Kosten-Nutzen-Bilanz der ihrer Partner\*innen entspricht, kann an dieser Stelle nicht ausgeführt werden. Offensichtlich bleibt jedoch nach bisher erfolgter Darstellung, dass bei Seefahrer\*innen als auch ihren Partner\*innen ein Ungleichgewicht vorherrscht, welches ihren Alltag auf entscheidende Art und Weise bestimmt. Ob Medien dabei eine Option bieten die Verhältnisse wieder ins Gleichgewicht zu bringen, bleibt eine interessante Fragestellung. Im Rahmen der Abschnitte 5.7.2; 5.7.4; 5.7.6; 5.8.1 sowie in den Kapiteln 5.9 bis 5.9.4 und 6.4 möchte das Forschungsprojekt anhand konkreter Exempel hier anknüpfen, nicht nur demonstrieren, dass ein unausgewogener Austausch mit Hilfe einer Verwendung von Medien zur Unzufriedenheit der Akteure führen kann, sondern auch welche Absichten die Zielgruppenmitglieder mit einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation verfolgen.

Über den Ansatz der Austauschtheorie hinaus liefert mitunter die Bindungstheorie einen Erklärungsansatz, weshalb Akteur\*innen in einer sozialen Paarbeziehung in bestimmten Situationen die Nähe zu ihren Partner\*innen suchen und falls diese sich räumlich und zeitlich, bedingt durch die Abwesenheit eines Akteurs, voneinander entfernt befinden, unter Zuhilfenahme von Medien versuchen eine Form von Nähe zueinander herzustellen. Dabei gehen wir grundlegend davon aus, dass es sich bei den Seeleuten und ihren Partner\*innen um Akteure handelt, die in einer sozialen Paarbeziehung leben und durch ein emotionales Band miteinander verbunden sind. Ein entsprechendes Konzept der Bindung von zwei Menschen, die durch ein emotionales Band miteinander verbunden sind, geht dabei weitgehend auf die Auffassung des britischen Psychiaters John Bowlby zurück, der das Konzept entwickelte, welches in den Folgejahren von zahlreichen Wissenschaftler\*innen weiter ausgearbeitet und vielfach empirisch belegt werden konnte (vgl. hierzu Wölfer 2003, S.11). Dabei ging der Autor davon aus, dass Menschen nach ihrer Geburt eines besonderen Schutzes und der Fürsorge durch andere Personen bedürfen und sich insbes. bei Kindern Verhaltensweisen entwickeln, mit deren Hilfe sie die Nähe einer Bezugsperson, bspw. durch unterschiedliche Interaktionen wie Weinen oder Rufen versuchen herzustellen, wobei die Bezugsperson auf diese Signale reagiert (vgl. Wölfer 2003, S.12). Diese Bezugsperson ist dabei laut der Bindungstheorie in der Regel eine Person, welche für das Kind eine Fürsorgerolle einnimmt, grundlegend jederzeit verfügbar erscheint und auf entsprechende Signale der Kinder sofort reagiert, wobei es sich häufig um die Mütter handelt (vgl. ebd., S.12f.).

Dabei sammeln die Kinder bestimmte Erfahrungen im jeweiligen Umgang mit einer Bezugsperson und entwickeln daraufhin bestimmte Erwartungen. Erwartungen in der Gestalt, dass sich ihrer Bedürfnisse gewidmet wird, sobald sie diese durch unterschiedliche Signale demonstrieren (vgl. Wölfer 2003, S.13).

Diese Bindung von zwei Akteur\*innen, die bereits in der Kindheit zwischen Personen entsteht, wird neben Nahrungsaufnahme und Sexualität als ein grundlegendes primäres, angeborenes Grundbedürfnis von Menschen angesehen und im Verlauf des Lebens stetig angepasst, wobei ein Bindungsverhalten dabei auf eine oder wenige Personen ausgerichtet wird und sich meist über längere Zeit erstreckt (vgl. Adler 2011 und Wölfer 2003, S.29). Bindung kann dabei grundlegend in Anklang an Bowlby, auf den sich Grossmann bezieht „definiert werden als das gefühlsmäßige Band, welches eine Person oder ein Tier zwischen sich selbst und einem bestimmten anderen knüpft, ein Band, das sie räumlich verbindet und das zeitlich andauert“ (Bowlby zitiert in Grossmann/Grossmann 2003, S.243). Sie kann, wie Adler an anderer Stelle ergänzt, als eine Neigung von Menschen betrachtet werden, enge, von tiefen und intensiven Gefühlen getragene Beziehungen zu anderen Personen zu suchen und diese zu erhalten, die ihnen das Gefühl einer psychischen und physiologischen Sicherheit vermitteln (vgl. Adler 2011).

Bindung bleibt dabei laut Bowlby, auf den sich Wölfer bezieht, ein Lebensthema und besteht seit der Geburt eines Menschen fort, wenngleich sich die Bindungen, die Menschen dabei in ihrem Leben eingehen, durchaus verändern können (vgl. Wölfer 2003, S.29). Während somit im Kindesalter der Ausdruck der Bindung zu einer Person das Überleben des Kindes sichert und eine Bezugsperson sich dessen Bedürfnissen widmet, ändern sich die Bedürfnisse der Akteure im Verlauf ihres Lebens (vgl. ebd., S.29). Die Akteure entdecken zunehmend ihre Umwelt, machen eigenständige Erfahrungen und bindungsrelevante Situationen treten dabei laut Bowlby, so führt Wölfer aus, weniger auf, wobei es zu einer Verlagerung kommt und andere Aktivitäten des Verhaltenssystems wie des Explorationssystems, des Fürsorgesystems und des sexuellen und sozialen Systems eine größere Rolle spielen. Dabei bleiben auch im Erwachsenenalter mitunter Angst und Belastung Motive, welche die Akteure dazu ermutigen die Nähe einer Bezugsperson zu suchen, es kommen allerdings auch andere Motive wie der Wunsch andere Personen zu schützen und ihre Fürsorge zu übernehmen oder das Bedürfnis nach Sexualität hinzu, was ein Anlass sein kann, eine Bindung zu einem Partner einzugehen (vgl. Wölfer 2003, S.29).

Dabei gehen Hazan und Shaver, auf den die Autorin im Folgenden zu sprechen kommt, davon aus, dass Erwachsene im Rahmen einer Beziehung wechselseitig die Rolle des Bedürftigen und des Fürsorgenden übernehmen und somit miteinander verbunden sind. Werden nun grundlegende Bedürfnisse der Akteure nach emotionaler Bindung, Fürsorge und Sexualität für lange Zeit nicht erfüllt, so kann dies mitunter zu Angst und Unbehagen der Personen führen und eventuell zu physischen und psychischen Beeinträchtigungen (vgl. Wölfer 2003, S.30), welche auch Auswirkungen auf ihre persönliche Situation nach sich ziehen können.

Übertragen wir nun entsprechende Aussagen auf die Situation der Seeleute und ihrer Partner\*innen dann kann unserer Ansicht nach davon ausgegangen werden, dass diese ähnlich wie es Bowlby bei Kindern feststellte, diese Verhaltensstrategien und Erwartungen entwickelt haben, mit denen es ist ihnen möglich ist sich der Nähe der abwesenden Akteur\*innen, die sich berufsbedingt entweder an Land oder auf hoher See befinden, zu versichern und ihnen nah zu sein, praktisch eine Bindungssituation zueinander zu schaffen. Dabei wurde mitunter gemeinsam vereinbart, dass die Partner\*innen die Seeleute bei bestimmten Ereignissen wie dem Tod eines Familienangehörigen, der Geburt eines Kindes oder anderen familiären Ereignissen wie der Einschulung eines Kindes oder möglichen Familienproblemen unter Zuhilfenahme von Medien über diese informieren, um ihnen nah zu sein und eine Bindungssituation zu schaffen. Daran verknüpft blieb für die Akteur\*innen die Erwartung sich im Notfall jederzeit auf die Unterstützung ihrer abwesenden Partner\*innen verlassen zu können, sich wechselseitig miteinander auszutauschen und ihnen bei entsprechenden Ereignissen zumindest medial zur Seite zu stehen. Bowlby selbst vergleicht dieses Bindungssystem am Beispiel von Kindern mit einem physiologischen System, welches gleichermaßen einen Ist- und einen Soll-Wert hinsichtlich der Erreichbarkeit und der eigenen Sicherheit aufweist und beide Werte ständig vom Kind überprüft und bewertet werden. Weicht ein Ist-Wert dabei entscheidend vom Soll-Wert und somit den Erwartungen eines Kindes ab, so reagiert dieses mitunter mit negativen Emotionen wie Ärger, Stress, Trauer oder Angst und verdeutlicht einen Mangelzustand durch Weinen, Schreien oder Nachfolgen (vgl. Wölfer 2003, S.12). Eine Überwindung dieses Zustandes wird lediglich durch die Bezugsperson sichergestellt, die durch Fürsorgeverhalten eine Nähe zum Kind herstellt und es tröstet und unterstützt (vgl. ebd., S.12).

Unter dieser Prämisse betrachtet ist davon auszugehen, dass sowohl die Seeleute an Bord als auch ihre Lebensgefährt\*innen einen Ist- und Soll-Wert hinsichtlich der Erreichbarkeit ihrer



Bezugsperson aufweisen, wobei diese Erreichbarkeit letztlich nur durch eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Akteur\*innen miteinander sichergestellt werden kann. Wurde somit von den Akteur\*innen beschlossen sich im Falle eines Eintretens von Ereignissen (wie oben benannt) miteinander über ein Medium auszutauschen und fand kein Austausch zueinander statt, so wich der Ist-Wert und somit die Erwartung der Partner\*innen an Land vom Soll-Wert ab und es kam eventuell zu Ängsten, Stress, Überforderung oder Trauer der Akteur\*innen, die sich allein mit der Situation auseinandersetzen mussten und auf keine Unterstützung der Seefahrer\*innen hoffen konnten. Erst wenn im konkreten Fall die Seeleute auf eine übermittelte Nachricht reagierten und ein Medium verwendeten, um ihren Lebensgefährten\*innen nah zu sein, konnte deren Mangelzustand letztlich überwunden werden.

Dabei gibt es laut Döring spezielle Situationen, die auch als Bindungssituation beschrieben werden und einen wichtigen Bestandteil der Bindungstheorie (s. S.302f.) darstellen. Hierbei handelt es sich ihrer Ansicht nach um Umstände, in denen die Akteur\*innen einer sozialen Paarbeziehung besonders die Unterstützung ihrer abwesenden Partner suchen und hierbei die Rückversicherung der Beziehung selbst gesucht wird wie etwa bei Stress, Einsamkeit, Angst oder in Beziehungskonflikten (vgl. Döring 2003). Diese Bindungssituationen selbst zeichnen sich dabei durch eine intensive emotionale Dringlichkeit aus (vgl., ebd.) und erfordern ein Eingreifen der Akteur\*innen auf die aktivierten Signale ihrer Partner\*innen. Dabei kann insbes. die Mobilkommunikation eine Möglichkeit bieten sich trotz einer räumlichen Distanz voneinander schnellstmöglich in unerwarteten Bindungssituationen auszutauschen und spontan mediatisiert zu unterstützen (vgl., ebd.). Treten somit solche Situationen ein, die bspw. durch den Tod eines geliebten Menschen entstehen, so bedürfen mitunter die Lebensgefährten\*innen der Seefahrer\*innen an Land einer schnellen emotionalen Unterstützung ihrer Partner\*innen, die bedingt durch ihre räumliche Abwesenheit von Zuhause nur unter Zuhilfenahme eines Mediums sichergestellt werden kann. Nur dann ist es ihnen möglich Ängste, Stress, Einsamkeit oder Trauer entsprechend zu überwinden, die mit dieser Situation einhergehen, wiewohl dies unserer Ansicht nach nicht bedeutet, dass diese Emotionen damit endgültig überwunden sind und nicht wieder auftreten werden. Durch eine sofortige Reaktion der abwesenden Seeleute unter Zuhilfenahme eines Mediums lässt sich dennoch zumindest in einer etwaigen Situation kurzzeitig eine Form von Nähe und somit eine Bindung der Akteur\*innen zueinander schaffen, die es mitunter den Partner\*innen ermöglicht besser mit der derzeitigen Situation an Land umzugehen.

Dabei bleibt jedoch letztlich die Frage im Raum stehen, was unter Medien überhaupt verstanden werden kann. Die Antwort auf diese Fragestellung blieb das Forschungsprojekt bislang schuldig, wenngleich es an der einen oder anderen Stelle bereits darauf hinwies, dass eine Vorablektüre des nachfolgenden Kapitel 5.3 gewinnbringend sei, um sich bereits ein Vorverständnis über den Terminus anzueignen. Daher wird das Projekt im nun anschließenden Kapitel endgültig darüber aufklären, was das Projekt als Medien bezeichnet und wo Differenzen zwischen einzelnen Medienformen vorherrschen.

### **5.3 Medienbegriff**

Der Begriff Medium scheint uns allen geläufig, wird er doch von vielen von uns wie selbstverständlich im Alltag verwendet. Dabei wird häufig, wenn wir von Medien (hier im Plural) sprechen ein Bezug auf die heute gängigen digitalen Medien wie Computer, Smartphone, Internet, Social Media oder E-Mail Bezug genommen. Die Bedeutung, was sich allerdings hinter einem Medium (hier im Singular) verbirgt, scheint dabei längst nicht so eindeutig zu sein, wie es den Anschein haben mag. Mitunter tragen hierzu auch voneinander zu differenzierende Auffassungen, was unter einem Medium verstanden werden kann, bei. Der oben gerichtete Blick auf gängige digitale Medien (siehe zu seiner Erklärung Kapitel 5.3.1) mag daher durchaus nur als eine Seite betrachtet werden, was sich hinter dem Terminus verbirgt. Auch dem Forschungsprojekt wird es aufgrund der Fülle an unterschiedlichen Mediendefinitionen im Folgenden nicht möglich sein eine einzig gültige Version dieser Begrifflichkeit zu schaffen. Dennoch möchte es im Anschluss den Leser darüber aufklären, was es selbst als Medium (hier im Singular) definiert und wo dabei entsprechend Parallelen im Rahmen einer wissenschaftlichen Betrachtungsweise vorliegen. Hilfreich erscheint es dabei nun zunächst einige gängige Erklärungen darüber abzugeben, was allgemein und in einigen wissenschaftlichen Disziplinen, wobei nicht alle berücksichtigt werden können, unter einem Medium und unter Medien (im Plural) verstanden werden kann. Diese Sichtweise und die sich daran anschließende Beschreibung unterschiedlicher Medien sind für den Leser von Relevanz, da sie erstens grundlegend darüber informieren, was das Projekt als Medium betrachtet und zweitens bedeutsam, um die bisherigen Erkenntnisse der Untersuchung besser nachvollziehen zu können. Darüber hinaus schafft es einen Überblick über unterschiedliche Medien, insbesondere in Kapitel 5.4, die für die Projektteilnehmer\*innen im Rahmen einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation eine wesentliche Rolle spielten, wenngleich diese Darstellung in den Kapiteln 5.7.1 bis 5.9.4 kenntnisreich ergänzt wird.

Um die Bedeutung des Begriffes Medium nun folgend zu demonstrieren, kann zunächst auf die Aussagen des Duden verwiesen werden, der fünf unterschiedliche Begriffsbezeichnungen hervorhebt. Medien (im Plural) können zunächst als ein vermittelndes Element verstanden werden, wobei jedoch weitgehend offen bleibt, welche Verbindung mit ihnen geschaffen werden soll. Darüber hinaus bezieht sich das Werk darauf, dass ein Medium ebenso als eine Einrichtung oder als ein organisatorischer und technischer Apparat für eine Vermittlung von Meinungen, Informationen oder Kulturgütern betrachtet werden kann. Die weiteren Erläuterungen des Duden, dass es sich bei einem Medium um ein für die Werbung benutztes Kommunikationsmittel handelt oder um ein Mittel, welches einer Vermittlung von Informationen und Bildung dient, wie bspw. ein Buch, sind für unsere Abhandlung weit weniger interessant. Auch ein Medium als einen Träger physikalischer oder chemischer Vorgänge wie in der Physik oder Chemie zu betrachten, spielt für die projektbezogene Sichtweise keine Rolle, sondern verdeutlicht lediglich die Breite der Begriffsauffassungen (vgl. insges. [https://www.duden.de/rechtschreibung/Medium\\_Vermittler\\_Traeger](https://www.duden.de/rechtschreibung/Medium_Vermittler_Traeger)). Dabei sind die zuerst genannten Betrachtungen für das Forschungsprojekt von entscheidender Relevanz, bleiben zunächst jedoch unreflektiert und werden zumindest im Ansatz durch Faulstich etwas konkreter.

Der Medienwissenschaftler macht dabei primär drei unterschiedliche Betrachtungsweisen des Terminus Medium (hier im Singular) aus und verweist darauf, dass dieser Begriff jeweils allgemein formuliert, als ein Fachbegriff unterschiedlicher Disziplinen oder als im Rahmen wissenschaftlicher Disziplinen begriffenes komplexes spezifisches Phänomen aufgefasst werden kann (vgl. Faulstich 2000, S.21). Wie auch andere Wissenschaftler bezieht sich Faulstich im Rahmen einer allgemeinen Betrachtung auf die bereits vom Duden benannte Vermittlerfunktion von Medien, wobei ein Medium dabei als ein Mittler oder Vermittelndes beschrieben wird. Dies verdeutlicht unserer Ansicht nach eine wesentliche Funktion von Medien, die jedoch der Autor nicht analysiert. Doch dessen losgelöst gibt er im Folgenden darüber hinaus zu verstehen, dass der Begriff Medium in unterschiedlichen wissenschaftlichen Disziplinen durchaus als ein Fachbegriff verwendet werden kann und verweist zu diesem Zweck auf die Literaturwissenschaft, welche den Begriff auf Literatur überträgt und somit Literatur selbst zum Medium macht. Diese Begriffsdefinition trägt unserer Ansicht nach jedoch nur wenig zu einem Verständnis bei, bleibt sie jedoch recht diffus. Gerade unter Verwendung als Fachbegriff, so konkretisiert Faulstich, dominiert ihm zufolge das Instrumentelle und es wird häufig auf einen offenen Begriff von Medien rekurriert, der Medien als Werkzeuge, Instrumente oder Mittel bezeichnet und dabei eine

Option schafft eigentlich alles, wie im o.g. Fall auch Literatur selbst, als Medium zu bezeichnen. Auch die Komplexität innerhalb der wissenschaftlichen Disziplinen ein Medium als ein komplexes Phänomen zu beschreiben und es vielfach, jeweils fachspezifisch unterschiedlich aufgefasst, mit einer anderen Bedeutung zu versehen, kann eine einfache Definition erschweren. Hier verweist er bspw. auf die Informationstheorie, die unter einem Medium einen Vorrat unterschiedlicher Zeichen begreift, während ein Medium in der Kommunikationssoziologie als ein technischer Kanal und in der Soziologie durchaus auch als eine gesellschaftliche Interaktion begriffen werden kann (vgl. insges. Faulstich 2000, S.21). Die genannten Begriffsauffassungen machen somit bereits deutlich, dass es schwierig ist einen einzig gültigen Medienbegriff zu schaffen, auch weil dieser in den unterschiedlichen wissenschaftlichen Disziplinen jeweils mit anderen Interessen und unter Betrachtung voneinander abweichender Fragestellungen verwendet werden kann (vgl. auch Hickethier 2010, S.18), so dass es schwierig ist einen gemeinsamen Konsens zu finden, wie auch ein Verweis auf die Kommunikationswissenschaft verdeutlicht. Hier spielt die Differenz zwischen einem Medium (im Singular) betrachtet, welches innerhalb der Disziplin als ein technischer Kanal oder als ein Mittel der Übertragung von Botschaften verstanden wird und Medien (im Plural), welcher für Massenkommunikationsmittel steht (vgl. Dittmar 2009, S.27), die ihre Informationen einseitig wie ein Radio oder Fernseher übertragen (siehe Kapitel 5.3.2) für die Disziplin eine wichtige Rolle, die mglw. in anderen Disziplinen ohne Bedeutung bleibt.

Greifen wir historisch betrachtet auf den lateinischen Ausdruck *medius* zurück, der in der Mitte befindlich, dazwischen liegend, aber auch zweideutig, störend und vermittelnd meint, wie uns Hickethier zu verstehen gibt oder auf das lateinische Wort *medium*, welches als ein Mittelpunkt oder eine Mitte betrachtet werden kann (vgl. Hickethier 2010, S.18), verbessert sich unser Verständnis zwar nicht entscheidend, begreifen wir jedoch dass sämtliche Begriffsverknüpfungen einen Ursprung auf die als Mittler oder vermittelnde Funktion von Medien legen, der für Medien eine wichtige Rolle spielen muss. Dennoch macht Hickethier an anderer Stelle klar, dass der Terminus seit seiner Entstehung zahlreiche Begriffswandlungen erfahren hat, auf die im Folgenden nicht eingegangen werden kann, bevor er seine heutige Bedeutung erhielt, die vielfach in Bezug mit Kommunikation steht (vgl. ebd., S.18).

Um die Mittlerfunktion der Medien nun zu konkretisieren, beziehen wir uns dabei auf die Aussage von Schellmann, der uns darüber aufklärt, dass sich bei einer alltagsbezogenen (und

für unser Forschungsprojekt bedeutsamen Definition) der Medienbegriff weitgehend als eine Beschreibung technischer Mittel oder Instrumente durchgesetzt hat, der einer Verbreitung von Aussagen oder Informationen dient (vgl. Schellmann et al. 2013, S.12). Die Medien dienen somit als ein Mittler, als eine zu vermittelnde Einheit, die es ermöglicht eine Verbreitung von unterschiedlichen Informationen sicherzustellen. Doch was meinen die Autoren an dieser Stelle mit technischen Mitteln oder Instrumenten bleibt zu fragen. Ihrem Verständnis nach lassen sich unserer Ansicht nach Medien somit als technische Geräte oder Werkzeuge interpretieren, die es ermöglichen einen Austausch von Botschaften zu schaffen. Fassen wir diese Gedanken entsprechend auf, so mag deutlich werden, dass eben dieser Informationsaustausch, welcher von Medien initiiert wird mglw. eine Verflechtung mit unserer vorab definierten Auffassung von Kommunikation (s. S.265f.) mit sich bringt.

Und dies bestätigt auch Maurer, der uns darüber informiert, dass mit dem Begriff Medium zumeist auf ein Medium der Kommunikation rekurriert wird. Dieses Medium dient dabei einem Austausch von unterschiedlichen Akteuren miteinander, wobei diese in Verbindung zueinander treten müssen, wozu ein Mittel, welches als Medium definiert wird, hilfreich erscheint, um einen Austausch der Personen zu gewährleisten (vgl. Maurer 2008, S.126f.). Der Autor verweist an dieser Stelle auf das Telefon als einen technischen Apparat, der es Akteuren ermöglicht einen Austausch miteinander zu schaffen (vgl. ebd., S.127). Der so beschriebene Medienbegriff bezieht sich nun auf ein Medium, welches einen Transport von Informationen, Botschaften und Inhalten sicherstellt (vgl. auch Hickethier 2010, S.21), wengleich das Medium dabei, so die Auffassung des Projektes, nicht zwangsläufig als ein technisches Gerät fungieren muss, wengleich dies grundlegend eine wichtige Rolle bei der Kommunikation von Akteuren zueinander schafft. So wiesen wir ja bereits an einem anderen Ort darauf hin, dass auch die Sprache ein Medium sein kann, welches eine Kommunikation von Personen ermöglichen kann.

Dennoch sind wir grundlegend in Anklang an Posner überzeugt, dass „jede Kommunikation auf Kommunikationsmittel angewiesen (ist). Sie werden gewöhnlich Medien genannt und lassen sich nur im Systemzusammenhang definieren. Geht man von dem üblichen Wortgebrauch aus, so ist ein Medium ein System von Kommunikationsmitteln, das wiederholte Kommunikation eines bestimmten Typs ermöglicht. Etwas genauer und zugleich allgemeiner formuliert, ist ein Medium jeweils ein System von Mitteln für die Produktion, Distribution und Rezeption von Zeichen, das den ihm erzeugten Zeichenprozessen bestimmte gleichbleibende Beschränkungen auferlegt“ (Posner 1986, S.293f.). Hier anknüpfend räumt

Dittmar schlüssig an, sind Medien auf der einen Seite eine Voraussetzung von Kommunikationsprozessen (denn jede Kommunikation benötigt ein Medium wie bspw. die Sprache) und andererseits das Ergebnis von Kommunikationsprozessen (wie bspw. bei Filmen oder Zeitungen) (vgl. Dittmar 2009, S.25). Wenngleich sich der Autor hierbei auf Massenkommunikationsmittel bezieht (s. zum Begriff Massenkommunikation, Massenmedien Kapitel 5.3.2), so wird bereits das an obiger Stelle erwähnte Beziehungsgeflecht von Kommunikation und Medium deutlich. Beide treten in Verbindung miteinander. Unabhängig ob ich nun bei einer direkten Kommunikation durch das Medium Sprache einen Austausch mit einem Akteur schaffe oder aber bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation das Telefon verwende, was es mir als technischer Apparat (und somit als Medium) ermöglicht einen Partner zu erreichen, der von mir physisch entfernt ist, wird in beiden Fällen eine Kommunikation mit Hilfe eines Mediums möglich. Beide treten somit in Abhängigkeit zueinander.

Und dennoch muss laut Dittmar zwingend berücksichtigt werden, dass technische Medien spezielle Kanalkapazitäten aufweisen und nur Zeichen aus bestimmten Systemen weitergeben, während bei einer direkten Kommunikation potentiell alle menschlichen Sinne angesprochen werden. Als Beispiel bezieht sich der Autor auf die Sinne des Menschen wie fühlen, hören, schmecken oder sehen, die bei einer direkten Kommunikation, so unsere Auffassung, wahrgenommen werden können, unabhängig ob optisch, visuell, chemisch, olfaktorisch oder taktil (vgl. u.a. Dittmar 2009, S.27). Diese Breite einer möglichen Informationsvermittlung steht laut Ansicht des Forschungsvorhabens technischen Medien nicht allesamt zur Verfügung.

Der Begriff Medien, der für das Projekt von Bedeutung erscheint und welcher sich insbes. als ein Sammelbegriff für technisch apparative Medien wie Film, Fernsehen, Radio oder Computer im allgemeinen und wissenschaftlichen Sprachgebrauch durchgesetzt hat, ist laut Hickethier weitgehend auf die 1960er Jahre zurückzuführen, in der sich das Fernsehen als ein dominierendes Leitmedium durchsetzen konnte (vgl. Hickethier 2010, S.20). Und auch Maurer ergänzt, dass sich der Terminus weitgehend im 20. Jahrhundert durch Entwicklung von Hörfunk, Fernsehen, Kino, aber auch des Internets im Bewusstsein der Öffentlichkeit einprägte. Der hohe Grad an Medialität, wie wir ihn heute täglich erleben, bei denen uns nun unterschiedliche Medien als technische Apparate, so die Auffassung des Forschungsprojektes, im Alltag begegnen, trägt Sorge dafür, wie auch Maurer feststellt, dass neben der direkten Kommunikation auch eine mediale Vermittlung von Informationen uns im Alltag gewöhnlich

erscheint (vgl. Maurer 2008, S.127). Und Hepp räumt an anderer Stelle ein, dass sich seit Etablierung der elektronischen und dann digitalen Medien wie bspw. Telegrafie, Telefon, Radio, Internet oder Mobiltelefon entsprechende kommunikative Konnektivitäten der Menschen intensiviert haben, aber sich auch gleichermaßen so veralltäglicht haben, dass sie zum gegenwärtigen Zeitpunkt von einer Vielzahl von Menschen, die sich stets vergrößert, routiniert in ihrem Alltag verwendet werden (vgl. Hepp 2005, S.7).

Mit einer Vielzahl an unterschiedlichen Medien, die nun laut Hepp von Akteuren intensiver als je zuvor im Alltag verwendet werden, kommt es unserer Ansicht nach in Analogie mit Höflich dazu, dass es für Personen wichtiger wird sich genau zu überlegen, welches Medium verwendet werden sollte, um bestimmte Kommunikationsabsichten verwirklichen zu können (vgl. Höflich 2003, S.7). Das mit einer Verwendung eines Mediums bestimmte Vor- und Nachteile in seiner Nutzung verbunden sind, wenn es darum geht eine Kommunikation herzustellen, erwähnte das Projekt bereits. Auch müssen die persönlichen Präferenzen der Personen berücksichtigt werden, wie auch Stock mitteilt und darauf hinweist, dass jedes Medium einen Einfluss auf die Botschaft, die vermittelt werden soll, aufweist (vgl. Stock 2001, S.47). „Die Vielfalt verlangt nach Entscheidung, mehrmals täglich (...). Der eine korrespondiert gern, der andere hängt ewig an der Strippe. Ein Dritter ist von Kopf bis Fuß auf E-Mail eingestellt. Ein Vierter zieht das Mündliche dem Schriftlichen vor, egal in welcher Form. Ein Fünfter mag es nicht, wenn es bei ihm klingelt, sei es am Telefon oder an der Haustür“ (Stock 2001, S.47). Damit wird jedoch von den Autoren eine Vielzahl an vorhandenen technischen Medien impliziert, welche nicht zu allen Zeiten zur Verfügung standen und erst im Laufe des 19. und 20. Jahrhunderts entwickelt wurden. Die vorhandene Medienvielfalt kann darüber hinaus am Beispiel der Untersuchungsgruppe nicht im gesamten Untersuchungszeitraum gleichermaßen konstatiert werden (s. u.a. Kapitel 5.4), was im konkreten Fall bedeutet, dass es den Seeleuten kaum möglich war eine noch bei Stock aufgegriffene Präferenz für bestimmte Medien gleichermaßen zu entwickeln, da sie ihnen schlichtweg nicht allesamt zur Verfügung standen. Wenngleich der Weg der Vermittlung einer Botschaft über ein spezielles Medium nun eine konkrete Rolle für eine Kommunikationssituation schafft, so müssen wir anmerken, dass bei einer Auswahl von ein oder zwei Medien für die Seeleute in den 1960er Jahren (s. u.a. Kapitel 5.4) für einen Austausch mit ihren Partner\*innen wohl kaum persönliche Präferenzen eine Rolle spielen konnten. Denn zwangsläufig musste die Wahl auf dieses Medium fallen, ansonsten wäre eine Kommunikation mit diesen schlichtweg entfallen. Und auch wenn wir davon ausgehen, dass

zwei oder drei Medien für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation verfügbar waren, so fiel unserer Ansicht nach eine Entscheidung für oder gegen ein Medium sicherlich leichter als es heute bei einer Vielzahl an unterschiedlichen Medien möglich ist, unabhängig für welche Akteure.

Das Forschungsprojekt geht dabei von einem weiten Medienbegriff aus, der sich an den Ausführungen des kanadischen Medientheoretikers Marshall McLuhan orientiert, dessen Auffassungen jedoch nicht alle unkritisch übernommen werden. McLuhan betrachtet Medien als eine Ausweitung des Körpers und Erweiterung der entsprechenden Körperfunktionen, welche den menschlichen Handlungs-, Wahrnehmungs- und Erkenntnisraum deutlich ausdehnen (vgl. Grampp 2011, S.75). Seine Sichtweise entspricht dabei weitgehend einer anthropologischen, die davon ausgeht, dass sich der menschliche Körper in kommunikativen Handlungen die Medientechniken einverleibt, während umgekehrt, körperliche Organe wie das Auge oder die Hand immer mehr in Medientechniken ausgelagert werden (vgl. Fahlenbrach 2019, S.11). Es ist eben diese Verlagerung des Körpers in Medientechniken, die McLuhan aufgreift und feststellt, so ergänzt Fahlenbrach die Darstellung, dass sich insbesondere seit dem Buchdruck Medientechniken immer tiefgreifender in unsere Körper eingeschrieben haben (vgl. Fahlenbrach 2019, S.11f.). Für McLuhan ist nun „jede Erfindung oder neue Technik (...) eine Ausweitung oder Selbstamputation unseres natürlichen Körpers, und eine solche verlangt auch ein neues Verhältnis oder neues Gleichgewicht der anderen Organe und Ausweitungen der Körper untereinander“ (McLuhan 1992, S.61). So bleibt für den Autoren „jede Technologie und jedes Konzept, mittels derer der Mensch mit der Welt in Beziehung tritt ein Medium“ (Brauer 2013). Problematisch bleibt bei McLuhan nun, dass so betrachtet eigentlich alles ein Medium sein kann. So stellt die Brille in ihrer Option eine Erweiterung der Sehfunktion zu schaffen genauso wie ein Hörgerät, welches das Hörvermögen erweitert, ein Medium dar (vgl. auch Hickethier 2010, S.21).

McLuhans Haltung rückt dabei in Nähe einer anthropologischen Technikauffassung, bei der Technik immer vom Menschen her gedacht wird. Als eine solche bilden Menschen einen Ausgangspunkt und eine maßgebliche Referenzfolie für medientechnische Entwicklungen. Die Technik selbst dient somit als eine Ausweitung des Menschen und bildet als solche einen integralen Bestandteil menschlicher Entwicklung. Sie dient dabei der Erweiterung der menschlichen Natur und bleibt menschliche Natur (vgl. insges. Grampp 2011, S.75). Der Begriff der Technik lässt sich dabei nach Verständnis der Kultur- und Medienwissenschaft weit dehnen und wird vom Projekt in Anlehnung an Schüttpelz folgendermaßen definiert:



„Techniken, *téchnai* sind durch Anweisungen, Nachahmungen und Training lernbare und lehrbare nützliche Praktiken jeder Art, bei der man weiß, was man tut, was man weiß, ohne sie außerhalb ihrer Nützlichkeit begründen zu müssen oder zu können, seien sie materielle, verbale, mediale oder rituelle Techniken“ (Schüttpelz 2006, S.90, Herv. i. O.). Verweist Fahlenbrach darauf, dass frühe kommunikative Kulturtechniken das Zeichnen bzw. Malen, das Lesen, Schreiben oder Rechnen waren, so änderten sich diese mit dem Aufkommen technischer Apparaturen in unterschiedlichen Bereichen der Gesellschaft (bspw. Staat, Verkehr, Militär, Wirtschaft, interpersonale und öffentliche Kommunikation). Damit einher gingen eine Ausweitung der Kulturtechniken und die Ausbildung von Fähigkeiten, um diese Apparaturen in alltäglichen, routinierten Abläufen verwenden zu können. Mit einem Aufkommen und der Verbreitung technischer Apparaturen und Maschinen wurden Kulturtechniken mehr und mehr zu technisch-apparativ durchdringenden Fähigkeiten und Praktiken, wobei in den kommunikativen Kulturtechniken dabei die kontinuierliche Fragmentierung der Sinne durch Medien immer wieder neu erlernt werden musste. Bei der Schrift, Druckmedien, apparativen Audio-Medien (wie Telefon, Radio oder Grammophon) oder audiovisuellen Medien wie Film, Fernsehen oder Video, welche die natürliche Ganzheitlichkeit zwischenmenschlicher Kommunikation durch ihre Adressierung einzelner Sinne und die Entkopplung raumzeitlicher Gleichzeitigkeit fragmentieren, waren Menschen immer wieder gefordert neue kommunikative Kulturtechniken und Praktiken zur Bewältigung dieser Differenz auszubilden (vgl. insges. Fahlenbrach 2019, S.13f.).

Anthropologisch betrachtet kann hierzu angemerkt werden, dass die Medien somit als Instrumente zur Erweiterung der den Menschen gegebenen Sinne fungieren, die nun darauf abzielen die räumlichen und zeitlichen Bindungen der Akteure partiell aufzuheben, es ihnen ermöglichen die Gestaltung von Zeit und Raum zu beeinflussen. Dabei bleiben Zeit und Raum grundsätzlich kulturelle Konstruktionen, wobei Medien sowohl in ihrer Darstellung der Welt als auch ihrer medialen Struktur unabhängig von Inhalten einerseits die Zeit und Raumvorstellungen verändern, andererseits durch vormediale neue Erfahrungen (Beschleunigung der Fortbewegung durch neue Verkehrsmittel) selbst verändert werden. Dabei verändert die mediale Darstellung von Zeit und Raum nicht das reale, körperliche Hier und Jetzt, sondern stellt eine besondere ästhetische Erfahrung von Zeit und Raum dar (vgl. insges. Hickethier 2010, S.236).

Eine Verwendung von Medien kann somit als ein soziales Handeln bestimmt, als eine Kulturtechnik aufgefasst werden, welche die Menschen in unterschiedlichen Zeiträumen der Gesellschaft erlernen mussten, um sie für eine Kommunikation verwenden zu können. Die Nutzung des Telefons setzte es bspw. voraus, dass man sich zuerst einmal die Technik aneignen musste um das Medium zu bedienen, bevor man es für eine Kommunikation verwenden konnte. Das Medium veränderte dabei in Anklang an die obige Aussage von Hicethier unserer Ansicht nach zwar nicht das reale und körperliche Hier und Jetzt der Akteure, ermöglichte jedoch eine zeitlich und räumlich übertretende Kommunikation über feststehende Grenzen hinaus.

Geht es nun darum, welche Inhalte mit Verwendung eines Mediums transportiert werden, so verweist McLuhan darauf, dies stellt eine zentrale Aussage in seinen Gedanken dar, dass „der >>Inhalt<< jedes Mediums immer ein anderes Medium ist. Der Inhalt der Schrift ist Sprache, genauso wie das geschriebene Wort Inhalt des Buchdrucks ist und der Druck wieder Inhalt des Telegrafens ist. Auf die Frage:>>Was ist der Inhalt der Sprache?<< muß man antworten: >>Es ist ein effektiver Denkvorgang, der an sich nicht verbal ist.<<“ (McLuhan 1992, S.18). Der Inhalt der Sprache ist somit ein abstrakter Denkvorgang. „Die >>Botschaft<< jedes Mediums oder jeder Technik ist die Veränderung des Maßstabs, Tempos oder Schemas, die es der Situation des Menschen bringt“ (ebd., S.18).

Die Aufmerksamkeit von McLuhan fokussiert sich somit weit mehr auf die Form des Mediums als auf die vermittelten Botschaften, die für ihn scheinbar eine untergeordnete Rolle spielen. Hier sieht er letztlich die entsprechenden Vorteile der Medien, bedingt durch seine weitgehend technikbasierte anthropologische Grundhaltung darin, dass sie als für den Menschen relevante Werkzeuge oder Apparate, so unsere Überzeugung, diesen Vorteile bringen und als Erweiterung ihrer körpereigenen Funktionen dienen. Doch dieser Sichtweise schließt sich das Projekt nicht unkritisch an und stellt fest, dass neben den jeweiligen Funktionen der Medien genauso der damit jeweils vermittelte Inhalt für Akteure von entscheidender Bedeutung bleibt. Insbesondere der Zielgruppe ging es im Rahmen einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation nicht ausschließlich darum, Medien wie selbstverständlich und in ihrer Anwendung (ohne sie erneut begründen zu müssen) zu nutzen und sich ihrer Form bewusst zu sein, sondern die Verwendung fand grundlegend statt, um einen Austausch miteinander zu arrangieren, bei dem vermittelte Inhalte eine wesentliche Bedingung für ihre Kommunikation bildeten. Nur durch wechselseitigen Bezug der Akteure aufeinander konnte letztlich ein möglicher Einfluss auf den Alltag der jeweils abwesenden

Partner\*innen geschaffen und somit ein Eingriff auf dessen Organisation genommen werden. Die dabei vermittelten Inhalte spielten für dieses Vorhaben eine zentrale Rolle, davon ist das Projekt nach Analyse der Untersuchungsergebnisse entscheidend überzeugt.

Medien bilden somit einen wichtigen Bestandteil unserer Kultur, wobei sich diese Texten und Zeichen sowie gleichermaßen technischen Apparaten bedient. Die unterschiedlichen Medien, die dabei Menschen seit Anbeginn zur Verfügung standen, bildeten keine verabsolutierte, historisch unveränderbare oder gar ontologische Struktur, da ihre Eigenschaften immer als historisch und unter spezifischen Rahmenbedingungen und in spezifischen Gebrauchssituationen entstanden sind und unter diesem Blickwinkel betrachtet werden müssen (vgl. insges. Hickethier 2010, S.26f.). Betrachten wir bspw. die Entwicklung des Telefons (als eines Mediums und somit als technischer Apparat) müssen die Rahmenbedingungen bei seiner Entwicklung genauso berücksichtigt werden wie die zum damaligen Zeitpunkt spezifischen Gebrauchssituationen, die sich durchaus verändert haben könnten, wie am Telefon besonders deutlich wird (s. auch Kapitel 5.7.3).

Als Teil unserer Kultur, wobei diese gemäß einer gängigen Auffassung der Ethnologie als etwas bestimmt wird, „was Gruppen von Menschen gemeinsam haben und hervorbringen, was ihre Gemeinschaft ausmacht, ihre kulturelle Identität“ (Dittmar 2009, S.70), können Medien als bedeutungstragende Zeichen verstanden werden, die Bedeutungen und Informationen vermitteln und von Menschen hervorgebracht wurden, dabei bestimmen sie mitunter ihre Gemeinschaft, indem sie sich kommunikativ mit ihrer Hilfe austauschen und ihre kulturelle Identität bestimmen (vgl. auch Dittmar 2009, S.70f.). Ein Medium dient somit als ein Mittel der Verständigung, indem es Zeichen und Zeichensystemen möglich macht, Gedanken oder Botschaften in materielle, übertragbare oder wahrnehmbare Signale umzusetzen, die mit speziellen Bedeutungen zugeordnet werden können. Diese werden auf sozialen Konventionen aufgebaut und sind soziokulturell überformt und müssen erst erlernt werden. Die menschliche Kommunikation ist, wie u.a. in Kapitel 5.1 aufgezeigt, eine symbolisch vermittelte Interaktion, ein Zeichenprozess (vgl. insges. Dittmar 2009, S.28). Medien als technische Apparate erlauben dabei eine Übermittlung einer Kommunikation über räumliche Grenzen hinaus und überwinden dabei Beschränkungen direkter menschlicher Kommunikation und deren zeitlicher Fixiertheit, räumlicher Begrenzung und Kodierbarkeit (vgl. ebd., S.28). Sie dienen somit als ein Hilfsmittel der Übertragung und Speicherung und erweitern menschliche Ausdrucksweisen, denn auf ihrer Basis entstehen bedingt durch ihre physischen Optionen Zeichen, Zeichensysteme und Ausdrucksweisen, die ohne technische

Erzeugnisse nicht möglich wären. Medien ermöglichen jedoch immer nur eine bestimmte Verwendungsweise, so z.B. die Aufnahme, Vervielfachung, Reproduktion, Wiedergabe oder Verarbeitung (vgl. ebd., S.28). Losgelöst haben technische Medien und verwendete Zeichensysteme immer soziale Ursprünge, wie bereits zuvor oben angemerkt. Durch eine soziale Übernahme und ihren wiederholten Gebrauch bekommen sie eine zunehmende Bedeutung für die Kommunikation und wirken auf die Gesellschaft ein, so beeinflusst jedes Medium als eine Form der Kommunikation die Kultur, in der es verwendet wird (vgl. Dittmar 2009, S.29). Und Hickethier ergänzt, dass Medien sich immer durch drei zentrale Aspekte definieren, die miteinander zusammenhängen wie durch ihre speziellen medialen Eigenschaften, aber auch durch ihre Technik und ihren Gebrauch (vgl. Hickethier 2010, S.25).

Der Autor weist dabei auf drei Grundformen von Medien hin, die weitgehend ihre Funktion darin aufweisen als ein Mittel der Übertragung zu dienen und so Informationen, Botschaften oder Inhalte an einen Empfänger zu leiten. Als Medien der Übertragung sind sie grundlegend darauf ausgelegt über weite Distanzen Informationen weiterzuleiten und zielen auf Beschleunigung ab. Frühere Medien wie Rauchfeuerstationen, Telegrafensysteme oder heutige Kabelnetze oder Satellitenübertragungssysteme merkt er als Beispiele an (vgl. Hickethier 2010, S.21). Medien können ebenfalls der Beobachtung und Erweiterung dienen und werden in dem Sinne, weitgehend gemäß dem Ansatz von McLuhan, wie das Forschungsprojekt ergänzen möchte, verwendet, indem sie als Erweiterung der menschlichen Sinnesorgane und körperbezogener Funktionen dienen, wie die Brille bspw. dem Auge als Erweiterung dient (vgl. ebd., S.21). Einer dritten Grundform nach Hickethier halber dienen Medien der Speicherung und Bearbeitung, wobei sie ihre Funktion darin aufweisen Informationen aufzuzeichnen, aufzuschreiben und somit zu einem späteren Zeitpunkt wiederaufgegriffen werden können. Als Beispiel nennt er die Schreibmaschine, die eine Fixierung der gesprochenen Sprache schafft oder eine Filmkamera, die eine Fixierung eines Bildes auf einem Filmband ermöglicht (vgl. ebd., S.21).

Losgelöst bisheriger Darstellungen möchte das Forschungsprojekt nun grundlegend darauf verweisen, dass der vom Projekt gewählte Medienbegriff sich im Gegensatz zu McLuhan, eingeschränkt und ausschließlich auf Kommunikationsmedien übertragen wird, wie diese von Böhn beschrieben werden. Böhn weist unter Bezug auf einen technisch-funktionalen Medienbegriff, dem sich das Projekt anschließt, auf die insbesondere in technischer Hinsicht vorgegebene Differenzierung von Medien hin. Ein Unterschied wird hier zwischen Speicher-,

Übertragungs- und Kommunikationsmedien gemacht, wobei uns der Autor erklärt, dass Speichermedien wie eine Schallplatte, CD, DVD oder die Festplatte des Computers einer Speicherung von Informationen dienen, die immer wieder aufgegriffen werden können. Seiner Ansicht nach stellen Übertragungsmedien wie Fernsehen über Antenne oder Kanal hingegen (man könnte auch das Radio als Beispiel anfügen), Medien dar, die ausschließlich der einseitigen Übertragung von Informationen dienen (vgl. Böhn 2008, S.19ff.) und somit keinen wechselseitigen Prozess des Informationsaustausches zwischen Sender und Empfänger voraussetzen. Kommunikationsmedien gehen dabei grundlegend von einem wechselseitigen Prozess zwischen Sender und Empfänger von Informationen aus, worauf von den Empfängern der Botschaft eine Nachricht bzw. Response erfolgt. Es geht so betrachtet um einen gemeinsamen Austausch zwischen Akteuren und nicht nur um die ledigliche Übertragung von Informationen. Beispiele können hierzu ein Briefwechsel oder ein Telefongespräch sein (vgl. ebd., S.19ff.). Böhn weist jedoch darauf hin, dass die Grenzen manchmal fließend sein können und das Telefon oder Internet durchaus Übertragungsmedien sein können und der Computer sogar allen drei Kategorien zugeordnet werden kann (vgl. Böhn 2008, S.21).

Spricht das Forschungsprojekt also von einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation der Akteure und bezieht sich dabei auf die Medien, die für die Untersuchungsteilnehmer\*innen für einen gemeinsamen Austausch miteinander relevant waren, so sind grundlegend Kommunikationsmedien gemeint, wenngleich wie bei Böhn angemerkt, Grenzen fließend sein können und Medien gelegentlich auch aus dem Bereich der Übertragungs- oder Speichermedien eine Rolle spielen können (s.o.). Die Medien erweiterten dabei in Anklang an McLuhan die Handlungs- und Spielräume der Akteure und führten so zu einer Erweiterung der Funktionen der Menschen, die es ihnen möglich machte mit Hilfe von technischen Apparaten, die als Medien bezeichnet werden, Raum und Zeit zu übertreten. Die Bandbreite der analysierten Medien umfasst mehrheitlich technische Apparate, bis auf den Brief, die E-Mail, Instant Messenger oder soziale Netzwerke (s. Kapitel 5.9.1 bis 5.9.4), wobei der Brief für die Zeitzeug\*innen ein bedeutsames Beispiel bildet, wie mit Hilfe eines analogen Mediums (zur Begrifflichkeit auch Kapitel 5.3.1.) eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Akteur\*innen umgesetzt wurde. Neben dem o.g. Brief, der eine Sonderrolle einnimmt, werden elektronische Medien wie vom Computer versandte E-Mail, das Mobiltelefon als Handy oder Smartphone, das Telefon, das Telegramm sowie soziale Netzwerke wie Facebook oder Skype als Optionen einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation der Seeleute und ihrer Partner\*innen untersucht. Die

Fokussierung auf entsprechend genannte Medien ergibt sich dabei weitgehend aus ihrer gesellschaftlichen Bedeutung für eine Kommunikation und der Relevanz für die Zielgruppe, die nach Auswertungsergebnissen damit mehrheitlich eine Kommunikation sicherstellte. Wenngleich auf die Sonderstellung des Briefes hingewiesen wurde, der auch als analoges oder sekundäres Medium bezeichnet werden kann, spielen andererseits Massenkommunikationsmittel oder Massenmedien (siehe Kapitel 5.3.2) für die Untersuchung bis auf einen kurzen Rückgriff in Kapitel 5.4 keine Rolle. Auch der Sprache als Medium wird im Rahmen des Forschungsprojektes keine Bedeutung geschenkt, wenngleich die mit ihrer Hilfe vermittelten Inhalte bei einer interpersonalen Kommunikation für die Untersuchung durchaus eine Rolle spielen.

Eine mit dem weitgehend technisch-funktionalen Medienbegriff verbundene Klassifizierung von Medien in vier unterschiedliche Kategorien möchte das Projekt jedoch im folgenden kurz nachreichen, die sich weitgehend in der Wissenschaft durchgesetzt hat und die für unsere Untersuchung durchaus von Relevanz für das Verständnis von Medien bleibt. Diese Darstellung wird ergänzt durch eine Erläuterung von Begriffen wie analogen und digitalen Medien sowie von Massenmedien, die für das Projekt nicht oder nur eingeschränkt von Bedeutung bleiben.

### **5.3.1 Primär-, Sekundär-, Tertiär- und Quartärmedien**

Eine Differenzierung von Medien nach ihren technischen Voraussetzungen nimmt der Publizistikwissenschaftler Harry Pross vor, dessen Auffassungen in der wissenschaftlichen Gemeinschaft weitgehend akzeptiert werden. Pross differenziert Medien dabei in Primär-, Sekundär- und Tertiärmedien und fragt danach, wie Dittmar ergänzt, mit welchen Mitteln diese produziert und empfangen werden können (vgl. Dittmar 2009, S.50). Wie Böhn erläutert, lässt sich mit Hilfe des Modells von Pross zumeist eine einfache Einteilung von Medien im Rahmen ihrer historischen Entwicklung vornehmen, wenngleich es in einigen Fällen durchaus diffizil sein kann die Medien trennscharf einer Kategorie zuzuordnen (vgl. Böhn 2008, S.18), auch da die Grenzen oft fließend erscheinen oder Medien mehreren Kategorien zugeordnet werden können. Dennoch gelingt laut Auffassung des Projektes eine mehrheitliche Zuordnung, wenn jedoch entsprechende Ausnahmen in Anklang an Böhn durchaus auftreten können.

Pross definiert Primärmedien dabei als „Mittel des menschlichen Elementarkontaktes ohne Gerät“ (Pross 1976, S.112) und merkt an dass diese „Kommunikation erlauben“ (ebd., S.112). Böhn führt aus, dass es sich dabei um Medien handelt, welche auf der Seite des Senders als auch auf der Seite des Empfängers keine technischen Hilfsmittel benötigen, um eine Kommunikation zu schaffen (vgl. Böhn 2008, S.18). Hierzu zählen laut Pross die verbale und nonverbale Ausdrucksweise (vgl. Pross 1976, S.112), wie Sprache, Gestik, Körperhaltung, Mimik oder Körperbewegung (vgl. Fahlenbrach 2019, S.4). Beispiele für Primärmedien benennt auch der Medienwissenschaftler Faulstich und verweist auf sogen. Menschmedien, wie Lehrer, Hofnarren, Sänger, Erzähler oder Herolde, die ihre Botschaft ohne technisches Gerät vermittelten (vgl. Faulstich 2004, S.23). Im Gegensatz zu Faulstich muss unserer Ansicht nach hier jedoch darauf verwiesen werden, dass die o.g. Medien für das Forschungsprojekt kein Medium darstellen, da sie nicht der Form eines technischen Gerätes oder Apparates entsprechen, welches eine Kommunikation sicherstellt. Dennoch bildeten sie in Zeiten als ausschließlich eine direkte Kommunikation der Akteure ohne technische Apparate untereinander möglich war zutreffende Beispiele, deren Bedeutung jedoch nur im jeweiligen historischen Kontext konstatiert werden kann und werden von uns nicht weiter berücksichtigt.

Sekundäre Medien benötigen nun hingegen, wie Pross ausführt „zu ihrer Hervorbringung, nicht jedoch zu ihrer Wahrnehmung, Gerät (...)“ (Pross 1976, S.113). „Wo Gerät auf Seiten der Produktion, nicht auf Seiten der Rezeption nötig ist, schlage ich den Ausdruck >>sekundäre Medien<< vor“ (ebd., S.113f.). Es kann sich hierbei wie auch Böhn anmerkt, um einfache oder komplexe technische Hilfsmittel handeln, deren wichtigste Aufgabe darin besteht eine Information oder Botschaft zu übertragen (vgl. Böhn 2008, S.18). Hickethier verweist hier auf zahlreiche Beispiele wie Rauchsignale, Grenzsteine, Flaggensignale, aber auch auf die Schrift oder Druckmedien wie Zeitungen oder Zeitschriften (vgl. Hickethier 2010, S.22). Die Aufzählung verschiedener Medien kann auch durch Böhn ergänzt werden, der Fotografie als ein sekundäres Medium begreift und davon ausgeht, dass zu ihrer Herstellung eine anspruchsvolle Technik benötigt wird, ihre Betrachtung jedoch grundlegend kein technisches Hilfsmittel notwendig macht (vgl. Böhn 2008, S.18). Die Schrift, die ihren Niederschlag vielfach in einem Brief als einem Schreibmedium findet, wie Faulstich komplettiert (vgl. Faulstich 2004, S.51), ergänzt die kenntnisreiche Aufzählung prominenter Beispiele für Sekundärmedien.

Bei tertiären Medien handelt es sich nun laut Pross um Medien, „die auf Seiten des Produzenten wie auf der des Konsumenten Geräte voraussetzen“ (Pross 1976, S.117). Dies

bezieht sich wie Fahlenbrach schlussfolgert, auf „Medien, die zur Produktion und Rezeption kommunikativer Zeichen technische Apparaturen voraussetzen, wie Schallplatte, Telefon, Film, Fernsehen, Radio oder Computer“ (Fahlenbrach 2019, S.4), aber auch die Telegrafie und das Internet, wie Böhn komplettiert (vgl. Böhn 2008, S.18). Faulstich verweist darauf, dass tertiäre Medien häufig auch als **analoge Medien** bezeichnet werden (vgl. Faulstich 2004, S.13 und S.99). **Analoge Medien** stehen dabei im Gegensatz zu **digitalen Medien**, die speziell bei Faulstich auch als Quartärmedien aufgefasst werden (vgl. Faulstich 2004, S.14). Im Folgenden geht das Projekt auf die entsprechende Differenzierung näher ein, verweist jedoch zunächst einmal dessen losgelöst auf Pross, der zu verstehen gibt, dass sich eine entsprechende Klassifikation von Medien bezogen auf ihren materiellen Modus und somit ihre Technik als ein Gerät ergibt, deren Unterscheidung ihre Verfügbarkeit impliziert (vgl. Pross 1976, S.120). Er räumt, ähnlich wie auch Hickethier ein, dass ohne ein entsprechendes Gerät diese Medien nicht funktionieren können, wenngleich davon die direkte Kommunikation von Akteuren nicht betroffen ist, da diese allgemein verfügbar bleibt (vgl. Pross 1976, S.120 und Hickethier 2010, S.22).

Quartärmedien, auf dessen Begrifflichkeit oben bereits hingewiesen wurde, bilden eine Erweiterung der dreifachen Klassifizierung von Medien des Publizistikwissenschaftlers Pross, welche der Medienwissenschaftler Faulstich vornimmt. Seiner Ansicht nach handelt es sich bei Quartärmedien um digitale Medien, welche nun nicht wegen ihrer digitalen Technik eine Gruppe bilden, sondern wegen ihrer Besonderheiten, die aus der digitalen Technik selbst resultieren. Passende Beispiele bilden für ihn der Computer, E-Mail oder das World Wide Web (vgl. Faulstich 2004, S.14). Wie auch bei den Tertiärmedien, benötigen diese ein technisches Gerät, um die vermittelten Botschaften senden und empfangen zu können. Und auch wird hier wird recht schnell die Trennschärfe, die wir bereits angesprochen haben deutlich, wenn einige Autor\*innen den Computer bspw. als Tertiärmedium bezeichnen, Faulstich ihn jedoch als Quartärmedium bestimmt. Wie Kammer hier jedoch einräumt, kann durchaus passend an die von Faulstich vorgenommene Kategorisierung ergänzt werden, dass die Geschichte der Digitalmedien vielfach mit der Geschichte des Computers verbunden ist, weshalb die Zuordnung des Medienwissenschaftlers durchaus nachvollziehbar erscheinen mag (vgl. Kammer 2001, S.519). Insbesondere darüber hinaus, wenn Wenzel auf die Funktionen eines Computers hinweist, der Schrift, Bild, Ton, Fotografie und Film in digitalisierter Form vereint und sie auf einem Bildschirm zur Darstellung bringt (vgl. Wenzel 2007, S.278).



Unabhängig dessen klärt uns Winkler grundlegend darüber auf, dass die Welt der Medien immer in analog und digital zerfällt, wobei **Analoge Medien** ihre Signale kontinuierlich produzieren, übertragen und speichern und er hier auf Beispiele wie die Übertragung von Radiowellen oder das Fernsehen verweist (vgl. Winkler 2008, S.129). **Analoge Medien** weisen ein gemeinsames Funktionsprinzip auf, indem eine mediale Übertragung jeweils nach dem Prinzip der Analogie funktioniert, wie Böhn konkretisiert (vgl. Böhn 2008, S.19).

**Digitale Medien** hingegen zerlegen jeden Inhalt in Schritte, wobei der binäre Code das strikteste digitale System bildet (vgl. Winkler 2008, S.129). Bei diesen lassen sich nun keine Ähnlichkeitsverhältnisse zwischen einem Darzustellenden und der Form der Speicherung feststellen. Die Daten werden dabei in ein anderes Zeichensystem übersetzt, welches nach einer eigenen Logik funktioniert und nicht mehr nach dem Prinzip der Analogie (vgl. Böhn 2008, S.19). Das Phänomen, welches das Digitale umgibt, so gibt uns Winkler abschließend zu verstehen, gibt es nur im Symbolischen, denn die reale Welt von uns erscheint weiterhin irreduzibel analog. Sie kennt dabei nur Differenzen, die das Symbolische aufgreifen und bis ins Digitale selbst hinein stilisieren kann. Der menschliche Sinnesapparat funktioniert seiner Ansicht nach ebenfalls analog, so dass eine Folge der digitalen Botschaften darin besteht sie irgendwann wieder ins Analoge umzusetzen, um wahrgenommen werden zu können (vgl. Winkler 2008, S.129). Es handelt sich bei digitalen Medien nun um elektronische Medien, die mit digitalen Codes arbeiten und auch vielfach mit dem Begriff **Neue Medien** verknüpft werden. Vielfach sind es dabei Kommunikationsmedien (vgl. noch einmal den Begriff von Böhn 2008, S.19ff.), die auf Grundlage von digitaler Informations- und Kommunikationstechnologie funktionieren wie das Internet, wobei die Computertechnik die zentrale Basis für digitale Medien darstellt. Dabei werden als digitale Medien vielfach technische Geräte bezeichnet, die u.a. der Aufzeichnung, Darstellung, Speicherung, Verarbeitung und Verbreitung von digitalen Inhalten dienen (vgl. <https://deacademic.com/dic.nsf/dewiki/335463>).

Beispiele für **digitale Medien** sind dabei laut Auffassung des Forschungsprojektes nach das Internet, der Computer, Mobiltelefone (hier insbes. Smartphones), Computerspiele, Laptops, E-Mail, Tablets, aber auch soziale Netzwerke wie Facebook, WhatsApp, Twitter oder Instagram. Für einen Großteil der Zeitzeugen des Forschungsprojektes spielten diese eine große Rolle bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation, wie die Untersuchung an dieser Stelle ergänzen möchte. Eine Kommunikation, die hauptsächlich mit Hilfe von Briefen, Telegrammen oder Telefaxen durchgeführt wurde, kann unter entsprechender Kategorisierung als ein Austausch mit **analogen Medien** definiert werden,

wobei hier eingeräumt werden muss, dass sich nur ein kleiner Teil der Untersuchungsteilnehmer dieser Medien bediente. Der Brief und das Telegramm bilden dabei eine Ausnahme, da beide nach Pross als ein Sekundärmedium betrachtet werden können. Bei ihrer Produktion ist man auf ein technisches Gerät bzw. Werkzeug angewiesen, nicht jedoch bei ihrer Rezeption. Ein Telefax hingegen benötigt auf beiden Seiten ein Gerät sowohl zur Produktion als auch zum Empfang und stellt somit ein Tertiärmedium dar. Dennoch können die Grenzen verschwimmen, wie auch diese Beispiele offenbaren.

Letztlich möchte das Projekt noch darauf hinweisen, dass digitale Medien, wie o.a., häufig auch als neue Medien betrachtet werden, während analoge Medien vielfach als alte Medien beschrieben werden. Diese Differenzierung ist unserer Ansicht nach jedoch durchaus problematisch. Denn wir müssen wohl kaum darauf hinweisen, dass analoge Medien wie unter dieser Vorstellung das Telefon oder die Schallplatte zum Zeitpunkt ihrer Entstehung auch einmal von der Gesellschaft als neue Medien erachtet wurden. Berücksichtigt das Projekt unter solch einer Prämisse den Zeitpunkt ihrer Entstehung und betrachtet dabei weitgehend landläufige Auffassungen in unserer Gesellschaft, so können unter neuen Medien Computer, Laptops, Smartphones, E-Mail und soziale Netzwerke begriffen werden, während als alte Medien u.a. das Fernsehen, Radio, der Telegraf, das Telefon, das Telefax, aber auch Druckerzeugnisse, die Fotografie oder der Brief einer entsprechenden Klassifizierung zugeordnet werden können.

An dieser Stelle sollte jedoch abschließend unbedingt auf die jeweilige Funktion von Medien hingewiesen werden, deren grundlegende Bestimmung laut Auffassung des Forschungsprojektes darin besteht eine Information oder Botschaft von einem Sender zu einem Empfänger zu transportieren, bei der ein wechselseitiger Austausch von Nachrichten oder Botschaften die Grundlage einer Kommunikation von Akteuren zueinander bildet. Medien, unabhängig ob sie den neuen oder alten, analogen oder digitalen noch Primär-, Sekundär-, Tertiär- oder Quartärmedien zugeordnet werden können, ermöglichen jedoch nicht allesamt einen wechselseitigen Austausch von Personen miteinander. Beispiele können hierfür das Fernsehen oder Radio bilden, die keinen wechselseitigen Informationsaustausch für eine Übertragung ihrer Botschaften voraussetzen. Der Empfänger wird hier zum stillen Teilhaber und kann unter dieser Prämisse, bis auf gelegentliche Ausnahmen, nicht auf die empfangene Botschaft antworten. Die Medien fungieren dabei als sogen. Push-Medien, bei denen der Akteur das Programm oder die Inhalte, die vermittelt werden, nicht oder nur sehr

oberflächlich beeinflussen kann (siehe hierzu auch Dittmar 2009, S.51ff.). Sie richten ihre Botschaft dabei an die Allgemeinheit und setzen, wie o.a., keinen reziproken Austausch von Teilnehmern voraus. Während bei einer direkten Kommunikation zwischen zwei Akteur\*innen diese sich wechselseitig mit Hilfe der Sprache und bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation mit Hilfe des Telefons, um ein Beispiel zu nennen, reziprok austauschen, ist dies bei einer Massenkommunikation, die mit Hilfe von Medien umgesetzt wird, nicht notwendig.

### **5.3.2 Massenkommunikation/Massenmedien**

Als Massenkommunikation lässt sich nun jene Form einer Kommunikation verstehen, bei der spezielle Aussagen „öffentlich (also ohne begrenzte und personell definierte Empfängerschaft); durch technische Verbreitungsmittel (Medien), indirekt (also bei räumlicher oder zeitlicher oder raumzeitlicher Distanz zwischen den Kommunikationspartnern) und einseitig (also ohne Rollenwechsel zw. Aussagenden und Aufnehmenden) an ein disperses Publikum vermittelt werden“ (Maletzke 1998, S.45f.). Die Medien, die dabei eine Massenkommunikation ermöglichen, können als Massenmedien bezeichnet werden, sie fungieren dabei als technische Verbreitungsmittel, wobei ihre Kommunikation immer vermittelt erfolgt, anders als es bei einer direkten Kommunikation der Fall ist und sie nur eine Seite betrachten, wobei der Empfänger ausschließlich Rezipient ist und wenn er auf die Botschaft reagieren möchte sich eines anderen Mediums bedienen muss. Das Publikum der Massenmedien ist selbst nicht vor Ort versammelt, sondern größtenteils auf der gesamten Welt verstreut (vgl. insges. Hackett 2010, S.25).

Schellmann et al. verweisen hierzu auf einen Eintrag aus dem Bertelsmann Universal Lexikon aus dem Jahre 1993, welches Massenmedien folgendermaßen definiert und dabei der Auffassung von Maletzke folgt, die in der Wissenschaft weitgehende Akzeptanz findet. „Massenmedien, Massenkommunikationsmittel, alle Einrichtungen, die bei der Massenkommunikation zur Vermittlung und Übertragung von Aussagen dienen; sie sind technische Instrumente oder Apparaturen, mit denen Aussagen öffentlich, direkt, und einseitig (d.h. ohne Dialog zwischen Publikum und Medium) an ein disperses Publikum verbreitet werden. Zu den Massenmedien werden Presse, Rundfunk, Film und Fernsehen gerechnet, (...) auch Schallplatte, Buch und Video“ (Schellmann et al. 2013, S.12). Die Massenmedien als technische Kommunikationsmittel konstituieren nun laut Kübler formelle Strukturen und Organisationen für Produktion, Vertrieb und Verbreitung in Form unterschiedlicher

Einrichtungen wie bspw. Druckereien, Verlage, Nachrichtenagenturen, Filmstudios, Kinos, Sender, Programmproduzenten oder Werbeagenturen. Sprechen wir heute, so der Autor, vom Spielfilm, der Illustrierten, dem Hörfunk oder dem Fernsehen, dann sind immer auch gleichermaßen die Inhalte, Programme, Textformen, Genres, aber auch diverse Technologien, Geräte und Prozesse von Produktion und Vertrieb gemeint (vgl. insges. Kübler 2001, S.42f.), welche laut Auffassung des Forschungsprojektes die bei Schellmann et al. bezeichneten Massenmedien auszeichnen. Über dies hinaus verfolgen die Massenmedien andere Zielsetzungen und Funktionen als eine interpersonale Kommunikation von Akteuren, wie das Forschungsprojekt an dieser Stelle festhalten möchte. Es ist Pürer, der uns auf die zahlreichen Funktionen einer Massenkommunikation hinweist, die mit Hilfe von Massenmedien sichergestellt werden können, die an dieser Stelle jedoch nur kurz und nicht im Detail dargelegt werden können.

Eine zentrale Funktion besteht seiner Ansicht nach darin mit Hilfe einer Massenkommunikation, die sich Massenmedien bedient (so unsere Ergänzung), eine Öffentlichkeit herzustellen, gesellschaftliche Phänomene und politische Entscheidungen transparent zu machen und zu vermitteln, wobei die Massenmedien entsprechende Inhalte transportieren können. Darüber hinaus ermöglichen sie politische Kritik an bestehenden Systemen zu üben und eine Form der Kontrolle auszuüben. Weitere Funktionen schildert der Autor am Beispiel einer Sozialisationsfunktion der Massenmedien, die zu einer gesellschaftlichen Integration von Akteuren beitragen sollen, um Normen, Werte und Verhaltensweisen einer Gesellschaft zu vermitteln und als Orientierungspunkt dienen können. Die Massenmedien können darüber hinaus eine Kultur- und Bildungsfunktion übernehmen, indem sie ihre Aufgabe darin wahrnehmen, Kunst, Kultur und Brauchtum einer Gesellschaft zu überliefern und somit zur Wissenserweiterung und Volksbildung beizutragen. Letztlich so Pürer, kann eine Massenkommunikation mit Hilfe von Massenmedien auch eine Unterhaltungsfunktion wahrnehmen und dem Zweck dienen den gesellschaftlichen Akteuren Entlastung und Entspannung zu ermöglichen (vgl. insges. Pürer 1993, S.76f.). Die Massenmedien selbst, wie er am Beispiel von Radio und Fernsehen demonstriert, nehmen ihre Aufgaben dabei jedoch grundlegend unterschiedlich wahr und setzen andere Schwerpunkte (vgl. Pürer 1993, S.77), die im Rahmen unserer Forschung ohne zentrale Bedeutung bleiben und daher nicht weiter ausgeführt werden.

Unter dieser Prämisse können wir anknüpfend an obige Darstellung Fernsehen und Rundfunk als Massenmedien begreifen, die mit Hilfe technischer Apparate eine Massenkommunikation

ermöglichen können, unabhängig der von ihnen im Rahmen ihrer Aufgaben übermittelten Inhalte oder Botschaften an ein disperses Publikum. Sie lassen sich noch einmal zusammengefasst als technisch hergestellte und massenhaft verbreitete Kommunikationsmittel definieren, welche einer Vermittlung von Botschaften oder Informationen verschiedener Art an große Gruppen von Menschen dienen (vgl. Hickethier 2010, S.24). Der Terminus Masse, dies gibt jedoch Hickethier zu bedenken, erscheint hierbei jedoch ungenau und kann problematisch erscheinen, weil nicht eindeutig zu klären ist, ab wie vielen Akteuren, die von einem Medium angesprochen werden, tatsächlich von einer Masse gesprochen werden kann (vgl. Hickethier 2010, S.24).

Losgelöst jedoch möglicher historischer Verknüpfungen des Begriffes, die im Rahmen dieser Forschungsarbeit jedoch nicht wiedergegeben werden, beruht die anfangs zitierte Definition einer Massenkommunikation von Maletzke auf einer Auffassung, die sich in den 1960er Jahren durchgesetzt hat und der sich das Projekt grundlegend anschließt (vgl. Hickethier 2010, S.25). Die im Anschluss benannten Funktionen einer Massenkommunikation von Pürer, konstituieren unserer Ansicht auch heute noch deutlich die Aufgaben einer Massenkommunikation, die mit Hilfe von Massenmedien umgesetzt werden können, wengleich sicher weitere benannt werden können, die jedoch für das Forschungsvorhaben weitgehend ohne Belang bleiben.

Unabhängig dieser Erläuterung sollte dem Leser an dieser Stelle nun die Differenz zwischen einer interpersonalen Kommunikation, einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation und einer Massenkommunikation deutlich geworden sein. Kurz noch einmal aufgegriffen handelt es sich bei einer interpersonalen Kommunikation nach Definition des Forschungsprojektes um eine direkte Kommunikation, eine Face-to-Face-Kommunikation von Akteuren im selben Raum ohne ein (bis auf das Medium der Sprache) verwendetes Medium. Bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation verwenden beide Akteure für einen Austausch miteinander ein Medium (hier als technisches Gerät, Werkzeug und nach McLuhan als Erweiterung menschlicher Funktionen betrachtet), um sich reziprok auszutauschen. Eine Massenkommunikation findet öffentlich, direkt und einseitig statt, was bedeutet, dass auf die vermittelten Botschaften der Massenmedien keine oder nur unter Verwendung eines anderen Mediums eine Response erfolgen kann. Sprechen wir von Massenmedien, so beziehen wir uns auf Rundfunk, Fernsehen, Film, Presse, aber auch auf Buch, Video, DVD, CD. Mit Hilfe dieser Medien ist es möglich Botschaften an weit verstreute Akteure auf der gesamten Welt zu vermitteln. Dabei spielen Massenmedien im

Rahmen dieser Untersuchung keine Rolle (bis auf ein gesondertes Beispiel in Kapitel 6.2) und ihre Möglichkeiten einen Alltag der auf See befindlichen Seefahrer\*innen und ihrer Partner\*innen an Land zu beeinflussen, werden nicht untersucht. Dabei geht das Projekt grundlegend davon aus, dass nur durch eine Untersuchung der Medien, die von den Akteur\*innen für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation verwendet werden konnten, in Erfahrung gebracht werden kann, wie sich die Akteure dabei wechselseitig im Alltag austauschten und mitunter Einfluss aufeinander nehmen konnten. Eine Einflussnahme mit Hilfe oben definierter Massenmedien wird dabei kategorisch ausgeschlossen und u.a. in Kapitel 6.2 nachgewiesen.

Zu diesem Zweck möchte das Projekt im Folgenden nun anhand unterschiedlicher Medien eine Konkretisierung vornehmen, wie und auf welche Art und Weise mit Hilfe voneinander zu differenzierender Medien sowohl die Seeleute, aber auch ihre Lebensgefährt\*innen einen möglichen Einfluss auf den Alltag der entfernten Akteur\*innen ausüben konnten, indem sie ein Medium dazu verwendeten. Dazu ist es jedoch zu Beginn zwingend erforderlich näher auf die besondere Kommunikationsinfrastruktur auf den Kreuzfahrtschiffen hinzuweisen und historisch zu rekonstruieren, welche Voraussetzungen für die Seeleute an Bord im Verlauf des Untersuchungszeitraumes vorlagen, um sich unter Zuhilfenahme von Medien mit ihrer Familie auszutauschen. Diese Darstellung wird dabei einer Analyse der Einzelmedien, s. hierzu Kapitel 5.7 bis 5.9.4, vorgezogen, auch um ein Verständnis dafür zu erzeugen, dass sich eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Untersuchungsgruppe mit ihren Partner\*innen durch einige Besonderheiten auszeichnete, die ihr Kommunikationsverhalten und somit ihren Alltag durchaus beeinflussen konnten.

#### **5.4 Medien für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation im 20.Jahrhundert an Bord von Kreuzfahrtschiffen und ihre Bedeutung für die Untersuchungsgruppe**

Wenn Hechtel uns zu Anfang darüber aufklärt, dass es seit jeher ein inniger Wunsch von Menschen war, bedingt durch die unendlichen Weiten, die mit einem Schiff zurückgelegt werden können, in Kontakt mit den an Land verbliebenen Personen zu bleiben, überrascht dies das Projekt an dieser Stelle kaum (vgl. Hechtel 2005, S.9). Überraschender erscheint viel mehr, dass trotz eines scheinbaren Bedürfnis von Akteur\*innen in Kontakt mit ihren Mitmenschen an Land zu bleiben, Schiffe mit jedem nur erdenkbaren Komfort und Luxus ausgestattet und unterschiedliche technische Verbesserungen im Schiffbau und in der

Navigation erreicht wurden, die Kommunikation von Schiffen zum Land allerdings scheinbar eindeutig nachrangig beurteilt wurde und nur bedingt Versuche unternommen wurden die abgeschnittene und isolierte Situation an Bord zu durchbrechen (vgl. Hechtel 2005, S.13).

Erste Kommunikationsversuche wurden dabei von Seeleuten in der Antike vorgenommen, darauf weist uns erneut Hechtel hin, die versuchten sich mit Hilfe von Flaggen, Blinken mit Spiegeln, Rauch oder Fackeln von Bord aus zu verständigen. Noch im Mittelalter änderte sich an diesen Kommunikationsoptionen recht wenig und es erfolgte weitgehend ein Rückgriff auf Flaggen, Rauch oder man nutzte verschiedene Stellungen des in der Sonne sichtbaren Segels der Schiffe, um anderen eine Nachricht zu vermitteln. Von grundlegenden Verbesserungen kann man im 16. und 17. Jahrhundert sprechen als u.a. eine Verwendung von Signalschüssen aus Kanonen, die Nutzung von Flaggen, Trommeln, die Anordnung von Segelstellungen oder eine Verwendung von Lichtern, Lampen bzw. Musketenschüsse in unterschiedlichen Intervallen voneinander zu differenzierende Absichten demonstrierten und eine Kommunikation von Schiffen zu anderen Schiffen und an Land ermöglichte. Flaggen dienten dabei als ein Identifikationsmerkmal der Schiffe und ermöglichten eine Zuordnung, denn die Flagge zeigte die Bestimmung des Schiffes an, unabhängig ob dieses als Handels-, Fischerei- oder Piratenschiff unterwegs war und schaffte dabei eine Kommunikation von Schiffen untereinander, die sich aufgrund der Flagge identifizieren und die Flagge mögliche Absichten demonstrieren konnte (vgl. insges. Hechtel 2005, S.13f. und S.17). Um die unterschiedlichen Intentionen und die Symbolik der Flaggen interpretieren zu können, wurden im Verlauf des 19. Jhdts. Signalbücher eingeführt, die eine Interpretation ermöglichten, aber darüber hinaus auch internationale Codes geschaffen, die ein übergreifendes Verständnis bei einer Kommunikation der Schiffe untereinander erzielen konnten. Ob unter Rückgriff auf die Flaggen und ihre anzuzeigende Bestimmung oder ob unter Zuhilfenahme des Winkerverfahrens, bei dem Seeleute mit Hilfe von Gestik bestimmte Nachrichten vermitteln konnten oder gar unter Verwendung einer Signallampe mit der spezielle Signale übertragen werden konnten (auch als Lichtmorsen bezeichnet), zeigten die Signalbücher ihren Nutzen (vgl. Hechtel 2005, S.17 und 23f.).

Interessanterweise änderte sich an dieser Kommunikationssituation bis ins 19. Jhd. recht wenig und erst die Beschleunigung des Nachrichtenwesens durch die Erfindung der elektrischen Telegraphie führte nun laut Hechtel zu einer Revolution der bisherigen Kommunikationsoptionen auf den Schiffen und löste nach Auffassung von Stöber eine

Medienrevolution aus (vgl. Hechtel 2005, S.24 und Stöber 2003, S.156). Die Erfindung der Telegraphie und die zunehmende Bedeutung der Elektrizität ermöglichte dabei nach McLuhan „eine noch viel stärkere Beschleunigung“ (McLuhan 1992, S.37) von Informationen untereinander und eine elektronische Vernetzung aller existierenden Gesellschaften „zu einem einzigen globalen Stamm“ (McLuhan 1968, S.15). Der Telegraph ermöglichte nun einen weltweiten Austausch von Nachrichten und eine neuartige Form der Kommunikation, bei der mit Hilfe des Apparates über elektrische Drähte unsichtbar und immateriell Nachrichten verschickt werden konnten, während vorher die Zeichen immer an einen physischen Transport gebunden waren (vgl. auch Winkler 2008, S.185), wie unter Zuhilfenahme von Flaggen oder Gesten, aber auch mit Hilfe von Briefen, welche die Seeleute an Bord empfangen konnten (vgl. auch Kapitel 5.7.2), bildete dies nun eine entscheidende Veränderung der Kommunikationssituation.

Die Erfindung des ersten Schreibtelegraphen 1837 geht dabei auf den US-amerikanischen Erfinder Samuel Morse zurück, der Mitte des 19.Jhdts. eben diesen o.g. schnellen weltweiten Transport von Nachrichten sicherstellen konnte (vgl. Hechtel 2005, S.24). Der Akteur entwickelte hierzu mit Hilfe eines Elektromagneten den Prototyp eines schreibenden Telegraphen, wobei die Konzeption des Apparates von Morse nun laut Hechtel darin bestand, eine Schreibvorrichtung gegenüber einem ablaufenden Papierstreifen so zu verschieben, dass diese den Bewegungen eines Ankers folgen konnte (vgl. Hechtel 2005, S.24). Unter Teilhabe des Fabrikantensohnes Alfred Lewis Vail und des Wissenschaftlers Leonhard Dole, so fährt der Autor fort, entwickelten diese eine Schreibschrift, einen Code, auch als Morse-Code bezeichnet, welcher die Bewegung des Ankers auf einem eingelegten Papierstreifen optisch sichtbar machte und dessen Code anfangs nur aus Strichen, Zacken und Pausen bestand. Dieser Code bzw. diese Morseschrift wurde kontinuierlich verbessert und bestand bald nur noch aus Zeichen, Strichen und Punkten, welche ausschließlich durch kürzere und längere Stromschließungen entstanden (vgl. Hechtel 2005, S.24). Losgelöst weiterer Verbesserungen, die an dieser Stelle nicht im Detail benannt werden, konnten durch Entwicklung der sogen. Morsetaste und durch das von Morse entwickelte Morsealphabet eine Kommunikation in technischer Hinsicht geschaffen werden, die nun schneller als andere Kommunikationsformen einen weltweiten Nachrichtenversand ermöglichte. So verwundert es nicht, dass der von Morse entwickelte Apparat recht schnell die Vereinigten Staaten von Amerika eroberte, bevor er dann Mitte des 19.Jhdts. auch in Europa Anklang fand und insbes. Postverwaltungen ihr Interesse daran bezeugten, um damit einen Nachrichtenaustausch zu initiieren (vgl. Hechtel



2005, S.25). So entstand bereits 1848 eine erste nach dem Morse-System ausgerüstete Telegraphenlinie zwischen Cuxhaven und Hamburg, die vorher nur mit einem optischen Telegraphen, der ausschließlich mit Lichtzeichen arbeitete, ausgestattet war (vgl. Hechtel 2005, S.25).

Trotz des Erfolges der elektrischen Telegraphie im 19.Jhdt. müssen wir jedoch grundlegend berücksichtigen, dass es für eine Kommunikation von Akteur\*innen untereinander notwendig war eine bestehende elektrische Leitung zu nutzen, unabhängig ob als Freileitung oder als Kabel und der Nachrichtenverkehr somit auf feste Stationen beschränkt war. Zahlreiche Versuche wurden durchgeführt, um auch für mobile Stationen wie bspw. für Schiffe, aber auch für Eisenbahnzüge eine telegraphische Verbindung technisch umzusetzen (vgl. insges. Pichler 2002, S.18). Das vielmehr von Morse entwickelte Nachrichtensystem, so gibt Hechtel zu bedenken, lieferte nun der Nachrichtenübermittlung auf See entscheidende Impulse, konnte aber erst durch die Erfindung der drahtlosen Telegraphie die Kommunikationssituation auf See entscheidend revolutionieren (vgl. auch Hechtel 2005, S.27).

Es ist nun an anderer Stelle wiederum Hechtel, der darüber berichtet, dass der Erfindung der drahtlosen Telegraphie internationale Forschungstätigkeiten im Bereich der theoretischen Physik und Elektrotechnik vorausgingen, wie bspw. die Arbeiten von Maxwell und die wissenschaftlichen Untersuchungen des deutschen Physikers Heinrich Hertz, der entscheidende technisch-physikalische Grundlagen vorbereitete, die zur drahtlosen Telegraphie führten, die wir jedoch aufgrund des begrenzten Rahmens dieser Arbeit nicht näher ausführen können (vgl. Hechtel 2005, S.28f.). Versuche mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie Nachrichten zu versenden, darauf kommt erneut der Autor selbst zu sprechen, gab es seit Erkenntnissen u.a. von Maxwell und Hertz einige und verweist zu diesem Zweck auf den experimentellen Versuch des russischen Physikers Popow, denn diesem war es gelungen einen Gewittermelder zu bauen, welcher über ein simples Stück eines Drahtes, der als Antenne diente, elektromagnetische Wellen von Blitzen eines Gewitters aufnahm. Empfang das Gerät nun magnetische Wellen eines sich nähernden Gewitters, so löste es eine Klingel aus, wobei der Gewittermelder als erster Funkempfänger bezeichnet werden kann. Popow wurde jedoch nicht müde und experimentierte weiter, wobei ihm am 24.April 1895 die Übermittlung des ersten Funktelegramms in der Geschichte der Nachrichtentechnik gelang, wobei er auf wesentliche Erkenntnisse von Hertz rekurrierte (vgl. insges. Hechtel 2005, S.28f.).

Es war jedoch ein Italiener mit Namen Guglielmo Marconi, der für die Weiterentwicklung der drahtlosen Telegraphie eine wesentliche Rolle spielen sollte und davon überzeugt war mit Hilfe der Hertzschen Funkwellen große Entfernungen überbrücken zu können, welche insbesondere für die Seefahrt eine große Bedeutung spielten, um eine weltweite Kommunikation von Bord aus zu ermöglichen (vgl. Hechtel 2005, S.30). Marconi sah früh ein Hauptanwendungsgebiet der Funktelegraphie in der Schifffahrt und ging, da seine Versuche in Italien weitgehend unbeachtet blieben nach England, welches Ende des 19.Jhdts. die größte Seefahrtsnation der Welt bildete. Hier gelang es dem Akteur im Jahr 1897 mit Morsezeichen und drahtloser Telegraphie über den Bristol Kanal zu senden, bei dem es möglich wurde eine Verbindung zu einem Marineschiff zu initiieren, welches sich 16 Kilometer von seinem Standort entfernt auf hoher See aufhielt (vgl. Hechtel 2005, S.31). Kontinuierliche Experimente des Akteurs ermöglichten es ihm dann 1901 sogar den Atlantik mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie zu überbrücken, wobei er eine Funkstation in Poldhu in der Nähe des englischen Ortes Mullion und eine in Cape Cod im Bundesstaat Massachusetts in den USA installierte. So war es 1901 erstmalig möglich, wie der Autor an anderer Stelle ergänzt, den vormals als unüberwindbar geltenden Atlantik zu überwinden, was zum endgültigen Siegeszug der Funktelegraphie beitrug (vgl. insg. Hechtel 2005, S.36).

Marconi war es nun, der als Erster, so merkt Wolfschmidt an, die kommerziellen Möglichkeiten der drahtlosen Telegraphie erkannte und zu diesem Zweck ein Vermarktungskonzept entwarf, welches vorsah, dass Kunden mit dem Kauf einer Marconi-Anlage eine Rundumbetreuung garantiert wurde, bei der Marconi und seine Mitarbeiter die Geräte nicht nur warteten, sondern auch reparierten und eigenes Personal zur Bedienung der von Marconi gefertigten Anlagen auf den Schiffen und Küstenfunkstationen zur Verfügung stellten (vgl. Wolfschmidt 2007, S.143). Dabei richtete sich Marconi vornehmlich an Reeder als Geschäftskunden, die allerdings trotz umfangreicher Werbemaßnahmen nur zögerlich auf Marconis Funkstationen reagierten, da sie zunehmende Kosten auf sich zusehen kamen (vgl. Hechtel 2005, S.32).

Auch blieben Marconis Experimente von anderen Wissenschaftlern und Unternehmern nicht unbeobachtet und so gab es im Deutschen Kaiserreich zu Beginn des 20.Jhdts. zahlreiche Rivalen wie Slaby und von Arco, die bei der AEG für die Kaiserliche Marine entwickelten und Braun, der bei Siemens & Halske für das Deutsche Heer forschte und die sich ebenfalls intensiv mit der drahtlosen Telegraphie beschäftigten (vgl. insges. Hechtel 2005, S.33, S.35f. und [https://de.wikipedia.org/wiki/Telefunken#Die\\_Anf%C3%A4nge\\_bis\\_1945](https://de.wikipedia.org/wiki/Telefunken#Die_Anf%C3%A4nge_bis_1945)).

Die Geschäftsbereiche der beiden Unternehmen Siemens/Braun waren dabei zunächst, wie Wolfschmidt ergänzt, vornehmlich auf die Ausrüstung von Marine und Heer gerichtet (vgl. Wolfschmidt 2007, S.145). Dabei hatte das Deutsche Kaiserreich weitgehend militärische Interessen an der Funktelegraphie, welche im Rüstungswettlauf mit England eine wesentliche Rolle spielte, um schneller als jemals zuvor mit Hilfe des neuen Mediums ein weltweites Kommunikationsnetz zu schaffen und wie bei Marconi kamen auch in Deutschland bei Versuchen Schiffe zur Erprobung der jeweils noch unvollkommen wirkenden drahtlosen Telegraphie zum Einsatz, wobei das zukünftige Hauptanwendungsgebiet in der Seefahrt erachtet wurde (vgl. Hechtel 2005, S.33, S.35f.).

Bald begannen die deutschen Funksysteme jedoch miteinander in Konkurrenz zu treten, worauf auf Anregung von Kaiser Wilhelm II., Siemens und AEG dann im Jahr 1903 die Telefunken AG gründeten, die ihre Aktivitäten bündelte und zu einer Fusion von Siemens/Braun sowie der AEG/Slaby/und von Arco-Systeme führte (vgl. Wolfschmidt 2007, S.146). Im Vergleich zu Marconi jedoch sah sich Telefunken, wie die Autorin ergänzt, nur als Lieferant der Systeme an und für einen Aufbau der Anlagen wurde vor Ort ansässiges Fach- und Hilfspersonal eingestellt, wobei es durch ein Eindringen in den zivilen Markt zu Streit zwischen Telefunken und Marconi kam, wer nun die größten Anbieter von Telegraphieanlagen waren (vgl. Wolfschmidt 2007, S.146).

Eine wichtige Rolle spielte dabei natürlich auch die bis dahin quasi unausgesprochene Monopolstellung von Marconi auf dem Markt für drahtlose Telegraphieanlagen, die mit Bündelung der deutschen Konkurrenz durchbrochen werden sollte, da der Akteur bereits 1900 die erste deutsche Küstenfunkstelle auf Borkum einrichtete und im gleichen Jahr den Dampfer KAISER WILHELM DER GROßE mit einem Marconi-System ausstattete (vgl. Korth 1999, S.179). Diese Monopolstellung wollte sich Marconi trotz Konkurrenz aufrechterhalten und konnte sich zunehmende Erfolge sichern, indem er im weiteren Verlauf Fahrgastschiffe mit der neuen Technik ausstattete, dessen begüterte Fahrgäste den neuen drahtlosen Telegrammdienst mit Hilfe des drahtlosen Telegraphen von Bord aus bald begeistert nutzten (vgl. Wolfschmidt 2007, S.144). Marconi erkannte dabei jedoch keine konkurrierenden Funksysteme an und weigerte sich nachhaltig eindringlich Telegramme anderer Firmen anzunehmen oder weiterzuleiten, die nicht selbst mit dem Marconi-Funksystem ausgestattet waren und mit anderen Systemen einen Transport initiierten (vgl. auch Hechtel 2005, S. 37). Ungeachtet andauernder Streitigkeiten um Patente, richtige Systeme oder wer der größte Anbieter von Telegraphieanlagen war, wurde den Reedereien und Vertretern der

Postverwaltungen letztlich zu Beginn des 20. Jhdts. immer mehr klar, dass die Funktelegraphie ein fester Bestandteil der Schifffahrt werden würde und es wurde flächendeckend mit der Planung und Einrichtung von Küstenfunkstellen begonnen, wie bspw. Norddeich Radio, die nun eine Kommunikation mit den auf See befindlichen Schiffen umsetzen konnten (vgl. auch Hechtel 2005, S.39). Küstenfunkstellen stellten dabei nach Dietrich ein Binde- bzw. Verbindungsglied zwischen Schiff und Land dar, um die Funkverbindungen zu Schiffen herzustellen und Funkgespräche oder Funktelegramme weiterzuleiten (vgl. Dietrich 2000, S.9).

Um ein mögliches Monopol der Marconi-Gesellschaft zu verhindern und Streitigkeiten zu klären, wurden auf der Internationalen Funktelegraphiekonferenz in Berlin im Jahr 1906, an der eine Delegation unterschiedlicher Teilnehmer\*innen aus 29 Ländern teilnahm, festgelegt, dass Telegramme zukünftig unabhängig vom jeweiligen Funksystem anzunehmen und weiterzuleiten waren. Ausgangspunkt für diese Bestimmung bildete noch immer die Weigerung von Marconi, Telegramme anderer Firmen anzunehmen oder weiterzuleiten, die nicht selbst mit einem Marconi-Funksystem gesendet wurden und die immer noch latent vorhandenen Bestrebungen von Marconi selbst mit Hilfe seines Funksystems ein Nachrichtenmonopol auf See zu schaffen und damit eine Abhängigkeit von seinem System zu schaffen. Diese Abhängigkeiten sollten verhindert werden (vgl. insges. Hechtel 2005, S. 47). Weitere wichtige Entscheidungen, die auf dieser Konferenz getroffen wurden, wirkten sich auf das Nachrichtenwesen der Schifffahrt und somit die Kommunikation aus, indem zunächst zwei Frequenzen freigegeben wurden, 100 kHz und 500 kHz für den öffentlichen Seeverkehr. Langwellenfrequenzen unter 188 kHz reservierten die Teilnehmer für Weitverkehrsverbindungen der Küstenfunkstellen, während der Bereich zwischen 188 kHz und 500 kHz für den nichtöffentlichen Verkehr bestimmt sein sollte (vgl. Hechtel 2005, S.47f.). Über dies hinaus führte die wachsende Bedeutung der Funktelegraphie dazu, dass man sich darauf einigte, dass von nun an grundlegend Seenotrufe absoluten Vorrang vor anderem Funkverkehr haben sollten, unabhängig des von den Schiffen selbst verwendeten Funksystems, wobei man sich auf das SOS-Notzeichen einigte, dass eine eindringliche Botschaft, hier interpretiert als *Save our Souls*, anderen Kommunikationsteilnehmer\*innen vermitteln konnte und 1908 ratifiziert wurde (vgl. ebd., S.47f. und Korth 1999, S.181).

Losgelöst dessen begann nun langsam Marconis Monopol zu wanken, wobei einen wichtigen Schritt der Kauf der englischen Küstenfunkstationen durch die englische Post und die Bereitstellung für den öffentlichen Funkverkehr bildete, der Marconi zusetzte, aber auch die

Deutsche Reichspost, welche nun vorwiegend eine Ausrüstung deutscher Schiffe mit Telefunken-Anlagen unterstützte, was zu einem Aufweichen des Monopols von Marconi führte (vgl. Wolfschmidt 2007, S. 147). Es ist ebenfalls Wolfschmidt, die darüber aufklärt, dass noch immer vorhandene Streitigkeiten zwischen Marconi und der Telefunken AG bestanden, die sich als Konkurrenten betrachteten und die erst durch Gründung einer neuen Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie genannt DEBEG am 14. Januar 1911 gelöst werden konnten, bei der die Verträge von Marconi und Telefunken auf die DEBEG übertragen wurden (vgl. ebd., S.147 und Hechtel 2005, S.48).

Hechtel berichtet darüber, dass das Arbeitsgebiet der DEBEG in einem Ausbau des deutschen Seefunks bestand und die Firma zur Zeit ihrer Gründung bereits 39 Marconi- und 41 Telefunken-Bordstellen mit Löschfunkensendern übernahm, die für eine Kommunikation an Bord genutzt werden konnten. Sie vermietete als Errichter und Betreiber der Bordfunkstellen ihre Stationen, so fährt der Autor fort, mit einem eigenen Bedienungspersonal, wie es zuvor auch Marconi tat. Dabei bildete die DEBEG eigenständig ihr Funkpersonal aus und verlangte von Bordtelegraphisten, die ab 1921 auch als Funkoffizier\*innen bezeichnet wurden, die Kompetenz Reparaturen von Bordmitteln auf den Schiffen selbst ausführen zu können. Dabei standen die Akteur\*innen in einem Offiziersrang und mussten eine Prüfung ablegen, um als Funkoffizier beschäftigt werden zu können (vgl. insges. Hechtel 2005, S.48f.). Die DEBEG besaß recht schnell ein Monopol, ließ sich ihre Dienste gut bezahlen und verlangte für die Installation und Wartung der Anlagen hohe Summen, so dass sich u.a. die staatliche Seefahrtsschule in Bremen auf Anregung des Reederverbandes dazu entschloss einen regelmäßigen theoretischen und praktischen Unterricht in drahtloser Telegraphie anzubieten, um sich unabhängig zu machen, was auch der DEBEG nicht entging. Diese bot bald umfangreichere Dienstleistungen an und konnte durch Verträge mit Telegraphenbehörden und Telegraphengesellschaften aller Länder weitgehend ihre Stellung festigen (vgl. Hechtel 2005, S.49).

Unabhängig dessen kostete die Reeder eine Ausstattung der Schiffe mit modernen Telegraphieanlagen eine Menge Geld, aber auf der anderen Seite sahen sie die Dringlichkeit durch zunehmende staatliche Auflagen, wie bspw. in den USA, Österreich oder Italien, wo es bereits vor 1912 Vorschriften gab, welche Schiffe eine Telegraphieanlage nutzen mussten, um in diese neue Technik zu investieren. Doch erst durch den Untergang der TITANIC kam es 1912 und der im gleichen Jahr abgehaltenen Funkverwaltungskonferenz zu weitreichenden Bestimmungen, welche die Kommunikation auf hoher See neu ordneten und regelten (vgl.

Hechtel 2005, S.49). Auf dieser Konferenz wurden Bestimmungen zum Schutze des menschlichen Lebens auf See, der sogen. Schiffssicherheitsvertrag erlassen, in dem Vorschriften zu Ausrüstungspflicht, der Hörbereitschaft der Funkoffiziere, zur Spezifikation der Funkanlagen und zur Qualifikation der Funker festgelegt wurden. Auch wurde bestimmt, dass von nun an eine Funkausrüstungspflicht für Schiffe mit mehr als 50 Mann Besatzung bzw. mehr als 12 Fahrgästen galt und darüber hinaus eine internationale Seenotfrequenz auf 500 kHz festgelegt wurde, die eine Kommunikation im Notfall sicherstellen sollte (vgl. Wolfschmidt 2007, S.149). Weitere Erlasse betrafen darüber hinaus insbes. die Arbeit der Funkoffizier\*innen an Bord, die fortan ihren Alltag bestimmen sollten, wie bspw. eine Einteilung der Bordfunkstellen, in der ein unterbrochener Dienst für 24 Stunden geleistet werden sollte; Stationen, auf denen eine beschränkte Dienstdauer vereinbart wurde oder Stationen, die ohne feste Dienststunden auskamen. Darüber hinaus wurden weitere Dienstleistungen bestimmt, die für die jeweilige Reise des Schiffes erbracht werden sollten, wie die Einholung aktueller Wetterberichte, die Prüfung von Funkfeuersignalen, um die Bordfunkpeiler einsetzen zu können als auch die Überprüfung der jeweils gültigen Zeitsignale. Diese wurden weithin durch die Akteure sichergestellt. Auch schuf man für die Berufsgruppe neue Anforderungen wie die notwendige Voraussetzung ein Funkzeugnis 1. bzw. 2. Klasse zu erwerben, um seinen Dienst an Bord verrichten zu können, der auch später noch entscheidend für ihre Tätigkeit an Bord bleiben sollte (vgl. Hechtel 2005, S.54f.).

Bis zu Beginn des Ersten Weltkrieges, dies merkt Wolfschmidt an anderer Stelle an, waren alle deutschen Kriegsschiffe, das Heer und die Zeppelinflotte mit drahtlosen Sende- und Empfangseinrichtungen ausgerüstet und auch zögerlich, so Hechtel, führten immer mehr andere Schiffe wie Handels- oder Passagierschiffe, nicht nur aufgrund entsprechender Verordnung der Funkverwaltungskonferenz von 1912 das neue Medium an Bord ein, was für eine bessere Anbindung der Schiffe untereinander und an das Land sorgte (vgl. Wolfschmidt 2007, S.149 und Hechtel 2005, S.39). Darüber hinaus, so führt die Autorin fort, hielten nach Ende des Ersten Weltkrieges Röhren verstärkt Eingang in die zivilen Anlagen und ermöglichten mit Hilfe von Röhrengeräten den bisher nicht zugänglichen Kurzwellenbereich zu nutzen, der eine noch effizientere Anbindung und verbesserte Kommunikationsmöglichkeiten nicht nur in der Seefahrt sicherstellen konnte (vgl. Wolfschmidt 2007, S.149). Und auch hier war es erneut Guglielmo Marconi, der als Vorreiter bei der Einführung der Kurzwelle in der drahtlosen Telegraphie eine besondere Stellung einnahm. Um die Bedeutung der Kurzwelle zu demonstrieren, installierte der Akteur zu

diesem Zweck in seiner Funkstation in Poldhu in der Nähe des englischen Ortes Mullion eine Kurzwellenanlage mit einer Leistung von 17 kW und einer Frequenz von 30 MHz, mit dem es ihm gelang Verbindungen nach New York, Kanada und Sydney herzustellen (vgl. Wolfschmidt 2007, S.149f.). Zunehmend setzte Marconi dabei auf neue Frequenzen, die seiner Ansicht nach eine noch größere Abdeckung der Funkkommunikation unterschiedlicher Akteure ermöglichen konnten und unternahm ab 1924 Versuche, um eine Sprachkommunikation auf hoher See von Bord zum Land aus zu ermöglichen, die ihm tatsächlich gelang und er im gleichen Jahr auf einer Seereise im Mittelmeer von Bord seiner Yacht ELETTRA aus, Funkgespräche mit Teilnehmern in Bombay, Buenos Aires, Kapstadt, London, Montreal, Rio de Janeiro und Sydney durchführen konnte (vgl. Hechtel 2005, S.79f.). Somit war es von Mitte der 1920er Jahre an nun mit Hilfe der Kurzwellentechnik möglich mit Hilfe der Telegraphie und Telefonie ein Schiff, unabhängig von seiner Position aus zu erreichen, wenngleich es noch lange dauerte bis sich die Kurzwelle an Bord durchsetzte, da die Anlagen teuer waren und die Schifffahrt in den 1920er Jahren unter wirtschaftlichen Schwierigkeiten litt, welche die Reeder vielfach dazu veranlassten ihre Besatzung so gering wie möglich zu halten (vgl. Hechtel 2005, S.81). Über dies hinaus war die Nutzung der neuen Technik teuer, worauf Korth hinweist und anmerkt, dass es mehr als 100,- Reichsmark kostete, wenn man ab 1925 über Norddeich Radio ein Funktelefongespräch führen wollte (vgl. Korth 1999, S.184).

Eine Verbesserung der Kommunikationssituation auf hoher See wurde dabei nicht nur entscheidend durch eine Errichtung und fortlaufende Verbesserung der Empfangs- und Sendestationen an Bord sichergestellt, sondern auch durch eine Verdichtung der Küstenfunkstellen, die als Bindeglied eine Kommunikation von Bord zum Land und umgekehrt ermöglichten und die bis in die 1980er Jahre zu einem dicht geknüpften Netzwerk wuchsen (vgl. Hechtel 2005, S.82f.). Bedingt durch technische und betriebliche Neuerungen in der Funktelegraphie auf hoher See und einer immer selbstverständlicher werdenden Ausrüstung von Schiffen mit Funkanlagen, stieg der zu bewältigende Verkehr mit Funkanlagen sowohl im Bereich der Telegraphie als auch Telefonie an. Empfangsgeräte, die einen Empfang ankommender Nachrichten über unterschiedliche Wellen wie Lang-, Mittel- und Grenzwellen aber auch über Kurzwellen möglich machten, fanden nach und nach Eingang auf den Schiffen, aber auch in den Küstenfunkstationen selbst (vgl. Hechtel 2005, S.86). Durch eine stärkere Belegung der Frequenzbereiche kam es nun auf der Internationalen Rundfunkkonferenz von 1927 zu einer Verteilung von speziellen Frequenzen im Lang-,

Mittel- und Kurzwellenbereich (vgl. Wolfschmidt 2007, S.150), um einen weltweiten Kommunikationsaustausch sicherstellen zu können.

Auch die Schiffssicherheitskonferenz von 1929, die in London stattfand, dies gibt Hechtel an anderer Stelle zu verstehen, legte im weiteren Verlauf weitere wichtige Bestimmungen fest, so dass von nun ab alle Frachtschiffe ab 1600 BRT (Bruttoregistertonnen) und alle Fahrgastschiffe ohne Beachtung ihrer Größe, Frachtschiffe mit mehr als 12 Personen an Bord nun als Passagierschiffe betrachtet wurden und damit als ausrüstungspflichtig erachtet wurden. Darüber hinaus wurden Hörwachen durch Funkoffiziere noch einmal bestätigt, die jedoch von einem Auto-Alarm-Gerät im Alltag entlastet wurden (vgl. Hechtel 2005, S.103).

Die Vielfalt der Einsatzoptionen, die mit der Funktelegraphie gegeben waren, erschienen nahezu grenzenlos und so war es in den 1920er und 1930er Jahren möglich, Funktelegramme an andere Schiffe oder Institutionen zu versenden, Presseberichte zu übermitteln oder per Funksprechverkehr eine Kommunikation über Küstenfunkstellen mit unterschiedlichen Akteuren an Land oder umgekehrt von dort aus vermittelt über eine Küstenfunkstelle an Bord zu initiieren (vgl. Hechtel 2005, S.117). Zwar kam es durch Auswirkungen des Zweiten Weltkrieges, so gibt Hechtel zu bedenken, zu weitreichenden Einschnitten im deutschen Schiffsverkehr, der erst ab Juni 1949, zumindest für Frachtschiffe bis zu einer Größe von 7200 BRT und 12 Knoten Geschwindigkeit, wiederaufgenommen werden konnte. Doch entscheidender, darauf verweisen Hechtel und Korth im weiteren Verlauf, bleibt für uns eine wesentliche Veränderung für die Berufsgruppe der Funkoffiziere, die nach dem Zweiten Weltkrieg nicht mehr von der DEBEG ausgebildet wurden. Diese vermietete von nun an ihre technischen Anlagen nur noch an die Reedereien und verlor somit ihr vorher nahezu ausschließliches Monopol in der Ausbildung der Akteur\*innen, so dass von nun an staatliche Seefahrtsschulen die Ausbildung übernahmen, wie beispielsweise die Seefahrtsschule in Bremen-Walle, und Funkoffiziere damit in ein Angestelltenverhältnis mit den Reedereien wechselten, auf deren Schiffen sie anmusterten (vgl. insges. Hechtel 2005, S.133f. und Korth 1999, S.185). Dabei erfolgte die Ausbildung in der Bundesrepublik zum Seefunkzeugnis 1. und 2.Klasse mit einer staatlichen Prüfung und Aushändigung des Seefunkzeugnisses durch Beamte der Bundespost, während die Deutsche Demokratische Republik ab 1964 die Ausbildung der Funkoffiziere auf sechs Semester umstellte und ihren Absolventen den Titel als Ingenieur für Seefunk überreichte (vgl. Korth 1999, S.186).



Funkoffiziere wurden direkt dem Kapitän des Schiffes unterstellt und blieben nur ihm gegenüber verantwortlich, wobei der Kapitän seine nautischen und wirtschaftlichen Entscheidungen grundlegend von den übermittelten Nachrichten der Funkoffiziere abhängig machte. Dabei lief die gesamte Kommunikation von und nach Landseite hin und zu anderen Schiffen über die Funkstation, die eine zentrale Bedeutung einnahm (vgl. Hechtel 2005, S.180). Das berufliche Arbeitsfeld, dies merkt Hechtel an anderer Stelle an, und der Status der Funkoffiziere selbst ergaben sich dabei aus vielen internationalen und nationalen Regelungen, so auch aus dem deutschen Seemannsgesetz (vgl. ebd., S.180). Dieses bestimmte u.a., wer als Schiffsoffizier anerkannt wurde, wie bspw. die Angestellten des nautischen und technischen Schiffsdienstes, die für ihre Tätigkeit verpflichtet waren ein staatliches Befähigungszeugnis vorzuweisen, aber auch Schiffsärzte, Seefunker\*innen, die Inhaber eines Seefunkzeugnisses 1. und 2. Klasse waren oder Zahlmeister. Das Seefunkzeugnis 2. Klasse berechnete den Inhaber dabei zur Ausübung des Funkdienstes an Bord aller deutschen Frachtschiffe sowie als nachgeordneter Funkoffizier auf Fahrgastschiffen, während das Seefunkzeugnis 1. Klasse Inhaber zur Ausübung des Funkdienstes auf allen Fracht- und Fahrgastschiffen berechnete und dessen unabhängig alle Zeugnisse als Berufsfunkzeugnisse galten und ihre Inhaber als Berufsfunker, so die ergänzenden Information von Hechtel (vgl. insges. Hechtel 2005, S.180).

Weitere Bestimmungen, die u.a. aus dem Schiffssicherheitsvertrag 1960 hervorgingen, hatten darüber hinaus gravierenden Einfluss auf den Alltag der Funkoffiziere und führten zu einer Festlegung bestimmter Funkwachzeiten, die regelten dass jedes Schiff, welches mit einer Telegraphieanlage ausgestattet war, wobei nun die Ausrüstungsgrenze der Schiffe mit Funkanlagen auf 300 BRT herabgesetzt wurde, mindestens einen Funkoffizier mitführen musste und auf einer speziellen Notfrequenz (auf 500 kHz) eine ununterbrochene Wache sicherzustellen war, die sich auch danach richtete, wie viele Fahrgäste sich an Bord befanden (vgl. Hechtel 2005, S.146f. und Korth 1999, S.186). Vor 1999, so ergänzt Harris, mussten dabei alle Schiffe und Küstenfunkstellen auf international festgelegten Sprachkanälen, die ausschließlich für Notrufe und Erstanrufe bei anderen Stationen reserviert waren, dauernd empfangsbereit sein, um die Chance zu vergrößern, dass ein Notruf von vielen unterschiedlichen Stationen wahrgenommen wurde, der es ermöglichte schnellstmöglich zu reagieren. Notrufe hatten dabei immer absoluten Vorrang vor anderen Rufen und Meldungen (vgl. Harris 2005, S.22 und S.26).

Der Funkraum, somit der Arbeitsbereich des Funkoffiziers, sollte dabei einen Platz an Bord finden, bei dem ein Empfang möglichst nicht durch fremde Geräusche mechanischer oder

sonstiger Art beeinträchtigt werden konnte. Die Funkanlage selbst aus einem Hauptsender- und Empfänger und einem Notsender- und empfänger bestehen. Der Schlafplatz des Funkoffiziers selbst nahe am Funkraum liegen, jedoch nicht im Funkraum selbst, wobei darüber hinaus zwischen dem Funkraum und der Brücke eine direkte Sprechverbindung bestehen sollte, die auch über ein Sprachrohr einen Austausch zwischen den Akteur\*innen und dem Kapitän sicherstellen sollte (vgl. insges. Hechtel 2005, S.146f.).

Zunächst jedoch losgelöst der Bedeutung der Funkoffiziere für eine Kommunikationsaufnahme mit Akteur\*innen an Land, auf die wir im weiteren Verlauf noch einmal zu sprechen kommen, fand die Kommunikation nach dem Zweiten Weltkrieg weitgehend im Grenz-, Lang- und Mittelwellenbereich statt, worauf uns Dietrich hinweist und merkt an, dass die bisher verfügbaren Frequenzen bald nicht mehr für einen weltweiten Kommunikationsverkehr ausreichten und es zur Einführung von bestimmten Funkzeiten, in denen eine Kommunikation stattfinden konnte und einer Funkstille kam, in denen diese weitgehend bis auf die Meldung eines möglichen Notfalls, so unsere Ergänzung an Dietrich anknüpfend, unterbleiben sollte (vgl. Dietrich 2000, S.9). Erst langsam setzten sich in den 1950er Jahren Kurzwellen- und Ultrakurzwellen (UkW) durch, die für eine Kommunikation von Bord aus verwendet wurden (vgl. ebd., S.9). Die Ultrakurzwellen bot dabei den entscheidenden Vorteil, dass damit eine deutliche Verbesserung der Sprachqualität von Teilnehmern bei einem Telefongespräch erzielt werden konnte, der fast der Qualität eines Telefongesprächs an Land entsprach. Und trotz dieses Vorteils wies die Ultrakurzwellen den Makel auf, dass sie durch eine kurze Reichweite nur einen Bereich von ca. 50 Seemeilen abdecken konnte, so dass es notwendig wurde weitere Küstenfunkstellen einzurichten, um diesem Makel zu begegnen (vgl. Dietrich 2000, S.9 und Hechtel 2005, S.156f.). Dabei nahm die mit Hilfe von UKW durchgeführte Kommunikation von Bord aus weiter beständig zu und deckte bald die küstennahe und die Kommunikation von Schiffen zueinander weitgehend ab, während die Kurzwellen weiterhin für eine weltweite Kommunikation verwendet wurde, auch da sie auf Grund ihrer großen Reichweite einen weltweiten Empfang ihrer Signale sicherstellen konnte (vgl. Hechtel 2005, S.157 und <https://de.wikipedia.org/wiki/Kurzwellen>).

Unter Berücksichtigung des Beitrages von Dietrich soll hier folgend noch einmal die wichtige Bedeutung der Küstenfunkstellen in den Fokus gerückt werden, die ein Verbindungsglied in der Kommunikation zwischen Schiff und Land bildeten und Telegramme und Telefongespräche von Bord aus und umgekehrt von Land aus an Bord übermittelten (vgl.

Dietrich 2000, S.9). Die Seefunkstelle an Bord musste nun, um erreichbar zu sein, die Sammelanrufe, so erläutert der Autor, der mit der Landseite vereinbarten Küstenfunkstelle abhören, wobei bei diesen Sammelanrufen dann die Rufzeichen der Schiffe durchgegeben wurden, für die ein Gespräch vorlag, wobei Sammelanrufe selbst zu festgelegten Zeiten und auf festgelegten Frequenzen von den Küstenfunkstellen gesendet wurden (vgl. Dietrich 2000, S.28). Um nun als Partnerin ein Gespräch empfangen zu können, wurde das Telefon benötigt. Um die Komplexität einer damaligen Verbindungsaufnahme der Seeleute mit ihren Partner\*innen an dieser Stelle zu demonstrieren, verweist das Projekt auf ein Beispiel, welches die Mitarbeiter\*innen des Museums Norddeich Radio bei einem gemeinsamen Gespräch erörterten. Die Partnerin eines Seefahrers meldete hierzu ein Telefongespräch bei Norddeich Radio bzw. einer anderen Küstenfunkstelle oder über das Fernmeldeamt an, welches ein Seefunkgespräch vermittelte. Daraufhin wurde das Schiff dann von Norddeich Radio per Rufzeichen gerufen und es lag am Funker, ob er das Gespräch abgerufen hatte oder nicht und somit Notiz davon nahm. Wenn dieser sich meldete, so erfolgte von Norddeich Radio die Information, dass ein Telegramm oder Telefongespräch vorlag, worauf dann eine Vereinbarung getroffen wurde auf welcher Frequenz man ein Telefongespräch durchführen konnte (vgl. Gesprächsprotokoll Norddeich Radio vom 13.09.2017).

Kehren wir an dieser Stelle noch einmal, wie oben angesprochen, auf die Bedeutung der Funkoffiziere für eine Kommunikationsaufnahme mit dem Land zurück. Nach dem Zweiten Weltkrieg, darüber informiert uns Hechtel, wurde schiffahrendes Personal händeringend gesucht und diese Personalknappheit hielt in der deutschen Seeschifffahrt weitgehend bis Mitte der 1970er Jahre an, obgleich die Reeder viele Möglichkeiten nutzten, um ihre Schiffe besetzen zu können. Ein wichtiger Schritt war dabei im Hinblick auf die Gruppe der Funkoffiziere, dass nun auch nach und nach Frauen als Funkoffiziere angestellt wurden, was an sich nicht ungewöhnlich war, da bereits um die Jahrhundertwende eine Reihe von Funkerinnen an Bord von Handelsschiffen eine Beschäftigung finden konnten (vgl. insges. Hechtel 2005, S.182f.). Trotz Zunahme von Frauen, die als Funkoffizierinnen eine Tätigkeit ausübten, kam es 1977 mit der Verordnung über die Ausbildung zum Schiffsoffizier des Seefunkdienstes und der Funkoffiziers-Ausbildungsverordnung zu weiteren Änderungen im Ausbildungsverlauf der Akteur\*innen. Fortan war es verpflichtend vor Beginn der Ausbildung bereits eine erfolgreich abgeschlossene Berufsausbildung in anerkannten Ausbildungsberufen wie bspw. als Elektroinstallateur sowie bereits eine zweijährige Seefahrtszeit an Bord von Schiffen nachweisen zu können, um sich für die Ausbildung als

Funkoffizier\*in qualifizieren zu können (vgl. Hechtel 2005, S.186). Darüber hinaus sollte sich die Ausbildung in der Bundesrepublik fortan in ein viersemestriges Studium an einer Seefahrtsschule, einen dreiwöchigen Sicherheitslehrgang und eine dreimonatige Seefahrtszeit an Bord, die dazu diente Erfahrung zu sammeln und unter Aufsicht eines Funkoffiziers stattfand, gliedern (vgl. ebd., S.186). Obgleich nun die Ausbildung, die in der DDR an der Ingenieursschule für Seefahrt in Wustrow stattfand, in einzelnen Ländern unterschiedlich ausfiel, blieb jedoch die Wahrnehmung der Funkwache und die damit verbundene Verantwortung für die Sicherheit des menschlichen Lebens auf allen Schiffen weltweit ein international vorgeschriebener Aufgabenbereich der Akteur\*innen. Und dazu war es notwendig zu festgelegten Zeiten eine Funksicherheitswache zu gehen, obgleich auch andere Aufgaben auszuführen waren, die sich jedoch nach der Art des Schiffes, dessen Fahrt- und Einsatzgebiet und den Forderungen der Reedereien und Charterer unterschieden. Denn so gab es Schiffe, die recht intensiv mit einem hohen Aufkommen von Funktelegrammen und Seefunkgesprächen beschäftigt waren, während andere ein nur geringes Kommunikationsaufkommen registrierten (vgl. insges. Hechtel 2005, S.186f. und S.195). So mussten auf Fahrgastschiffen, dies ergänzt kenntnisreich Hechtel, die Belange der Passagiere, aber auch der Schiffsleitung, der Reederei, des Hotelbereiches und der Reiseleitung sowie die Bedürfnisse des Charterers berücksichtigt werden, wenn es um deren Kommunikationsabsichten ging (vgl. Hechtel 2005, S.195).

Es ist auch Hechtel, der an anderer Stelle anmerkt, dass der überwiegende Teil des Funkverkehrs von Bord aus, bis in die 1970er Jahre, in der Übermittlungsform als Telegramm stattfand. Wichtig war für die Funkoffizier\*innen ein regelmäßiges Abhören der Sammelanrufe einer Küstenfunkstelle (wie Norddeich Radio) mehrmals am Tag und während jeder Wache. Ein Sammelanruf bildete dabei die Aussendung von Rufzeichen der Schiffe in alphabetischer Reihenfolge, für die bei der Küstenfunkstelle ein Funkverkehr vorlag, mit der Aufforderung an die Schiffe sich umgehend zu melden. Ein Anruf bei der Küstenfunkstelle konnte sich problematisch gestalten, um ein Telegramm abzurufen oder einen Anruf entgegenzunehmen, denn dieser war oft zeitintensiv und vielfach musste der Funker noch auf der von der Küstenfunkstelle angegebenen Arbeitsfrequenz warten, bis er aufgefordert wurde ein Abstimmzeichen zu geben und darauf eine Nachricht erhalten konnte. Dabei entstanden manchmal Wartezeiten bis zu einer Stunde, was auch problematisch werden konnte, da die Funkoffizier\*innen in dieser Zeit keine anderen Arbeiten verrichten oder den Funkraum verlassen durften (vgl. Hechtel 2005, S.195f. und Gesprächsprotokoll Norddeich Radio vom

13.09.2017). Die Akteur\*innen stellten dabei den mobilen Seefunkdienst sicher, der gemäß der Internationalen Fernmeldeunion einem Mobilfunkdienst zwischen Küstenfunkstellen und Seefunkstellen oder zwischen zugeordneten Funkstellen für den Funkverkehr an Bord entsprach und der aus einer Fülle von Dienstleistungen bestand, die zumindest ansatzweise in Kapitel 2.8.2 von den Akteur\*innen thematisiert wurden, wie wir ergänzen möchten (vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Mobiler\\_Seefunkdienst](https://de.wikipedia.org/wiki/Mobiler_Seefunkdienst) und Kapitel 2.8.2).

Wichtig waren neben Telegrammen auch Funkgespräche, die mithilfe einer Vermittlung über Küstenfunkstellen abgewickelt wurden, wozu den Funkoffizier\*innen seit jeher unterschiedliche Funkwellenbereiche wie UKW-, Grenzwellen- und Kurzwellenbereiche zur Verfügung standen, wobei, wie erwähnt es bereits am Rande, UKW- Gespräche, die zunehmend ab 1958 genutzt wurden, nur einen kurzen Bereich abdecken konnten wie bspw. in Küstennähe und somit im Sende- und Empfangsbereich einer Küstenfunkstelle lagen, aber eine gute Gesprächsqualität boten und schnell herzustellen waren (vgl. Hechtel 2005, S.198 und Dietrich 2000, S.9). Funkgespräche über Grenzwellen, darauf weist uns Hechtel hin, waren ungleich schwieriger auszuführen und ihre Reichweite auf etwa 300 Seemeilen beschränkt, wobei schlechte Gesprächsqualität die Kommunikationsteilnehmer\*innen durch atmosphärische Störungen weit entfernter Funkstellen oft negativ beeinträchtigte (vgl. Hechtel 2005, S.198f.). Und auch Gespräche über Kurzwellen waren laut Hechtel zunächst mit hohem Arbeitsaufwand für die Funkoffiziere verbunden und durch das bis Mitte der 1960er Jahre verwendete Zweiseitenverfahren konnte nicht zu jeder Zeit ein Kurzwellengespräch über Küstenfunkstellen hergestellt werden, was sich erst durch Übergang auf den sogen. Einseitenbandbetrieb, der genau wie das Zweiseitenverfahren hier nicht detailliert erörtert werden kann, entscheidend änderte und deren Anlagen eine höhere Reichweite aufwiesen und eine angenehmere Sprachqualität übertragen konnten (vgl. Hechtel 2005, S.198ff.).

Gravierende Verbesserungen der Kommunikationssituation auf hoher See konnten jedoch erst lange Zeit nach 1960 mit Einführung der Satellitenkommunikation an Bord Anfang der 1980er Jahre erzielt werden, obgleich es bereits 1945 der Sowjetunion gelang, so führt Hechtel aus, mit Erschließung des Weltraums einen neuen Bereich der Nachrichtentechnik- und Übertragung von Nachrichten aufzudecken (vgl. Hechtel 2005, S.265f.) Ein Schlüsselereignis bildete dabei der erste von Menschenhand geschaffene Himmelskörper Sputnik I., ein sowjetischer Satellit, der am 4. Oktober 1957 in 96 Minuten die Erde umkreiste

und dabei seine Signale aus dem Kosmos sendete, womit das Zeitalter der Funkverbindungen über Satelliten begann. Dieser Entwicklung wollten auch die USA nicht nachstehen und schickten ihren Satelliten Explorer einige Monate später im Januar 1958 ebenfalls ins Weltall (vgl. ebd., S.265), womit es zunehmend zu einem Wettstreit der Nationen um Erfolge in der Entwicklung der neu entdeckten Satellitenkommunikation kam. Dennoch konnte erst durch das Technologieunternehmen Intelsat, das International Telecommunications Satellite Consortium, mit Early Bird (ins Deutsche übersetzt als Frühaufsteher zu verstehen) 1965 der erste kommerzielle Satellit in Betrieb genommen werden, der Telefongespräche und Fernsehsendungen übertragen konnte (vgl. Hechtel 2005, S.265f. und <https://de.wikipedia.org/wiki/Intelsat>).

Der bereits in den 1950er und 1960er Jahren anhaltende Wettstreit der USA und der Sowjetunion um Verbesserungen in der Satellitentechnik hielt auch in den 1970er Jahren an, als die Sowjetunion große Anstrengungen unternahm, um mit den bis dato erfolgten Entwicklungen in der Weltraum- und Satellitentechnik den westlichen Ländern nicht nachzustehen, worauf uns Hechtel an anderer Stelle hinweist (vgl. Hechtel 2005, S.268). Zu diesem Zweck schickte sie riesige Schiffe auf die Weltmeere aus, auch als Weltraum-Relaisschiffe bezeichnet, die als Satellitenortungsschiffe fungierten, um von allen Punkten der Erde aus per Funkverbindung eine Kommunikation zu bemannten oder unbemannten Weltraumkörpern aufrechterhalten zu können, wie der Autor ergänzt (vgl. ebd., S.268). Die Schiffe standen dabei über einen Nachrichtensatelliten, so Hechtel, mit einer Leitzentrale unentwegt im Austausch und hielten die Funkverbindung auch dann noch aufrecht, wenn sich der Raumkörper zur Leitzentrale im Funk Schatten der Erde selbst befand (vgl. ebd., S.268). Der Autor geht davon aus, dass die Nachrichtenvermittlung mit Hilfe von Satelliten nun einen verstärkten Aufschwung nahm und sich Länder und Nationen nicht länger der integrierenden Wirkung der Satellitenkommunikation entziehen konnten, da sie neue Perspektiven ermöglichte eine Kommunikation nahezu flächendeckend überall auf der Erde und rund um die Uhr zwischen unterschiedlichen Teilnehmer\*innen umzusetzen (vgl. Hechtel 2005, S.268f.).

Für die Seefahrt entwickelte hingegen das global agierende Telekommunikationsunternehmen COMSAT (Communications Satellite Corporation) mit Sitz in den USA in den 1970er Jahren ein speziell für den Seefunk geeignetes Sende- und Empfangsverfahren, das Marisat-System, welches zunächst als ein Seefunk-Satellitennetz aus drei Satelliten aufgebaut und betrieben wurde, wie Hechtel anmerkt, und mit dem es möglich wurde über Bodenfunkstellen

Telefongespräche, Fernschreiben oder Telefaxe von und nach See zu vermitteln (vgl. Hechtel 2005, S.266). Nun schien sich ein Traum zu erfüllen, wie der Autor berichtet, mit Hilfe von künstlichen Satelliten eine unterunterbrochene Erreichbarkeit der Schiffe auf der Erde sicherstellen zu können, wobei mit Hilfe der Schiffserdfunkstellen, wie Satelliten-Funkanlagen an Bord eines Schiffes genannt werden, der Besatzung ein direkter Zugang an das internationale Telekommunikationsnetz an Land zur Verfügung gestellt werden konnte (vgl. Hechtel 2005, S.269). Um ein weltweites Kommunikationssystem von Bord aus zu errichten, wurde Ende der 1970er Jahre im Jahre 1979 das private britische Unternehmen INMARSAT (International Maritime Satellite Organization) gegründet, welches als global agierendes Unternehmen nicht nur zur Erhöhung der Sicherheit an Bord beitragen sollte, sondern auch ein funktionierendes weltweites Kommunikationssystem an Bord etablieren sollte, was es Kommunikationsteilnehmer\*innen ermöglichte mit Hilfe der Nutzung der Satellitenkommunikation einen weltweiten Austausch zu Akteur\*innen wahrnehmen zu können (vgl. Dietrich 2000, S.12f.).

Laut Dietrich gab es im weiteren Verlauf der 1980er Jahre unterschiedliche INMARSAT-Systeme, so zunächst INMARSAT A als einen analogen Vorläufer, der bereits eine Durchführung von Telefongesprächen, den Versand von Telefax und Telex sowie Datenverbindungen (u.a. die Nutzung von Internet) ermöglichte, während Nachfolgesysteme später digitalisiert entwickelt wurden und weitere Funktionen und somit eine erweiterte Kommunikation ermöglichten bspw. INMARSAT C den Versand von Telex, Telefaxen, die Nutzung des Internets, das Senden und Empfangen von SMS und E-Mails (vgl. Dietrich 2000, S.12f. und [https://de.wikipedia.org/wiki/Inmarsat\\_C](https://de.wikipedia.org/wiki/Inmarsat_C)). Das INMARSAT-System ist dabei, so ergänzt Dietrich, in vier unterschiedliche weltweite Regionen wie bspw. die Atlantic Ocean Region-East, die Atlantic Ocean Region-West, die Indian Ocean Region und die Pacific Ocean Region eingeteilt, um eine weltweite Kommunikation von Bord aus sicherzustellen. Dabei muss sich, so führt der Autor weiter aus, eine Funkstelle an Bord in einen der Bereiche einwählen, wobei dann über einen gewählten Satelliten nun Kontakt zu einer Erdfunkstelle aufgenommen wird, welche die Verbindung zwischen Satellit und terrestrischen Netzen übernimmt (vgl. Dietrich 2000, S.12f.).

Es war zunächst die RHEINFELS der DDG Hanse, die als erstes Schiff 1979 eine Satelliten-Kommunikationsanlage an Bord erhielt, wobei die Anzahl der Schiffe mit Anlagen von INMARSAT seit Beginn der 1980er kontinuierlich anstieg und 1985 bereits 3000 Schiffe eine entsprechende Anlage an Bord aufwiesen und bis 1994 ca. 16 000 Schiffe mit einer Satelliten-Kommunikationsanlage ausgestattet wurden (vgl. Hechtel 2005, S.273 und Korth 1999,

S.187). Die Bedeutung der Satellitenkommunikation schien auch den Reedereien zunehmend bewusst zu werden und so ging in den 1980er Jahren mit der Einrichtung eines für kommerzielle Zwecke entwickelten Satellitensystems eine Um- und Nachrüstung von bestehenden Schiffen einher, die mit neuen Anlagen ausgestattet werden mussten (vgl. Hechtel 2005, S.289), obgleich auch in dieser Zeit, so die Ergänzung des Forschungsprojektes, noch zahlreiche Schiffe auf den Weltmeeren unterwegs waren und auf die lange etablierte drahtlose Funkübertragung per Morsefunk setzten.

Im Zusammenhang mit der Einführung der Satellitenkommunikation steht dabei auch das zu Beginn der 1990er Jahre von der Internationalen Seeschiffahrts-Organisation (IMO) eingeführte GMDSS, das nach einer siebenjährigen Testphase von 1999 an, für alle Schiffe verpflichtend an Bord eingesetzt werden musste, wobei GMDSS als „eine Zusammenfassung von technischen Einrichtungen, Dienststellen und Regeln zur weltweiten Hilfe bei Seenotfällen und zur Sicherung der Schifffahrt (darstellt). GMDSS wurde im Rahmen von SOLAS, dem internationalen Übereinkommen zum Schutz des menschlichen Lebens auf See, eingerichtet“ ([https://de.wikipedia.org/wiki/Global\\_Maritime\\_Distress\\_and\\_Safety\\_System](https://de.wikipedia.org/wiki/Global_Maritime_Distress_and_Safety_System)) und hatte insbes. für die Berufsgruppe der Funkoffiziere weitreichende Auswirkungen auf ihre Tätigkeit an Bord, wie Hechtel versichert (vgl. Hechtel 2005, S.289).

So wurde mit Einführung des GMDSS beschlossen, dass bisherige Seefunkzeugnisse der Funkoffizier\*innen nicht mehr ausreichten und Inhaber entsprechender Zeugnisse durch verkürzte Lehrgänge an den Seefahrtsschulen ein für das GMDSS gefordertes Allgemeines Betriebszeugnis für Funker erwerben mussten (vgl. Hechtel 2005, S.295). Personen, die jedoch kein Seefunkzeugnis vorlegen konnten, waren hingegen gezwungen den gesamten Ausbildungsgang noch einmal an einer anerkannten Ausbildungsstätte zu durchlaufen, um das GMDSS-Zeugnis zu erhalten und somit den Ansprüchen zukünftig genügen zu können. Größte Problematik bestand allerdings durch die Option von GMDSS, welches mit entsprechenden Empfangsanlagen automatische Funkwachen sicherstellen konnte und somit Hörwachen durch die Schiffsoffizier\*innen überflüssig machte, dass damit einer der wesentlichen Tätigkeitsbereiche der Funkoffizier\*innen verschwand, der einen essentiellen Bestandteil ihrer Rolle an Bord bildete (vgl. Hechtel 2005, S.295). Denn durch moderne Satellitenanlagen und moderne Technik konnte zunehmend eine Kommunikation durchgeführt werden, die auf Basis moderner Technik funktionierte und Sende- und Empfangsgeräte an Bord verwendete, wie sie auch an Land eingesetzt wurden, die nun zunehmend vom nautischen Personal an Bord bedient werden konnten, so dass frühere



Spezialist\*innen wie die Funkoffizier\*innen nicht mehr gebraucht wurden (vgl. Wolfschmidt 2007, S.152f.). Damit kam es auch zu einem Verschwinden der Küstenfunkstellen, die bis zum 31.12.1998 von der Deutschen Telekom AG betrieben wurden, welche nach dem 01.01.1999 nicht mehr genutzt wurden und der Seenotverkehr von nun an auf die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger übertragen wurde, welche eine 24-Stunden-Hörwache sicherstellt und aufgrund einer begrenzten UKW-Reichweite ein UKW-Relaisystem mit 19 Funkstationen an exponierten Stellen betreibt, um die deutsche Küste und ihren Kommunikationsverkehr abzudecken (vgl. Dietrich 2000, S.10 und [https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%BCstenfunkstelle#Ende\\_der\\_amtlichen\\_K%C3%BCsternfunkstellen\\_f%C3%BCr\\_den\\_%C3%B6ffentlichen\\_Verkehr\\_in\\_Deutschland](https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%BCstenfunkstelle#Ende_der_amtlichen_K%C3%BCsternfunkstellen_f%C3%BCr_den_%C3%B6ffentlichen_Verkehr_in_Deutschland)).

Die moderne Satellitenkommunikation und ihre Auswirkungen auch auf die Satellitennavigation unter Zuhilfenahme von elektronischen Seekarten, Anti-Kollisions-Radar und Kontrollanzeigen des Maschinenraums, bestimmen dabei nicht erst seit 2005, sondern bereits in den 1990er Jahren entscheidend die Brücke als Schiffsführungszentrale des Schiffes, so die Auffassung des Forschungsprojektes an Hechtels Aussage aus dem Jahr 2005, anknüpfend (vgl. auch Hechtel 2005, S. 307). Dabei blieb die interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Akteur\*innen auf der Brücke nahezu ausschließlich berufsbezogen und bestand in Kontakten mit Vertretern der Reederei, des Charterers, Behörden und Institutionen an Land oder wenn ein Schiff in Seenot geraten war, wie auch die Aussagen der Mitarbeiter\*innen des Museums Norddeich Radio belegten (vgl. Gesprächsprotokoll Norddeich Radio vom 13.09.2017).

War vorher ausschließlich der Funkoffizier für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit ihren Familien zuständig, sehen wir hierbei von Briefen als Kommunikationsmittel ab, welche die Seeleute verfassten und dem Kapitän als Vertreter überreichten, um eine Kommunikation mit Zuhause herzustellen, so wurde es insbesondere durch Entwicklung des Computers und Mobiltelefons (s. Kapitel 5.8 und 5.9) für die Seefahrer\*innen möglich sich vom Akteur loszulösen, der sich vorher ausschließlich für eine Kontaktaufnahme mit den Familienmitgliedern an Land auszeichnete. Die Kommunikation konnte mit Entwicklung des Mobiltelefons durch die Seeleute eigenständig erfolgen ohne Rückgriff auf eine Kontaktaufnahme mit dem Funker selbst. Dabei standen jedem Akteur an Bord laut Hechtel noch 2005 zwei Techniken durch das INMARSAT-System zur Verfügung, so ein terrestrisches Mobilfunksystem nach dem GSM-Standard (Global System for Mobile Communications) und ein Satelliten-Handy nach dem Iridium-System, wobei sich das

Mobiltelefon nach GSM besonders im küstennahen Bereich und in fast allen europäischen Gewässern eignete und sich für die hohe See das Iridium-System in der Seefahrt weitgehend durchsetzte (vgl. Hechtel 2005, S.309). Losgelöst dieses Faktors traten bei Nutzung der Mobiltelefone dabei unterschiedliche Kosten auf, die einen Kommunikationsverlauf negativ beeinflussen konnten, welche allerdings näher in Kapitel 5.8.1 erörtert werden.

Abschließend lässt sich nach entsprechender Darstellung konstatieren, dass mit Beginn des Untersuchungszeitraumes vielfach Medien wie das Telefon, Telegramme, Telexe für die Kommunikation von Bord aus, neben Briefen, eine wichtige Rolle gespielt haben. Die Kommunikation über genannte Medien erfolgte dabei von den Funkoffizier\*innen an Bord initiiert und die Vermittlung über zuständige Küstenfunkstellen, die einen Kommunikationsaustausch der Seeleute mit ihren Familien sicherstellten. Bedingt durch eine Weiterentwicklung der Medien, die insbes. in den Folgekapiteln thematisiert werden, und durch die Einführung der Satellitenkommunikation kam es zu einer nahezu vollständigen weltweiten Kommunikationsabdeckung, wobei die Seefahrer\*innen ohne Zuhilfenahme der Funkoffizier\*innen nun zunehmend eigenständig eine Kommunikation mit ihrer Familie durchführen konnten. Und wenn Hechtel anmerkt, dass es bereits 2002 zum Standard gehörte, dass auf Kreuzfahrtschiffen weit über 3000 Personen neben dem Telefon auch schnelle und zuverlässige Web- und E-Mail-Anschlüsse über die Satellitenverbindungen des Schiffes genießen konnten und somit eigenständig Telekommunikationsdienste in Anspruch nehmen konnten, so deckt das weitgehend unsere Aussage (vgl. Hechtel 2005, S.309). Diese Optionen konnten dabei durch Entwicklung neuer Medien wie Mobiltelefon, aber auch eben durch das auf Computern und Smartphones zu nutzende Internet und Optionen wie eine Nutzung von Instant Messenger, Chatgruppen oder soziale Netzwerke in den 2000er und 2010er Jahren noch deutlich erweitert werden, wie in den Folgekapiteln erörtert wird. Merkt Hechtel dann an anderer Stelle an (vgl. Hechtel 2005, S.309), dass mit Hilfe der modernen Kommunikation, wobei er sich insbes. auf die Satellitenkommunikation und ihre Optionen bezieht, die Grenzen zwischen moderner Land- und Seekommunikation und Restriktionen, wie sie fast 100 Jahre lang im Bereich der Kommunikation bestanden, damit aufgehoben wurden, so muss diese Aussage unserer Ansicht nach jedoch grundsätzlich angezweifelt werden. Vorschnell fällt er hierbei ein Urteil und berücksichtigt nicht detailliert die noch immer bestehenden Probleme und Restriktionen bei einer Nutzung von Medien, unabhängig ob über die drahtlose Funktelegraphie oder über die Satellitenkommunikation, die eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation von Seeleuten mit ihren Partner\*innen auch noch im 20.Jhdt. und 21. Jhdt. versagten. Im folgenden Kapitel möchte das Projekt hierzu gern einige

Beispiele dafür geben, inwieweit noch immer von Problemen und Einschränkungen in der Kommunikation mit den Familienmitgliedern an Land gesprochen werden kann. Dabei mag dem Leser ein Übergang zwischen Problemen und benannten Restriktionen an einigen Stellen durchaus fließend erscheinen. Dies ist jedoch nicht beabsichtigt und ließ sich letztlich nicht strikt voneinander trennen, da Probleme vielfach auf entsprechende Restriktionen an Bord zurückgeführt werden konnten, wenn die Seeleute einen Austausch mit ihren Partner\*innen beabsichtigten zu initiieren.

### **5.5 Besonderheiten der Kommunikationsmittel und Probleme bei Verwendung von Medien an Bord für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit der Familie**

Um nun im Folgenden die Besonderheiten einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation der Seeleute von Bord aus mit ihrer Familie vorzustellen, entschloss sich das Projekt dazu ausschließlich die Zeitzeug\*innen zu Wort kommen zu lassen, die detailliert und möglichst umfangreich über Probleme mit den Medien und ihrer Anwendung im Alltag berichteten. Vielfach fanden sich dabei Überschneidungen mit den Aussagen anderer Untersuchungsteilnehmer\*innen, die an dieser Stelle nicht im Detail vorgestellt werden können, da sie ansonsten den Rahmen dieser Forschungsarbeit sprengen würden. Die Aussagen in den nun vorgestellten Beiträgen ermöglichen unter Zuhilfenahme wissenschaftlicher Literatur einen Einblick in die gegebenen Optionen von Bord aus einen Austausch mit Hilfe von Medien zur Familie herzustellen und in die Problematik, diesen auch tatsächlich umzusetzen. Bei Erwähnung der entsprechenden Besonderheiten oder Probleme, wobei oftmals Überschneidungen zu den im Anschlusskapitel vorgestellten Restriktionen bestehen, muss grundlegend der Zeitraum der Akteur\*innen berücksichtigt werden, als diese in der Kreuzschiffahrt beschäftigt waren. Unter dessen Zuhilfenahme, ein Überblick gelingt unter Rekurs auf das Kapitel 8.1, worauf gesondert hinzuweisen ist, und einem Überblick über Kapitel 5.7 und die Anschlusskapitel, die detailliert über die Entwicklung von Medien berichten, die auch an Bord von Kreuzfahrtschiffen für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit ihren Partner\*innen eine Rolle spielten, ist es möglich die Aussagen der Zeitzeug\*innen in die Gesamtdarstellung einzuordnen. An dieser Stelle sei daher der Hinweis angeraten die Informationen der genannten Kapitel zumindest im Blick zu haben, um ein besseres Verständnis der nun dargelegten Informationen zu erhalten.

Um Medien an Bord nun überhaupt für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation verwenden zu können, bleibt ihre Verfügbarkeit eine grundlegende Voraussetzung. Waren die entsprechenden Medien somit nicht an Bord vorhanden, so konnte verständlicherweise eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit ihren Familien nicht umgesetzt werden. Hier beziehen wir uns auf technische Apparate und somit Medien, mit deren Hilfe eine Kommunikation umgesetzt werden konnte. Eine Kommunikation über Briefe, die für die Seefahrer\*innen eine wichtige Rolle bei einem Kontaktaustausch mit ihrer Familie bildete, bleibt davon ausgeschlossen. Nachvollziehbarerweise mussten auch hier bestimmte Bedingungen erfüllt sein, wie die Verfügbarkeit von Papier, einem Stift, einem Briefumschlag und einer Briefmarke, um diese versenden zu können. Auch war die Briefkommunikation von Bord aus bestimmten Voraussetzungen bis in die 1980er Jahre unterlegen, über die uns Jensen kurz aufklärt. So verweist der Autor darauf, dass „Post von zu Hause an das Besatzungsmitglied und umgekehrt über die Reederei (...) (lief), (...) dieser hierbei eine entscheidende Aufgabe zu(kam)“ (Jensen 1980, S.72). Und wussten die Besatzungsmitglieder ihre Ankunftszeit in den jeweiligen Häfen, so fährt der Autor fort, so wussten sie auch wann sie mit Post ihrer Angehörigen rechnen konnten, obgleich hierbei der Kapitän eine wichtige Rolle einnahm, der als Vertreter der Reederei nach Ankunft im jeweiligen Hafen die Privatpost der Besatzungsmitglieder von einem Angestellten der Schiffsagentur oder der Reederei erhielt und sie dann an die Seeleute an Bord verteilte (vgl. Jensen 1980, S.73). Spricht Jensen dann eine Mittlerstellung des Kapitäns an Bord zwischen Besatzung und der Welt außerhalb dessen an (vgl. ebd., S.73), so kann diese bestätigt werden, obgleich sich das Projekt dieser Problematik an dieser Stelle nicht weiter widmen kann, sondern darauf näher in Kapitel 5.6 eingehen möchte.

Kehrt das Forschungsvorhaben daher zunächst zu seinem Plan zurück eingängige Aussagen der interviewten Zeitzeug\*innen vorzustellen, die über die Besonderheiten und mögliche Probleme einer interpersonellen medienvermittelten Kommunikation von Bord aus berichteten, die bei Nutzung von Kommunikationsmedien entstanden. Hier ist es zunächst Sense<sup>o\*</sup>, der als Funkoffizier auf einem Fährschiff die problematische Kontaktaufnahme über den Funkoffizier und eine Küstenfunkstelle in den 1970er Jahren schildert, die durchaus von Seiten des Seemannes und seiner Partnerin große Geduld verlangte bis ein Gespräch ermöglicht werden konnte, was keineswegs einem an Land möglichen Telefongespräch entsprach, bei dem jeder einfach nach Einführung der Selbstwahl, wobei der Vollausbau des

Selbstwählferndienstes nach 1972 in Westdeutschland weitgehend erreicht war (vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_des\\_Telefonnetzes](https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Telefonnetzes) und auch Kapitel 5.7.3), den Hörer einfach nehmen, die Nummer eingeben und dann sprechen konnte.

„Ich konnte dann natürlich nicht jetzt auch zum Hörer greifen und dann eine Nummer wählen und dann war ich mit meiner Frau verbunden, das musste damals über eine Küstenfunkstelle wie z.B. Norddeich Radio gemacht werden und dann habe ich dann das Gespräch angemeldet, habe gesagt ich möchte gerne ein Gespräch nach ähm Bremerhaven Nummer so und so und dann sagte man mir, ja kleinen Moment, ich wähle an und dann hat sich dann ähm die Station gemeldet und hat gesagt, hier (...), hier ist Bremerhaven dran, bitte Sie können sprechen. Und dann haben wir uns dann ganz normal unterhalten“ (Transkript Sense<sup>o\*</sup>, S.7).

Durch die an Bord verwendeten Kurz-, Mittel- oder Langwellen, die im vorherigen Kapitel kurz vorgestellt wurden, traten vielfach Probleme auf Medien mit Hilfe der Funkstellen an Bord nutzen zu können. So merkte Hellriegel grundlegende Probleme an, die in den 1960er Jahren eine Kommunikationssituation nachteilig beeinflussen konnten.

„So mit einem Mittelwellensender kann man natürlich gar nichts machen, da können Sie in der Nordsee ein Telegramm schicken und dann ist das aber auch schon vorbei. Nachts vielleicht mal aus dem Mittelmeer (...). Deswegen waren, hatten die Sender, die Schiffe alle noch nen' Kurzwellensender, ja (...) auf den verschiedenen, die mit verschiedenen Frequenzen (...) individuell eingestellt werden konnten der Küstenfunkstellen. Denn man musste ja die Küsten...die Frequenzen nutzen, die die Küstenfunkstellen hatten, sonst war eine Kommunikation ja gar nicht möglich (...) Und wie gesagt auch vom Preis her (...) hat man das (...) selbst die Reeder ham' ja, die Reeder ham' ja so wenig Telegramme wie möglich geschickt“ (Transkript Hellriegel, S.7f.).

Der Akteur verdeutlicht mit seiner Aussage nicht nur die Nachteile einer drahtlosen Telegraphie, wobei je nach Nutzungsverfahren unterschiedliche Reichweiten für eine Kommunikationsaufnahme erzielt werden konnten, sondern auch die Abhängigkeit von den Küstenfunkstellen, die auch Sense<sup>o\*</sup> an obiger Stelle thematisierte. Hellriegel bezieht sich hierbei jedoch auf die Verwendung gleicher Frequenzbereiche, um eine Kommunikation überhaupt herstellen zu können und merkt darüber die Kosten an, die für einen Austausch von Kommunikationsteilnehmer\*innen anfielen, die weitgehend eine Kontaktaufnahme der Akteur\*innen, hier verweist er allerdings auf die Reedereien, einschränkten. Harris merkt dabei an, dass grundlegend die Ausbreitung von Funkwellen einem täglichen Schema folgt, was bedeutet, dass Stationen, welche der Sonne zugewandt liegen einen besseren Empfang ermöglichen als Stationen, die im Dunkeln liegen. Funkstörungen treten daher auch auf den Schiffen immer wieder auf, unabhängig, ob diese durch Gewitter, elektrostatische

Entladungen in der Atmosphäre auftreten oder andere Gründe aufweisen und können zu einem verrauschten Funkempfang oder gar zu einem fehlenden Funkempfang führen, der eine Kommunikation ganz versagt (vgl. Harris 2005, S.75).

Auch andere Akteure wie bspw. Schifferdecker, der ebenfalls in den 1970er Jahren an Bord arbeitete, merkt an, dass die Kommunikationsanlagen weitgehend nur für den Reedereibetrieb genutzt wurden und die Kosten für die Seeleute zu hoch lagen, um kontinuierlich einen Austausch mit ihrer Familie zu initiieren, während Hag im gleichen Zeitraum tätig, eine grundlegende Abhängigkeit von einer funktionierenden Technik an Bord anspricht, um eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit Zuhause wahrnehmen zu können.

„Und das wurde also es wurde nur für den Reedereibetrieb genutzt (...). Aber das war immer sehr teuer (...) Also es (...) denn ein einfacher Seemann, der konnte sich das nicht leisten. Und auch die Offiziere nicht“ (Transkript Schifferdecker, S.10).

Und Hag merkt an:

„Ich muss mich verlassen auf Technik, die mir ermöglicht mit der Familie zu telefonieren (...) Denn Kontakt irgendwo an eine sogen. Küstenfunkstelle hat man immer gefunden, dass man zumindest ein Telegramm abschicken konnte oder eben auch telefonieren konnte. Später wenn man da in amerikanischen Gewässern war (...), die hatten das nicht so mit der Post da, die dann eben die Funkgespräche vermittelt haben und das war überlebenswichtig. Muss ich so sagen nee. Eben weil ich wusste, es gibt so was (...) und deswegen musste man das benutzen. Schon um selber im Kopf irgendwo ein klares Bild zu behalten, was zuhause so läuft im Groben und Ganzen was im Hause so läuft oder zuhause so läuft usw.“ (Transkript Paul Hag, S.17f.).

Hag spricht nicht nur eine grundlegende Abhängigkeit der Seeleute von Medien an Bord an, die funktionieren müssen, sondern auch Probleme, die bedingt durch einen mglw. technischen Rückschritt einiger Länder, er erwähnt Probleme der Vereinigten Staaten mit dem Postwesen, eine Konzentration auf bestimmte an Bord verfügbare Medien bedingten. Eine Nutzung der Kommunikationsmedien diene dabei unterschiedlichen Zwecken, nicht nur der einfachen Kontaktaufnahme mit seiner Partnerin, sondern auch um sich einen Überblick über die Situation an Land und in der Familie zu verschaffen und sich seiner Beziehung zu vergewissern, die er mit einer Partnerin an Land pflegte.

Die Abhängigkeit von zu funktionierender Technik der Kommunikationsmedien spielte dabei jedoch unabhängig der von Hag getätigten Aussage zu allen Zeiten während des Untersuchungszeitraumes des Forschungsprojektes eine entscheidende Rolle für die Seeleute, wollten sie eine Kommunikation mit ihrer Familie initiieren, unabhängig ob diese über die drahtlose Morsetelegraphie oder die in den 1980er Jahren auf den Schiffen eingeführte

Satellitenkommunikation übermittelt werden konnte. Entsprechende Verbesserungen, die mit der Satellitenkommunikation einhergingen, erwähnte dabei unter anderem Schuldt, der als Seefahrer zwischen 2004 und 2008 einer Tätigkeit in der Kreuzschiffahrt nachging.

„ (...) Diese neuen Kommunikationswege, die (sich) da alle aufgetan haben (...), die vereinfachen das Ganze natürlich und (...) früher war das sehr viel Handarbeit eben durch die Kunst des Morsens und heutzutage ein paar Knöpfchen einstellen und dann ein paar Tasten drücken und dann ist das erledigt nā. Also die Anlagen haben sich gewaltig geändert, kann man so sagen nā“ (Transkript Schuldt, S.10f.).

Das Forschungsprojekt ist an dieser Stelle davon überzeugt, dass der Zeitzeuge hierbei maßgeblich auf eine Entwicklung Bezug nimmt, die mit der Satellitenkommunikation an Bord der Schiffe einherging und zu erleichterten Kommunikationsmöglichkeiten für die Seeleute führte. Waren vorher noch ausschließlich die Funkoffizier\*innen als Spezialisten notwendig, um einen Austausch von Bord aus zum Land über eine Küstenfunkstelle zu initiieren, so konnte durch moderne Satellitenanlagen und Sende- und Empfangsgeräte, die vom nautischen Personal selbst bedient werden konnten, eine Verbesserung der interpersonalen medienvermittelten Kommunikation der Akteur\*innen mit ihrer Familie erzielt werden (vgl. auch die Ansätze von Wolfschmidt 2007, S.152f.). Bildete die Kontaktaufnahme mit der Familie vorher noch eine aufwendige und sich aus vielen unterschiedlichen Arbeiten zusammensetzende Aufgabe der Funkoffiziere und gestaltete sich auch zeitlich oftmals aufwendig, so reichte es den Seeleuten bereits Mitte der 2000er Jahre, ein paar Knöpfe und Tasten zu drücken, um selbstständig einen Austausch mit der Landbevölkerung zu erzielen, bspw. über das Mobiltelefon, um ein Beispiel an die Darstellung von Schuldt anzufügen. Auch scheint es, so kann an dessen Aussage angelehnt werden, zu einem Medienwandel an Bord der Schiffe gekommen zu sein, der mit einem veränderten Mediennutzungsverhalten der Seeleute einherging, die nun eigenständig Zugriff auf an Bord vorhandene Medien nehmen konnten. Mögliche Hinweise auf einen Medienwandel lassen sich dabei den Abschnitten 5.7 bis 5.9.4 entnehmen, auf welche das Projekt an dieser Stelle gesondert hinweisen möchte.

Dennoch blieben die Akteur\*innen auch dann von einer funktionierenden Technik an Bord der Schiffe abhängig, wollten sie einen Austausch mit ihrer Familie initiieren, wie wiederum auch Schuldt dem Projekt mitteilte.

„Es kommt ganz einfach vor, dass (...) es gibt keine sichere Technik, auch eben Funktechnik nicht und man hat oftmals auch noch mehrere Wege, wie gesagt wenn Internet dann nicht ist, dass man telefonieren kann oder so was das sind ja nun (...) auch alles verschiedene Kommunikationswege möglich (...). Wie gesagt von kurzfristigen oder kurzzeitigen Ausfällen

oder so was, technischen Problemen abgesehen, war das eigentlich immer gut“ (Transkript Schuldt, S.11).

Der Akteur weist eindringlich darauf hin, dass es an Bord der Kreuzfahrtschiffe keine absolut sichere Technik gibt, unabhängig welcher Art und dass Ausfälle durchaus üblich erscheinen können, wobei er hier Bezug auf das an Bord vorhandene Internet nimmt, welches durch Satellitenkommunikationsnetze des Schiffes selbst zur Verfügung gestellt wird. Und trotz einer einseitigen Abhängigkeit der Seeleute von zu funktionierenden Kommunikationsmedien und einer funktionierenden Technik, erklärt Schuldt an anderer Stelle, dass es den Akteur\*innen durchaus möglich ist, bei einem Versagen der Technik oder einer fehlenden Funktionsfähigkeit eines Mediums auf ein anderes Medium, wie im genannten Fall auf ein Telefon oder Mobiltelefon ausweichen zu können, um sich mit der Familie auszutauschen. Ergo fällt das Internet an Bord aus, so können die Seeleute auf ein Medium zurückgreifen, welches unabhängig von einer zu funktionierenden Internettechnik bleibt wie bspw. das Mobiltelefon, welches sich in das Satellitennetz an Bord einwählt oder sich bei küstennahen Fahrten in ein an Land vorhandenes Mobilfunknetz einwählt und so Anrufe mit Zuhause möglich macht. Dieser Rückgriff auf andere Medien setzt dabei jedoch elementar die Existenz mehrerer Kommunikationsmedien gleichermaßen voraus. Ergo besitzen die Seeleute an Bord kein Mobiltelefon, welches sie in entsprechenden Situationen für eine Kommunikation mit ihren Partner\*innen verwenden können und fällt das Internet an Bord aus, welches auf einem Computer oder Smartphone genutzt werden kann, so kann kein bei Schuldt proklamierter Rückgriff auf ein anderes Medium erfolgen. In diesem Fall ist es den Akteur\*innen dann für einen oftmals nicht näher bestimmbaren Zeitraum nicht möglich sich mit ihrer Familie von Bord aus auszutauschen.

Gefährlich bleibt dabei auch, wie Lose\* an anderer Stelle einräumt, wenn sämtliche Medien an Bord ausschließlich über die Satellitenkommunikation einen Austausch mit der Familie ermöglichen können und es dann zu Ausfällen der Technik kommt.

„Ein schönes Beispiel für uns (...). Am 01.Juni ist mein, mein drittes Kind jetzt geboren worden und wir hatten (...) vom 27.05. bis 02.06. kein Internet an Bord, das Internet ist also komplett zusammengebrochen. Das heißt, wir hatten kein E-Mail-Austausch, wir hatten kein Telefon, weil das auch über das Internet läuft, läuft, das Schiff war also tot. Es gab gar nichts, es gab absolut gar nichts. Ich hatte (...) zum Glück als Staff, ich hab´n´ Iridium Satellitentelefon, das ich zwei Stunden pro Monat umsonst nutzen kann (...). (...) Da ich saß da wirklich wie auf heißen Kohlen, weil ich wusste jetzt, das Kind wird jetzt irgendwie kommen in diesen Zeitraum, ich war auch noch in St. Petersburg und konnte also auch nicht mit meinem



Privathandy telefonieren, weil das mit dem Roaming da halt auch nicht funktioniert (...), da hat man schon gemerkt, wie stark man abhängig ist. Dass man also ohne diese Medien eigentlich heutzutage wirklich aufgeschmissen ist. Satellitenproblem (...)" (Transkript Lose\*, S.6).

Ist die gesamte Kommunikation mit dem Land ausschließlich über das an Bord vorhandene Satellitennetz möglich und kommt es zu Ausfällen, so fassen wir Loses\* Aussagen zusammen, kommt eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit Akteur\*innen, die sich an Land befinden, nahezu zum Erliegen. Ist es in einem solchen Fall nicht einmal möglich sich mit Hilfe des Mobiltelefons an Land aufgrund einer fehlenden Netzabdeckung oder Problemen mit dem Roaming (zum Begriff s. S.465) mit der Familie austauschen zu können, so ist es den Seeleuten zeitweise nicht möglich einen Kontakt mit Zuhause herzustellen, es sei denn sie verwenden andere Medien, die an Land (bspw. dort vorhandene Telefone) zur Verfügung stehen. So merkt u.a. Harris an, dass ein Mobiltelefon nahezu nutzlos erscheint, wenn keine entsprechende Abrechnungsvereinbarung mit einer lokalen Telefongesellschaft vorhanden ist und ein Gerät eventuell aufgrund fehlender Roamingvereinbarungen mit anderen Ländern keine Abrechnung von Gesprächen im Ausland ermöglicht (vgl. Harris 2005, S.56f.), so dass ein Mobiltelefon keine Anrufe bei einem Aufenthalt an Land zulässt. Grundlegend sind Mobiltelefone an Bord ebenfalls nutzlos, wenn die Reichweite des nächsten Sendemastes an Land verlassen wird, was dazu führt, dass die Geräte weitgehend nur im küstennahen Bereich genutzt werden können (vgl. auch Harris 2005, S.56f.). Zwar bleibt eine Nutzung über das bordeigene Satellitensystem auf den Schiffen möglich, kann allerdings hohe Kosten mit sich bringen, wenn von Bord aus Telefonate mit einem Mobiltelefon durchgeführt werden (vgl. <https://www.teltarif.de/roaming/schiff-handynetz.html>) und unterliegt der Funktionsfähigkeit der Satellitenkommunikation.

Die Abhängigkeit von einer zu funktionierenden Technik, die Lose\* und zuvor Schuldt im Interview ansprachen, bleibt somit auch im 21.Jahrhundert ein wesentlicher Bestandteil, welcher die Kommunikation im Alltag der Berufsgruppe mit ihrer Familie entscheidend beeinflusst. Denn unabhängig ob die Akteur\*innen im Untersuchungszeitraum abhängig von funktionierender Technik waren, die vom Funkoffizier sichergestellt wurde, der es den Seefahrer\*innen ermöglichte einen Kontakt mit Zuhause herzustellen oder ob es nach Aufhebung der Position der Funkoffizier\*innen nach technische Offizier\*innen wie Kommunikationsoffizier\*innen oder Radio-Offizier\*innen sind, die sich für die Herstellung einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation mit Akteur\*innen an Land verantwortlich zeigen (vgl. auch Schulz 2010, S.136f.), die Abhängigkeit von einer

funktionierenden Technik bleibt jederzeit eine wesentliche Voraussetzung für eine Kommunikationsaufnahme. Verändert hat sich hierbei jedoch der Ansprechpartner an Bord, der für die Initiierung einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation eine essentielle Rolle spielt. Musste vorher zwingend der Funkoffizier für eine Kommunikationsaufnahme mit der Familie an Land in seiner Funkstation aufgesucht werden, so ermöglichen die heute an Bord vorhandenen Medien eine eigenständige Anwendung, die dahinter stehenden Akteur\*innen wie der Radio-Offizier treten nahezu nicht in Erscheinung und automatisch ablaufende Prozesse, die ebenfalls von den Seefahrer\*innen nicht mehr grundlegend wahrgenommen werden, ermöglichen den Seeleuten eine weitgehend individuelle Nutzung der Medien.

So merkt Müller eine früher grundlegende Abhängigkeit vom Funkoffizier an, während Schuldt, der bereits in den 2000er Jahren einer Tätigkeit auf einem Kreuzfahrtschiff nachging, anmerkt, dass die Seeleute in dieser Zeit bereits eigenständig in der Lage dazu waren mit Hilfe der an Bord vorhandenen Medien eine Kommunikation mit ihrer Familie zu initiieren, wenn wie Bode\* anschließend einräumt, ein freier Zugang auf die Medien vorhanden war und die Seefahrer\*innen über entsprechende Zeitkontingente verfügten eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit Zuhause aufzubauen.

„Früher war natürlich, haben wir ja schon gesagt der Funker. Der Funker, das war ungeheuer wichtig“ (Transkript Müller, S.8). „(...) Der Funkoffizier eben die (...) Schlüsselperson zwischen Land und See und See und Land und jetzt nachher im Zuge der Kommunikation über Satelliten, was natürlich in den ersten Jahren sehr teuer war und auch nicht von jedem jeden Tag genutzt werden konnte, auch wenn was Dringendes war. Dann wurden diese Anlagen auch genutzt für Kommunikation privater Natur (...)“ (Transkript Schuldt, S.10). „Da brauchte man sich nicht kümmern und das (...) musste jeder selbst rausfinden und hat auch jeder selbst dann gemacht. Also da hatten wir nichts mehr zwischen“ (Transkript Schuldt, S.11). „Ja also ich, wenn ich nen' Zugang hab' und die Zeit hab', dann kann ich das machen“ (Transkript Bode\*, S.9).

Ein individueller Zugriff auf die Medien an Bord für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation kann dabei als ein Fortschritt betrachtet werden, der den Kommunikationsrahmen der Seeleute entscheidend erweiterte, unabhängig ob es sich dabei um einen Zugriff auf den an Bord vorhandenen Computer mit Internetzugang handelte oder die Verwendung des privaten Mobiltelefons. Dennoch wurde die Kommunikation mit der Familie an Land durch zahlreiche Restriktionen an Bord weiterhin erschwert und besondere Restriktionen eingeführt, die eine jederzeitige interpersonale medienvermittelte Kommunikation weitgehend beeinträchtigten. Im nun folgenden Abschnitt möchten wir mit

Hilfe der Aussagen unserer Untersuchungsteilnehmer\*innen einige Restriktionen benennen, die nicht nur im Zeitalter der Satellitenkommunikation, sondern auch vorher bereits die Kommunikation mit Zuhause durchaus erschweren konnten. Dabei ist oftmals nicht immer trennscharf zwischen Einschränkungen und Problemen, die daraus resultieren, zu differenzieren, so dass mögliche Überschneidungen zu verzeihen sind.

### **5.5.1 Restriktionen in Verwendung der an Bord vorhandenen Kommunikationsmittel**

An dieser Stelle sei den nun folgenden Aussagen der Zeitzeug\*innen noch einmal gesondert der Hinweis vorangestellt, dass Einschränkungen in der Verwendung an Bord vorhandener Medien nicht nur aus einer nicht einwandfrei funktionierenden Technik der Medien resultieren, welche auch durch Wetterkapriolen wie Stürme, Unwetter oder Naturkatastrophen durchaus beeinflusst werden kann, die mitunter zu einem Versagen der Technik beitragen und einen Austausch mit Zuhause verhindern. Harris verwies ja bereits auf Funkstörungen, die sich durch Gewitter und elektrostatische Entladungen in der Atmosphäre ergeben und zu einem verrauschten oder fehlenden Funkempfang führen können (vgl. auch Harris 2005, S.75). Diese Restriktionen können zu gravierenden Problemen führen, wie bereits im vorherigen Abschnitt erläutert, so dass es den Seeleuten in solchen Momenten mitunter nicht möglich ist die Medien, wie bspw. das Telefon, für einen Austausch mit der Familie nutzen zu können, da hiermit kein Kontakt hergestellt werden kann. Doch losgelöst dieser Problematik ergeben sich im Hinblick auf die Nutzung von Medien an Bord weitergehende Schwierigkeiten, die sich aus zahlreichen Restriktionen ergeben, auf die wir nun gesondert eingehen möchten.

Hier ist es zunächst Paul Hag, der eindringlich noch einmal auf die bedeutsame Stellung der Funkoffiziere an Bord hinweist und anmerkt, dass deren Kenntnisse ständig gefordert waren, wollte eine Kommunikation der Seeleute mit Zuhause gelingen. Darüber hinaus verweist der Akteur auf die in der Zeit der drahtlosen Funktelegraphie für eine weltweite Kommunikation verwendete Kurzwelle, die bei einer reibungslosen Funktionsfähigkeit den großen Nachteil mit sich brachte, dass sämtliche Gespräche über das Telefon von anderen Personen, die ebenfalls in der Leitung warteten, mitgehört werden konnten. Eine mögliche Einschränkung unserer Ansicht nach, die durchaus dazu führen konnte, dass sich Seeleute als auch ihre Partner\*innen bei Gebrauch des Telefons bei einer interpersonellen medienvermittelten Kommunikation inhaltlich einschränkten und mitunter nicht alle Dinge besprachen, die sie

zum derzeitigen Zeitpunkt beschäftigten, wie die Ehefrau des Seemannes an anderer Stelle (s.u.) einräumt.

„Naja die hohen Anforderungen im Funkverkehr selber. Egal was das jetzt war. Wetterfunk, Telefonie, Telegraphie, alles was eben damals mit der Technik möglich war (...). Und das andere lag in der Technik selber. Es ging alles über Kurzwelle. Offene Kanäle. Wenn ich ein ernsthaftes Problem gehabt hätte, hätte ich das über Telefon mitteilen müssen und die halbe Welt hätte zugehört. Zumindest die, die in der Warteschlange denn sitzen, um nach mir zu telefonieren“ (Transkript Paul Hag, S.1 und S.15).

Das Wissen um derartige Einschränkungen beeinflusste dabei entscheidend das Kommunikationsverhalten der Akteur\*innen zueinander, wie die Partnerin des Seefahrers an anderer Stelle einräumt. Ein solches Verhalten thematisiert schon Goffman, der anmerkt, dass die schiere Anwesenheit anderer Akteur\*innen Einflüsse auf ein Kommunikationsverhalten nach sich ziehen kann, indem man anders redet, gewisse Dinge nicht thematisiert oder sogar das Thema wechselt, wenn andere in Sicht- und Hörweite kommen (vgl. Goffman 2005, S.47 in Höflich 2016, S.38).

„Man hat sich anfänglich manchmal eben aufgrund von Mithören gescheut zu hören, zu sagen, dass man sich vermisst oder oder, dass man sich liebt und so, aber da wie gesagt, dass haben wir dann ausgeklammert und (...) dann wurde so nach dem Alltag auch gefragt (...). Also das habe ich manchmal damals als sehr umständlich und teilweise nicht so angenehm empfunden (...)“ (Transkript Jutta Hag, S.2f.).

Hierbei handelt es sich um Restriktionen, die sich durch die an Bord verwendete Technik, hier in der Nutzung der Funktechnik bspw. durch Kurzwellen ergaben und die einen offenen Empfang der übermittelten Botschaften an alle in der jeweiligen Leitung befindlichen Kommunikationsteilnehmer\*innen ermöglichten. Dass die Akteurin diese Einschränkungen durchaus als störend empfand und einen Einfluss auf ihr Kommunikationsverhalten konstatierte, verwendete sie das Telefon, erscheint nachvollziehbar. Eine weitgehende Verbesserung räumt an anderer Stelle ihr Mann Paul Hag selbst ein, der anmerkt, dass den Seeleuten zumindest mit Etablierung einer eigenen Telefonzelle vor der Funkstation ein wenig mehr Privatsphäre gegeben wurde. So mussten sie zumindest nicht länger dem Funkoffizier ins Auge blicken, wenn sie sich mit ihren Partner\*innen über private Dinge austauschten, wenngleich ein Mithören anderer Kommunikationsteilnehmer in der Leitung auch damit nicht verhindert werden konnte. Über dies hinaus blieb der Funkoffizier die wichtigste Person, wenn es darum ging eine Kommunikation mit der Familie an Land herzustellen. Ohne ihn, so macht Hag deutlich, funktionierte es nicht. Dass der Akteur mit

dieser Rollenzuweisung eine gewisse Machtstellung an Bord einnahm, mag hierin bereits deutlich werden, die wir im nachfolgenden Kapitel jedoch ausführlich erörtern.

„Da konnte also jetzt der schon erwähnte Steward, konnte nicht einfach hingehen und dann zum Hörer greifen, so wie das heute ist und eine Nummer wählen und mit irgendjemand in Kontakt treten. Der musste kommen und musste sagen, ich möchte und dann war (...) der Funkoffizier war dann derjenige, der diesen Wunsch erfüllte. Immer mit dem Hintergrundwissen für den Kunden, da sitzt einer in der Funkstation und hört mit. Nicht so sehr, weil mich das interessiert was der da erzählt, sondern einfach es war ja so, die Kurzwellenverbindungen sind ja auch nicht so stabil, es ging mal rauf und runter. Und man musste da auch manchmal technisch eingreifen. Es war insofern eine gewisse Privatheit gegeben, weil wir vor der Funkstation eine Telefonzelle hatten (...), da konnten die Leute reingehen, Tür zumachen, Hörer in die Hand nehmen oder konnten auch, wenn ihnen das zu komisch vorkam am Ohr, konnten da so einen Lautsprecher einschalten. Und konnten da sozusagen alleine telefonieren. Die haben also mich nicht gesehen (...). Aber so Alltag im Sinne von Allgemeingebrauch war nicht möglich, weil die Leute auch gar nicht die Ausbildung hatten“ (Transkript Paul Hag, S.18).

Seeleute waren laut Aussage von Paul Hag von der Stellung des Funkoffiziers abhängig, der eine Kommunikation mit Zuhause initiierte. Dazu war es notwendig die Funkstation aufzusuchen, um den Funkoffizier\*innen einen Kommunikationswunsch mitzuteilen. Ohne diese Mitteilung konnte zumindest von Seiten der Funkoffizier\*innen für sie keine interpersonal medienvermittelte Kommunikation über Medien wie das Telefon, Telegramm oder Telex umgesetzt werden. Dabei unterlag diese Kommunikationsaufnahme, die technisch mit Hilfe der Anlagen an Bord der Schiffe umgesetzt wurde, unterschiedlichen Einwirkungen wie technischen Einflüssen und dabei auftretenden Störungen oder auch Wetterauswirkungen, die sich auf die an Bord vorhandene Technik auswirkten und eine Kommunikation zeitweise versagten wie bspw. Gewitter oder Unwetter.

Die Seeleute an Bord konnten in den 1970er Jahren, in denen der Seemann an Bord tätig war, keineswegs eigenständig eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit Zuhause erzielen, es sei denn sie versendeten einen Brief. Auch war eine individuelle Nutzung der Anlagen an Bord nicht möglich, da den anderen Seefahrer\*innen grundlegende Kompetenzen fehlten die Anlagen in der Funkstation überhaupt nutzen zu können, wenn wir Paul Hag folgen. Für die Verwendung dieser Anlagen galten spezielle Restriktionen, so dass es nur den Funker\*innen gestattet war die dort vorhandenen Geräte zu verwenden, um mit ihrer Hilfe einen Kontakt mit dem Land herzustellen. So merkt Hellriegel als Voraussetzung die bereits in Kapitel 5.4 erwähnten Seefunkzeugnisse an, die eine zwingende Bedingung bildeten, um überhaupt eine Tätigkeit als Funkoffizier ausführen zu können. Ferner klärt er uns darüber

auf, dass die technischen Geräte in der Funkstation ausschließlich dazu dienten die Sicherheit der Seefahrer\*innen an Bord zu sichern und nicht zwangsläufig, worüber uns anschließend die Mitarbeiter\*innen des Museums Norddeich Radio informieren, um damit eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit Zuhause zu gewährleisten.

„Denn das ist, man muss es ja bedenken, es ist ja eine Sicherheitseinrichtung in erster Linie (...) die Geräte sind an Bord, um die Sicherheit der Seeleute an Bord zu gewährleisten und wenn da jemand anderes dran rumspielen würde (...) das wäre also schon eine schlimme (...) ist aber nie passiert ähm... die hätten sich da auch nicht ausgekannt oder so (...). (...) Also Voraussetzung um diese Anlagen zu nutzen war natürlich ein Seefunkzeugnis. Nech? Dieses Seefunkzeugnis, das konnte man auf den Seefahrtsschulen machen (...) ich muss ja die Morsezeichen kennen, um Telegramme zu übermitteln (...)“ (Transkript Hellriegel, S.8f.).

Wie bereits in Kapitel 5.4 erörtert, diente die Funkanlage an Bord in erster Linie dazu die Sicherheit der Seeleute an Bord zu erhöhen und schnellstmöglich mit ihrer Hilfe im Seenotfall ein benachbartes Schiff oder eine Küstenfunkstelle erreichen zu können, um Hilfe anzufordern. Reeder erkannten darin vielfach Vorteile, die darin bestanden dass Akteur\*innen an Bord wie Funker\*innen ihnen mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie ihre Position auf hoher See, ihre Ankunft in den Häfen oder eine mögliche Verspätung der Ladung mitteilen oder sich mit dem Kapitän verständigen konnten (vgl. Gesprächsprotokoll Norddeich Radio vom 13.09.2017). Die Kommunikationsanlagen, die nach der Funkverwaltungskonferenz von 1912 auf allen Schiffen größer als 300 Bruttoregistertonnen eingerichtet werden mussten, wurden in erster Linie zur Wahrung der Sicherheit an Bord installiert, dann kommerziell für einen Austausch von Bord mit dem Land verwendet und erst nachrangig von den Seeleuten für eine private interpersonale medienvermittelte Kommunikation genutzt, was vielfach auch an den hohen Kosten lag, die für eine Nutzung anfielen (vgl. ebd., s. auch Kapitel 5.4 und Auszüge in den Folgeabschnitten von Kapitel 5.7.3 an).

Mit Aufhebung der Position der Funkoffizier\*innen Ende der 1990er Jahre, worüber das Projekt berichtete (s. S.344f.), die an Bord eine Gewährleistung der Kommunikation mit dem Land aufrechterhielten, verzeichneten sich seither zunehmend andere Akteur\*innen wie technische Offizier\*innen oder Radio-Offizier\*innen für die Aufrechterhaltung der Kommunikation mit dem Land verantwortlich (vgl. im Ansatz Schulz 2010, S.136f.). Im Vergleich zu den Funkoffizier\*innen, die in ihrer Funkstation von den Seeleuten aufgesucht werden mussten, wünschten diese einen Austausch mit ihrer Familie, sichern diese nahezu unsichtbar für andere Besatzungsmitglieder die Kommunikation mit Akteur\*innen an Land, indem sie die Kommunikationsanlagen in ständiger Bereitschaft halten, diese pflegen und

warten. Besuche von fest installierten Räumlichkeiten an Bord wie der Funkstation für eine Kommunikationsaufnahme entfielen damit und wurden ausgelagert in eigens für die Kommunikation geschaffene Räume wie bspw. Computerräume, in denen die Seeleute eigenständig die dort vorhandenen Geräte nutzen konnten, um einen Kontakt mit der Familie herzustellen. Doch auch diese waren nach Auswertung der Zeitzeugengespräche nicht überall vorhanden, wenn wir die Aussagen von Senke\*, Beinlich und Vosova<sup>o\*</sup> vergleichen. So räumen bspw. Beinlich und Vosova<sup>o\*</sup> deren Existenz ein, obgleich Vosova<sup>o\*</sup> und Senke\* spezielle Einschränkungen bei deren Verwendung erläutern und Senke\* an anderer Stelle von keiner allgemeinen Verfügbarkeit solcher Räumlichkeiten an Bord spricht.

„Als Kadett... was hatte ich denn da für Einrichtungen? Also ich weiß wir haben einen (...) in der Messe einen Computer gehabt (...) mit dem man E-Mail schreiben konnte. Das war aber auch alles, was irgendwie vom Schiff seitlich angeboten wurde“ (Transkript Beinlich, S.14).

E-Mail und Internet an Bord nutzen zu können setzt dabei laut Dietrich die grundlegende Voraussetzung einer Option der Datenübermittlung voraus, die über die Satellitenkommunikation oder Mobilfunknetze sichergestellt wird, worüber hinaus auf den Schiffen Computer vorhanden sein müssen, die ein Modem benötigen, um einen Zugriff auf das Internet zu erhalten (vgl. Dietrich 2000, S.27). Für einen Zugriff auf das Netzwerk selbst wird ferner ein Service Provider der Schiffe und der Reederei benötigt, der einen Datentransfer über das Internet möglich macht, wie der Autor an anderer Stelle verdeutlicht (vgl. ebd., S.27). Berücksichtigt werden muss an Bord auch eine relativ langsame Internetverbindung, die aufgrund einer veralteten Technik geringe Übertragungsgeschwindigkeiten sicherstellt, wie Dietrich zu bedenken gibt, wenngleich seit Mitte der 2010er Jahre Reedereien vielfach ihre Kreuzfahrtschiffe bereits umrüsten und mit moderner Technik wie neuen Satelliten, besseren Antennen und einer optimierten Netzwerk-Technik schnellere und zuverlässigere Verbindungen möglich machen (vgl. Dietrich 2000, S.27 und <https://www.cruisetricks.de/internet-auf-kreuzfahrtschiffen-schneller-billiger/>).

Die Nutzung des Internets unterlag dabei wie Senke\* uns an anderer Stelle berichtet, Restriktionen in Form zu zahlender Nutzungsgebühren, wobei dessen Qualität deutlich schwankte und oftmals unzuverlässig blieb. Dies verdeutlicht, dass ein entsprechender Umrüstungsprozess im Jahr 2017, in dem die Akteurin auf einem Kreuzfahrtschiff beschäftigt war, noch nicht auf allen Kreuzfahrtschiffen abgeschlossen war, der zuverlässige Internetverbindungen ermöglichte.

„ (...) Kaufe ich ähm kaufe ich Internet-Tickets an Bord. Ich nutze dazu das, die billigere Variante von abends halb neun bis morgens um sieben für 3 Euro die Stunde. Tagsüber kostet

das Internet sechs Euro für die Crew pro Stunde. Was sehr teuer ist. Und es schwankt. Das Satelliteninternet schwankt regelmäßig“ (Transkript Senke\*, S.7).

Restriktionen merkt auch Vosova<sup>o\*</sup> an. Hier verweist sie auf die Verfügbarkeit von Freischaltcodes, die sie sich zunächst an der Rezeption der Schiffe besorgen, dann anschließend am Computer im bordeigenen Internet-Café eingeben musste, um daraufhin einen freien Zugriff auf die Computer und das Internet an Bord erhalten zu können.

„Eigentlich nur (...) ja wie gesagt wir hatten ein Internet-Café mit drei, vier Computers, aber die waren meistens kaputt oder da war kein Empfang und wenn dann sehr langsam (...). Das Internet-Café war immer offen (...) ja wir mussten uns immer an der Rezeption erst mal so einen Code holen. Und dann können wir Computer benutzen“ (Transkript Vosova<sup>o\*</sup>, S.7f.).

Eine generelle Verfügbarkeit von Computern an Bord in eigenen Räumlichkeiten oder in einem Internet-Café auf den Schiffen selbst bildete jedoch keineswegs eine Selbstverständlichkeit, wenn wir auf die Aussage von Senke\* rekurrieren. Sie erklärt, dass es

„ (...) feste Computer, Standcomputer für die Mannschaft, für die allgemeine Besatzung gibt es nicht an Bord. (...) Auch ein Internet-Café, das gibt es für die Besatzung an Bord nicht. Das gibt es für die Gäste, aber nicht für die, für das, für Staff“ (Transkript Senke\*, S.7f.).

Den Aussagen entnimmt das Projekt, dass eine generelle Verfügbarkeit spezieller Räumlichkeiten an Bord, wie Internet-Cafés oder Computerräume keineswegs eine Selbstverständlichkeit bildeten, wenn es die Situation auf den Kreuzfahrtschiffen in den 2000er und 2010er Jahren reflektiert. Ein grundlegendes Anwenderwissen von den Seeleuten war allerdings immer eine zwingende Voraussetzung, um selbst die Kommunikationsanlagen nutzen zu können, unabhängig ob es sich dabei nun um einen Computer oder ein Telefon auf der Kabine oder auf den Gängen des Schiffes handelte, wenn sich kein Akteur wie der Funkoffizier selbst für einen Kommunikationsaustausch mit der Familie der Seefahrer\*innen auszeichnete. Kleber\* und Bode\* merkten dabei folgende Kompetenzen an, die notwendig waren, damit eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit Hilfe des Telefons an Bord oder des Computers mit den Partner\*innen an Land funktionieren konnte, während Lose\* ein bereits erwähntes generelles Anwenderwissen der Medien betont, welches für eine Kontaktaufnahme mit der Familie an Land eine zwingende Voraussetzung bildete, wollte diese gelingen.

„Ich musste da nur wählen“ (Transkript Kleber\*, S.12) meint Kleber\* und bezieht sich dabei auf die Nutzung der an Bord vorhandenen Telefone auf den Gängen und in den Kabinen. Bode\* hingegen merkt an, dass die Verwendung eines Computers „naja relativ simpel eigentlich (verlief). Du musst n´ PC anmelden können im Internet, musst dich einloggen können“ (Transkript



Bode\*, S.9). Gab es Schwierigkeiten bei der Benutzung der Kommunikationsmittel, so gaben uns sowohl Kleber\* als auch Bode\* an anderem Ort den Hinweis, dass Akteure an Bord wie Kommunikationsoffizier\*innen oder IT-Mitarbeiter\*innen mitunter genauso wie andere Seeleute Hilfestellung leisteten, damit eine medienvermittelte Kommunikation mit Zuhause gelingen konnte.

„So und wenn ich nicht weiter wusste, dann musste der Kommunikationsoffizier ran“ (Transkript Kleber\*, S.12). „Wenn du da, wenn du da jetzt mal ein Defizit hattest, dann lernt man sich halt kennen, dann helfen einem Leute und es gibt auch immer noch den ITler an Bord“ (Transkript Bode\*, S.9).

Unabhängig von entsprechenden Hilfestellungen blieb ein grundlegendes Anwenderwissen jedoch eine notwendige Voraussetzung für eine erfolgreiche Kommunikationsaufnahme über Medien an Bord. Dies gilt für an Bord vorhandene technische Geräte wie Telefone oder den bordeigenen Computer genauso wie an Bord verwendete private Geräte der Seeleute wie bspw. Mobiltelefone oder Laptops, um damit einen Austausch mit der Familie zu initiieren. So fasst es auch Lose\* im Verlauf seiner Ausführungen zusammen und merkt an, dass

„ (...) für alles andere, das ist normales Anwenderwissen, was heute jeder hat. Wie gehe ich mit einem Smartphone um, wie gehe ich mit nem´ Telefon um oder mit nem´ Computer. Das ist also, das normale Wissen, was jeder hat“ (Transkript Lose\*, S.8).

Nach Schüttpelz kann dieses erworbene Anwenderwissen als eine Technik bezeichnet werden, die sich durch Anweisungen, Nachahmung oder Training angeeignet wurde und die nach Aneignung nicht jedes Mal erneut begründet werden muss, um sich ihrer Nützlichkeit zu versichern (vgl. Schüttpelz 2006, S.90, Herv. i. O.). Jeder der einen Computer an Bord oder das Mobiltelefon verwenden kann, weiß somit welche Vorteile ihm oder ihr das Medium bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation bietet, so ein an Schüttpelz anknüpfendes Beispiel.

Nach einer beispielhaften Darstellung etwaiger Restriktionen, die an Bord eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation durchaus einschränken und oftmals auch Probleme mit sich bringen können, möchte das Forschungsprojekt im nachfolgenden Kapitel nun einige Beispiele dafür geben, wie es einigen Seeleuten an Bord trotz entsprechender Restriktionen jederzeit möglich war einen Kontakt mit der Familie an Land herzustellen. Damit einhergehende Privilegien ergaben sich häufig aus ihrer Position an Bord, die sie dort bekleideten. Hier rekuriert das Forschungsvorhaben insbesondere auf die Funkoffizier\*innen, die sich bis in die späten 1990er Jahre für eine Kommunikationsaufnahme mit den Akteur\*innen an Land verantwortlich zeigten. Unter Zuhilfenahme ihrer beruflichen

Kompetenzen konnten sie eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit ihren Familien ermöglichen, aber auch einschränken. Damit einher gingen für die Seefahrer\*innen neben einer grundlegenden technischen Abhängigkeit von den Anlagen an Bord, die nur vom Funker selbst zu nutzen waren, eine Abhängigkeit von einem Akteur, der damit mglw. eine Machtstellung auf den Schiffen einnehmen konnte, die wir nun folgend näher untersuchen wollen. Darüber hinaus möchten wir einige Exempel vorstellen, die eindeutig belegen, dass es durchaus einigen Akteur\*innen an Bord, hier rekurrieren wir nicht nur ausschließlich auf die Funkoffizier\*innen, möglich war häufiger als andere Seeleute an Bord einen Austausch mit der Familie über Kommunikationsmedien zu initiieren.

### **5.6 Privilegien sowie Macht- und Abhängigkeitsverhältnisse der Seeleute an Bord bei einer Verwendung von Medien für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit der Familie**

Geht es nun im Folgenden darum bestehende Macht- und Abhängigkeitsverhältnisse an Bord aufzuzeigen, die mit einer Verwendung von Medien auf den Kreuzfahrtschiffen einhergehen und durchaus Konsequenzen für den Alltag der Seeleute nach sich ziehen können, so ist an dieser Stelle zunächst grundlegend zu klären, was sich dabei unter Abhängigkeit als auch unter Macht bei zitierten Beispielen verstehen lässt. Da die entsprechenden Begrifflichkeiten jedoch mehrere Bedeutungen gleichermaßen aufweisen können, rekurriert das Forschungsprojekt auf nun folgende Erläuterungen, die im weiteren Verlauf nicht noch einmal an anderer Stelle erörtert werden.

Wie bereits in Kapitel 3.1 und 3.2 ausführlich dargestellt, unterliegen die Seeleute an Bord aufgrund ihrer Position und ihres Ranges einer Hierarchie, die eine Über- und Unterordnung der Akteur\*innen schafft und ihre Rolle mit speziellen Aufgaben verknüpft, die sie an Bord wahrnehmen (vgl. auch Heimerdinger 2005, S.57f.), unabhängig ob als Kadett, Bartender, Kapitän oder Funkoffizier, um einige Beispiele noch einmal aufzuzeigen. Die hierarchische Abhängigkeit, die sich für die Akteur\*innen ergibt, ergibt sich dabei aufgrund von Anweisungen ihrer Vorgesetzten, somit aus einem Unterstellungsverhältnis in einem hierarchisch strukturierten Anordnungs- und Befehlssystem (vgl. Reinhold 2000, S.1). Funkoffizier\*innen unterstand es in ihrer Rolle als nautischen Offizier\*innen einen beständigen Austausch mit Akteur\*innen an Land zu pflegen, um die Interessen der Reederei wahrzunehmen oder durch Einholung von Eis- oder Wetterberichten dem Kapitän eine möglichst detaillierte Übersicht der gegenwärtigen Situation auf hoher See mitzuteilen,

welche gleichzeitig zu einem sicheren Gelingen der Reise beitrug. Die Vermittlung einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation der Passagiere und der Besatzung mit Akteur\*innen an Land bildete darüber hinaus eine wichtige Aufgabe, denn nur durch ihre Umsetzung war es den Seeleuten möglich einen Kontakt mit Zuhause herstellen zu können (vgl. Kapitel 2.8.2 und 5.4). Mit der Übertragung dieser Aufgabe auf die Funkoffizier\*innen wurden andere Seefahrer\*innen abhängig von den Entscheidungen der Akteursgruppe, die eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit deren Familien durchführen oder nicht genehmigen konnte.

Wenngleich Abhängigkeit in der Psychologie zunächst bedeutet, dass Menschen grundsätzlich auf andere Personen angewiesen sind und diese auf die extremste Form der Abhängigkeit nach der Geburt eines Menschen verweist, bei der es dem Neugeborenen nicht ohne Fürsorge anderer Menschen möglich ist zu überleben (vgl. <https://lexikon.stangl.eu/984/abhaengigkeit/>), so kann diese Betrachtung mit etwas Mühe durchaus auf die Situation der Seeleute an Bord übertragen werden, wenn dabei unser Augenmerk auf die interpersonale medienvermittelte Kommunikation von Bord zum Land gelegt wird. Denn geht das Projekt, ebenfalls weit gegriffen, davon aus, dass die Seefahrer\*innen mit Antritt ihrer Stelle an Bord nicht nur in ein hierarchisches Abhängigkeitsverhältnis eintreten, treten sie darüber hinaus in ein Abhängigkeitsverhältnis, welches durch andere Menschen in diesem Fall von den Funkoffizier\*innen weitgehend bestimmt wird, wollen sie einen Kontakt mit ihrer Familie über Medien, die sich in der Funkstation befinden, herstellen. Denn Abhängigkeit kann auch einen „psychischen oder physischen Zustand einer Person, die durch andere Menschen, Institutionen, Dinge oder Vorstellungen wesentlich in ihrem Dasein, Denken, Handeln und Fühlen bestimmt ist“ (<https://lexikon.stangl.eu/984/abhaengigkeit/>) bedeuten, wie uns auch der Beitrag aus dem Brockhaus 1986 verdeutlicht. Mit Antritt eines Arbeitsverhältnisses an Bord kam es damit, recht allgemein formuliert, zu einer Einwirkung auf den psychischen Zustand der Seeleute, die sich fortan bewusst darüber waren, abhängig von einer anderen Person an Bord zu sein, die sich für deren interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit ihrer Familie auszeichnete und sie entsprechend im Handeln beeinflusste. So waren sie abhängig davon die Berufsgruppe in der Funkstation aufzusuchen und ihnen einen Kommunikationswunsch mitzuteilen, womit jedoch keineswegs eine jederzeitige erfolgreiche Kommunikationsaufnahme von Seiten der Funker mit den Familien der Seeleute gewährleistet werden konnte, da auch diese abhängig von einer funktionierenden Technik und weiteren Einflüssen blieben.

Doch dessen losgelöst gewannen die Funkoffizier\*innen durch ihre Mittlerstellung in der Kommunikation zwischen den Seefahrer\*innen und der sozialen Umwelt außerhalb des Schiffes, wie Jensen an anderem Ort einräumt (vgl. Jensen 1980, S.73), unserer Ansicht nach eine gewisse Machtposition frei über diese Anlagen in der Funkstation verfügen und sie möglicherweise häufiger als andere Akteur\*innen an Bord für einen Austausch mit der Familie nutzen zu können. Auch stand es ihnen frei zu entscheiden, ob sie anderen Seeleuten eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit Zuhause genehmigten oder nicht, denn bedingt durch ihre Rolle an Bord konnten sie jederzeit andere Aufgabenstellungen wie die plötzliche Einholung eines Wetterberichtes, um nur ein Beispiel zu benennen, als Einwand vorschieben.

Doch wie lässt sich ihre Macht nach unserem Verständnis beschreiben, wenn wir einen Blick auf die Aussagen der Zeitzeug\*innen werfen, bleibt eine sich akut aufdrängende Frage an dieser Stelle. Grundlegend folgt das Forschungsvorhaben dabei der bereits definierten Auffassung von Anter, der Macht als eine Fähigkeit beschreibt, dass eine Person etwas Spezielles kann, diese Fähigkeit umsetzt und damit entsprechend gegenüber anderen Personen Vorteile aufweist, die diese eben nicht besitzen, wobei es sich um unterschiedliche Dinge wie Autorität, Wissen, finanzielle Mittel, Ressourcen oder Ähnliches handeln kann (vgl. Anter 2012, S.14fff.). Die Funkoffizier\*innen verfügen dabei über spezielle Fähigkeiten, indem sie bedingt durch das Seefunkzeugnis erworbene Kenntnisse aufweisen wie die Funkanlagen an Bord zu bedienen sind, somit über ein spezielles Wissen verfügen und ferner betrachtet auch materiell über Besitz und somit eine Ressource verfügen, wenn ihnen diese auch nicht selbst gehört. Die ihnen alleinige Übertragung der Aufgabe diese Anlagen im Sinne der Reederei zu verwenden kann mitunter auch als ein Privileg bezeichnet werden, dass sich jedoch ausschließlich aus ihrem Besuch einer Seefahrtsschule und dem Erwerb eines Seefunkzeugnisses ergibt.

Das Projekt erwähnte dabei bereits die starke Dominanz des von Max Weber geprägten Machtbegriffes in der Sozialwissenschaft und Webers Definition von Macht als „(...) jede Chance, innerhalb einer sozialen Beziehung den eigenen Willen auch gegen Widerstreben durchzusetzen, gleichwohl worauf diese Chance beruht“ (Weber 1972, S.28), wobei Macht „soziologisch amorph“ (ebd.) und in vielfältigen Gestalten auftreten kann. An anderer Stelle (s. S.152) erörterte das Forschungsvorhaben ebenfalls, dass soziologisch amorph dabei bedeutet, dass Macht immer und ständig auf eine konkrete Handlungssituation bezogen ist, in der eine soziale Beziehung zwischen Personen zum Ausdruck kommt, wobei eine Person

ihren Willen gegenüber einer anderen durchsetzt, gleich worauf diese Macht beruht. Dabei weist sie entscheidende Einflusschancen auf andere Menschen einzuwirken auf und verdeutlicht eine Asymmetrie von Akteur\*innen untereinander, die für eine Machtbeziehung bedeutend erscheint. Denn es herrscht eben keine Gleichberechtigung der Personen selbst vor und eine Person ist mächtiger als der andere (vgl. insges. Anter 2012, S.57f.). Betrachten wir unter dieser Prämisse die Situation auf den Kreuzfahrtschiffen, in der sich Funkoffizier\*innen für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit ihren Familien verantwortlich zeigen, so wird deutlich, dass sich hier von vornherein eine asymmetrische Beziehung der Akteur\*innen untereinander ergibt, die jetzt einmal losgelöst der hierarchischen Beziehung, auch Einfluss auf den Zugriff auf zur Verfügung stehende Medien in der Funkstation an Bord und ihre Nutzung selbst nimmt.

In ihrer Rolle als Funkoffizier\*innen ermöglichten es die Akteur\*innen anderen Seeleuten an Bord mit Hilfe der in der Funkstation vorhandenen Medien über Telefon, Telegramm oder Telex einen Kontakt mit Zuhause herzustellen. Sie bedienten dabei die Anlagen und waren während einer Kommunikationsaufnahme ständig präsent, losgelöst ob andere Seeleute sie nun bei einem Austausch vor der Funkstation in einer Zelle (vgl. Zitat Paul Hag auf S.357) nicht sehen konnten oder aber der Austausch in der Funkstation selbst stattfand. In Anklang an Höflich können wir den Funkoffizier somit auch als einen Dritten bezeichnen (vgl. Höflich 2016, S.35), der gewichtigen Einfluss und somit Macht besaß das Kommunikationsverhalten der Seefahrer\*innen zu beeinflussen.

Im Rahmen seiner Abhandlung kommt der Autor dabei zum Ergebnis, dass Kommunikationsmodelle grundlegend von Modellen einer interpersonalen Kommunikation ausgehen, bei der eine Beziehung zwischen Sender, somit einer Ausgangsperson und einem Empfänger, quasi einer Zielperson bestehen. Dies mag seiner Ansicht nach suggerieren, dass hier keine anderen Personen in eine Kommunikation einbezogen sind, die um die anderen beiden Akteur\*innen herum agieren. Dass dies jedoch ein Trugschluss bleibt, erscheint dabei nicht nur unter Rückgriff auf die Position des Funkoffiziers an Bord nachvollziehbar und verdeutlicht, dass ein Dritter das kommunikative Beziehungsgefüge durchaus durcheinander bringen und manchmal gar dysfunktionale Auswirkungen nach sich ziehen kann (vgl. Höflich 2016, S.35). Denn so handeln zwei Akteure, die miteinander kommunizieren laut dem Kommunikationswissenschaftler nicht nur in Bezug auf ein Drittes, wobei er sich auf zu vermittelnde Inhalte während einer Kommunikation bezieht, sondern immer auch auf einen

Dritten, der diese beeinträchtigen und Auswirkungen auf zu vermittelnde Inhalte der Kommunikationsteilnehmer haben kann (vgl. Höflich 2016, S.36).

Zu diesem Zweck verweist der Autor zunächst auf Boten, die als ein zwischengeschaltetes Element und somit als Dritter bei einer Kommunikation von zwei Akteur\*innen fungieren und den Transport einer Nachricht an einen Empfänger sicherstellen (vgl. Höflich 2016, S.37). Als Dritter spielt für beide andere an der Kommunikation beteiligten Partner die Verschwiegenheit des Dritten eine genauso große Rolle wie die Sicherstellung einer Leistung, die darin besteht eine Nachricht zuzustellen (vgl. ebd., S.37). Dies gilt gleichermaßen für die Funkoffizier\*innen, die in ihrer Rolle das Vertrauen der anderen Seeleute genießen, die sich darauf verlassen, dass die Akteur\*innen nicht nur die Herstellung einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation für diese umsetzen, sondern auch private Informationen, die ihnen bei einer Kommunikationsaufnahme der Seefahrer\*innen übermittelt werden, für sich behalten. Wenngleich sie von anderer Seite dazu letztlich durch das Fernmeldegeheimnis rechtlich verpflichtet sind (vgl. Hechtel 2005, S.180), was jedoch nicht grundsätzlich ihre Verschwiegenheit anderen Besatzungsmitgliedern sicherstellt, so die Anmerkung des Forschungsprojektes. Ein Dritter, so ergänzt Höflich an anderem Ort, ist immer dann von Belang, wenn Wissen von einer anderen Person geteilt und von einem anderen verborgen wird (vgl. Höflich 2016, S.37), wozu nach Auffassung des Forschungsprojektes auch der Funkoffizier gerechnet werden kann, der als Dritter das Wissen von zwei Kommunikationsteilnehmer\*innen teilt, sei es bei der Vermittlung von Inhalten über das Telegramm oder bei einem Telefongespräch, wenngleich er sich darüber mit anderen Akteur\*innen nicht austauschen darf.

Die schiere Präsenz eines Anderen, darauf wies bereits Goffman an anderer Stelle hin (s. S. 356), wirkt sich auf die Kommunikation von zwei Personen aus und beeinflusst diese, indem die Kommunikationsteilnehmer\*innen sich mitunter anders unterhalten, anders miteinander sprechen, gewisse Dinge nicht ansprechen oder das Thema wechseln, wenn andere in Hör- und Sichtweise kommen (vgl. Goffman 2005, S.47 in Höflich 2016, S.38). Diese vom Autoren konstatierte Haltung eines oder mehrerer Kommunikationsakteur\*innen stellte das Projekt bereits anschaulich am Beispiel der Aussage von Jutta Hag (s. S.356) fest, die im Gespräch eine gewisse Zurückhaltung bei einem Telefongespräch einräumte, bei der jedoch nicht nur ein Dritter wie ein Funkoffizier, sondern auch andere Kommunikationsteilnehmer\*innen ein Gespräch mithören konnten, was Einfluss auf die von

der Zeitzeugin mitgeteilten Inhalte während des Gespräches hatte. Stimmig erscheint dann auch die Aussage von Simmel, der erklärt, dass ein Dritter grundlegend die Eigenschaft aufweist „sowohl zu verbinden wie zu trennen (...). Allein die direkte Verbindung wird durch die indirekte nicht nur gestärkt, sondern auch gestört. Es gibt kein noch so inniges Verhältnis zwischen Dreien, in dem nicht nur jeder Einzelne gelegentlich von den beiden anderen als Eindringlich empfunden würde, und sei es auch nur durch sein Teilhaben an gewissen Stimmungen, die ihre Konzentriertheit und schamhafte Zartheit nur bei dem unabgelenkten Blick von Auge in Auge entfalten können; jedes sensitive Verbundensein von zweien wird dadurch irritiert, dass es einen Zuschauer hat“ (Simmel 1995, S.114f.).

Menschen sind dabei, so ergänzt Höflich an anderem Ort, durchaus sensibel, wenn sie lediglich annehmen, dass sie mitunter beobachtet werden oder jemanden wahrnehmen, was Auswirkungen auf eine interpersonale Kommunikation nach sich ziehen kann, auch wenn ein Dritter verborgen bleibt oder als eine technische Instanz fungiert (vgl. Höflich 2016, S.224). Dies erklärt eine mögliche Zurückhaltung von Akteur\*innen während einer Kommunikation, wie auch am Beispiel von Jutta Hag (s. S.356) demonstriert. Mit Weiterentwicklung der Medien und insbesondere bei den digitalen Medien, so führt der Autor im Folgenden aus, haben wir es grundlegend mit einem generalisierten Dritten zu tun, von dessen grundlegender Existenz wir zwangsläufig ausgehen müssen (vgl. Höflich 2016, S.226) und der ständig im Hintergrund agiert und eine Kommunikation von Akteur\*innen sicherstellt, bspw. durch Sicherstellung der Funktionsfähigkeit von Medien und einer Kommunikationsaufnahme, auch wenn er unsichtbar bleibt, so unsere Auffassung an Höflich anknüpfend. Die Existenz eines Anderen wird dabei häufig, dies gibt der Kommunikationswissenschaftler anschließend zu verstehen, bei einer alltäglichen Nutzung von Medien verkannt. Denn während Menschen einen anwesenden Dritten sofort wahrnehmen, zumindest antizipieren, in ihr Handeln einbeziehen und neue kommunikative Arrangements finden, wird der Dritte, weil er eben unsichtbar ist, schlichtweg übersehen (vgl. Höflich 2016, S.226).

Unter Berücksichtigung entsprechender Aussagen mag der Funkoffizier an Bord von anderen Seeleuten als Initiator einer Kommunikationskette betrachtet worden sein, indem durch sein Handeln eine Kommunikation mit der Familie aufgebaut werden konnte, indem er zunächst den Wunsch der Seefahrer\*innen einen Austausch mit der Familie zu schaffen akzeptierte und durch Bedienung der Anlagen diesen auch tatsächlich ermöglichte, wobei er selbst letztlich abhängig blieb von einer funktionierenden Technik und weiteren Einflüssen. Durch seine

Präsenz hatte er einen Einfluss auf die Kommunikation der Seeleute während eines Telefongespräches über Funk, indem die Akteur\*innen und ihre Partner\*innen miteinander sprachen oder andere Themen thematisierten, da die Existenz des Dritten sie entsprechend beeinflusste. Unabhängig ob dabei für die Partner\*innen durch die Tatsache, dass der Funkoffizier und andere Kommunikationsteilnehmer\*innen in der Leitung ihr Gespräch mit den Seefahrer\*innen mithören konnten oder für die Seeleute, die zusätzlich durch die körperliche Präsenz des Funkoffiziers, der während des Gespräches jederzeit physisch anwesend war, im persönlichen Gespräch mit ihren Partner\*innen beeinflusst wurden.

Geht Höflich nun davon aus, dass wir es bei digitalen Medien grundlegend mit einem generalisierten Dritten zu tun haben, der oftmals unbemerkt bleibt und vielfach im Hintergrund agiert, unsichtbar bleibt und eine Kommunikation von Akteur\*innen ermöglicht (s.o.), so bleibt zu fragen, wann es an Bord von Kreuzfahrtschiffen dazu kam, dass Seeleute Dritte (wie die Funkoffizier\*innen) als Initiatoren einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation mit der Familie schlichtweg übersahen und nicht mehr als bedeutsam erachteten. Hier spielen unserer Ansicht zwei Entwicklungen eine wichtige Rolle, die das Projekt jedoch auch nicht unter Zuhilfenahme der Beiträge aus der Forschungsliteratur noch mithilfe der Aussagen der Zeitzeug\*innen an konkreten Beispielen belegen kann. Der Fortfall der Position der Funkoffizier\*innen an Bord in den 1990er Jahren, vielfach durch das neue Seenot- und Sicherheitsfunksystem GMDSS und die seit Anfang der 1980er Jahre zunehmende Satellitenkommunikation an Bord bedingt, führten dazu, dass ihre Dienste nicht mehr länger in Anspruch genommen werden mussten und sie somit nicht mehr verantwortlich waren eine Kommunikation der Seeleute mit Zuhause sicherzustellen. Vielfach wurde damit ein Kommunikationsaustausch nicht mehr telegrafisch, sondern auf Basis moderner Technik gewährleistet, wie uns Wolfschmidt informiert (vgl. Wolfschmidt 2007, S.152), der es ermöglichte, dass auch andere Akteur\*innen die Sende- und Empfangsgeräte nutzen konnten als nur die Funkoffizier\*innen (vgl. ebd., S.152f.).

Dafür traten andere Akteur\*innen an ihre Stelle, die im Hintergrund eine Kommunikationsaufnahme sicherstellten, worüber das Projekt bereits berichtete (s. S.358). Doch letztlich trug auch entscheidend die freie Verfügbarkeit von Medien auf den Schiffen selbst dazu bei, wie Telefonapparate, die sich auf den Gängen des Schiffes oder in den Kammern der Besatzung befanden bzw. in eigenen Räumlichkeiten aufgestellte Computer, die weitgehend individuell genutzt werden konnten und es nicht mehr erforderlich machten



die Funkoffizier\*innen in der Funkstation aufzusuchen. Hier agierten andere Akteur\*innen im Hintergrund, die eine Sicherstellung einer möglichen Kommunikation leisteten. Wann jedoch auf den Schiffen selbst ein individueller Zugriff auf Medien möglich war, lässt sich auch nach Auswertung der Forschungsbeiträge und der Zeitzeugengespräche nicht genau feststellen. Letztlich hatte dies auch mit der Verfügbarkeit der entsprechenden Medien auf den Schiffen selbst zu tun, wobei von Schiff zu Schiff große Differenzen bestanden. Einen genauen Zeitpunkt mag das Forschungsprojekt daher nicht benennen, es ist jedoch davon auszugehen, dass weitgehend in den 1980er und 1990er Jahren auf den Schiffen eine Reihe von Medien, wie Telefone und späterhin Computer zur Verfügung gestellt wurden, dies ergab auch die Auswertung der Zeitzeugengespräche, die individuell von den Seeleuten verwendet werden konnten, wollten sie einen Austausch mit Zuhause initiieren. Dass einige Personen dabei möglicherweise früher einen individuellen Zugriff auf an Bord vorhandene Medien hatten als andere, wird im weiteren Verlauf noch einmal kurz aufgegriffen. Letztlich entscheidend bleibt jedoch, dass die vormalige Machtstellung der Funkoffizier\*innen damit aufgehoben wurde und andere Akteur\*innen wie Radio-Offizier\*innen oder technische Offizier\*innen eine Machtstellung übernahmen, hier jedoch nahezu unsichtbar und hinter den Kulissen eine Kommunikation der Seeleute mit Zuhause initiierten. Diese Stellung wurde im Rahmen der Zeitzeugengespräche jedoch von niemandem der Akteur\*innen thematisiert, was durchaus als Beleg für Höflichs Aussage gelten kann, dass ein Dritter, der nicht gesehen wird und im Hintergrund agiert, nahezu unsichtbar bleibt (vgl. Höflich 2016, S.226). Dies kann mitunter eine mögliche Erklärung dafür geben, weshalb Akteur\*innen, die in den 1990er, 2000er und 2010er Jahren an Bord der Kreuzfahrtschiffe arbeiteten, ohne auf den Funkoffizier zu rekurrieren, nahezu ausschließlich auf eine technische Abhängigkeit zu sprechen kamen, der eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation von Bord aus unterlag. Um die Funktionsfähigkeit der Anlagen an Bord aufrechtzuerhalten traten Akteur\*innen wie Radio-Offizier\*innen in den Hintergrund und wurden so als Kommunikationsinitiatoren nahezu übersehen, waren jedoch ähnlich wie die Funker selbst bedeutsam, um den Seeleuten bspw. durch Sicherstellung einer funktionierenden Internetverbindung von Bord aus einen Kontakt mit Zuhause überhaupt ermöglichen zu können. Die individuelle Nutzung von Medien an Bord, unbedeutend ob es sich um ein Telefon auf den Gängen des Schiffes handelte oder die Verwendung des privaten Mobiltelefons setzte hingegen persönliche Kompetenzen und somit ein Anwenderwissen voraus, um es im Alltag für einen Kontakt mit der Familie nutzen zu können. Somit entstand eine andere Form der Abhängigkeit, die neue kommunikative Möglichkeiten erschuf, aber gleichzeitig voraussetzte die Medien nutzen zu können. Denn

waren die Seeleute vorher nicht in der Lage dazu die Funkanlagen an Bord für einen Kontakt mit ihren Partner\*innen zu bedienen, da sich der Funker dafür verantwortlich zeigte, so traten sie somit zwar aus ihrer Mündigkeit dem Funkoffizier gegenüber heraus, traten allerdings in Abhängigkeit die Medien eigenständig benutzen und eine Kontaktaufnahme mit Zuhause selbst initiieren zu müssen, wollten sie sich mit ihren Partner\*innen austauschen.

Eine Abhängigkeit, die auch deutlich wird, wenn wir den Begriff des Mediums selbst noch einmal näher betrachten, worauf uns Höflich hinweist. So kann ein Medium als Mittler, das zwischen den Menschen steht, diese zusammenbringen, aber auch gleichzeitig den Kontakt zueinander beschränken (vgl. Höflich 2016, S.44). Denn ein Medium, so gibt der Autor an anderer Stelle zu bedenken, schafft einen technisch geschaffenen Rahmen mit besonderen Restriktionen, welcher auf die in einer Situation verfügbaren Kommunikate einwirkt (vgl. Höflich 2016, S.44). Und trotz aller technischen Abhängigkeit darf nie vergessen werden, dass sich die Kommunikationsteilnehmer\*innen, in unserem Fall ein Seemann und seine Partnerin, an zwei unterschiedlichen Orten aufhalten und dort anderen Einflüssen ausgesetzt sind (vgl. auch Höflich 2016, S.45). Diese wirken auf ihre persönliche Situation ein und beeinflussen auch entscheidend ihr Kommunikationsverhalten wie die Präsenz an einem anderen Ort, der Aufenthalt in einer anderen Zeitzone, die nicht ausreichende Verfügbarkeit finanzieller Mittel, um einen Kontakt zueinander zu initiieren oder wie im Fall der Partner\*innen die Ausführung einer Erwerbstätigkeit oder die Wahrnehmung ihrer Fürsorgepflicht für die Kinder, die es ihnen möglicherweise zeitweise nicht ermöglicht einen Austausch mit den Seefahrer\*innen zu schaffen. Doch losgelöst, ob die Seeleute selbst einen Zugriff auf bordeigene Medien für eine Kommunikation hatten oder mit Hilfe persönlicher Medien wie bspw. unter Zuhilfenahme des Mobiltelefons mit der Familie kommunizierten, spielte eine entsprechende Abhängigkeit von den verfügbaren Medien zu allen Zeiten eine wichtige Rolle und konnte eine Kommunikation zueinander deutlich beeinflussen.

Die Funkoffizier\*innen bilden dabei nur ein Beispiel, wie unter ihrer Führung eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit ihren Familien möglich gemacht werden konnte. Dabei mag es durchaus für die Seefahrer\*innen problematisch gewesen sein, wenn es den Funkern nicht möglich war, bspw. durch technische Probleme bedingt einen Kontakt mit ihrer Familie herzustellen und dafür mitunter Kosten anfielen. Abgesehen von den möglicherweise langen Aufenthalten in der Station selbst mag eine solche Situation sicher Einfluss auf den Alltag nach sich gezogen haben, wenn eine Kommunikation

mit den Partner\*innen an Land nicht möglich war, unabhängig der jeweiligen Gründe. Allein durch die dauerhafte Präsenz der Funkoffizier\*innen in der Funkstation und einem jederzeitigen Zugriff auf die Kommunikationsanlagen mag es daher durchaus schlüssig erscheinen, wenn das Projekt der Berufsgruppe eine gewisse Machtstellung frei über diese verfügen zu können, unterstellt. Damit verbunden jedoch automatisch davon auszugehen, dass die Funkoffizier\*innen bedingt durch ihre Stellung und ihre beruflich festgelegte Aufgabe mit Akteur\*innen an Land eine konsequente Verbindung von Schiff und Land sicherzustellen, im Vergleich zu anderen Seeleuten keine Kosten für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation tragen mussten, muss kritisch erachtet werden. Privilegien, die Anlagen weitgehend für den Privatgebrauch, ob mit oder ohne Kosten nutzen zu können, räumten dabei nicht alle Funkoffizier\*innen in den gemeinsamen Gesprächen gleichermaßen an. So erklärt uns Jürgen Bärhold zwar, dass er direkt an den Anlagen saß, diese aber nicht privilegiert nutzen konnte, wollte er mit seiner Familie einen Austausch generieren.

„Das ist richtig. Das ist richtig. Konnte ich. Ich saß ja direkt dran, nech? (...) Nee nicht als andere. Andere (...) es geht ja hier ums Geld, nech? Es hatten ja weder Besatzungsmitglieder noch wir hatten ja irgendwelche finanziellen Vorteile bei der Benutzung dieser Geräte. Wir konnten also über 24 Stunden, die Station war ja besetzt über 24 Stunden und hätte jederzeit jemand kommen können oder auch ich hätte auch jederzeit eine Gesprächsverbindung aufbauen können“ (Transkript J. Bärhold, S.6).

Die bereits erwähnte besondere Stellung des Funkers, der sich einzig für die interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit den Familien der Seeleute auszeichnete, merkt auch Hellriegel im gemeinsamen Gespräch an und verdeutlicht die wichtige Rolle des Akteurs.

„Ich war der Einzige, der Zugang zu den Kommunikationsmöglichkeiten hatte, es sei denn UKW-Geräte, die auch meistens auf der Brücke standen, die waren überwiegend für die Navigation gedacht (...) Aber sonst Zugriff zu den Sendern hatte ausschließlich der Funker, kein anderer“ (Transkript Hellriegel, S.8).

Die Bedeutung der Brücke, darüber berichteten wir bereits an anderer Stelle (s. S.345), bestand nahezu ausschließlich darin von dort aus eine berufliche Kommunikation mit anderen Seeleuten an Bord vorzunehmen bzw. in Küstennähe ein Gespräch mit einer küstennahen Institution wahrzunehmen.

An dieser Stelle möchte das Forschungsvorhaben jedoch noch einmal auf die Aussage von Jürgen Bärhold zurückkehren. Wenn der Akteur wie oben thematisiert keine Privilegien bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation einräumt, so ergeben sich im Vergleich zu den Aussagen der anderen Zeitzeug\*innen gravierende Diskrepanzen. Denn

ganz anders sah es hingegen Paul Hag, der im gemeinsamen Dialog durchaus gewisse Privilegien einräumte, die sich aus seiner Stellung als Funkoffizier an Bord ergaben.

„Ja ja. Ganz klar ja. Ja. Ich habe ja schon erwähnt die Telefongespräche für lau, weil der Kumpel auf der anderen Seite saß und grundsätzlich die Möglichkeit, so wie ich denn wollte auf die Anlagen zurückgreifen zu können. Der immer so viel zitierte Steward, der hatte irgendeinen Dienst, der musste servieren, der konnte nicht einfach mal eben in die Funkstation laufen und sagen, gib mir mal meine Frau oder so nee. Das war nicht. Also da waren wir ganz klar im Vorteil, das ist so, ist so“ (Transkript Paul Hag, S.19).

Durch seine Stellung an Bord ergaben sich für den Akteur durch übergreifende Kontakte zu ehemaligen Kollegen, die bei einer Küstenfunkstelle beschäftigt waren, Vorteile kostenlose Telefongespräche von Bord aus zu führen, was jedoch nicht immer der Fall war, wie Paul Hag an anderer Stelle einräumt.

„Dann habe ich auch das eine oder andere Mal eben umsonst telefoniert. So was nimmt man dann gerne mit. Aber das ist nicht die Regel gewesen“ (Transkript Paul Hag, S.16).

Losgelöst ob dies die Regel bildete oder nicht verdeutlicht es jedoch eindeutig eine Schlechterstellung anderer Teile der Besatzung, die eben bedingt durch ihre Tätigkeit an Bord nicht jederzeit den Kontakt zum Funkoffizier suchen konnten, um mit ihrer Familie kommunizieren zu können. Das verfügbare Zeitfenster der Akteur\*innen, welches ihnen für eine Kontaktaufnahme zur Verfügung stand, mag daher wesentlich geringer eingeschätzt werden können als das der Funkoffizier\*innen selbst, die sich nahezu ausschließlich in der Funkstation aufhielten, um ihrer Familie ein Telegramm oder Telex zu senden bzw. einen Telefonanruf zu initiieren. Vorteile von unschätzbarem Wert, wenn es darum ging einen Austausch der Familienmitglieder untereinander zu schaffen. Diesen Vorteil schätzt auch Sense<sup>o\*</sup> als besonders gewinnbringend ein und erkennt in seiner Position als Funkoffizier einen erleichterten Zugang zu den Kommunikationsanlagen und eine dadurch gegebene häufigere Austauschoption mit seiner Partnerin.

„Selbstverständlich. Ja. Uneingeschränkt ja. Weil ich jederzeit während meiner Dienstzeit oder in meiner Freizeit diese Anlagen betreiben konnte. Weil ich dafür lizenziert war, während ein Besatzungsmitglied, ein normales, musste praktisch warten, wenn seine, kam in seiner Freizeit zu mir und fragte, ob er ein Gespräch führen könnte. Es kam mal vor, dass ich sagte, tut mir leid ich bin beschäftigt ähm ich muss Wetterbericht nehmen oder sonst so etwas (...)“ (Transkript Sense<sup>o\*</sup>, S.8).

Interessant ist dabei besonders der von Sense<sup>o\*</sup> angemerkte Einfluss, den der Akteur auf eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute nehmen konnte, indem er diese durchführte oder andere Gründe anführte, die zu einer gegenwärtigen Ablehnung eines

kommunikativen Wunsches der Seeleute führten. Daraus ergab sich nicht nur von Seiten des Forschungsprojektes eine Machtstellung eines Akteurs, sondern auch der Funkoffizier selbst räumt diese im gemeinsamen Dialog durchaus ein und lässt durchblicken.

„Würde ich bejahen das Ganze. Absolut usw. Ein konkretes Beispiel ja (...). Wir waren dem, nur dem Kapitän verantwortlich (...) und dann konnten wir selbst entscheiden, ob wir jetzt dieses Mannschaftsmitglied, ob das Telegramm aufgeben konnte oder sprechen konnte usw. ähm, ja mehr kann ich eigentlich nicht dazu sagen“ (Transkript Sense<sup>o\*</sup>, S.8).

Die Machtstellung des Funkoffiziers ergab sich dabei nicht nur durch seine Kompetenzen im Umgang mit den Funkanlagen, sondern auch darin, selbstständig entscheiden zu können, welche Seeleute zu welchen Zeiten eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit Zuhause aufnehmen konnten und welche nicht (vgl. auch die Ausführungen weiter oben in diesem Abschnitt). Dies räumt auch Paul Hag an anderer Stelle ein und erklärt im Rahmen des Zeitzeugengesprächs:

„Also Machtposition das ist ein hartes Wort. Aber ja wir hatten das unter Kontrolle und wie ich vorhin schon einmal sagte, wenn ich nicht wollte, um es einfach mal so auf den schwarz und weiß zu malen, dann gab es keine Kommunikation. Der Grund warum ich nicht wollte ist jetzt erst einmal ein anderer. Aber wenn ich nicht wollte, dann gab es keine Kommunikation. Das war so. Nee. Das wenn Sie das jetzt so mit Macht bezeichnen (...) Dann ist das, ist das so oder ist es so gewesen“ (Transkript Paul Hag, S.19).

Kam es dann entsprechend zu einer von den Funkoffizier\*innen durchgeführten Kommunikationsaufnahme der Seeleute mit ihren Partner\*innen, so sah diese Situation laut Schilderung des Zeitzeugen Schifferdecker folgendermaßen aus.

„Ja die sind, die sind gekommen und haben gesagt ich möchte telefonieren oder ich habe das Bedürfnis zu telefonieren, wann können wir das machen nä. Und was kostet das? Also ganz einfach. Und das war keine Beschränkung nä“ (Transkript Schifferdecker, S.10).

Wenngleich Schifferdecker keine Restriktionen anmerkt, blieben sowohl die Seeleute als auch ihre Partner\*innen an Land bis eine erfolgreiche Kommunikation mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie umgesetzt werden konnte laut Aussage von Sense<sup>o\*</sup> jedoch abhängig von der Zeit, die verging bis ein Austausch überhaupt möglich war. So konnten durchaus Stunden vergehen bis ein Kontakt mit Hilfe einer Küstenfunkstelle hergestellt werden konnte. Dies schildert der Zeitzeuge anschaulich am nachfolgenden Beispiel, bei dem eine Partnerin versuchte einen Seemann auf hoher See auf dem Schiff zu erreichen und verdeutlicht die Abhängigkeit von mehreren Faktoren.

„Man konnte nicht praktisch das Schiff direkt erreichen von der Küstenfunkstelle, sondern musste warten bis sich das Schiff gemeldet hatte. Das lag meistens damals in der Hand des

Funkers, wenn der uns nicht abhörte oder abhören konnte hat das länger gedauert. Im günstigsten Fall hat es eine halbe Stunde gedauert, es hat aber manchmal stundenlang gedauert bis der sich gemeldet hat und das war natürlich von großem Nachteil“ (Transkript Sense<sup>o\*</sup>, S.17).

Das Zitat verdeutlicht, wie aufwendig sich eine entsprechende interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute und ihrer Familie gestalten konnte, wenn sich ein Funkoffizier stellvertretend für diese Aufgabe auszeichnete und einen Kontakt über eine Küstenfunkstelle aufnehmen musste.

Schränkte nun ein Funkoffizier aufgrund unterschiedlicher Gründe eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit Zuhause ein, so entfiel eine Kontaktaufnahme über die an Bord vorhandenen Medien, so lange diese vom Funkoffizier bedient wurden, der eine Kommunikation mit der Familie der Seeleute initiierte. Die entsprechende Machtposition der Akteur\*innen thematisierte das Projekt dabei bereits. Und dennoch kann davon ausgegangen werden, dass sich die meisten Funkoffizier\*innen davor hüteten eine dauerhafte Beschränkung der interpersonalen medienvermittelten Kommunikation der Seeleute von Bord aus vorzunehmen. Denn auf der anderen Seite konnten auch die Seefahrer\*innen Mittel und Wege finden die Funkoffizier\*innen für eine kontinuierliche Ablehnung ihrer Kommunikationswünsche zu bestrafen. Die Folgen konnten soziale Isolation von anderen Teilen der Mannschaft sein, Missachtung ihrer Position an Bord, aber sich auch in Formen wie einer kontinuierlichen Ablehnung von Wünschen, welche die Funkoffizier\*innen an andere Seeleute stellten, äußern, wie das Beispiel von Sense<sup>o\*</sup> demonstriert.

„Und nehmen wir mal ein Beispiel. Der Koch wollte gerne ein Gespräch durchführen. Der Funkoffizier sagte, nein meine Wache ist zu Ende, ich habe jetzt keine Zeit, kommen Sie nächste Wache wieder oder am nächsten Tag wieder usw. Das hat sich der Koch vielleicht gemerkt. Und wenn man dann in die Messe kam und hat dann seinen, meinerwegen sein, sein, sein Schnitzel abholen wollen, dann bekam man ein kleines Schnitzel serviert. Dann hat man gefragt, kann ich einmal Nachschlag haben. Der meisten, die meisten Köche sagten selbstverständlich, dann sagte der, nee ist nichts mehr da. Die haben sich dann auf irgendeine andere Art und Weise gerächt. Das gab es“ (Transkript Sense<sup>o\*</sup>, S.9).

Daher ist eher davon auszugehen, dass die Funkoffiziere, wie Hellriegel an anderem Ort mitteilt, darum bemüht waren sich mit der Mannschaft gut zu stellen und ihren Kommunikationswünschen so gut es ging nachzukommen, wenngleich ein Einfluss auf diese

jederzeit bestand und durchaus zu einer gewissen Machtstellung der Offizier\*innen beitrug, wie das Forschungsvorhaben an vorangehenden Aussagen der Akteure nachweisen konnte.

„ (...) Ich erwähnte ja schon, dass wenn jemand zu mir hergekommen ist und auch (...) der hätte in der Freizeit kommen können, der hätte mich nachts aus´ m Bett schmeißen können und wenn der einen dringenden Fall gehabt hätte, da hätte ich ihn da unterstützt und hätte alles mögliche gemacht, damit er Kommunikation möglich, überhaupt möglich wird“ (Transkript Hellriegel, S.9).

Wenngleich sich der Einfluss der Funkoffizier\*innen auf eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit ihren Familien über Jahrzehnte nachweisen lässt, waren sie insbesondere nachdem es Seefahrer\*innen an Bord frei stand eigenständig Medien für einen Austausch mit Zuhause zu verwenden (dessen genauer Zeitpunkt sich nicht eindeutig feststellen lässt (s. S.368f.)), nicht die einzige Berufsgruppe, die einen Einfluss auf deren Kommunikationsverhalten mit ihren Familien an Land nehmen konnte. Hierbei handelt es sich in erster Linie um Kapitän\*innen, die zumindest einen gewissen Einfluss auf die Kommunikation der anderen Seefahrer\*innen erzielen konnten, wenn diese eigenständig Medien an Bord verwendeten, wobei die von uns befragten Zeitzeug\*innen, die als Kapitän oder Staff Kapitän auf einem Kreuzfahrtschiff tätig waren, diesen Einfluss selbst bis auf eine Ausnahme nicht genau beschreiben konnten. So kann das Projekt letztlich nur auf die Darstellung von Staff Kapitän Lose\* verweisen, der einen entsprechenden Einfluss durchaus einräumt, gleichzeitig wie auch bereits Funkoffizier Sense°\* an anderer Stelle (s. S.374) darauf hinwies, dass eine Einflussnahme, wobei er sich auf die Funkoffizier\*innen bezog, zu gravierenden Konsequenzen hätte führen können, die einen geregelten Alltag der Seeleute an Bord möglicherweise hätte beeinflussen können.

„Ähmm...großartig das beeinflussen (...) ja (...) könnte ich vielleicht, weiß ich nicht. Mache ich aber eigentlich nicht. Denn die Kommunikation der Besatzung mit ihren, mit Zuhause, das, das (...) zahlt sich ja für mich aus. Wenn ich jetzt anfangen die Besatzung zu ärgern, dann hab´ ich ja nichts von, davon habe ich ne´ schlecht gelaunte Besatzung, die dann schlecht arbeitet und ich hab´ da noch mehr zu tun (...). Ansonsten (...) nein, das Einzige, was wir natürlich machen, es ist bei uns nicht erlaubt (...) im Dienst (...) oder im öffentlichen Bereich, also überall dort wo Gäste zugegen sind, mit dem privaten Mobiltelefon rumzutüdeln und (...) da wird, dass wird auch ziemlich streng gehandhabt. Das ist ja heute leider ne´ Unsitte, dass jeder mit diesem Smartphone vorm Gesicht rumläuft, das funktioniert auf einem Kreuzfahrtschiff nicht, denn wir sind n´ serviceorientiertes Unternehmen (...), wo wir 24 Stunden am Tag auf die Bedürfnisse unserer Kunden eingehen müssen, da funktioniert das halt nicht, wenn die Kellnerin hinter der Theke steht und erst mal ihren Facebook-Status updated (...)“ (Transkript Lose\*, S.7).

Hätte der Akteur zu großen Einfluss auf einen interpersonalen medienvermittelten Austausch der Seeleute mit ihren Familien ausgeübt, so hätte dies mglw. zu einer schlechteren Arbeitsmoral an Bord geführt, gefolgt von einer halbherzigen Ausführung der Aufgabenstellungen, welche die Akteur\*innen an Bord auszuführen hatten, wie Lose\* zu verstehen gibt. Daher war der Akteur angeraten diese Kommunikation nicht unnötig einzuschränken. Und dennoch war er angewiesen einen interpersonellen medienvermittelten Austausch der Besatzungsmitglieder im öffentlichen Bereich einzuschränken und somit Einfluss auf das Kommunikationsverhalten der Mannschaft zu nehmen. Vielfach ein Einfluss, der ihm von Seiten der Reederei übertragen wurde und der sicherstellen sollte, der Serviceorientierung auf den Kreuzfahrtschiffen geschuldet, dass zunächst die Bedürfnisse der Gäste befriedigt werden sollten. Besatzungsmitglieder, deren kommunikativer Austausch mit der Familie an Land daher eine wichtigere Rolle spielte als die Betreuung der Gäste an Bord wurden konsequent gemaßregelt, was zu gravierenden Folgen von einer Abmahnung bis zur Entlassung aus dem Dienst führen konnte. Die Seeleute waren somit angewiesen ihren Privatgebrauch von Medien, die sie persönlich von Bord aus für eine interpersonelle medienvermittelte Kommunikation verwendeten, wie bspw. ein Smartphone, zumindest im öffentlichen Bereich und im Dienst zu beschränken. Dabei bezieht sich Lose\* unserer Ansicht nach jedoch nahezu ausschließlich auf Servicemitarbeiter\*innen, die in einem täglichen Austausch mit den Gästen standen und lässt offen, wie sich die Situation der anderen Besatzungsmitglieder darstellte, die bspw. als nautische Offizier\*innen auf der Brücke, als Schiffsärzt\*innen oder Maschinist\*innen an Bord arbeiteten. Ob auch diese angewiesen waren ihre persönliche Kommunikation mit der Familie an Land mit Hilfe eines persönlichen Mediums wie einem Smartphone an Bord einzuschränken, darüber erfahren wir vom Zeitzeugen leider nichts. Und auch in den anderen Zeitzeugengesprächen konnte das Forschungsprojekt hierzu keine Informationen konstatieren. Es ist jedoch davon auszugehen, dass auch diese Seeleute eine persönliche Kommunikation mit Zuhause im öffentlichen Bereich und im Dienst einschränken mussten, um die Arbeitsabläufe an Bord und ihre Ausführung nicht zu gefährden, da diesen grundlegende Aufmerksamkeit gewidmet werden musste und diese immer einer Kommunikationsaufnahme mit Zuhause vorzuziehen waren.

Die Gültigkeit einer noch bei Jensen eingeräumten Mittlerstellung der Kapitäne muss daher kritisch betrachtet werden (vgl. Jensen 1980, S.73). Denn seit keine Funkoffizier\*innen mehr einen Kommunikationsaustausch der Seeleute mit Zuhause initiieren und es den Akteur\*innen nahezu freisteht eigenständig Medien an Bord oder mit an Bord gebrachte persönliche Medien



wie Mobiltelefone zu verwenden, stellen diese selbstständig vom Schiff aus einen Kontakt mit Personen an Land her. Die ehemalige Mittlerstellung der Funkoffizier\*innen und der Kapitän\*innen ist somit aufgehoben. Und über dies hinaus erhalten die Kapitän\*innen wie in früheren Zeiten, als sie noch für die Verteilung der Briefpost an Bord zuständig waren und diese in Empfang nahmen, seit Fokussierung der Seefahrer\*innen auf andere Medien, die sie für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit der Familie verwenden, unabhängig ob sie dabei ein Telefon an Bord, den Computer in einem an Bord vorhandenen Internetcafé nutzen oder ein Smartphone verwenden, keinen Einblick mehr in den Privatbereich der Besatzungsmitglieder. Damit schwand zumindest die Machtstellung der Kapitäne, die sich weitgehend aus einem speziellen Wissen über die private Situation der Seeleute zusammensetzte und als ein möglicher Informationsvorteil verstanden werden konnte und ihnen eine gewisse Einflussnahme ermöglichte, möglicherweise dieses Wissen publik zu machen, um die Seeleute möglicherweise zu kompromittieren. Dies bleibt jedoch nur eine mögliche Hypothese, scheint aber durchaus nachvollziehbar.

Doch losgelöst einer entsprechenden möglichen Machtstellung der Akteur\*innen bleibt darüber hinaus interessant, dass die Berufsgruppe bedingt auch durch berufliche Verpflichtungen häufiger als andere Personen an Bord der Kreuzfahrtschiffe eine interpersonelle medienvermittelte Kommunikation mit Akteur\*innen an Land durchführen konnte als andere. Gewisse Privilegien ermöglichten ihnen frühzeitig einen Austausch, unabhängig ob sie dazu in die Funkstation gehen mussten, um den Funkoffizier\*innen einen Kontaktwunsch mitzuteilen oder bereits in der eigenen Kammer mit Hilfe von Telefonen einen eigenständigen Kontakt herstellen konnten ohne den Funker an Bord aufsuchen zu müssen. Unabhängig dessen, ob die Akteur\*innen in den 1980er-, 1990er- oder 2010er Jahren eine Stellung auf einem Kreuzfahrtschiff bekleideten, bejahten diese eine Vorteilssituation gegenüber anderen Seeleuten an Bord. So gibt uns Müller zu verstehen, dass er in seiner Stellung durchaus einfacher eine Kommunikation mit seiner Partnerin herstellen konnte als andere Besatzungsmitglieder.

„Ja das ist natürlich, wenn ich jetzt an die Besatzung denke, die haben ihre Probleme damit oder liegt dann auch an der Reederei. Äh... wenn es sehr viel Geld kostet, dann ist es ein Problem. Äh... so ich als Kapitän hab's dann natürlich wesentlich einfacher, ich ruf' einfach an. Und und obwohl der Reeder natürlich auch (...) ich kann das, darf das nicht übertreiben, aber insofern geht es mir als Kapitän, ich hab' alle Möglichkeiten der Kommunikation an Bord, die möglich ist, steht mir zu Verfügung (...). Das kann natürlich nicht jeder in, von der Besatzung.

Insofern hab' ich da große Vorteile oder wesentlich besser als Mensch zwei, drei Schritte unter mir in der Hierarchie“ (Transkript Müller, S.7f.).

Müller weist dabei im gemeinsamen Gespräch eindeutig auf seine Stellung in der Hierarchie hin und verdeutlicht somit auch eine Relation zwischen Hierarchie und interpersoneller medienvermittelter Kommunikation an Bord von Kreuzfahrtschiffen, die von den Seeleuten an Bord wahrgenommen werden kann. Akteur\*innen, die in der Personalhierarchie an Bord der Schiffe in Führungspositionen arbeiteten, dies lässt sich seiner Aussage entnehmen, wiesen entsprechend Vorteile auf mit Hilfe der Medien, welche für einen Austausch mit Zuhause zur Verfügung standen, einen Kontakt zu initiieren. Personen in niedriger Rangfolge hingegen Nachteile, welche der Akteur jedoch nicht erörtert. Dies erschwerte es dem Projekt weitere Personengruppen näher zu bestimmen, die wie Funkoffiziere und Kapitäne Vorteile bei einer Verwendung der Medien an Bord für einen Austausch mit der Familie aufwiesen, aber auch Akteur\*innen zu benennen, die grundlegend benachteiligt bei einer interpersonellen medienvermittelten Kommunikation blieben.

Berücksichtigt das Projekt jedoch deren Stellung an Bord und die damit verbundenen Verdienstmöglichkeiten, so mag deutlich werden, dass sich Akteur\*innen in Führungspositionen es sich eher leisten konnten einen Austausch mit der Familie wahrzunehmen als Seeleute, die aufgrund ihrer Stellung nur wenig finanziellen Spielraum besaßen. Mit einem finanziellen Spielraum verbunden blieb unserer Ansicht nach dabei auch die Häufigkeit einer Kontaktaufnahme mit den Partner\*innen zuhause. Und noch heute spielt die finanzielle Liquidität der Seeleute dabei eine der entscheidendsten Restriktionen, wie häufig von Bord aus eine Kommunikation mit Zuhause erfolgen kann. Dann erscheint die Aussage von Müller durchaus schlüssig, dass die Position an Bord durchaus Einfluss auf ein Kommunikationsverhalten aufweisen kann. Und unter dieser Prämisse mag es dann nicht verwundern, wenn Besatzungsmitglieder bedingt durch ihre Stellung noch heute eher von Land aus kommunizieren als von Bord aus (s. auch Kapitel 6.3), da ihnen weitgehend die finanziellen Möglichkeiten fehlen. Diese Entwicklung kritisiert insbesondere Schifferdecker und verweist auf Vorteile von anderen Seeleuten an Bord, die dienstlich die Kommunikationsanlagen kostenlos für einen Austausch mit anderen Akteur\*innen verwenden können, während eine private Kommunikation heute noch immer mit hohen Kosten verbunden bleibt.

„Es hat sich für die Seeleute in der heutigen Schifffahrt nichts verbessert. Obwohl wir also das alles über Satellit machen können (...). Nur für was für einen Preis nã? Ich habe das am Anfang, habe ich meine Freunde als ich dann schön aufhörte mit der Seefahrt, habe ich meine Freunde noch angerufen nã. Und habe mich dann immer gewundert, Mensch das Gespräch das hat jetzt

35 € gekostet nā. So teuer sind die Gespräche heute nā, weil das ja alles über Satellit geht nā. Umgekehrt kann der Kapitän oder der Ladungsoffizier oder der (...) leitende Ingenieur seine dienstlichen Sachen egal wie lange und wie teuer kann der abwickeln (...). Und wenn ich mir heute vorstelle (...) na das sind vielleicht 300 Filipinos nā, die zu schlechten Bedingungen muss ich sagen, zu schlechten Bedingungen da zur See fahren, viel Arbeit haben und monatelang (...) getrennt sind von der Familie, dass man denen keine Möglichkeit gibt nā, dass die da auch irgendeinen Kanal günstig nutzen können, um mit ihrer Familie in Kontakt zu bleiben (...). Gehen Sie mal ins Seemannsheim, was die Leute eine Not haben mit dem Telefonieren nā (...). Und man muss sich das mal vorstellen (...) die verdienen 100 \$ im Monat nā und wenn sie telefonieren können, dann müssen sie immer irgendwo zur zur Seemannsmission gehen oder Seemannsheim weltweit nā“ (Transkript Schifferdecker, S.17f.).

Zusammenfassend lässt sich somit festhalten, dass keineswegs von symmetrischen Verhältnissen gesprochen werden kann, wenn die Untersuchung die Möglichkeiten der Seeleute betrachtet, die mit Hilfe von Medien einen Austausch mit ihrer Familie initiieren können. Die Hierarchie an Bord und die Position auf den Schiffen schafft den Akteur\*innen einen finanziellen Rahmen, den diese für eine medienvermittelte Kommunikation mit ihren Familien nutzen können, wobei die Seefahrer\*innen mit einem höheren Verdienst letztlich häufiger als andere mit diesen kommunizieren können. Denn bei einem geringen Verdienst kann durchaus davon ausgegangen werden, dass die Seeleute ganz gezielt ihr persönliches Kommunikationsverhalten mit der Familie an Land an die gegebene Situation an Bord anpassen und bedingt durch zu hohe Nutzungskosten sich nahezu ausschließlich bei einem Landgang und einem Besuch eines Seemannsheimes über Medien austauschen, um die Aussage von Schifferdecker erneut aufzugreifen. In welcher Form der Landgang jedoch eine Rolle für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation spielt und ob er tatsächlich wichtiger für die Seefahrer\*innen bleibt als ein Austausch von Bord aus wird uns näher in Kapitel 6.3 beschäftigen, auf welches an dieser Stelle gesondert hinzuweisen ist. An dieser Stelle möchte das Projekt jedoch noch einmal kurz Rekurs auf die wichtigsten Informationen nehmen, die aus den in diesem Abschnitt erfolgten Aussagen der Zeitzeug\*innen gewonnen werden konnten, bevor es sich im nächsten Kapitel einer detaillierten Beschreibung widmet, wie Kommunikationsmedien selbst von den Akteur\*innen an Bord für einen Austausch mit ihren Partner\*innen verwendet wurden.

Solange Medien von den Seeleuten also noch nicht individuell genutzt werden konnten, wie bspw. Telefone, Telegramme, Telexe etc. und eine Vermittlung noch von einem Akteur wie

dem Funkoffizier durchgeführt werden musste, blieben die Seefahrer\*innen abhängig von seiner Person, der als ein Dritter eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Akteur\*innen durchaus beeinflussen konnte. So konnte er sie ablehnen oder dem Kommunikationswunsch folgen, hatte jedoch die Option die Gespräche wie andere Personen, die in der Leitung auf die Vermittlung ihres Telefongespräches warteten, mitzuhören. In seiner Rolle gewann er dabei vielfachen privaten Einblick in die Lebenssituation der Seeleute, was ihm eine gewisse Macht ermöglichte, die sich weitgehend aus dem Wissen über deren Lebensverhältnisse ergab. Mit diesem hätte er theoretisch, wenn er auch durch das Fernmeldegeheimnis zum Stillschweigen verpflichtet war, die Seefahrer\*innen bloßstellen können. Doch auch er blieb letztlich abhängig von anderen Besatzungsmitgliedern, die ihn im Alltag missachten oder gar sozial isolieren oder andere Einflussmöglichkeiten nutzen konnten, wenn der Akteur seine Macht ausspielte und kontinuierlich einem Kommunikationswunsch dieser nicht entsprach. Vorteile brachten dem Funkoffizier seine dauerhafte Präsenz in der Funkstation und somit die theoretisch jederzeitige Nutzungsoption der Anlagen, um selbst einen Austausch mit der Familie zu initiieren, aber auch mögliche Kontakte zu anderen Kolleg\*innen oder Mitarbeiter\*innen einer Küstenfunkstelle, die gelegentlich kostenlose Gespräche vermittelten.

Mit Etablierung von Medien an Bord, die den Seeleuten nach und nach frei zur Verfügung gestellt wurden, wie Telefone auf den Gängen oder Computer in einer an Bord geschaffenen Räumlichkeit, waren die Akteur\*innen nun gezwungen sich eigenständige Kompetenzen anzueignen und selbstständig eine Kommunikation mit Zuhause zu initiieren und blieben selbst abhängig von einer funktionierenden Technik, der zuvor nahezu ausschließlich die Funkoffiziere unterlagen. Andere Personen wie technische Offizier\*innen, die eine Sicherstellung einer funktionierenden Technik an Bord gewährleisteten, traten nach Fortfall der Position des Funkers für die Seeleute nahezu unsichtbar auf und agierten im Hintergrund.

Wie schon in Zeiten als Funkoffizier\*innen eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit der Familie sicherstellten und bis heute bleiben Seefahrer\*innen abhängig von einem finanziellen Verfügungsrahmen, der von Bord, aber auch von Land aus eine interpersonelle Kommunikation mit Zuhause sicherstellt. Wenn die Kosten auch von Bord aus hoch lagen und mitunter noch heute hoch liegen, erklärt dies eine Konzentration auf einen Austausch, der bei einem Landgang unter Zuhilfenahme von Medien stattfand und vielfach noch heute stattfindet (s. Kapitel 6.3). Denn losgelöst, ob die Seefahrer\*innen an Bord befindliche Medien für einen Austausch nutzen oder eigene Medien wie ein

Mobiltelefon oder einen Laptop verwenden, bleibt eine Abhängigkeit von einer funktionierenden Technik an Bord, die durchaus zu Kosten führt, wenn man sie verwendet, welche für einen Austausch beglichen werden müssen.

Die Personalararchie auf den Kreuzfahrtschiffen schafft dabei asymmetrische Verhältnisse unter den Seeleuten, wenn wir die jeweiligen Optionen der Akteur\*innen vergleichen mit Hilfe von Medien einen Austausch mit der Familie zu initiieren. Hier spielt nicht nur die Stellung an Bord eine entscheidende Rolle, ob die Akteur\*innen beispielsweise berufsbedingt Medien für eine Kommunikation von Bord aus nutzen und ggfs. damit privat einen Austausch schaffen können, sondern auch die bereits konstatierte finanzielle Liquidität der Seefahrer\*innen selbst. Vorteile ergeben sich dabei auch vielfach in der Macht frei über die Medien verfügen zu können, wie bereits am Beispiel der Funkoffizier\*innen thematisiert, aber auch an der Rolle des Kapitäns demonstriert, der weitgehend losgelöst von anderen Seeleuten individuell einen Kontakt mit seiner Familie aufnehmen konnte, wann es ihm gefiel. Dabei blieb er an Anordnungen seiner Reederei gebunden und musste wie alle anderen Akteur\*innen an Bord gemäß ihrer Stellung Aufgaben ausführen, wobei er wie alle anderen abhängig blieb von freien Zeitfenstern, in denen eine interpersonal medienvermittelte Kommunikation mit Zuhause möglich gemacht werden konnte.

### **5.7 Bedeutung von Medien für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Untersuchungsgruppe**

Um nun die Bedeutung von Kommunikationsmedien, die im Rahmen des Projektes als ein technisches Gerät oder Werkzeug verstanden werden, bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation der Untersuchungsgruppe zu rekonstruieren, erscheint es jedoch zunächst notwendig kurz die gesellschaftliche und historische Bedeutung der jeweiligen Medien, losgelöst ihrer Bedeutung für die Untersuchungsgruppe darzulegen. So ist es zwingend erforderlich zumindest ihre historische Entwicklung nachzuzeichnen, wobei aufgrund des beschränkten Rahmens der Untersuchung selbst nur die bedeutsamsten Informationen reflektiert werden können, bevor anschließend ihre Funktionen vorgestellt werden. Diese Darstellung mag aufschlussreich sein, um in den sich anschließenden Abschnitten die Sichtweise der Untersuchungsteilnehmer\*innen besser nachvollziehen zu können. Dabei dienen die jeweils an folgende Abschnitte folgenden Kapitel wie 5.7.2, 5.7.4, 5.7.6, aber auch Kapitel 5.8.1 und 5.9 ausschließlich einer Rekonstruktion der Gedanken und Äußerungen der Zeitzeug\*innen, die an dieser Stelle über das zuvor vorgestellte Medium

berichten und dabei ihre Funktionen thematisieren, aber auch darüber informieren, ob und auf welche Art und Weise mit ihnen ein Einfluss auf einen Alltag der entfernten Akteur\*innen, unabhängig ob es sich dabei um die Seeleute auf hoher See oder ihre Partner\*innen handelte, möglich gemacht werden konnte.

Entgegen unserer Auffassung eines Mediums, als technisches Gerät oder Apparat verstanden (s. Kapitel 5.3), beginnt unsere Vorstellung der relevanten Medien für unsere Untersuchungsgruppe mit einem Medium, welches sich als sekundäres oder analoges Medium (s. Kapitel 5.3.1) beschreiben lässt und eine Sonderrolle in unserer Untersuchung einnimmt. Die Bedeutung des Briefes, als einem Schriftmedium, ergibt sich dabei vielfach aus seiner historischen Rolle einen Austausch von Liebenden zu ermöglichen, bei dem sich die Akteure wechselseitig in Briefen inhaltlich aufeinander beziehen und sich miteinander austauschen. Dieses Medium spielte im Rahmen des Forschungsprojektes für eine Minorität im Untersuchungszeitraum durchaus eine Rolle, so dass es laut unserer Auffassung durchaus gerechtfertigt ist, dieses Medium (auch wenn es sich dabei um kein technisches Gerät oder Werkzeug handelt) und seine Bedeutung für die Zielgruppe zu reflektieren.

### **5.7.1 Briefkommunikation**

Möchte das Projekt daher zu Beginn mit einer Erläuterung des Terminus Brief beginnen, welches seinen Ursprung im lateinischen Wort brevis findet, so weist uns Meier von vornherein darauf hin, dass der Begriff selbst oftmals in vielen missverständlichen Bedeutungen gebraucht wurde und mit einer Erläuterung des Begriffes selbst an sich nichts über den realen Charakter eines Schriftstückes wie einem Brief ausgesagt werden kann (vgl. Meier 2007, S.59). Mitunter liegt dies unserer Ansicht nach auch an unterschiedlichen Kontexten, in denen Briefe im Rahmen eines Schriftverkehrs von Kommunikationspartnern verwendet wurden und der Bedeutung, die sich historisch betrachtet gewandelt hat, welche einem schriftlichen Kommunikationsaustausch mit Briefen zugemessen wurde.

Doch zunächst dessen losgelöst lässt sich nach Langeheine eine mit Briefen durchgeführte Kommunikation „als räumlich und zeitlich getrennte und deshalb indirekte zentrierte Interaktion in schriftlicher Form zwischen zwei fest bestimmten Kommunikationspartnern (Einzelpersonen oder Institutionen) mit wechselnder Schreiber-/Leserrolle“ (Langeheine 1983, S.193) definieren. Empfänger, Leser sowie der Bearbeiter eines Briefes, aber auch gleichermaßen der Absender, Schreiber und Ersteller eines Briefes müssen nicht identisch sein (vgl. ebd., S.193). Wenn ein Brief als ein Medium gewählt wird und mit dessen Hilfe

eine Kommunikation umgesetzt werden soll, so gehören hierzu „zwei oder mehr handelnde Personen, zwei oder mehr räumliche Schauplätze, ein Schreibvorgang, ein Raum und Zeit hinter sich lassender Übermittlungsvorgang, ein Empfangs- und Lesevorgang und schließlich das Schriftstück selbst“ (Honnefelder 1975, S.5). Interpretieren wir die entsprechenden Äußerungen und wenden sie nachfolgend auf unsere Zielgruppe an, so lässt sich an Honnefelder und Langeheine anknüpfend eine Briefkommunikation der Seeleute mit ihren Partner\*innen als eine schriftliche, mit Briefen durchgeführte Kommunikation auffassen, bei denen sich die Akteure an unterschiedlichen Standorten aufhalten und somit räumlich und zeitlich voneinander getrennt sind. Der Brief als Medium überwindet die räumliche und zeitliche Distanz der Kommunikationsteilnehmer, beide können sowohl als Empfänger eines Briefes gelten (wenn die Seeleute bspw. einen Brief ihrer Lebenspartner\*innen erhalten oder umgekehrt) oder als Sender fungieren (wenn die Akteur\*innen einen Brief schreiben und an die abwesenden Personen richten). Die empfangene Nachricht kann dabei, je nach Akteur, entweder, wie bei den Seefahrer\*innen an Bord empfangen und gelesen werden, worauf es ihnen möglich ist auf diese zu antworten und ihrerseits einen Brief an ihre Partner\*innen zu senden.

Eine Kommunikation, die nun über einen Austausch mit Briefen als Medium erfolgt, bildet einen bedeutsamen Faktor einer schriftlichen Kommunikation. Im Vergleich zu einer direkten mündlichen Kommunikation, die eine physische Präsenz des Senders und Empfängers notwendig macht, damit die Akteure miteinander kommunizieren können, können die Kommunikationsteilnehmer im Rahmen einer schriftlichen Kommunikation auch dann miteinander kommunizieren, wenn sie sich nicht in einer gleichen räumlichen und zeitlichen Situation befinden (vgl. auch Böhn 2008, S.28ff.). Vor Erfindung von Speichermedien, wozu auch die Schrift gehört, welche die Möglichkeit bietet jederzeit einmal verfasste Nachrichten oder Informationen wiederaufgreifen zu können, waren die Kommunikationsteilnehmer darauf angewiesen sich am selben Ort und zur selben Zeit aufzuhalten, um sich miteinander auszutauschen. Dies liegt auch darin begründet, dass eine mündliche Kommunikation im Vergleich zu einer schriftlichen durch die Reichweite der menschlichen Stimme begrenzt bleibt und ohne technische Unterstützung nicht ausgeweitet werden kann (vgl. ebd., S.28). Ein einfaches Beispiel mag dies verdeutlichen. Befanden sich Personen nicht im selben Raum, bspw. in getrennten Zimmern und konnten sich gegenseitig nicht austauschen, da sie die Stimme des Anderen bedingt durch die Reichweite der menschlichen Stimme nicht wahrnehmen konnten, konnte keine mündliche Kommunikation der Akteure stattfinden.

Die Schrift hingegen schafft eine Überwindung von Zeit und Raum, macht es möglich, dass obgleich die Kommunikationsteilnehmer zeitlich und räumlich voneinander getrennt sind, diese in einen Austausch miteinander treten können. Böhn weist allerdings darauf hin, dass gezielte Nachfragen und Missverständnisse, die bei einer mündlichen Kommunikation noch direkt gestellt bzw. beseitigt werden können, bei einer schriftlichen Kommunikation nicht so einfach überwunden werden können. Denn diese löst sich vielmehr von der Person des Absenders und dessen Handlungsrahmen, wodurch es dem Empfänger unmöglich wird spontane Nachfragen auf den vermittelten Inhalt zu stellen, somit bleibt immer ein erhöhtes Interpretationsvermögen der Empfänger notwendig, um die empfangenen Botschaften eindeutig verstehen und zuordnen zu können (vgl. Böhn 2008, S.30 und 36). Im Vergleich zu einer mündlichen Kommunikation, so führt Böhn weiter aus, haben schriftlich vermittelte Nachrichten allerdings den Vorteil, dass sich die Absender in Ruhe überlegen können, welche Informationen sie den Empfängern übermitteln wollen und diese geduldig vorbereiten, aber auch jederzeit unterbrechen können, bevor sie die Nachrichten final an die Empfänger übermitteln. Die Empfänger hingegen können erhaltene Botschaften langsam oder rasch lesen, die vermittelten Informationen jederzeit wiederaufgreifen, diese immer und immer wieder lesen bis sie die Nachricht endgültig verstanden haben, um dann möglicherweise darauf später zu antworten (vgl. Böhn 2008, S.32). Ein grundlegender Nutzen, der an obiger Stelle bereits angemerkt wurde, besteht bei schriftlichen Nachrichten nun in ihrer Archivierbarkeit, das bedeutet, dass die Empfänger die Informationen jederzeit noch einmal aufgreifen und somit reflektieren können, die Information nicht wie bspw. bei einem mündlichen Gespräch nach Beendigung eines solchen, sofort verflogen ist. Die schriftliche Botschaft ermöglicht eine Speicherfunktion und überwindet somit Zeit und Raum (vgl. ebd., S.32 und 36). Auf unsere Untersuchungsgruppe bezogen meint dies, dass sowohl die Seeleute an Bord als auch ihre Partner\*innen die erhaltenen schriftlichen Nachrichten, hier als Briefe, jederzeit wiederaufgreifen und die erwähnten Inhalte immer wieder lesen können, bevor sie diese verstehen, um dann den Absendern eine Antwort zukommen zu lassen. Dass dabei Interpretationsschwierigkeiten entstehen können, wie auch Böhn an anderer Stelle bezogen auf eine schriftliche Kommunikation anmerkt (s.o.), kann auch im Fall unserer Untersuchungsgruppe nicht ausgeschlossen werden.

Dabei können wir einen Brief, den die Seeleute an ihre Lebensgefährt\*innen schrieben, durchaus im kommunikationstheoretischen Sinne nach Uka als „eine auf Papier geschriebene, an eine Adresse gerichtete Kommunikation (einwegig, wenn die darin enthaltene Botschaft



informativ oder gebietend ist, zweiwegig, wenn eine Antwort erwartet wird) und durch eine Person oder Organisation (Post) übermittelt“ (Uka 2000, S.114) wird verstehen. Ein Brief, so ergänzt Wenzel, stellt einen Ersatz für einen mündlichen Gesprächsbeitrag dar, bei dessen Übermittlung durch die Schrift nicht nur isolierte Wörter transportiert werden, sondern an die Empfänger ein bestimmtes Bild vermittelt wird, welches erst in einer Rückantwort dieser als wirklichkeitsrelevant erfahren wird. Denn erst wer einen Brief vor Augen hat und die Schrift erkennt und unserer Ansicht nach die Informationen nachvollziehen und somit verstehen kann, die von den Absendern übermittelt werden, der kann einen Brief als eine ganzheitliche Repräsentation des abwesenden Senders deuten und wahrnehmen (vgl. Wenzel 2007, S.68). Merkt Uka an oben genannter Stelle an, dass Briefe ihre Botschaft durchaus einseitig vermitteln können und unserem Verständnis nach dann auch durchaus als ein Massenkommunikationsmittel (vgl. Kapitel 5.3.2) eingesetzt werden können wie bspw. als offene Briefe oder Leserbriefe in einer Zeitung, die von Empfängerseite aus keine Antwort erfordern, so muss von Projektseite jedoch federführend darauf hingewiesen werden, dass sich dieses nur für einen reziproken Informationsaustausch der Seeleute und ihrer Partner\*innen interessierte, bei dem diese auf erhaltene Botschaften gegenseitig antworteten. Die Funktion von Briefen als einseitige Kommunikationsmittel bleibt dabei von Projektseite aus unberücksichtigt und spielt auch im Rahmen des Forschungsprojektes keine Rolle, was als zusätzliche Anmerkung an dieser Stelle fungieren soll.

Dessen jedoch ungeachtet und nun konkret auf die jeweilige historische Bedeutung von Briefen als schriftliche Kommunikationsmittel beziehend, mussten sich Briefe jedoch erst einmal in der Gesellschaft als ein- oder zweiseitige Informationsvermittler durchsetzen, bevor sie diese Funktion wahrnehmen konnten. Dass sich ihre historische Rolle und ihre Bedeutung dabei vielfach veränderte, wurde bereits zu Beginn dieses Kapitels angemerkt, jedoch nicht ausgeführt. Im Kurzen mag ein kurzer historischer Abriss der Entwicklung von Briefen etwas Klarheit in die Bedeutung dieses schriftlichen Kommunikationsmittels bringen, wobei aufgrund der Vielfalt der wissenschaftlichen Beiträge und der weitgehend immer noch nicht abgeschlossenen Erforschung der Rolle von Briefen als schriftliches Medium, dieser auch reell nur kurz ausfallen kann. Sollten an dieser Stelle also bedeutsame Informationen oder Bedeutungsvarianten im Rahmen einer Geschichte des Briefes fehlen, so ist dies an dieser Stelle dem beschränkten Rahmen dieses Forschungsvorhabens geschuldet und zu entschuldigen.

Der Kulturwissenschaftler Walter Uka berichtet darüber, dass sich die wohl ältesten Briefe in ihrer Funktion als Korrespondenzen zwischen den Königen von Ägypten und Babylonien verstehen lassen, die seit dem vierten Jahrtausend vor Christi einen regen diplomatischen Verkehr miteinander praktizierten (vgl. Uka 2000, S.115). Neben ihrer Bedeutung eines wechselseitigen Austausches von Informationen, wie bei den Königen von Ägypten und Babylonien im Rahmen einer Korrespondenz über unterschiedliche Themen, handelt es sich laut Nickisch bei den meisten Briefen aus der Antike jedoch um literarisch überformte Schriftzeugnisse, die mehrere Funktionen einnahmen. Der Autor verweist dabei u.a. auf die Bedeutung von Briefen insbesondere der Apostel in der Spätantike, die dem Zweck dienten die christliche Glaubenslehre zu verbreiten, aber auch gleichermaßen auf die Rolle von Briefen bei den Griechen, deren Anliegen weitgehend darin bestand rhetorisch formulierte Schreiben zu verfassen, in denen die Redekunst vermittelt werden sollte (vgl. Nickisch 2003, S.64f.). Nach Uka lassen sich diese Aussagen zwar weitgehend bestätigen, allerdings merkt der Autor an anderer Stelle an, dass sich auch bereits bei den Griechen u.a. bei den Historikern Herodot und Thukydides Hinweise konstatieren lassen, die belegen, dass die Akteure zwar Briefe mit rhetorischem Charakter verfassten, aber ihre eigentliche Intention darin bestand Situationen durch persönlich gehaltene Botschaften zu charakterisieren und somit weit mehr beabsichtigten als ausschließlich die Redekunst zu vermitteln (vgl. Uka 2000, S.115). Und auch in der römischen Antike fanden sich laut dem Autoren durchaus Beiträge römischer Staatsbürger, wenngleich die Rhetorik einen gravierenden Einfluss auf den Briefstil besaß, die gelegentlich persönliche Äußerungen formulierten und diese in Briefform festhielten (vgl. ebd., S.115). Wenngleich also rhetorisch gestaltete Briefe mit einer Vermittlungsabsicht der Lehre eine deutliche Dominanz in der römischen und griechischen Antike bildeten und Briefe, die persönliche Schilderungen enthielten und dabei Einblick in die tatsächlichen gesellschaftlichen und sozialen Verhältnisse ermöglichten eher wenig verfasst wurden, verdeutlicht diese Aufspaltung zumindest zwei wesentliche Funktionen früher Briefzeugnisse.

Unabhängig dessen wie viele erhaltene Schriftzeugnisse wir nun aus der Antike kennen, hatte jedoch der Rückgang der Literalität im 4.Jahrhundert (vgl. Maurer 2008, S.96) sicher gravierenden Einfluss darauf, dass im Mittelalter nur wenige Menschen lesen und schreiben konnten, was ebenso Einfluss auf den Versand von Briefen nach sich zog und private Briefe nur selten versendet wurden. Vielmehr blieb die Schriftentwicklung, wie Maurer betont, im Mittelalter weitgehend und für lange Zeit an die Klöster gebunden (vgl. ebd., S.97). Und so

verwundert es dann auch nicht, wie Uka im Folgenden zu verstehen gibt, dass sich im Mittelalter der Brief als ein Schreibmedium insbesondere in der römischen Kirche und darüber hinaus als ein Medium der weltlichen Machtinhaber, die das Medium weitgehend für ihre Zwecke nutzten, durchsetzen konnte (vgl. Uka 2000, S.116). Die Literalität stieg dabei im Spätmittelalter wieder an und führte dazu, dass neben Mönchen auch weitere Personengruppen wie Adelige, Fürsten oder Stadtbürger Träger der Schrift wurden (vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Literalit%C3%A4t#Tr%C3%A4ger\\_der\\_Schrift](https://de.wikipedia.org/wiki/Literalit%C3%A4t#Tr%C3%A4ger_der_Schrift)).

Briefe dienten dabei im Mittelalter vielfach als urkundlich-amtliche Zeugnisse (entweder als Urkunden oder amtliche Schreiben) in den Klöstern der Kirche oder Kanzleien der Herrscher (wie Königen oder Fürsten) und untermauerten deren Ansprüche auf Besitztümer wie Ländereien oder bestimmte Privilegien. Im Mittelalter nahm der Brief im Vergleich zu den o.g. Funktionen von Briefen in der Antike weitgehend den Charakter eines urkundlichen, im rechtlichen Sinne verbindlichen Schriftsatzes an, wie Nickisch an unsere Erklärung anknüpfend erläutert (vgl. insges. Nickisch 2003, S.64). Die entsprechende Betonung findet dabei auch maßgeblich Anklang im Terminus Brief selbst, wie Meier an anderer Stelle betont und darauf hinweist, dass der Ausdruck weitgehend seit dem Frühmittelalter ab etwa 800 im Altdeutschen als Urkunde, kurzes Schreiben oder Schriftstück verstanden wird, der gleichermaßen für alles Geschriebene stand ohne dabei zu differenzieren (vgl. Meier 2007, S.59). Eine Begriffserweiterung des Terminus, so der Autor, findet sich erst seit dem 16. Jahrhundert in Form einer allgemeinen Kennzeichnung schriftlicher Mitteilungen von Absendern und Empfängern und verengte sich andererseits auf eine Differenzierung des Urkunden- und Aktenwesens (vgl. ebd., S.59).

Losgelöst dessen wurde auch im Mittelalter und in früher Neuzeit bereits über große Distanzen miteinander kommuniziert und der Brief als schriftliches Medium spielte dabei eine bedeutsame Rolle. Die zunehmende Ausdehnung des Warenverkehrs und die gesteigerte Verflechtung des Fernhandels in Europa machte eine Herausbildung von unterschiedlichen Institutionen wie Kanzleien, Klöstern, Fürstenhöfen, Universitäten und Zünften, aber auch gegen Ende des Spätmittelalters von Botenanstalten und Nachrichtensystemen der Kaufmannsgesellschaften möglich (vgl. insges. Meier 2007, S.63). Neben einer Funktion als urkundliches Schreiben, wie o.a., welche weitgehend dominierend blieb, nahmen jedoch auch amtliche und geschäftliche Schreiben zu, bei denen sich die Kommunikationsteilnehmer aufgrund eines gemeinsamen Interesses (bspw. einem Erwerb von Waren) schriftlich miteinander austauschten. Der Aufschwung des Handels in West- und Mitteleuropa, so

ergänzt Meier, führte nun zu einer wachsenden Mitwirkung der Bürger am öffentlichen Leben und die Zahl geschäftlicher Schreiben wuchs (vgl. Meier 2007, S.64).

Das Lateinische blieb dabei für lange Zeit die alleinige Schriftsprache, wobei im 14. und 15.Jhdt., wobei die Auffassungen hierzu divergieren, auch im offiziellen Schriftverkehr immer mehr deutsche Briefe vorkamen (vgl. Uka 2000, S.116 und Nickisch 2003, S.64f.). So merkt bspw. Meier an, dass der älteste vollständig erhaltene deutschsprachige Brief aus dem Jahre 1305 stammt, der allerdings ein persönliches Anliegen beinhaltete und somit eindeutig von amtlichen und geschäftlichen Schreiben, die im Mittelalter neben einem Fokus auf urkundliche Schreiben dominierten, zu differenzieren ist (vgl. Meier 2007, S. 63). Briefe selbst blieben dabei weitgehend vom lateinisch-kanzlistischen Briefftypus beherrscht, so dass sich auch Aufbau, Stil und formale Aufmachung daran orientierten (vgl. Nickisch 1991, S.35).

Verweist Nickisch an dieser Stelle auf bestimmte Merkmale wie besondere Schreibregeln, die bei der Erstellung eines Briefes beachtet werden müssen, so kann in Anklang an Ermert ganz allgemein festgehalten werden, dass unabhängig des jeweiligen Inhaltes der Schreiben, ob nun als persönliches Schreiben an einen anderen adressiert oder als geschäftlicher Brief wie im Mittelalter fungierend, ein Brief „zunächst nichts anderes als ein durch bestimmte formale Merkmale gekennzeichnetes Mittel (ist), mit dem ein Mensch mit einem anderen kommunizieren kann, der räumlich von ihm getrennt ist“ (Ermert 1979, S.9), wobei „die Häufigkeit des Briefs als Kommunikationsform in einer Gesellschaft allgemein abhängig von bestimmten historisch gesellschaftlichen Situationen“ (Ermert 1979, S.9) bleibt. In Form eines Geschäftsbriefes zwischen unterschiedlichen Kommunikationsteilnehmern blieb der Brief dabei im Mittelalter wohl das wichtigste Medium für einen Austausch der Geschäftspartner, so unsere an die obige Aussage gerichtete Auffassung. Und darüber hinaus betrachtet kann ein Austausch mit Briefen als ein soziales Handeln nach Weber (vgl. Kapitel 5.3) bezeichnet werden, bei denen sich die Akteure wechselseitig aufeinander beziehen. Die Kommunikation mit Briefen folgt dabei weitgehend eigenen Regeln, die beachtet werden müssen. Diese können an dieser Stelle jedoch nicht im Detail benannt werden.

Eine Entwicklung zum Privatbrief begann dabei weitgehend im Rahmen eines öffentlich-urkundlichen Schreibens, wie Meier anmerkt, wobei Nickisch jedoch ergänzt, dass bereits im Hoch- und Spätmittelalter wichtige Impulse durch die Schriften der Mystiker erfolgten (und

die vielfach über ihre persönlichen Sehnsüchte berichteten, so die Anmerkung des Projektes) aber auch durch literarische Briefe, Briefgedichte oder Briefeinlagen in den Versepen des Mittelalters (vgl. Meier 2007, S.64 und Nickisch 2003, S.64f.). Wenngleich sich somit bereits im 14. und 15.Jhdt. einige private Briefe finden lassen, die teilweise bereits lockerer, freier geschrieben wurden und einen gewanderteren Stil aufweisen, wie Nickisch einräumt, blieben die meisten Briefe jedoch auch weiterhin meist bis ins 17.Jhdt. hinein im Kanzleistil geschrieben (vgl. Nickisch 1991, S.35ff.). Auch im 16. und 17.Jhdt. dominierten daher noch immer Handelsbriefe, Kanzleischreiben oder urkundliche Schreiben und Briefe waren aufgrund ihrer Beförderung auch in früher Neuzeit meist noch offizielle Schreiben und somit etwas Offizielles, nur sehr selten privater Natur und für den Einzelnen bestimmt (vgl. Meier 2007, S.64f.). Nach wie vor wurden Briefe dabei nach einem festen Schema geschrieben, dass einem ganz bestimmten Ablauf folgte, so dass jeder Brief bspw. Informationen über den Empfänger, den Anlass, eine Begrüßung oder Verabschiedung enthalten musste, um die einfachsten Voraussetzungen zu benennen. Der Brief, so Uka, löste sich nur langsam von den Zwängen der Rhetorik und blieb auch weiterhin eine Gattung mit festen Produktionsregeln, worauf auch vielfach Abhandlungen mit Musterbriefen noch im Zeitalter der Aufklärung hinwiesen, in denen Briefeschreibern selbst kaum Möglichkeiten zur freien Gestaltung ihrer Texte eingeräumt wurden (vgl. insges. Uka 2000, S.118f.).

Dennoch bildete das Zeitalter der Aufklärung das Zeitalter, indem sich mit dem Aufstieg des Bürgertums als einer neuen bürgerlichen Schicht dieses sich, auch um sich vom Adel abzugrenzen, ein neues Selbstbewusstsein aneignete und persönlicher und ungezwungener, weitgehend losgelöst von Vorgaben, in ihren Briefen ausdrückte (vgl. Uka 2000, S.118f.). Es kam zu einem grundlegenden Durchbruch der Briefstil-Reform und Briefe wurden mehr und mehr frei formuliert, mit einer Leichtigkeit und Natürlichkeit ohne die vorherigen Vorgaben eines devoten Kanzleistils allesamt zu berücksichtigen. Die Akteure verstanden sich verstärkt als individuelles Subjekt, dass sich im Rahmen einer frei formulierten Darstellung in ihren Briefen losgelöst aller Vorgaben frei entfalten konnte. Damit setzte eine hohe briefliche Mitteilungsfreudigkeit ein und es kam verstärkt zu frei formulierten individuellen und gefühlsbestimmten Briefen und darüber hinaus auch zum Liebesbrief von sich Liebenden, die einen Brief als einen Ausdruck persönlicher und erotischer Regungen und Wünsche begriffen, wobei das individuell-spontane den Ausdruck und die Gedankenführung der Briefe prägte. Neben dem Liebesbrief (wenngleich es diesen auch vorher schon gegeben hat, weitgehend jedoch nicht so frei formuliert wie im Zeitalter der Aufklärung, so unsere Anmerkung) kam es

zu einer Vielzahl neuer Form-Varianten von Briefen, nicht mehr nur im geschäftlichen Sinne als Geschäftsbriefe oder Urkunden, auch nicht länger als rhetorisch verfasste Schreiben, sondern vermehrt auch als Reisebriefe, Briefgedichte, erbauliche und belehrende Briefe oder Briefromane verfasst (vgl. insges. diesen Absatz Nickisch 2003, S.64 und 67f., auch Höflich 2003, S.39).

Insbesondere der Liebesbrief kann dabei nach Wyss als ein Ausdruck einer lebensweltlich und historisch zu verortender Anteil einer Liebeskommunikation von Akteuren verstanden werden, der unterschiedliche Funktionen einnehmen kann und mitunter dazu dient Vereinbarungen von Treffen auszumachen, Liebesbekenntnisse mitzuteilen oder Berichte aus dem Alltag zu schildern (vgl. Wyss 2002, S.60). Eine Briefkommunikation kann somit, insofern das Projekt davon ausgeht, dass es sich dabei um eine seit der Aufklärung weitgehend frei formulierte und individuell ausgedrückte Kommunikation mit Hilfe von Liebesbriefen von Beziehungsteilnehmer\*innen handelt, als eine spezielle Form einer Liebeskommunikation aufgefasst werden. Dabei kann Liebe als ein subjektiv empfundenes Gefühl verstanden werden (vgl. Frick 2014, S.8), wobei Frick auf Wyss hinweist, die dieses grundlegend als ein „Konglomerat unterschiedlichster Intensität und Ausprägung (...)“ (Wyss 2002, S.60) interpretiert. Eine Liebeskommunikation ist nun für die Autorin ein sprachlicher Ausdruck einer durch Liebe verbundenen partnerschaftlichen Beziehung, die kontinuierlich konstruiert und weitergeführt wird. Ein dabei etablierter Kommunikationsraum ist Außenstehenden nur beschränkt zugänglich und kann sich auch mglw. in einer speziellen charakteristischen Paarsprache niederschlagen, welche eine Abgrenzung nach außen erlaubt und somit mehr als nur gegenseitige Versicherung eines affektiv bedingten Zustandes leistet, denn in ihrer Funktion als Beziehungsarbeit ist diese immer gleichermaßen mit bestimmten Rollenerwartungen und gegenseitigen Forderungen verbunden (vgl. Frick 2014, S.9).

Wenngleich das Forschungsprojekt durchaus davon ausgeht, dass sich im Rahmen einer per Brief durchgeführten Kommunikation der Untersuchungsteilnehmer\*innen in Analogie zu Frick, diese sich einen beschränkt zugänglichen Kommunikationsraum geschaffen haben und hierin mitunter eine spezielle Paarsprache verwendeten, fehlen uns jedoch weitgehend die Nachweise, um die von Frick aufgestellte Hypothese bestätigen oder falsifizieren zu können. Auch wenn sie uns schlüssig erscheint, konnten wir im Rahmen der Ergebnisse des Projektes keine Hinweise konstatieren, was vielfach auch daher rührt, dass ausschließlich Inhalte, die im Rahmen einer Briefkommunikation miteinander ausgetauscht wurden, in den

gemeinsamen Gesprächen erfragt wurden. Zudem lagen dem Projekt keine schriftlichen Briefe vor, die eine entsprechende Hypothese nach Auswertung hätten bestätigen können, was als Abschluss dieser Information an dieser Stelle genügen soll.

Mit einer verstärkten Aufspaltung in unterschiedliche Formvarianten von Briefen nahm nach der Aufklärung im 19.Jhdt. weitgehend die Tendenz zur Versachlichung von brieflichen Mitteilungen zu, die vielfach einen publizistischen Informationscharakter annahmen und Personen das Medium, zwar auch weiterhin für einen persönlichen und geschäftlichen Informationsaustausch, aber zunehmend auch als Massenkommunikationsmittel verwendeten, um Nachrichten oder Botschaften an die breite Masse zu versenden (vgl. Nickisch 2003, S.69). Letztlich trug insbesondere die Entwicklung des Telegrafen und des Telefons Ende des 19.Jhdt. über kurz oder lang betrachtet maßgeblich dazu bei, dass Briefe ihre Funktion im 20.Jhdt. als alleinige Informationsvermittler von Botschaften verloren haben, wenngleich auch heute noch ein gewisser Anteil an Briefen konstatiert werden kann, der zumindest geschäftlich versendet wird. Bei privaten Briefen, so stellte auch Nickisch bereits 2003 fest, die als unumgänglicher Mittler ganz persönlicher Mitteilungen, Gedanken oder Gefühle fungieren, hat der Brief hingegen seine vormalige gesellschaftliche und kulturelle Bedeutung eingebüßt (vgl. insges. Nickisch 2003, S.69f.), wie auch Höflich in seiner Studie aus dem Jahre 2003 nachweisen konnte und anmerkt, dass der Anteil privater Briefe im Jahr 2001 lediglich bei 1/10 lag, was er auch vielfach mit einer Vielzahl an anderen Medien begründet, die Akteuren für eine Kommunikation zur Verfügung standen (vgl. Höflich 2003, S.39). Aktuelle Statistiken bspw. der Webseite von statista, die darüber berichten, dass die Zahl der von der Deutschen Post beförderten Briefe im Jahr 2018 rund 17,9 Millionen Briefe ausmachten, lässt jedoch leider keine Informationen erkennen, wie hoch der Anteil privater Briefe in diesem Jahr lag, die losgelöst von einem rein geschäftlichen Zweck versendet wurden, so dass diese Information für das Projekt weitgehend bedeutungslos bleibt (vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/38996/umfrage/anzahl-der-befoerderten-briefe-durch-die-deutsche-post/>).

Nickisch räumt jedoch ein, dass sich die lange Konstanz eines Briefes als schriftliche Textform wohl weitgehend der Tatsache verdankt, dass sich damit Akteure jemandem mitteilen wollen, der nicht präsent ist, sondern sich räumlich vom Mitteilungswilligen befindet. Dabei bleibt der Brief ein Ersatz für einen mündlichen Kommunikationsakt und erfüllt somit bestimmte Grundfunktionen, denn er informiert den Leser oder Empfänger

sachbezogen (auf einen bestimmten Inhalt hin), appelliert partnerbezogen (spricht jemanden an und fordert ihn zu einer bestimmten Handlung auf) oder manifestiert (verdeutlicht) das Selbst des Schreibenden (vgl. Nickisch 2003, S.63). Meier verweist hierhingehend auf die Besonderheiten von Briefen, wobei es immer einen Phasenverzug zwischen Produktion und Rezeption gibt, aber auch auf textuelle Merkmale eines Briefes wie äußere Form, Adressaten- und Absenderangabe, Ort- und Datumsangaben sowie eine Unterschrift, mit dessen Hilfe eine räumliche und zeitliche Kommunikation von Akteuren möglich bleibt (vgl. Meier 2007, S.61f.). Ohne wesentliche Merkmale, so unsere Ergänzung, kann ein Empfänger eines Briefes diesen nicht zuordnen. Weiß ich nicht, wer mir den Brief geschrieben hat, fehlt also eine Absenderangabe, wird es schwierig den Adressaten eindeutig zu bestimmen, weshalb nur bei Beachtung formaler Bestimmungen im Rahmen einer Briefkommunikation diese auch gelingen kann.

Darüber hinaus war auch die Verbreitung oder Genese der Briefkultur laut Nickisch maßgeblich von den Transportbedingungen der Briefe abhängig, denn diese mussten vom Absender zum Empfänger transportiert werden, wobei man zu allen Zeiten auf Boten oder Reisende angewiesen war, die eine Zustellung gewährleisteten (vgl. Nickisch 2003, S.64). Uka verweist zu diesem Zweck bspw. auf Wanderkaufleute, fahrende Sänger oder Gaukler, die im Mittelalter als Boten schriftlicher Nachrichten fungierten, wengleich differenzierende Botenwesen bspw. von Klöstern und Städten, aber auch von Universitäten und Organisationen wie der Hanse oder dem Deutschen Orden existierten, die eigene Boten mit dem Transport ihrer Botschaften betrauten (vgl. Uka 2000, S.124f.). Sie fungierten dabei als Zwischenglied in der Kommunikationssituation zwischen Absender und Empfänger und ermöglichten erst durch das Zustellen der zu übermittelnden Botschaft an die Empfänger eine räumlich und zeitlich übertretende Kommunikation der Akteure, wie das Projekt ergänzen möchte und fungierten ähnlich wie die Funkoffizier\*innen als Dritte, die bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation von Akteur\*innen Einfluss auf die Kommunikationssituation nehmen konnten, indem sie einen Transport der Botschaft sicherstellten. Erreichte diese die Empfänger nicht, so blieb damit ein reziproker interpersonaler medienvermittelter Austausch von Kommunikationspartner\*innen versagt (s. auch Kapitel 5.6, S.365f. und Höflich 2016 zur Rolle des Dritten, S.35f.).

Die Untersuchung kann an dieser Stelle jedoch nicht auf sämtliche frühere Boten eingehen, die eine wichtige Rolle bei einem Informationsaustausch der Kommunikationsteilnehmer spielten und verweist letztlich auf die heutige Distributionsform, die von Seiten einer festen



gesellschaftlichen Institution wie der Post ausgeführt wird, wenngleich dessen uneingeschränkte Monopolstellung durch eine Zulassung und Akzeptanz anderer privater und regionaler Brief- und Paketdienste seit den 1980er Jahren weitgehend aufgehoben wurde (vgl. Uka 2000, S.125ff.). Unabhängig jedoch, ob es sich um früher institutionalisierte Briefbeförderer wie bspw. die Thurn- und Taxische feudale Reichspost handelte oder die heutige Post, fungiert hier noch immer eine dritte Instanz oder wie o.a. ein Dritter, der eine Zustellung sicherstellt und somit zu einer räumlich und zeitlich übertretenden Kommunikation von Akteur\*innen beiträgt. Über dies hinaus muss bei einem Versand von Briefen auch zwingend auf die Gebühren hingewiesen werden, die bei einem Transport der Nachrichten entstehen, denn ein Brieftransport verursacht Kosten, welche erst maßgeblich durch die Einführung der Briefmarke im 19.Jhdt. und Einführung eines einheitlichen Porto, wenn dieses auch in anderen Ländern als in Deutschland früher oder später eingeführt wurde, wesentlich reduziert werden konnte (vgl. auch Höflich 2003, S.39).

Im Vergleich jedoch zu anderen Medien bieten Briefe nicht nur heute die Möglichkeit sich konzentriert und aufmerksam mit den Inhalten auseinander zu setzen, die final im Brief dann tatsächlich verfasst werden sollen. Ein Moment des langsamen Nachdenkens wird somit geschaffen, der bei anderen Medien, wie bspw. dem Telefon, wo es durchaus problematisch werden kann, wenn die Akteure lange Gesprächspausen einhalten ohne etwas zu sagen, die Chance bietet sich in aller Ruhe zu überlegen, was geschrieben werden soll (vgl. im Ansatz auch Meier 2007, S.67, sowie Kapitel 5.7.2; 5.7.3 und 5.7.4). Ein Austausch mit Briefen ermöglicht es „die Kontinuität von Verbindungen aufrecht zu erhalten und zu betonen; Briefe waren ein wichtiges, vielleicht das wichtigste Medium der Freundschaft und der Geselligkeit in der bürgerlichen Gesellschaft“ (Bausinger 1996, S.298 in Ziegler 2007). „Persönliche Briefe sind Ausdruck eines Wunsches, einer anderen Person in Gedanken nahe zu sein, mit ihr in Gedankenaustausch zu treten, unabhängig von der Entfernung“ (Baasner 1999, S.2), denn wie viel Nähe oder Distanz in einem Schreiben gewünscht wird, bleibt dabei letztlich von der räumlichen Entfernung unabhängig (vgl. Meier 2007, S.67f.), „eher die Gegenstände, um die es geht, oder die soziale Verbindung“ (Baasner 1999, S.2), die zwischen den Schreibenden besteht, haben bei Briefen darauf einen Einfluss (vgl. Meier 2007, S.67f.). Soziologisch betrachtet, so ergänzt Felder, stellt ein Brief hier anknüpfend ein bedeutsames Kommunikationsmittel dar, welches weitgehend zur Etablierung, Aufrechterhaltung und Pflege von sozialen Kontakten dient und historisch betrachtet als ein autobiographisches

Dokument verstanden werden kann, dass bei einer Interpretation über individuelle und kollektive Ereignisse informiert (vgl. Felder 2007, S.178).

Unabhängig dessen, ob Briefe heute tatsächlich aufgrund einer Vielzahl an anderen Medien, die für eine Kommunikation verwendet werden können, eine geringere Rolle spielen als zuvor, spielten sie dennoch, wie ein Bsp. unserer Untersuchungsgruppe verdeutlicht, noch in den 1990er Jahren eine besondere Bedeutung im Rahmen einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation, wenn den Akteur\*innen auch andere Medien bereits zur Verfügung standen. Es ist hier die Zeitzeugin Lanz<sup>o\*</sup>, die uns erklärt, dass sie als Seefahrerin an Bord eines Kreuzfahrtschiffes regelmäßig auch noch im Jahr 1996 eine Briefkommunikation mit ihrer Mutter durchführte. Dabei wies sie auf etwas Besonderes, etwas Spezielles und die Eigenarten einer Briefkommunikation hin, räumte allerdings gleichermaßen ein, dass ein Austausch mit Briefen maßgeblich nur aufgrund ihrer Situation an Bord als besonders von ihr wahrgenommen wurde.

„Irgendwie was Schönes hatte, weil du einfach in diesen Briefen eine ganz besondere Art hast dich (...) eine Kommunikation stattfinden zu lassen, die du sonst im normalen Alltag niemals machen würdest. Niemals würde jemand auf die Idee gekommen und mir einen fünf Seiten Brief schreiben. Den du dann dort aber an Bord schreiben, verfasst hast (...)“ (Lanz<sup>o\*</sup> Transkript, S.6).

Die Position von Lanz verdeutlicht an dieser Stelle die besondere Funktion einer Briefkommunikation, die eine spezielle Wertschätzung von Seiten der Akteurin bei einem Austausch mit ihrer Familie erfährt. Sie bestätigt gleichermaßen auch, wie auch Baier anmerkt, „daß ein Bewusstsein für die Eigenart der Briefkorrespondenz entstanden ist, die sich eben nicht in der technisch langsameren Übertragungsart erschöpft, sondern eine andere Art des Austausches von Empfindungen und Gedanken ermöglicht“ (Baier 2000, S.70). Inwiefern diese These dabei allerdings tatsächlich auf die heutige Zeit übertragen werden kann, müsste an dieser Stelle jedoch gesondert überprüft werden, was im Rahmen dieser Forschungsarbeit jedoch nicht möglich ist.

Die Stellung einer mit Briefen durchgeführten Kommunikation von Seefahrer\*innen und ihren Partner\*innen nimmt dabei für die Akteure jedoch dessen losgelöst eine wesentliche Bedeutung ein, weil Briefe für lange Zeit das nahezu einzig verfügbare Medium an Bord bildeten sich miteinander auszutauschen (s. auch Kapitel 5.4). Im folgenden Abschnitt möchte das Projekt daher nun anhand weiterer Zeitzeugenaussagen deren Bedeutung in den Fokus stellen, um abschließend zu klären, ob eine Briefkommunikation neben ihrer Funktion einen

Informationsaustausch der Kommunikationsakteure zu gewährleisten, es den Akteur\*innen auch ermöglichte damit einen Einfluss auf die Organisation eines Alltages ihrer abwesenden Partner\*innen an Land nehmen zu können.

### **5.7.2 Austausch von Briefen und Bedeutung für die soziale Paarbeziehung**

Bevor das Forschungsprojekt nun allerdings einige Zeitzeug\*innen zu Wort kommen lässt, sei jedoch an dieser Stelle noch einmal deutlich auf die wesentliche Intention des Projektes hingewiesen, die darin bestand in Erfahrung zu bringen, ob die Seeleute im Rahmen einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation mit Hilfe eines Briefes (als Medium) eine Kommunikation mit ihren Lebensgefähr\*innen pflegten. Dabei spielten ausschließlich die Aussagen der Seefahrer\*innen eine Rolle, die Auffassung und somit die Kommunikation der Partner\*innen mit Hilfe von Briefen, die an die Seeleute gerichtet waren, blieb dabei weitgehend unberücksichtigt und wird in diesem Kapitel bis auf entsprechend gekennzeichnete Ausnahmen nicht erwähnt. In den jeweiligen Gesprächen wurde dabei zunächst deutlich, ob die Akteur\*innen mit Hilfe von Briefen einen Austausch miteinander initiierten, nicht von allen wurden dabei gleichermaßen die Inhalte einer Briefkommunikation eingeräumt. Auch finden sich divergierende Aussagen der Zeitzeug\*innen im Hinblick auf die jeweilige Bedeutung einer per Brief durchgeführten Kommunikation, gelegentlich wurden auch Vor- und Nachteile benannt, welche ein Austausch mit Briefen mit sich brachte. Aufgrund der zahlreichen Anmerkungen der Akteur\*innen können, wie in den Folgekapiteln ebenfalls, daher nur einige Auffassungen der Zeitzeug\*innen nachfolgend wiedergegeben werden.

Wie bereits zuvor an anderer Stelle angemerkt (s. S.348), kann die Kommunikation mit Hilfe eines Briefes wohl als eine der wichtigsten Kommunikationsformen für Seeleute bezeichnet werden, dessen Konstanz sich laut Auffassung des Forschungsprojektes allerdings auch weitgehend der Tatsache verdankt, dass entweder andere Medien an Bord noch nicht zur Verfügung standen oder diese aufgrund unterschiedlicher Restriktionen nicht oder nur eingeschränkt verwendet werden konnten (vgl. Kapitel 5.4 und 5.5.1). Dennoch blieb es für die Untersuchung interessant zu beobachten, dass auch mit Zunahme anderer Medien an Bord der Schiffe, auch einige wenige jüngere Vertreter\*innen aus der Zielgruppe darüber berichteten, sich gelegentlich mit Hilfe von Briefen oder Postkarten ausgetauscht zu haben. Postkarten können dabei als eine reduktive Briefform betrachtet werden, bei der

ausschließlich kurze und bündige Mitteilungen versendet werden und die ihren Ursprung weitgehend in der zweiten Hälfte des 19. Jhdts. nahmen (vgl. Nickisch 2003, S.68).

Vergleichen wir die Forschungsergebnisse, so ist trotz o.g. Einräumung einiger Sonderfälle, durchaus zu bestätigen, dass mit einer Zunahme anderer Kommunikationsoptionen an Bord und einer weitgehenden Aufhebung spezieller Restriktionen dieser, der Brief als nahezu einziges Kommunikationsmedium seine vorherige Bedeutung bei einem Austausch von Seeleuten und ihren Familien ab den 1990er Jahren verliert. Weitgehend kann im Untersuchungszeitraum aufgrund der Aussagen der Zeitzeug\*innen zwischen 1960 und 1980 eine hohe Bedeutung einer mit Hilfe von Briefen durchgeführten Kommunikation von Seiten der Projektteilnehmer\*innen nachgewiesen werden, wobei dessen Bedeutung ab den 1990er Jahren kontinuierlich abnimmt und nur noch wenige Zeitzeug\*innen eine Nutzung von Briefen als Kommunikationsmittel einräumen. Das Projekt kann daher die an anderer Stelle von Nickisch aufgestellte Hypothese durchaus bestätigen, dass der private Brief als unumgänglicher Mittler persönlicher Mitteilungen, Gedanken oder Gefühle seine vormalige gesellschaftliche und kulturelle Bedeutung weitgehend eingebüßt hat (vgl. auch Nickisch 2003, S.69f.). Zeitzeug\*innen, die noch in den 1990er und 2000er Jahren einen Brief an ihre Partner\*innen oder ihre Familie sendeten, bilden innerhalb der Zielgruppe eine deutliche Ausnahme. Hier kann durchaus an Nickisch anknüpfend, behauptet werden, dass die Seeleute andere Medien verwendeten, um über ihre persönlichen Gedanken oder Gefühle oder ihren Alltag, adressiert an ihre Lebensgefährt\*innen, zu berichten.

Gelöst von der entsprechenden Aussage und einer möglichen Bedeutung anderer Medien für einen Austausch der Akteur\*innen mit ihren Lebenspartner\*innen, möchte das Forschungsprojekt nun folgend mit Hilfe einiger Aussagen der Zeitzeug\*innen die Relevanz einer Briefkommunikation verdeutlichen und stellt dabei die Position von Wolfgang Hellriegel voran, der grundlegend einen Austausch mit Briefen als eine seelische Entlastung seiner Person verstand, um eine Bindung zu seiner Partnerin aufrechtzuerhalten.

„ (...) Grundsätzlich, ich glaube alle Briefe, die ich nach Hause geschrieben habe, die endeten doch wohl mit den Worten ich liebe dich, also dass wurde wohl, dass war ja auch so (...) man war doch die Bindung, die Bindung war zwar nicht so da, aber die seelische Bindung war denn doch wohl da und dass hat man dann auch mitgeteilt, nech?“ (Transkript Hellriegel, S.5).

Die wesentliche Funktion einer Briefkommunikation bestand für den Akteur darin einen Kontakt mit seiner Partnerin aufrechtzuerhalten, wenn beide räumlich und physisch voneinander getrennt waren. Sie diente dem Zweck sich nah zu sein, auch wenn man

tatsächlich voneinander entfernt blieb. Der Zeitzeuge spielt damit auf die Option an mit Hilfe einer Raum und Zeit überwindenden Kommunikation eine seelische Verbindung zur abwesenden Partnerin zu schaffen. Unter einem psychologisch-anthropologischen Aspekt betrachtet, so merkt Felder an, kann der Austausch per Brief nun als ein intentionaler Bewusstseinsakt verstanden werden, bei dem die Akteure eine Aktion tätigen (bspw. den Brief schreiben, ihn versenden), der zur seelischen Entlastung (in Form eines psychosozialen Ausgleiches) führt (Felder 2007, S.178). Wenngleich also mit einer Briefkommunikation die räumliche Distanz zur Partnerin des Zeitzeugen überwunden werden konnte, wissen wir nicht, inwieweit ihn die empfundene Distanz zu dieser in seinem Alltag beeinflusste. Der versendete Brief mag daher mitunter nur kurzfristig zu einem psychosozialen Ausgleich seiner Person beigetragen haben. Berücksichtigt werden muss dabei am Beispiel des Zeitzeugen allerdings ebenfalls, dass der Akteur grundlegend neben einer Briefkommunikation lediglich zwei andere Medien für eine Kommunikation verwenden konnte, die er aber aufgrund hoher Nutzungsgebühren nicht oder nur in Notfällen nutzte. Das Medium Brief blieb daher an Bord das vorrangig zu nutzende Kommunikationsmittel.

„Also (...) auf nem´ Passagierdampfer selbst, selbst auf dem Passagierdampfer hatten wir in den 60er Jahren nur zwei Medien. Die Morsetelegraphie und die Telefonie. (...) Also wir hatten die Möglichkeit nach Hause entweder ein Telegramm zu schicken, da kostete das Wort 1,20 DM (...) oder aber sie haben telefoniert (...), da kostete ein Kurzwellengespräch 27 Mark für drei Minuten (...), jede weitere Minute 9 Mark. Sie können sich ja vorstellen, dass die Kommunikation sich ähmmm... Luftpostbriefe beschränkt hatte (...)“ (Transkript Hellriegel, S.5).

Aufgrund der hohen Kosten bei einer Verwendung anderer Medien konzentrierte sich der Akteur weitgehend auf die Kommunikation per Brief, welche jedoch grundlegende Nachteile mit sich brachte und, davon geht das Forschungsprojekt an dieser Stelle aus, einen Einfluss auf die Organisation eines familiären Alltags zuhause nahezu unmöglich machte.

„ (...) Luftpostbriefe beschränkt hatte und diese Luftpostbriefe oftmals ne´ ganze Woche unterwegs waren und das Thema gar nicht mehr aktuell war (...) wenn der Brief zuhause angekommen ist“ (Transkript Hellriegel, S.5).

Man kann wohl guten Gewissens davon ausgehen, dass der Phasenverzug zwischen Versand eines Briefes und dem Empfang eines Briefes durch seine Partnerin einen Einfluss wohl weitgehend verhinderte, da sich die Zeitspanne als zu lange zwischen Versand und Empfang manifestierte. Benötigte die Partnerin des Zeitzeugen bspw. eine Antwort auf ein mögliches familieninternes Problem, welches schnell zu lösen war, so konnte ihr wohl kaum mit einem

Brief geholfen werden. In der Zwischenzeit musste sie sich in diesem Fall anderer Lösungen bedienen, um die entsprechenden Probleme zu beseitigen, so unsere Überzeugung.

Wenngleich der Zeitzeuge in den 1960er Jahren eine Beschäftigung auf einem Kreuzfahrtschiff fand, so merkt auch der Zeitzeuge Kleber\* stellvertretend für die 1980er und 1990er Jahre an, dass die langen Zustellzeiten von Briefen eine häufige Kommunikation mit seiner Partnerin verhinderten und mit Hilfe von Briefen kaum ein Einfluss auf einen Alltag seiner Lebensgefährtin an Land ausgeübt werden konnte.

„ (...) Der auf der anderen Seite der erfuhr ja eigentlich auch gar nichts (...) das war dann auch (...) der Zweisamkeit nicht zuträglich oder so was (...) und da konnte man also jetzt nicht Gott weiß wie den Tagesablauf, ja das hätte ich, musste ich dann eben über Briefform machen oder so was da nech und das dauerte ja dann auch Ewigkeiten bis die dann zuhause waren. Ich habe es auch erlebt, da kamen die Briefe nach mir an nä, dass ist also so (...)“ (Transkript Kleber\*, S.7).

Um einen Einfluss auszuüben mussten dabei andere Medien verwendet werden, so der Akteur, führt allerdings hierbei leider nicht aus, wie sich dieser gestaltete. Mit einer Weiterentwicklung dieser und Aufhebung möglicher Restriktionen oder geringerer Gebühren bei einer Nutzung waren breitere Optionen vorhanden die Partner\*innen auf hoher See erreichen zu können. Unabhängig dessen jedoch blieb die zentrale Funktion der Medien dahingehend bestehen sich über Distanzen hinweg miteinander austauschen zu können, wie Kleber\* an anderer Stelle betont.

„Die Medien zu nutzen in all ihren Formen, die dann im Laufe der Zeit ja nun immer mannigfaltiger wurden. Das ist so, egal ob es nun das Medium Brief, Telefon, ein Fax oder was auch immer alles war oder so, ja klar zu hundert Prozent, eine andere Chance hatte ich ja nicht oder hatten (...) ich muss ja mich über die Distanz irgendwas bedienen, was die Distanz überbrückt“ (Transkript Kleber\*, S.9).

Der Phasenverzug zwischen Versand und Empfang einer Nachricht prägte dabei zu allen Zeiten die Briefkommunikation, wobei insbesondere an Bord von Kreuzfahrtschiffen darüber hinaus berücksichtigt werden musste, dass die Briefe erst bei einem Landgang an entsprechende Institutionen übergeben wurden, die einen Versand gewährleisteten. Dass dabei grundlegend voneinander zu differenzierende Zustellzeiten berücksichtigt werden mussten und auch heute noch müssen, erklärt sich dabei nach Ansicht des Projektes von selbst. Wenn auch Hag darauf hinweist, „dass man (...) mit einer gewissen Verzögerung die Post bekam“ (Transkript Paul Hag, S.16), so weist der Autor darüber hinaus auf die Nachteile einer

Kommunikation mit seiner Partnerin hin, wenn er einen Brief versendete oder andere Kommunikationsoptionen nutzte. So führt er aus, dass ein grundlegender Nachteil darin bestand, dass sich die Kommunikationspartner\*innen nicht spontan miteinander austauschen konnten wie es bei Akteur\*innen einer sozialen Paarbeziehung möglich ist, die ihren Alltag weitgehend gemeinsam gestalten und nicht berufsbedingt für längere Zeit voneinander getrennt sind.

„Also Nachteil war natürlich dieser spontane Austausch. Der sich z.B. im täglichen Zusammenleben ergibt. Das man irgendwas, irgendeine Idee oder irgendwas hat, was man sofort mitteilen kann oder diskutieren kann. Es war also alles immer etwas mit Verzögerung und irgendwo auch mit Ansage oder mit einer gewissen Planung verbunden“ (Transkript Paul Hag, S.15).

Ogleich wir bei Hag nicht sicher benennen können, ob sich dessen Aussage grundlegend auf eine Kommunikation mit Briefen bezieht oder er ganz allgemein die Kommunikationssituation von Seeleuten an Bord von Kreuzfahrtschiffen reflektiert, verweist er auf einen bedeutsamen Faktor, der unserer Ansicht nach nicht nur den Alltag von Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen, sondern allgemein betrachtet die Situation aller Seeleute (unabhängig des Schiffstyps, auf dem sie arbeiten) betrifft. Denn aufgrund ihrer berufsbedingten Abwesenheit von Zuhause und einem weitgehend fehlenden gemeinsamen Alltag mit ihren Partner\*innen an Land kann unabhängig, ob die Akteure mit Hilfe von Briefen kommunizieren oder ein anderes Medium für eine Kommunikation miteinander verwenden, eine gewisse Spontanität in der gemeinsamen Kommunikation, die sich in Paarbeziehungen findet, die ihren Alltag gemeinsam gestalten können, zumeist ausgeschlossen werden. Eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation, die mit Hilfe von Briefen einen Austausch der Akteure sicherstellt, ermöglicht unserer Ansicht nach keineswegs einen spontanen Austausch, sondern eine Kommunikation, bei der Inhalte bedingt durch unterschiedlich lange Zustellzeiten bis diese die Empfänger erreichen, einen spontanen Austausch zueinander verhindern.

Der Zeitzeuge bleibt allerdings einer der wenigen, der detailliert über Inhalte einer Briefkommunikation spricht und fungiert dabei als wichtige Quelle des Forschungsprojektes. Hag führt im gemeinsamen Gespräch aus, dass er „ausführliche Briefe aus jedem Hafen der Welt“ (Transkript Paul Hag, S.16) schrieb. Über die Inhalte einer entsprechenden Kommunikation führt er aus:

„Da geht es dann auch um Probleme der Trennung, später dann auch lang und breit wie es unserem Kind geht, gesund nicht gesund. So wie wir hier leben, haben wir ja früher auch gelebt.

(...) Der Vater, der starb dann und das wurde in langen Briefen erzählt, obwohl ich das vorher schon wusste. (...) Natürlich kommen auch Themen rein des eigenen persönlichen Zusammenlebens nee, da spielt auch Sex eine Rolle. Ganz klar ja. Oder den, den man nicht hat. (...) Das ist also schon sehr ehrlich, was da geschrieben wurde nee. (...) Dann gab es auch mal Phasen, wo naja gegenseitige na ich will nicht sagen Schuldzuweisungen, aber gegenseitige Kritik geäußert wurde nee so wie eben der Andere sich dann verhält und wie der wieder Andere das dann eben sieht oder aufnimmt und in seiner Einsamkeit das dann versucht irgendwie zu durchleben (...). Eben Kommunikation per Brief. Gutes wie Schlechtes nee“ (Transkript Hag, S.16f.).

Die Breite der Ausführung unterschiedlicher Themen mag erstaunlich erscheinen, wenn wir berücksichtigen, dass der Zeitzeuge in den 1970er Jahren als Funkoffizier neben Briefen auch bereits telefonieren, Telegramme versenden oder Funkfern schreiben verwenden konnte. Die Nutzung dieser Medien war allerdings mit hohen Kosten, ähnlich wie bei Hellriegel erläutert verbunden, so dass sich ein entsprechender Fokus auf das Medium Brief durchaus erklärt. Mit Aufhebung hoher Kosten für eine Nutzung von Medien an Bord, wobei ein entsprechender Zeitpunkt hierfür kaum bestimmt werden kann (vgl. Kapitel 5.4 und 5.6), treten Briefe als Kommunikationsmittel jedoch weitgehend hinter andere Alternativen zurück. Bei den Zeitzeug\*innen, die in den 2000er Jahren an Bord eines Kreuzfahrtschiffes arbeiteten, fand sich nur eine Zeitzeugin, die gelegentlich Briefe an ihre Familie schrieb. Bei den Akteur\*innen, die in den 2010er Jahren gar einer Beschäftigung an Bord eines Kreuzfahrtschiffes nachgingen, nutzte keine Person mehr einen Brief für einen Kommunikationsaustausch mit ihren Partner\*innen an Land.

Müller räumt an einem anderen Ort ein, dass er an Bord in den 1990er Jahren bereits keine Briefe mehr schrieb und sich verstärkter auf das Medium E-Mail (vgl. Erklärung und Bedeutungsrelevanz für die Seeleute in Kapitel 5.9.1) konzentrierte, was für ihn ein Briefsubstitut darstellte und wesentliche Vorteile hatte, um mit seiner Partnerin in einen Austausch zu treten. Er erläutert:

„E-Mail (...) und das ist für mich ein Briefersatz. (...) E-Mail ist für mich sehr wichtig. (...) Wenn ich jetzt in Ruhe mich hinsetze und sagen wir mal nur E-Mails schreibe (...) dann kann ich mir genau überlegen, dann kommt und dass was zurückkommt ist auch, hat auch ein, ein Skelett, auch ein äh... die wichtigsten Dinge werden geschrieben“ (Transkript Müller, S.6 und 17).

Interessanterweise räumt der Zeitzeuge dabei jedoch unserer Ansicht nach wesentliche Vorteile einer Briefkommunikation ein, die das Projekt auch im vorherigen Kapitel (siehe



Kapitel 5.7.1) erörtere und überträgt diese auf eine E-Mail-Kommunikation. In dieser Form erscheint eine E-Mail für ihn als ein Briefersatz und bietet entsprechend gleiche Vorteile, hierbei jedoch in digitaler Form, worauf er jedoch nicht zu sprechen kommt.

Fassen wir die Ergebnisse unserer Untersuchung im Hinblick auf eine Briefkommunikation der Seeleute mit ihren Partner\*innen an dieser Stelle nun final zusammen, so muss angemerkt werden, dass ihre grundlegende Funktion hierin in Anklang an Felder darin bestand eine Beziehung aufrechtzuerhalten und zu pflegen (vgl. auch Felder 2007, S.178). Dabei stand der Informationsaustausch der Akteure jederzeit im Vordergrund, wobei unterschiedliche Themen in Briefen angesprochen wurden, die in ihrer Breite neben alltäglichen Situationen, die darin geschildert wurden, auch die Lage der Kinder, familienbezogene Probleme, fehlenden Sex oder fehlende Zweisamkeit thematisierten. Nach Baasner können die Briefe als ein verschriftlichter Wunsch aufgefasst werden, bei der es den Seeleuten wichtig war, ihren Partner\*innen in Gedanken nah zu sein und eine mehr oder weniger seelische Verbindung zu diesen aufrechtzuerhalten (vgl. auch Baasner 1999, S.2). Ihre Äußerungen im Rahmen einer Briefkommunikation können dabei weitgehend als eine schriftliche Selbst-Performance (vgl. Wyss 2002, S.61) interpretiert werden, bei dem sich die Akteur\*innen ihrer selbst versicherten und ihrer Situation, in der sie sich befanden. Der Austausch per Brief ermöglichte dabei eine spezielle Situation der Intimität der Partner\*innen, der sich allerdings in heutiger Zeit auch anderer Medien bedienen kann (vgl. Wyss 2002, S.65 und 79), die an dieser Stelle jedoch keine Rolle spielen. Problematisch bleiben für die Akteur\*innen dabei die Phasen zwischen Versand und Empfang einer schriftlichen Nachricht in Briefform, bei der die empfangene Information je nach Zeitpunkt ihres Erhalts bereits wieder überholt erscheinen kann. Wurden also mitunter persönliche oder familienbezogene Probleme bei Organisation eines familienbezogenen Alltags von den Partner\*innen der Seeleute angesprochen und erfolgte von diesen eine Response, so war es durchaus möglich, dass sich diese Probleme bereits zuhause an Land gelöst hatten. Der Einfluss blieb dabei von ihrer Seite aus gering und konnte, so das finale Resümee des Forschungsprojektes, mit Hilfe einer Briefkommunikation kaum verbessert werden. Ob hingegen ein Brief über familiäre Schwierigkeiten, wie Brumm an anderer Stelle erwähnt, tatsächlich bei den Seeleuten an Bord zu einem Gefühl der Ohnmacht führte, nicht unmittelbar eingreifen und die Situation zuhause beeinflussen zu können (vgl. Brumm 1967 in Jensen 1980, S.69), kann das Forschungsprojekt allerdings nach Analyse der vorgenommenen Zeitzeugengespräche weder bestätigen noch negieren. Hinweise darauf, dass der familiäre Alltag zuhause mit einer Briefkommunikation nicht beeinflusst

werden konnte, finden sich des Öfteren in den Aussagen der Seeleute. Der Beitrag des Akteurs Hellriegel mag dies noch einmal kurz zusammengefasst reflektieren.

„Ja, das konnte man nicht. (...) Ich konnte von Bord aus nur durch Briefe praktisch sagen (...) aber ich hätte das nicht beeinflussen können (...) ich hätte (...) schreiben können, ja, aber man konnte von Bord aus (...) wir hatten ja keine Kommunikationsmöglichkeiten, wenn ich jetzt ne´ E-Mail hätte schreiben können (...) oder so (...) oder mit Skype dann da irgendwie mit telefonieren können oder so, aber das war ja in den 60er Jahren halt eben nicht“ (Transkript Hellriegel, S.6f.).

Briefe dienten eher dazu, wie o.a., sich der abwesenden Lebensgefährt\*innen zu versichern, persönliche Gedanken und Empfindungen zu schildern oder über den Alltag zu berichten, aber wohl nur selten dazu konkret Hilfe von Seiten der Partner\*innen anzufordern. Denn deren Alltag blieb genau wie der Alltag der Seeleute, trotz einer mehr oder weniger intensiven Briefkommunikation, weitgehend den Akteur\*innen allesamt selbst überlassen, ein Einfluss nicht möglich. Ein Austausch mit Hilfe von Briefen stellte dabei, wenn andere mediale Alternativen entweder in ihrer Nutzung zu teuer oder bestimmten Restriktionen unterworfen waren (s. auch Kapitel 5.5 und 5.5.1), jedoch nicht nur für die Seefahrer\*innen die einzige Möglichkeit dar einen Kontakt herzustellen. Wenn das Projekt in diesem Kapitel auch die Auffassung ihrer Lebensgefährt\*innen nicht interessiert und deren Sichtweise in Kapitel 4.1.2 geschildert wurde, so verweisen wir dennoch ausnahmsweise auf das Zitat der Partnerin des Seefahrers Bärhold, welche die Abhängigkeit von einem Medium, in diesem Fall dem Brief, für eine Kommunikation von ihr und ihrem Partner bestätigen konnte.

„Ich hatte ja keine andere Wahl. Ich hätte auch lieber (...) wie heute n´ Laptop gehabt und hätte können (...) aber es gab ja gar nichts. Die Möglichkeit war nur per Post, also Briefe schreiben“ (Transkript E. Bärhold, S.4).

Mit der ausschließlichen Nutzung von Briefen als ein Kommunikationsmittel kam es zu einer Abhängigkeit der Kommunikationspartner\*innen von einem verfügbaren Medium, um sich miteinander austauschen zu können, wie das obige Beispiel verdeutlicht. Ständen andere Medien auf den Schiffen nicht oder nur eingeschränkt zur Verfügung, wie bezugnehmend auf die 1960er und 1970er Jahre von den Zeitzeug\*innen weitgehend bestätigt wurde, so musste eine einseitige Abhängigkeit von einem Kommunikationsmittel wie einem Brief eine mögliche Konsequenz sein, welcher für einen Austausch verwendet werden konnte (vgl. auch Kapitel 5.4). Diese Abhängigkeit von einem Medium für eine Kommunikation wird nach Ansicht des Projektes erst durch eine Vielzahl an anderen Medienalternativen an Bord aufgehoben. Dass dabei jedoch nicht nur ihre Präsenz an Bord eine wichtige Rolle spielte, sondern auch deren Nutzung weitgehend allen Seeleuten auf den Schiffen frei zur Verfügung

stehen und diese keinen Restriktionen unterworfen sein bedurfte, sei an dieser Stelle noch einmal unter Rekurs auf Kapitel 5.4 und 5.5 gerichtet kurz angemerkt. Betrachten wir daher im Folgenden nun ein Medium, welches laut Ansicht des Forschungsprojektes einen intensiveren Einfluss auf den Alltag der abwesenden Partner\*innen der Seeleute sicherstellen konnte und somit einen Konkurrenten zum weitgehend genutzten Medium Brief bildete.

### **5.7.3 Entwicklung und Verwendungsweise des Telefons**

Hierbei handelt es sich um das Telefon, das im Gegensatz zum Brief, der einer schriftlichen Kommunikation zuzuordnen ist, einen wesentlichen Bestandteil einer mündlichen Kommunikation bildet. Böhn weist uns darauf hin, dass ein Medium wie das Telefon bedingt durch dessen technische Vorgaben zwingend eine Form mündlicher Kommunikation vorschreibt (vgl. Böhn 2008, S.38f.), die durchaus von klassischen Varianten einer direkten Kommunikation, so die Anmerkung des Forschungsprojektes, zu differenzierend bleibt. Während Akteure sich bei einer direkten Kommunikation in derselben räumlichen und zeitlichen Situation befinden, ermöglicht die Kommunikation mit Hilfe eines technischen Gerätes wie dem Telefon eine Raum und Zeit übertretende Kommunikation der Kommunikationspartner. Böhn merkt allerdings an, dass Akteure, welche das Telefon nutzen, dieselbe zeitliche, aber nicht dieselbe räumliche Situation miteinander teilen, wenn sie das Medium für einen Austausch zueinander verwenden (vgl. Böhn 2008, S.38f.). Diese Aussage wird deutlich, wenn wir im Folgenden ein kurzes Beispiel aufgreifen. Befinden sich zwei Kommunikationspartner entfernt voneinander wie bspw. in zwei weit voneinander entfernten Häusern in einer Stadt, so können sie bedingt durch die eingeschränkte Reichweite der menschlichen Stimme nicht miteinander kommunizieren ohne in diesem Fall das Telefon zu Hilfe zu nehmen. Mit Hilfe des Mediums ist es ihnen möglich eine Übertragung der menschlichen Stimme zu schaffen. Beide Akteure teilen somit, an Böhn anknüpfend, dieselbe zeitliche Situation und können durch einen Austausch über das Telefon durch Übermittlung der Stimme des Gesprächspartners die räumliche Distanz zueinander aufheben und in Dialog miteinander treten. Dabei war das Telefon wie uns ein historischer Rückblick verdeutlicht, keineswegs als ein ursprüngliches Dialogmedium angelegt.

Das Wort Telefon tauchte dabei zum ersten Mal in den 1840er Jahren auf, wie uns Stöber erklärt, um ein Instrument zu beschreiben, mit dessen Hilfe Musik über Holzstäbe geleitet werden konnte (vgl. Stöber 2003, S.156). Das Telefon nahm somit seinen eigentlichen Ursprung als ein elektronisches Klangmedium, dessen ursprüngliche Aufgabe darin bestand

Musik weiterzuleiten, so die Anmerkung des Forschungsprojektes an dieser Stelle. Ein Klangmedium bezeichnet dabei „technische Verfahren und Praktiken zur Speicherung, Wiedergabe und Übertragung sowie zur Herstellung und Gestaltung von Schallwellen (...), die im menschlichen Hörbereich (ca. 16 Hz bis 20 kHz) liegen und daher in Form auditiver Sinneseindrücke wahrgenommen werden können“ (Schröter 2014, S.279). Neben dem Telefon können als Klangmedien auch die menschliche Stimme, Musikinstrumente oder das Radio bezeichnet werden, worauf uns Schröter darüber hinaus hinweist (vgl. ebd., S.279). Fahlenbrach ergänzt an anderer Stelle, dass das Telefon im 19.Jhdt. noch für lange Zeit mit dem Radio als ein elektronisches Klangmedium verbunden war und verweist dabei auf dessen kommunikative Funktionen. Unabhängig der ursprünglichen Verwendung des Telefons als ein Überträger von Musik, diente es dazu über räumliche Distanzen hinweg Informationen zu vermitteln ähnlich wie das Radio, welches als ein Massenmedium (vgl. Kapitel 5.3.2) konzipiert über elektromagnetische Wellen ein breit verstreutes Publikum erreichen konnte (vgl. Fahlenbrach 2019, S.39). Beiden Medien war somit gemeinsam, dass sie eine über räumliche Grenzen hinweg gleichzeitig stattfindende Kommunikation sichern konnten und werden noch heute als Tele-Medien bezeichnet, wobei der Ausdruck tele dem Griechischen entnommen ist und dabei als fern oder weit übersetzt werden kann (vgl. ebd., S.39).

Das Substantiv Telefon setzt sich hingegen aus zwei griechischen Wortbestandteilen zusammen, so aus tele, welches als weit oder fern (wie oben erläutert) sowie aus dem Wort phon, welches als Stimme, Klang oder Laut interpretiert werden kann (vgl. Stöber 2003, S.156f. und Fahlenbrach 2019, S.39). Wörtlich übersetzt kann es als Fernstimme bezeichnet werden, wie Stöber hier anknüpfend ergänzt (vgl. Stöber 2003, S.156f.). Die Bezeichnung verdeutlicht dabei bereits die Bedeutung des Mediums, welches eine Übertragung der menschlichen Stimme über Distanzen hinweg sicherstellen sollte, wenn es auch zunächst als ein Übertragungsmittel für Musik gedacht war.

Losgelöst dieser Bedeutungszumessung ging das Telefon aus einem Schriftmedium, dem Telegraf hervor, welcher von Edward Morse erfunden wurde und sich weltweit im 19.Jhdt. als ein Übertragungsmedium durchsetzen konnte und besondere Relevanz in der Gesellschaft, speziell für das Nachrichten- und Pressewesen, durch dessen Fähigkeit schnelle Informationen über weite Distanzen zu befördern, gewann (vgl. Fahlenbrach 2019, S.39, zum Telegraf und Telegramm s. Kapitel 5.7.5). Der Telegraf brachte somit als ein neues Medium neue Möglichkeiten hervor weltweit eine Kommunikation zu ermöglichen, indem er als Schriftmedium konzipiert, einen raschen Versand von Informationen sicherstellen konnte. Er

schuf neue Kommunikationssituationen und sollte durch die Arbeiten der Techniker Alexander Graham Bell und Johann Philipp Reis in Gestalt des Telefons Konkurrenz erhalten. Dabei ging es den Akteuren keineswegs darum ein Dialogmedium zu konzipieren, sondern die bisherige Bedeutung des Telefons entsprechend zu erweitern und somit ein Medium zu schaffen, welches es ermöglichte akustische Kurz-Informationen durch das Telefon zu versenden. Sie beabsichtigten vielmehr Informationen durch elektromagnetische Weiterleitung von mündlichen Botschaften wesentlich effizienter und direkter, ohne eine umständliche Umwandlung in einen abstrakten Zeichen-Kode (wie beim Telegraf), versenden zu können (vgl. insges. Fahlenbrach 2019, S.40).

Die dabei von Bell errichtete Konstruktion eines Telefons besaß eine Sprech- und Hörapparatur, wobei über ein Mikrofon im Sprechapparat der Schall der gesprochenen Worte eine Metallmembran in Schwingungen setzte. Elektrische Signale verbreiteten sich über das Telefonkabel und wurden vom Empfangsgerät wieder in sprachlich artikulierte Schallwellen umgewandelt (vgl. Fahlenbrach 2019, S.41). Der Telefonhörer des Telefons wurde dabei, so ergänzt McLuhan, auf einen Ratschlag des Bostoner Chirurgen mit Namen C.J.Blake direkt nach dem Modell der Knochen und der Membranstruktur des menschlichen Ohrs entwickelt (vgl. McLuhan 1992, S.311).

Das von Reis geschaffene Telefon war im Vergleich zum Telefon, was Alexander Graham Bell entwickelte, nur in Maßen brauchbar, insbesondere auch da die übermittelte Sprachqualität zu gering erschien. Bell gelang bedingt durch eine andere Technik, die im späteren Verlauf auch entscheidend durch Thomas A. Edison verbessert werden konnte, ein kommerzieller Durchbruch zunächst auf dem amerikanischen Markt. Hier wurde ein Telefonnetz, welches eine landesweite Kommunikation der Amerikaner sicherstellen sollte, durch die von Bell gegründete Firma National Bell aufgebaut, die hierbei ihre Rolle als Monopolist wahrnahm (vgl. Stöber 2003, S.170f.). In anderen Ländern, so hebt Stöber hervor, wurde das Telefonnetz hingegen zumeist von staatlichen Post-, Telefon- und Telegrafenebehörden aufgebaut. Unabhängig dessen achteten jedoch private oder staatliche Monopolisten beim Ausbau der Infrastruktur durchaus darauf, dass eine Kompatibilität ihrer Geräte möglich war (vgl. insges. Stöber 2003, S.170f.). Die Preise für Telefonate waren dabei insbesondere bei privaten Monopolisten anfangs in den USA sehr hoch (vgl. Stöber 2003, S.192). Stöber verweist dabei auf die erste kommerzielle Verbindung, die zwischen einem privaten Haus und der Fabrik eines Unternehmers im Jahr 1877 in Boston errichtet wurde und merkt an, dass die Kosten für diese 20\$ pro Jahr ausmachten, was nach einem Stand von 2002

ungefähr 345\$ entsprach. Unabhängig dessen ermöglichte die große Nachfrage dem Monopolisten die Anschlussmieten deutlich heraufzusetzen, so dass die Preise zunächst deutlich höher als in Europa lagen (vgl. Stöber 2003, S.192).

Losgelöst dessen müssen dabei zwingend die ursprünglichen Nutzungsweisen des Telefons, die laut Fahlenbrach keineswegs einem heute üblichen dialogischen und interaktiven Gebrauch des Telefons entsprechen, voneinander differenziert werden (vgl. Fahlenbrach 2019, S.41f.) So wurde das Medium zu Beginn nur von einem sehr eng begrenzten und vielfach privilegierten Teilnehmerkreis als ein Dialogmedium genutzt, vielfach bestehend aus Akteuren aus dem Militär, Mitarbeitern im Journalismus oder in großen Unternehmen, wie die Autorin ergänzt und diente dazu schnellstmöglich kurze Befehle zu übermitteln, Informationen weiterzugeben oder sich kurz über bestimmte Inhalte austauschen zu können (vgl. Fahlenbrach 2019, S.41). Ein interaktives Gespräch, bei dem sich zwei Akteure wechselseitig mit Hilfe des Mediums austauschen, stand dabei zunächst für die entsprechend genannten Institutionen nicht im Fokus. Höflich informiert uns darüber, dass das Telefon als ein Dialogmedium, so unsere Ergänzung, vielfach ein bevorzugtes Medium in der geschäftlichen Kommunikation von Unternehmen bildete. Dabei stand das Medium jedoch lange Zeit in Konkurrenz mit dem Telegraf und wurde vielerorts auch als ein Telegraf, der sprechen kann, wahrgenommen (vgl. Höflich 2016, S.99f.). Im Vergleich zum Telegraf, der eine schriftliche Kommunikation ermöglichte, ermöglichte das Telefon eine mündliche Kommunikation, die Zeit und Raum überwinden konnte und bildete zunächst eine Ergänzung zum Telegraf.

Neben seiner Bedeutung als ein Dialogmedium fungierte das Medium für lange Zeit auch als ein musikalisches Massenmedium und wurde so in der Bevölkerung weitgehend bekannt. Es bot den Vorteil über weite Entfernungen hinaus live Ereignisse übertragen zu können und fungierte dabei unter anderem unter unterschiedlichen Namen wie Opern-Telefon oder Theatrophon dazu Opern, Operetten oder Theaterspiele live übertragen zu können (vgl. Fahlenbrach 2019, S.43). Es fungierte dabei keineswegs als Dialog-, sondern als ein Massenmedium (vgl. Kapitel 5.3.2) und bot über oben genannte Funktionen auch die Möglichkeit zur Übertragung von Gottesdiensten, Ansprachen oder Wahlen, diente aber auch als ein Warninstrument in den USA um vor Unwettern zu warnen, Fahndungsmittelungen von Straftätern bekannt zu geben oder über Sportereignisse zu informieren und publik zu machen (vgl. Höflich 1998, S.190-195). Unter Einbezug entsprechender Nutzungsweisen des

Telefons, kann man an Höflich anknüpfend durchaus der Auffassung sein, dass es sich beim Telefon zunächst um ein Massenkommunikationsmittel handelte, dass insbesondere im Hinblick auf den Rundfunk und somit am Radiokonzept, welches darin bestand Informationen an ein breit verstreutes Publikum zu senden, welches dem Zwecke der Informationsvermittlung und Unterhaltung diene, orientiert war (vgl. Höflich 1998, S.198).

Betrachten wir dabei die unterschiedlichen Funktionsweisen des Telefons u.a. zunächst als ein akustisch erweiterter Telegraf, der kurze Informationen mündlich weiterleiten sollte bis hin zu einem rundfunkähnlichen Massenmedium (Opern-Telefon, Theatrophon) und seiner heutigen Verwendung als ein Dialogmedium, welches sich zunehmend ab den 1930er Jahren durchsetzen konnte, so blicken wir auf eine Geschichte eines Mediums zurück, die verdeutlicht, dass ein Medium sich nur dann langfristig durchsetzen kann, wenn es einen entsprechenden Mehrwert im Rahmen seiner Verwendung aufweist (vgl. Fahlenbrach 2019, S. 46; Höflich 1998, S.208 und Stöber 2003, S.184f.). Als neues Medium musste das Telefon mit älteren Medien wie dem Telegraf, aber auch mit einem anderen schriftlichen Medium, dem Brief konkurrieren und sich beweisen, um sich durchsetzen zu können. Eine monokausale Erklärung, die den schnelleren Austausch von Akteuren bei einer Kommunikation mit dem Telefon aufgreift, greift jedoch nach Ansicht des Autoren Stöber deutlich zu kurz, denn vielmehr etablierte sich das Medium als mündliches Kommunikationsmittel und besteht neben der Briefkommunikation auch heute noch weiter fort (vgl. Stöber 2003, S.188), wengleich sowohl das Telefon durch neue Medien wie Mobiltelefon und der Brief durch die E-Mail Konkurrenz erhalten haben, so die Ergänzung des Forschungsprojektes an dieser Stelle. Das Telefon verdeutlichte dabei wesentlich durch seine Funktionsfähigkeit ein- oder zweiseitige Übertragungen von Informationen zu übermitteln und dabei Zeit und Raum zu überwinden, unabhängig ob in Form eines frühen Rundfunkmediums (wie als Operntelefon) oder als akustisches Übertragungsgerät (zur Befehlsvermittlung, insbesondere vom Militär zu Beginn des 20.Jhdts.) sowie als Dialogmedium (zum reziproken Kommunikationsaustausch von Akteuren, verstärkt ab den 1930er Jahren auch im Verwandten- und Freundeskreis) seine gesellschaftliche Bedeutung (vgl. Fahlenbrach 2019, S.53 und Höflich 1998, S.208).

Die Durchsetzung des Telefons als ein Dialogmedium, welches für das Forschungsprojekt essentiell erscheint, geschah dabei nur zögerlich und war mitunter auch davon abhängig, dass die notwendige Infrastruktur erst einmal aufgebaut werden musste, wozu neben der

Verlegung von Kabelnetzen und der Errichtung von Telefonämtern, Telefonanschlüssen und Telefongeräten diese erst einmal in der Bevölkerung eine gewisse Verbreitung finden mussten (vgl. Fahlenbrach 2019, S.44). Mögen die Anlässe zum Aufbau der Infrastruktur unterschiedlich gewesen sein wie Stöber ergänzt, so bildeten neben militärischen und politischen von anderer Seite aus auch ökonomische Gründe wohl eine wesentliche Voraussetzung diese zu erweitern und der Bevölkerung einen schnellen Informationsaustausch zu ermöglichen (vgl. auch Stöber 2003, S.183). Dabei bildete das Telefon zunächst ausschließlich ein Medium für den Stadtbereich und breitete sich erst nach und nach regional und überregional aus und erst nach dem Zweiten Weltkrieg fand sich ein weltweites Telefonnetz, mit dessen Hilfe sich Kommunikationsteilnehmer weltweit in Verbindung miteinander setzen konnten (vgl. Stöber 2003, S.172). Dabei wurde die Nutzung des Telefons spätestens seit den 1930er Jahren, wie Höflich an anderer Stelle erwähnt, zum Zwecke technisch vermittelter Wechselgespräche im Freundes- und Verwandtenkreis propagiert und erhielt damit weitgehend die Bedeutung als Dialogmedium, die es auch heute noch einnimmt (vgl. Höflich 1998, S.208).

Losgelöst dessen wirkte auf die Gesprächspartner zunächst bei einem Telefongespräch die „Diskrepanz zwischen der ungewohnten auditiven Nähe der Stimme des Gesprächspartners am Ohr und seiner räumlichen Abwesenheit“ (Fahlenbrach 2019, S.44) verwirrend. Das Telefon wurde in der breiten Bevölkerung lange Zeit zunächst als ein magisches und unheimliches Gerät wahrgenommen, denn mit Verwendung des Telefons als ein Dialogmedium, so unsere Ergänzung, kam es zu einer technischen Trennung von Körper und Stimme und somit dazu, dass Personen aus dem eigenen Lebensumfeld und ihre Stimmen mit Hilfe des Mediums, die in Echtzeit übertragen wurden, über eine unbestimmte räumliche Distanz zueinander in einen Dialog treten konnten (vgl. Fahlenbrach 2019, S.45 und S.49). Die bis dahin zwingend erforderliche Voraussetzung für ein direktes Gespräch von Kommunikationsteilnehmern, die darin bestand sich im selben Raum aufzuhalten und sich gegenseitig wahrnehmen zu können, konnte somit durch das Telefon aufgehoben werden, wie Fahlenbrach ergänzt (vgl. Fahlenbrach 2019, S.45).

Die fehlende Sichtbarkeit des Gesprächspartners schuf laut Fahlenbrach dabei zunächst Unsicherheiten der Akteure im Umgang mit dem Medium und erst nachdem das Medium seine mysteriösen Wirkungen verloren hatte, konnten sich in der Gesellschaft neue Praktiken und Ausdrucksformen entwickeln, bevor die Durchsetzung als interaktives Dialogmedium im



privaten Gebrauch erfolgen konnte (vgl. Fahlenbrach 2019, S.45). Dazu war es notwendig zu lernen, wie Höflich an anderer Stelle einräumt, wie mit dem Telefon (und der jeweiligen Unsichtbarkeit der Gesprächspartner) umzugehen sei (vgl. Höflich 2016, S.98). Ein möglicher Lösungsvorschlag bestand darin, dass sich Kommunikationsteilnehmer darum bemühen sollten den abwesenden Gesprächspartner mit dem Medium zu identifizieren, um aus dem Dialog eine Beziehung zu schaffen (vgl. Flusser 1991/2002, S.189). Es musste darüber hinaus ein Einsatz aller vorhandenen Sinne der Kommunikationspartner erfolgen, um die wahrgenommen Stimmen der Gesprächspartner am anderen Ende der Leitung mit diesen zu verknüpfen, was weitgehend durch eine Imagination dieser räumlich abwesenden Akteure möglich werden konnte. McLuhan ergänzt hierzu: „Weil das Telefon ein sehr schwaches Hörbild vermittelt, verstärken und vervollständigen wir es durch den Einsatz aller anderen Sinne. Wenn das Hörbild detailliert ist wie beim Radio, verwandeln wir die Sinneserfahrung ins Bildliche oder vervollständigen sie mit dem Gesichtssinn. Wenn das visuelle Vorstellungsbild detailreich oder sehr intensiv ist, vervollständigen wir es durch Töne“ (McLuhan 1992, S.308). Und Peters erklärt „das Telefon entstammt einer langen Tradition technischer Geräte, deren Zweck es ist, Präsenz zu beschwören. (...) Seine Aufgabe besteht darin, abwesende Körper zu manifestieren- in der Stimme“ (Peters 2000, S.61).

Angelehnt an entsprechende Aussagen verdeutlicht die Verwendung des Telefons als ein Dialogmedium, wie auch Rammert hervorhebt, dass ein technisches Gerät mit seiner Erfindung „noch nicht automatisch seinen Weg in den alltäglichen Gebrauch gefunden hat. Es muß erst von der Gesellschaft und ihren Akteuren kulturell angeeignet und in ihre Praxis eingebaut werden“ (Rammert 1989, S.82). Es musste somit zunächst ein Rahmen geschaffen werden, auf den die Kommunikationspartner bei einem Austausch achten mussten, welcher sich langfristig etablieren konnte, wie Höflich ergänzt. Der Autor spricht in diesem Zusammenhang auch von einer Telefonsozialisation, die im Kern nichts anderes meint, als einen Prozess der Aneignung von Regeln, wie mit dem Medium adäquat umzugehen sei und wie ein entsprechender Umgang erfolgt (vgl. Höflich 2016, S.104). Erst mit eben dieser Aufstellung von bestimmten Regeln, die festlegten zu welchem Zweck das Medium verwendet werden konnte und der Festigung dieser, konnte ein standardisierter Gebrauch des Telefons als ein Dialogmedium ermöglicht werden, daher musste es zunächst die Amerikaner, die das Medium zunächst erstmalig als Dialogmedium verwendeten, überzeugen, zu welchem Sinne man es verwenden könnte (vgl. Höflich 1998, S.202f. und S.207f.).

Beziehen wir uns dabei ausschließlich auf die Verwendung des Mediums als ein Dialogmedium, unabhängig ob zunächst geschäftlich genutzt oder im privaten Bereich, so merkt Fahlenbrach an, dass die fehlende Sichtbarkeit zunächst eine letztgültige Identifikation der Gesprächspartner erschwerte und so Unsicherheiten in einer gegenseitigen Adressierung schuf (vgl. Fahlenbrach 2019, S.45). Denn nannte sich ein Akteur bei einem Anruf nicht mit seinem Namen, so konnte eine Zuordnung, ähnlich wie bei einem Fehlen des Namens des Absenders bei einer schriftlichen Briefkommunikation, Probleme mit sich bringen. Eine Aufstellung von speziellen Regeln, die bei einer Telefonkommunikation zu beachten waren, sollte Abhilfe schaffen. Die Autorin Fahlenbrach merkt an, dass sich hierzu nicht nur darüber ausgetauscht werden musste, welche Anlässe eine Begründung für ein Telefonat bildeten, sondern auch wie mit einem Eindringen in die private oder berufliche Situation (in der sich die Akteure bei einem Anruf grundlegend befinden) umgegangen werden sollte, sodass Grenzen zwischen einem privaten und öffentlichen Leben neu justiert werden mussten (vgl. Fahlenbrach 2019, S.45f.).

Unabhängig dessen musste sich auch durch die technische Herausforderung wechselseitig sprechen und zuhören zu müssen auf Regeln verständigt werden, um die fehlende Gestik und Mimik, die durch Telefongespräche nicht übermittelt werden konnte, zu ersetzen. Dabei einigte man sich auf spezielle Regeln des Hin- und Her-Sprechens der Akteure wie Tonfall, Betonung, Tempo aber auch Pausen im Gesprächsvorgang, also spezielle Redeformeln, die für ein Telefonat von zentraler Bedeutung waren, um eine Kommunikation der Akteure mit dem Medium sicherstellen zu können (vgl. insges. Fahlenbrach 2019, S.45f.). Eine Etablierung entsprechender Regeln war allerdings laut der Autorin erst abgeschlossen „als neue kommunikative Codes und Regeln in die Alltagspraxis übergegangen waren“ (Fahlenbrach 2019, S.46) und das Telefon von Akteuren verstärkt als ein Medium des Fern-Sprechens wahrgenommen wurde (vgl. Fahlenbrach 2019, S.46). Weitgehend daran beteiligt blieb auch die Industrie so Fahlenbrach, deren Bestreben davon geprägt war die menschliche Stimme in maximaler Wiedergabetreue und ohne Störungen (die bei einem Telefonat jederzeit auftreten können, so die Anmerkung des Projektes) zu vermitteln, um eine nahezu perfekte Simulation körperlicher Präsenz der Gesprächspartner zu schaffen (vgl. Fahlenbrach 2019, S.46). Auch wenn damit eine körperliche Präsenz unserer Ansicht nach nur illusorisch möglich gemacht werden konnte, schuf die Verwendung des Telefons bei einem Gespräch der Kommunikationsteilnehmer zumindest eine imaginäre Präsenz der Gesprächspartner

untereinander, so die Überzeugung des Forschungsprojektes an Fahlenbrachs Darstellung anknüpfend.

Die Konventionen und Regeln, die sich bei einer Verwendung des Telefons als ein Dialogmedium weitgehend etabliert haben, verlangten dabei eine grundsätzliche Veränderung im Vergleich zu einer direkten Kommunikation, wie Stöber uns zu verstehen gibt. Bedingt durch eine fehlende Sichtbarkeit der Gesprächspartner etablierte es sich bspw., dass sich die Person zuerst meldet, die angerufen wird, während dies im direkten persönlichen Gespräch umgekehrt ist (vgl. insges. Stöber 2003, S.199). Höflich erklärt, dass es sich dabei auch um eine Form von Höflichkeit handelt, wenn sich ein Angerufener mit seinem Namen meldet, auch um eine Identifikation zu ermöglichen und dem Anrufer zu signalisieren, dass er den richtigen Kontakt für ein Telefonat gewählt hat (vgl. Höflich 2016, S.104f.). Dabei verweist der Autor auf historische Gründe (denn vor Erfindung der Selbstwahl, so die Ergänzung des Forschungsprojektes) wurden Telefonate grundlegend von Hand durch Dienstpersonal in unterschiedlichen Institutionen vermittelt (bspw. von der Post, so unsere Anmerkung) und es war nicht immer zu erwarten, dass man gleich die richtige Verbindung mit einem gewünschten Gesprächspartner erhielt (vgl. Höflich 2016, S.105). Gemeinsamkeiten wie bei einer Face-to-Face-Kommunikation, in der sich die Kommunikationsteilnehmer begrüßen und nach Beendigung des Gespräches verabschieden, existieren dabei auch in der Telefonkommunikation fort, wie Höflich anmerkt und verweist darüber hinaus auf Probleme wie ein Schweigen am Telefon, was durchaus zu Kommunikationsstörungen und Unsicherheiten führen kann, wenn der Gesprächspartner am Ende der Leitung nicht mehr weiß, ob die andere Person noch am Apparat ist oder noch zuhört (vgl. Höflich 2016, S.105). Pausen (und somit auch ein Schweigen bei einer Telefonkommunikation) können nicht wie im Fall einer direkten Kommunikation (bspw. durch Gestik oder Mimik) ausgeglichen werden und können die Kommunikation durchaus erschweren, wie auch Stöber einräumt (vgl. Stöber 2003, S.200). Auch mussten zunächst aufgrund mangelnder Sprachqualität früherer Telefone erst einmal Anweisungen und Regeln aufgestellt werden, wie präzise und eindeutig am Telefon gesprochen werden sollte, welche Buchstabieralphabeten genutzt werden sollten oder Zahlen auszusprechen seien (vgl. Stöber 2003, S.201), um eine erfolgreiche Kommunikation der Gesprächspartner am Telefon sicherstellen zu können. Telefonregeln waren somit eine wichtige Voraussetzung für den Umgang mit dem Medium, wobei nicht nur technikbezogene Anpassungsleistungen eine Rolle spielten (vgl. auch das Beispiel auf der nächsten Seite, §4),

sondern auch eine Ausformung und Koordination von einer direkten Kommunikation abweichender Regeln (vgl. Höflich 1998, S.202).

Es ist auch Stöber, der uns darauf hinweist, dass zahlreiche Anweisungen sich in Benimmregeln und in Netiketten etablieren konnten und einen richtigen Umgang mit dem Medium vermittelten (vgl. Stöber 2003, S.198f.). Frühe Regeln, die Ende des 19.Jhdts. aufgestellt wurden, müssen dabei mitunter heute kritisch betrachtet werden, insbes. wenn man bedenkt, dass ein heutiger Umgang mit dem Medium weitgehend lockerer erfolgt, als damals vorgegeben, die Nutzung des Telefons somit einem Wandel unterlag, der schon an anderer Stelle deutlich wurde. Der Form halber beschränken wir uns dabei auf zwei Beispiele, die zumindest schlüssig darstellen, welche Vorgaben Ende des 19.Jhdts. mit einer Verwendung des Telefons verbunden waren.

„§1. Von 7 früh bis Abends 9/Kannst Du des Fernspruchs Dich erfreu'n./ (Doch merke wohl: Zur Winterzeit/ Steht man von 8Uhr erst bereit.) §4. Beim Sprechen bleibet, wie zuvor,/ Das lose Instrument am Ohr;/ Gesprochen wird in jenes Loch,/ Das am Gehäuse gähnt; jedoch/ Darf man das süße Lippenpaar/ Nicht gegen drücken ganz und gar:/ Man läßt dazwischen klüglich freu/ An Centimetern fünf bis drei.“ (Schwender 1997, S.79). Das oben genannte Beispiel verdeutlicht damit zunächst nicht nur auf der einen Seite noch heute gängige Vorstellungen, wie das Telefon zu halten ist, um eine Kommunikation mit Gesprächspartnern zu schaffen, sondern gleichermaßen auch welche Uhrzeiten und somit in welcher Zeit ein Telefonat als gesellschaftlich vertretbar erachtet wurde, wenn sich diese Vorstellungen auch heute, wie o.a., gelockert haben. So galt im 20.Jhd., weitgehend nach Etablierung des Fernsehens als ein Massenmedium in den 1960er Jahren, so unsere Anmerkung, ein Anruf nach der Tagesschau um 20Uhr als unhöflich, da dieser die Privatsphäre der Akteure stören könnte (vgl. Höflich 2016, S.106).

Dies verdeutlicht, dass die Verwendung des Telefons als ein Dialogmedium entscheidend nicht nur durch Zeit und Zeitvorstellungen der Gesellschaft, sondern auch durch soziale und kulturelle Phänomene geprägt wurde und diese einen Gebrauch des Mediums durchaus beeinflussen konnten. Das Telefon bleibt somit seither an den Gebrauch von sozialen Zeitbezug und bestimmten zeitlichen Orientierungsmustern gekoppelt (wie eine übliche Nutzung während der Geschäftszeiten von Betrieben oder aber bis zu einem bestimmten Zeitpunkt, wie früher der Tagesschau, angedacht), während lediglich Notfälle eine Verwendung des Mediums jederzeit rechtfertigten (vgl. insges. Höflich 2016, S.105f.).

Es waren jedoch nicht nur die zeitlichen Vorstellungen, die einen Gebrauch des Mediums entscheidend beeinflussten, sondern darüber hinaus auch weitere Höflichkeitsregeln. Diese gaben u.a. vor dass es sich nicht schickte, wenn ein anwesender Dritter bei einem Telefongespräch von zwei Gesprächspartnern die telefonische Situation durch seine Anwesenheit störte, da er als ein potentieller Mithörer von diskreten Informationen gelten konnte, so unsere Ergänzung an die Auffassung von Höflich und Zelger anknüpfend (vgl. Höflich 2016, S.102 und Zelger 1997, S.209). Durch die Fokussierung auf zwei Gesprächspartner, die an unterschiedlichen Orten miteinander mit Hilfe des Mediums kommunizieren und sich ohne Störung eines Mithörers austauschen können, trägt das Medium zu einer intimen Kommunikation bei (vgl. Höflich 2016, S.102) und ermöglicht dabei eine Form von Liebeskommunikation, die auch schon bei einem Austausch von Briefen unter sich Liebenden konstatiert werden konnte, vorausgesetzt dass es sich um Partner einer sozialen Paarbeziehung handelt wie im Falle des Forschungsprojektes um die Seeleute und ihre Lebensgefährt\*innen.

Ein Austausch von Kommunikationspartnern mit Hilfe des Telefons kann nun ebenso, wie bereits in Kapitel 5.7.1 am Beispiel einer Briefkommunikation erläutert, als ein Ausdruck einer Liebeskommunikation verstanden werden, bei der sich Akteure mit Hilfe eines Telefonats ihrer Beziehung versichern und diese durch Kontaktaufnahme über das Medium aufrechterhalten wollen. Dabei dient sie jedoch in ihrer Rolle als Liebeskommunikation nicht nur ausschließlich der fortlaufenden Konstruktion und Weiterführung der Beziehung der sich Liebenden, sondern darüber hinaus auch der Beziehungsarbeit der Akteure untereinander, die gleichermaßen mit bestimmten Rollenerwartungen und gegenseitigen Forderungen der Akteure untereinander verbunden bleibt (vgl. hierzu auch Frick 2014, S.9). Die Möglichkeiten mit Hilfe eines Telefons eine Einwirkung auf einen Alltag voneinander entfernter Personen ermöglichen zu können sind dabei zunächst deutlich höher einzuschätzen als es mit Hilfe eines Austausches von Briefen möglich erscheint (hierzu Kapitel 5.7.2). Wie groß die entsprechenden Optionen dabei einzuschätzen sind, auch am Beispiel der Untersuchungsgruppe des Forschungsprojektes unter Berücksichtigung ihrer speziellen Situation, wird dabei jedoch erst nach Lektüre des Kapitels 5.7.4 deutlich, worauf an dieser Stelle ein gesonderter Hinweis erfolgt.

Unabhängig von unserer Untersuchungsgruppe kann durchaus an Kohns angeknüpft werden, dass ein Telefonat auf die Bedeutung des Verlassenwerdens hinweist und dabei gleichzeitig

auf die räumliche und körperliche Distanz der sich Liebenden (Kohns 2011, S.188), die sich mit Hilfe des Mediums austauschen. Ob dabei wie Barthes an anderer Stelle anmerkt, tatsächlich die Kommunikationsteilnehmer mit Verwendung des Telefons ihre Trennung voneinander verleugnen, bleibt jedoch dahingestellt (vgl. Barthes 1984, S.109). Stimmig erscheint hingegen seine Auffassung wenn er darauf hinweist, dass „die Telephonspur (...) kein gutes Übergangsobjekt (ist), sie ist keine leblose Spule; sie ist mit einer Bedeutung behaftet, die nicht die der Verbindung, sondern die der Distanz ist: gelebte, müde, am Telefon vernommene Stimme (...)“ (Barthes 1984, S.109). Das Telefon kann somit als ein technisches Gerät und somit als ein Medium, welches nach McLuhan eine Erweiterung des menschlichen Körpers und seiner Sinne darstellt, verstanden werden, indem es eine Übertragung der menschlichen Stimme in Manifestation des technischen Apparates Telefon ermöglicht, was mit einer speziellen Bedeutung für die Kommunikationspartner behaftet bleibt, wenn diese es verwenden.

Nach McLuhan handelt es sich dabei bei einem Telefon um ein kühles Medium. Der Autor differenziert kühle und warme Medien und merkt an, dass ein Telefon lediglich ein kühles Medium darstellt oder ein detailarmes, weil das Ohr bei einem Gespräch der Teilnehmer über das Medium selbst nur eine dürftige Summe von Informationen erhält (vgl. McLuhan 1992, S.35). Und auch die Stimme, die bei einem Telefonat übermittelt wird, bildet ebenso ein kühles Medium, da vom Zuhörer viel ergänzt werden muss, um verstanden zu werden. Kühle Medien verlangen daher eine wesentlich stärkere Beteiligung der Akteure, damit ihre Botschaften verstanden werden (vgl. ebd., S.35). Ein heißes Medium hingegen ist nun laut McLuhan im Vergleich zum Telefon „eines, das nur einen der Sinne allein erweitert, und zwar bis etwas >>detailreich<< ist. Detailreichtum ist der Zustand, viele Daten oder Einzelheiten aufzuweisen. Eine Fotografie ist optisch >>detailreich<<. Eine Karikatur ist >>detailarm<<, und zwar einfach, weil wenig optisches Informationsmaterial zur Verfügung steht“ (McLuhan 1992, S.35). „Jedes heiße Medium läßt weniger persönliche Beteiligung zu als ein kühles (...)“ (McLuhan 1992, S.36), so dass nachvollziehbar wird, dass bei einem Telefonat, welches nur eine bestimmte Summe von Informationen transportiert, häufige Nachfragen notwendig sind, um die Botschaft zu verstehen, während eine Fotografie bereits alle Details aufweist, um diese verstehen zu können, so unsere Ergänzung an McLuhan anknüpfend.

Nun losgelöst einer entsprechenden Definition eines Telefons als ein kühles Medium wie bei McLuhan konnte sich das Telefon trotz eines weltweiten und internationalen Telefonnetzes

(welches vielfach nach dem Zweiten Weltkrieg vervollständigt werden konnte), als ein Medium der Nahraumkommunikation durchsetzen, dessen Funktionalität sich weitgehend aus der Aufrechterhaltung von bestehenden Sozialkontakten ergab (vgl. Höflich 1998, S.211 und Stöber 2003, S.172). Die häufigsten Kommunikationspartner bilden dabei Verwandte, Freunde und Bekannte, was verdeutlicht, wie Höflich erklärt, dass das Telefon als ein Medium in vorgängige Sozialkontakte eingebunden ist und dazu beiträgt diese Kontakte aufrechtzuerhalten (vgl. Höflich 2016, S.109). Als ein solches ermöglicht das Telefon unterschiedliche Optionen und kann nicht nur, wie Madianou und Miller anmerken, dazu genutzt werden, um über das Medium Fürsorgeleistungen von Akteuren auszutauschen, die essentiell für die Herstellung von Familie sind (vgl. Madianou 2012, S.107-115 in Schlör 2012, S.60f., aber auch Kapitel 6.1), sondern auch um Außenkontakte der Familienmitglieder herzustellen und diese aufrecht zu erhalten (vgl. Höflich 2016, S.109f.). Es bietet u.a. die Möglichkeit sich über Neuigkeiten auszutauschen, zu verabreden, sich die Zeit mit einem Telefonat zu vertreiben oder Probleme zu besprechen, sondern auch den Tagesablauf mit Hilfe persönlicher Absprachen zu koordinieren, Termine festzulegen oder abzusagen, aber auch zur Organisation von Aktivitäten dienen oder einfach als Möglichkeit dienen sich über den Zustand der abwesenden Gesprächspartner zu informieren (vgl. Adler 1992, S.8; Höflich 1998, S.211 und Höflich 2016, S.109).

Wenn Höflich an anderer Stelle darauf hinweist, dass das Telefon insbes. zur Organisation familiärer oder beziehungsbezogener Belange herangezogen wird, die vielfach als eine Domäne der Frau gelten und anmerkt, dass Frauen häufiger als Männer das Telefon für eine Kommunikation nutzen (vgl. Höflich 1998, S.212f.), so kann das Forschungsprojekt diesbezüglich keine Aussage treffen. Dies liegt grundlegend darin begründet, dass es über das tatsächliche Anrufverhalten und die Häufigkeit der Telefonate weder von den Seeleuten noch von ihren Partner\*innen entweder keine oder keine zuverlässigen Aussagen erhielt. Dessen ungeachtet schließen wir uns daher der Anmerkung von Höflich an, der anmerkt, dass sich das Telefon grundlegend nicht nur ausschließlich zur Aufrechterhaltung von Sozialbeziehungen durch die Frau, sondern grundsätzlich als ein geschlechtsspezifisches Substitut für soziale Außenkontakte etabliert hat (vgl. Höflich 1998, S.212f.). In dieser Funktion, in der das Medium an bestehende Sozialkontakte anknüpft, fällt ein Ausfall des Telefons besonders negativ auf, da hierdurch bedingt eine Kommunikation abwesender Gesprächspartner unmöglich bleibt (vgl. Höflich 1998, S.209f.). Wie mit dieser Nichtkommunikation von den Akteuren umgegangen wird, bleibt dabei unterschiedlich, hat

jedoch gravierende Konsequenzen auf die Situation der Gesprächspartner, die sich ohne einen entsprechenden telefonischen Austausch nicht über deren Lage informieren können, es sei denn sie verwenden ein anderes Medium als das Telefon.

Der jeweilige Umgang mit einer fehlenden Telefonkommunikation wird im Folgenden anhand einiger Beispiele der Untersuchungsteilnehmer nun genauso thematisiert wie eine Darstellung der jeweiligen Inhalte, wenn die Seeleute ein Telefon für einen Austausch mit ihren Partner\*innen verwendeten. Ob mit einer Verwendung des Telefons unter Einbezug seiner zahlreichen Nutzungsmöglichkeiten tatsächlich ein Einfluss auf den Alltag der entfernten Familienmitglieder an Land ausgeübt werden konnte, wird darüber hinaus genauso zu klären sein.

#### **5.7.4 Bedeutung des Mediums für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit ihren Familien**

Um die jeweilige Bedeutung des Telefons im Rahmen einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation der Untersuchungsteilnehmer\*innen in Erfahrung zu bringen, wertete das Forschungsprojekt sämtliche Aussagen der Zeitzeug\*innen aus, in denen auf dessen Stellenwert direkt oder indirekt hingewiesen wurde. Dazu gehörte nicht nur, wie im Falle der Briefkommunikation demonstriert, eine gezielte Nachfrage nach einem Nutzungsverhalten der Akteur\*innen an Bord der Kreuzfahrtschiffe selbst, sondern vielmehr eine grundlegende Betrachtung ihrer Anmerkungen, wenn sie das Telefon im Kontext erwähnten. Trotz der vorangestellten Frage, wie das Telefon für eine Kommunikation der Seeleute verwendet und welche Inhalte in möglichen Gesprächen mit ihren Partner\*innen thematisiert wurden, antworteten nicht alle Akteur\*innen gleichermaßen auf die entsprechende Fragestellung. Grundlegend sei daher den nachfolgend dargestellten Ergebnissen der Hinweis daher vorangestellt, dass das Projekt über das tatsächliche Nutzungsverhalten der Zeitzeug\*innen nur im Ansatz Informationen gewinnen konnte, welche die Bedeutung des Mediums widerspiegeln. Auch konnte es über die Anzahl der Anrufe, welche die Seeleute tätigten, um mit ihren Familienmitglieder zuhause an Land mit Hilfe des Telefons eine Kommunikation durchzuführen, keine Angaben konstatieren.

Bevor das Forschungsprojekt nun im Folgenden einige Zeitzeug\*innen selbst zu Wort kommen lässt, sei jedoch darauf hingewiesen, dass eine Verwendung des Mediums für die Seefahrer\*innen an Bord der Schiffe sich zumindest zu Beginn des Untersuchungszeitraumes



keineswegs so einfach gestaltete, wie man vermuten könnte. Der simple Gedanke den Telefonhörer in die Hand zu nehmen und sich minuten- oder stundenlang mit ihren Partner\*innen an Land über ihre familiäre Situation und mögliche Probleme der Familie zu unterhalten, erscheint nach Auswertung der Forschungsergebnisse zumindest für lange Zeit ein Trugschluss. Die spezielle Bordsituation und die Besonderheiten der an Bord vorhandenen Medien, wie in diesem Falle dem Telefon, wirkten dabei gravierend auf ein Kommunikationsverhalten der Akteur\*innen ein und konnten dieses gezielt einschränken. Etwaige Probleme und Besonderheiten werden in den Aussagen der Seeleute geschildert und von uns kurz allgemein erläutert. Eine detaillierte Beschreibung der Besonderheiten, die bei einer Kommunikation mit Hilfe eines Mediums, unabhängig vom Telefon selbst, die Kommunikationssituation an Bord von Kreuzfahrtschiffen prägten und tlws. auch heute noch prägen, finden sich in Kapitel 5.4. Wie bereits am Beispiel einer Bedeutung der Briefkommunikation für die Seefahrer\*innen im vorangegangenen Kapitel erwähnt, werden sämtliche Schilderungen unserer Untersuchungsteilnehmer\*innen dem Leser erst dann deutlich, wenn das zuvor verfasste Kapitel, in diesem Fall Kapitel 5.7.3 konsultiert wurde, was daher den nun folgenden Aussagen der Zeitzeug\*innen vorzuziehen bleibt, möchte man die Bedeutung eines Telefons und die hierzu benannten Erläuterungen der Seeleute eindeutig verstehen.

Geht das Projekt zu diesem Zweck zunächst auf die Bedeutung des Telefons als eines akustischen Informationsvermittlers ein und auf seine Rolle als ein frühes Dialogmedium, bei dem allerdings nur eine schnelle Absprache, die Durchgabe von Befehlen oder eine schnelle Weitergabe von Informationen im Fokus stand und das eigentliche Ziel einer Kommunikation mit dem Medium bildeten (vgl. Fahlenbrach 2019, S.40f.). Der reziproke und langanhaltende Gesprächsaustausch von Kommunikationspartnern stand dabei nicht im Fokus. Der Zeitzeuge Schifferdecker kann hier anknüpfend durchaus einräumen, dass sich eine Verwendung als ein Dialogmedium, bei dem sich Akteure langfristig und wechselseitig austauschen, im Zeitraum seiner Beschäftigung auf einem Kreuzfahrtschiff in den 1960er Jahren keineswegs realisieren ließ. Vielmehr wurde das Medium eher in einer von Bell und Reis beabsichtigten Funktion als ein akustischer Informationsvermittler verwendet und nicht als ein Dialogmedium.

„Naja ich habe eben, (...) haben wir zuhause kurz mal eine Minute telefoniert, aber das war eben nur wie geht's euch, ist alles in Ordnung und ist das bezahlt, ist das bezahlt (...). Ja und der Kleine ist krank und naja dann hat man dann das im Kopf behalten und hat dann ein paar Tage später hat man dann, ja wie geht's ihm denn jetzt, ja ist alles wieder gut nä. Aber das waren immer nur kurze Nachrichtenstöße nä. Man konnte sich nie lange unterhalten, weil das alles

auch zu teuer war. (...) Ja was kostet denn hier ein Gespräch nä? Ja drei Minuten eben 25 Mark damals nä (...)" (Transkript Schifferdecker, S.2 und S.8).

Die Aussage des Akteurs verdeutlicht, dass eine Verwendung des Mediums ihren Sinn darin fand sich nach dem Befinden der Familienmitglieder zu erkundigen. Ein Einfluss auf einen Alltag der abwesenden Partner\*innen konnte somit kaum ausgeübt werden. Das Medium in seiner Funktion Nachrichten zu übermitteln, blieb dabei seiner früheren Bedeutung als akustischer Informationsvermittler noch stark verhaftet und nicht einer weitgehend gesellschaftlichen Nutzung als ein Dialogmedium, bei dem sich Akteure wechselseitig länger miteinander austauschten, unabhängig der jeweiligen Gesprächsdauer. Doch blieb die Verwendung des Mediums als ein Informationsvermittler weitgehend der Tatsache geschuldet, dass die Kosten, welche für eine intensive Nutzung hätten getragen werden müssen, für den Akteur zu hoch waren und somit einen Gebrauch als Dialogmedium verhinderten. Gleichzeitig verdeutlicht das Beispiel von Schifferdecker, dass ihm die Bedeutung des Telefons, welches weitgehend in den 1930er Jahren im Freundes- und Verwandtenkreis als ein Medium zum Zwecke technisch vermittelter Wechselgespräche beworben wurde (vgl. hierzu Höflich 1998, S.208) und somit einem gemeinsamen Dialog der Akteure diente, zumindest bewusst war, er das Medium jedoch nicht in der entsprechend propagierten Weise vollständig, aufgrund dargelegter Gründe, verwenden konnte. Es lässt sich also durchaus davon ausgehen, dass sich in den 1960er Jahren das Telefon anknüpfend an die o.g. Aussage von Höflich, weitgehend als ein Medium etablieren konnte, welches neben einer Verwendung im geschäftlichen Bereich auch im Freundes- und Verwandtenkreis genutzt wurde, wenngleich beachtet werden muss, dass nicht alle Mitglieder der Gesellschaft in dieser Zeit ein Telefon besaßen und noch in den 1970er Jahren, so Höflich, erst die Hälfte aller Haushalte in Deutschland mit einem Telefon ausgestattet war (vgl. hierzu Höflich 2016, S.100), wobei nicht deutlich wird, ob er sich dabei auf die Bundesrepublik oder auch die Deutsche Demokratische Republik gleichzeitig bezieht.

Die Restriktionen das Medium aufgrund zu hoher Kosten nicht vollständig als ein Dialogmedium für einen wechselseitigen Austausch von Botschaften verwenden zu können, um sich über längere Zeit am Telefon gegenseitig über die Situation zuhause auszutauschen, sondern es weitgehend nur als ein Informationsvermittler nutzen zu können, beklagt allerdings nicht nur Schifferdecker, sondern auch der Funkoffizier Wolfgang Hellriegel.

„Nein, das hat man aus Kostengründen schon alleine nicht gemacht. Also das Telefon hat man eigentlich auch nur benutzt, wenn wirklich n´ dringender Fall gewesen ist. Ich kann mich jetzt auch gar nicht an einen solchen Fall erinnern“ (Transkript Hellriegel, S.5).

Eine Verwendung des Mediums aufgrund zu hoher Kosten wurde dabei vom Zeitzeugen abgelehnt, nur im Notfall, obgleich der Akteur diesen nicht spezifiziert, wäre eine Verwendung des Mediums für ihn akzeptabel gewesen. Konnte Hellriegel jedoch durch bekannte Kollegen und seine Position als Funkoffizier von Zeit zu Zeit einmal das Privileg nutzen kostenlose Gespräche mit seiner Partnerin zu führen, so verdeutlicht das Beispiel, dass die Aufhebung entsprechender Kosten das Medium plötzlich zu einem Dialogmedium machten, welches redlich genutzt wurde, damit sich die Akteur\*innen wechselseitig und über einen längeren, unbestimmten Zeitpunkt miteinander unterhalten konnten. Dabei wurden dann unterschiedliche Inhalte thematisiert.

„Als Funker hatte man natürlich auch ständig Telefonkontakt mit Norddeich Radio und (...) ich hatte (...) das Glück, dass ich ein ehemaligen Klassenkameraden von der Seefahrtsschule auf der Gegenseite hatte und der hat mir dann auch schon mal kostenlos Gespräche dann durchgestellt (...), so dass ich selbst das Gespräch dann nicht zu bezahlen brauchte. Und (...) da hatte man denn bisschen länger Zeit zu sprechen (...) und dann war das natürlich in erster Linie dann auch Gesundheitsfragen, wie geht's dir, nech (...) und dann eben diese Themen wurden dann angesprochen“ (Transkript Hellriegel, S.5f.).

Unabhängig der damit einhergehenden Privilegien für den Funkoffizier, die auch eine Machtstellung anderen Seeleuten gegenüber verdeutlichen können (vgl. ausführlich Kapitel 5.5.1 und 5.6), zeigt das Beispiel, dass ein Medium wie das Telefon, so lange hohe Kosten für seine Nutzung aufgewendet werden mussten, noch in den 1960er Jahren an Bord auf eine Rolle als simpler akustischer Informationsvermittler reduziert wurde. Waren diese Kosten aufgehoben, wurde das Telefon auch weitgehend an Bord als ein reziprok genutztes Medium verwendet, welches längerfristige Gespräche mit den Familienmitgliedern an Land möglich machte, so unser Eindruck nach Auswertung der Zeitzeugengespräche.

Doch lag unser Fokus bislang zu sehr auf Restriktionen in der Verwendung des Mediums begründet, die sich aus den entsprechenden Kosten einer möglichen Nutzung ergeben und eine weitgehende Nutzung einschränken. Dabei wurde bisher jedoch übersehen, dass sich bedingt durch die besondere Situation an Bord von Schiffen eine Etablierung von Telefonen keineswegs so einfach gestaltete wie an Land, da Schiffe ja nicht durch feste Leitungen mit Telefonnetzen verbunden sind, eine Entwicklung der Kommunikation wesentlich anspruchsvoller verlief als an Land (vgl. Dietrich 2000, S.7). Die Eigenheiten an Bord von Schiffen vorhandener Kommunikationsoptionen bleiben dabei für die Umsetzung eines Telefongesprächs bedeutsam und werden, genau wie weitere Spezifika detailliert in Kapitel 5.4 erörtert, so dass an dieser Stelle ein erneuter Hinweis auf diesen Abschnitt vorgenommen

wird, um entsprechende Informationen der Untersuchungsteilnehmer\*innen nachvollziehen zu können. Hier sei nur kurz darauf hingewiesen, dass weitgehend nach dem Zweiten Weltkrieg bis in die 1980er Jahre eine Kommunikation auf den Schiffen im Bereich des Grenz-, Lang- und Mittelwellenbereiches stattfand und sich der Sprechfunk und die Telefonie in den 1950er Jahren auf den Kurzwellenbereich ausdehnte, mit dem theoretisch weltweit per Funk Verbindungen möglich gemacht werden konnten (vgl. Dietrich 2000, S.9). Eine ausführliche Darstellung findet der Leser in Kapitel 5.4 und 5.5, wobei nichtsdestotrotz mit Einführung des Funkverkehrs auf den Schiffen und speziell bei einem Kurzwellen-Weitverkehr elektromagnetische Störungen in der Ionosphäre gelegentlich dazu führten, dass keinerlei Verbindungen zu Stande kommen konnten (Harris 2005, S.70). Die Abhängigkeit von einer funktionierenden Technik wird damit deutlich in den Fokus gestellt ohne die eine private Kommunikation der Seeleute mit Zuhause nicht möglich wird. Diese Abhängigkeit beschreibt auch Hag und verweist damit auf ein wichtiges Merkmal, was zwingend erfüllt sein musste, damit die Seefahrer\*innen einen Austausch mit dem Telefon vornehmen konnten. Hag erklärt:

„Wenn es z.B. die Post nicht gibt, dann kann ich keine Briefe schicken. Da muss ich mich also auf die weltweite Post verlassen. Ich muss (mich) verlassen auf Technik, die mir ermöglicht mit der Familie zu telefonieren“ (Transkript Paul Hag, S.17).

Hag verdeutlicht mit seiner Anmerkung eine grundsätzliche Problematik aller Seeleute, unabhängig auf welchen Schiffen sie eingesetzt sind, nämlich die einer Abhängigkeit von vorhandenen Medien, um eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit ihren Partner\*innen zu ermöglichen. Am Beispiel der Existenz von Briefen wird klar, dass nur dessen Vorhandensein noch keine Kommunikation ermöglicht, sondern erst durch eine Zustellung durch eine entsprechende Institution wie zumeist die Post ein Austausch von Akteur\*innen miteinander gelingen kann, wenn diese die Briefe an die Empfänger zustellt. Das Vorhandensein eines Telefons an Bord bleibt ebenso unbedeutend, wenn die Technik keine Verbindung ermöglichen kann, so unsere Auffassung an Hags Kommentar anknüpfend. Das Exempel stellt jedoch ebenfalls klar, dass Medien grundlegend unterschiedlichen Einflüssen unterliegen, damit eine Kommunikation von Akteur\*innen gelingen kann. Dennoch spielt über die jeweilige Abhängigkeit von vorhandenen Medien hinaus auch die persönliche Einstellung, wie und ob mit Hilfe eines Mediums, wie über das Telefon eine Kommunikation mit den Partner\*innen der Seeleute an Land aufgenommen werden kann, eine Rolle. Denn wie den Aussagen des Zeitzeugen Jürgen Bärhold zu entnehmen ist, bleibt es den Akteur\*innen selbst überlassen, ob diese eine Kommunikation mit ihren Lebensgefährt\*innen aufnehmen oder nicht, wobei lediglich die Option ein Telefonat führen

zu können, wenngleich mit hohen Kosten verbunden, dabei nicht unbedingt eine hinreichende Begründung dafür bilden muss sich gegenseitig auszutauschen.

„Während meiner Reisen gab es auch keinen familiären Austausch, keine Medien. Ich hätte natürlich Funkferngespräche führen können, nur die waren sehr teuer. Das war aber auch nicht erforderlich, denn ich wusste, dass meine Frau gut zurechtkam (...). Wir haben während meiner Fahrzeit nicht einmal miteinander gesprochen. Sie dürfen auch nicht vergessen, es gab ja auch keinen Selbstwähldienst, wenn ich in New York war, nech? (...). Ich hätte also zur Post gehen müssen (...) dazu war oftmals gar nicht die Zeit“ (vgl. Transkript J. Bärhold, S.3f.).

Das Zitat macht zwei Dinge offensichtlich. Zunächst die Tatsache, dass der Akteur aufgrund seiner persönlichen Einstellung eine Kommunikation mit einem Medium wie dem Telefon nicht nur aufgrund der hohen Nutzungskosten ablehnte, sondern davon überzeugt war, dass es seiner Frau zuhause gut ging und diese weitgehend eigenständig eine Organisation eines familienbezogenen Alltags an Land sicherstellen konnte ohne dass der Akteur mit Hilfe einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation darin eingreifen musste. Gleichermäßen zeigt das Exempel die jeweilige Strategie der beiden Kommunikationspartner in Zeiten einer gemeinsamen Abwesenheit voneinander kein Medium zu verwenden, um sich möglicherweise vor einem Einfluss des Anderen zu schützen. Der Zeitzeuge räumt dies am Ende des Gespräches auch selbst ein, wenn er zu Protokoll gibt,

„durch die (...) Kommunikation, die man während der Reise mit den Familienangehörigen oder der Ehefrau nicht hatte, wurde man ja aber auch gar nicht belastet. Es gab ja nichts, worüber man sich Gedanken machen musste“ (Transkript J. Bärhold, S.11).

Mit Ausblendung der Situation der Familie an Land war es dem Zeitzeugen so besser möglich sich auf seinen Alltag an Bord des Schiffes zu konzentrieren und nicht „familiär abgelenkt“ (Transkript J. Bärhold, S.12) seine Aufgaben auf dem Schiff zu vernachlässigen.

Doch dessen losgelöst verweist der Zeitzeuge auf einen gewichtigen Aspekt, der nicht nur bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation mit Hilfe eines Telefons zwingend berücksichtigt werden muss, sondern auch darüber hinaus, nämlich das grundsätzliche Vorhandensein von freien Zeitfenstern der Seeleute, um eine private Kommunikation mit der Familie mit Hilfe eines Mediums sicherzustellen. Wenn Bärhold bspw. auf die Post hinweist, die er bei Landgängen hätte aufsuchen müssen, um zu telefonieren, verdeutlicht dies gleichermaßen welche Aufwendungen die Seefahrer\*innen noch in den 1960er Jahren aufbringen mussten, um einen Telefonkontakt herzustellen, wenn sie diesen aufgrund hoher Kosten nicht von Bord ausführen konnten oder wollten. Dass somit für einen Austausch der Akteur\*innen mit ihren Partner\*innen freie Zeitfenster notwendig waren, erscheint unserer

Ansicht nach logisch, die jedoch durch die Belastung an Bord und eine oftmals kurz bemessene Zeit bei einem Landgang nicht oder nicht ausreichend vorhanden waren. Frei verfügbare Zeitfenster spielten dabei nach Auswertung aller Zeitzeugengespräche im gesamten Untersuchungszeitraum für die Nutzung des Telefons eine wesentliche Rolle, jedoch nicht nur für dieses Medium, sondern auch für andere Medien, auf die das Projekt an anderer Stelle zu sprechen kommt. Dabei muss auch bedacht werden, dass eine private Kontaktaufnahme, nicht nur mit Hilfe eines Telefons, immer in einen in Kapitel 2.8.2 geschilderten Alltag der Seeleute integriert werden musste und die ausschließliche interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit ihren Partner\*innen dabei keineswegs eine in ihren Arbeitsverträgen formulierte Tätigkeit darstellte.

Dabei herrscht nach Ansicht des Forschungsprojektes weitgehende Übereinstimmung der Seefahrer\*innen darin, dass für ein Telefongespräch entsprechend freie Zeitfenster notwendig waren, um überhaupt einen Kommunikationsversuch zu initiieren. Ob dabei tiefgreifende Gespräche am Telefon möglich waren, wurde jedoch nicht von allen Zeitzeug\*innen gleichermaßen thematisiert. Eine längere und tiefgreifende Kommunikation mit Hilfe des Telefons setzte jedoch geringere Nutzungskosten des Mediums voraus. Trotz umfangreicher Recherchen und Gesprächen mit den Zeitzeug\*innen ist es dem Forschungsprojekt jedoch nach Auswertung nicht möglich diesen Zeitpunkt exakt zu bestimmen. Grundsätzlich so die Anmerkung an dieser Stelle, blieben Telefongespräche der Seeleute auf hoher See mit Zuhause teuer und sind es bedingt auch heute noch, wie uns ein Bericht des Norddeutschen Rundfunks erläutert (vgl. hierzu <https://www.ndr.de/ratgeber/verbraucher/Teures-Telefonieren-auf-Schiffen,handyschiff100.html> und Kapitel 5.7.4). Berücksichtigt werden muss hierbei auch zwingend, dass die Seefahrer\*innen bedingt durch hohe Kosten für ein Telefonat vielfach auf andere Medien, wie bspw. einen Brief zurückgriffen oder auf das Telegramm und heute weitgehend auf E-Mail oder Mobiltelefone, welche in den nachfolgenden Kapiteln ausführlich vorgestellt werden. Dennoch mag die Satellitenkommunikation, mit der ab den 1990er Jahren eine Vielzahl an Schiffen ausgestattet war und eine einfachere Umsetzung von Nachrichten ermöglichte und gleichermaßen Telefongespräche schneller herstellen und dabei nahezu Ortsgesprächsqualität bieten konnte, möglicherweise als ein Indiz dienen, weshalb mit Hilfe dieser Technik mglw. mehr Seeleute als zuvor ein Telefonat von Bord aus ausführten als noch über Kurzwelle (vgl. Gesprächsprotokoll vom 20.05.2019 und Kapitel 5.4 für einen Überblick hinsichtlich der Kommunikationssituation auf hoher See). Doch bleibt dies mitunter nur eine unbewiesene

Hypothese und erscheint mitunter kritisch, wenn wir bedenken, dass auch Gespräche über Satellit zunächst teuer waren und diese Kosten (siehe den o.g. Beitrag des NDR) wenngleich sie heute geringer erscheinen als in den 1990er Jahren, noch immer maßgeblich, so die Überzeugung des Forschungsprojektes, das Kommunikationsverhalten der Seefahrer\*innen das Telefon für einen Austausch zu verwenden, einschränken. Ein Ausweichen auf andere Medien erscheint dann nachvollziehbar, setzt allerdings grundlegend voraus, dass andere Medien vorhanden sind. Bei den Zeitzeug\*innen, die in den 1960er und 1970er Jahren an Bord von Kreuzfahrtschiffen tätig waren, blieben somit grundlegend neben der bereits erörterten Briefkommunikation lediglich die Option ein Telefonat zu führen oder ein Telegramm (s. Kapitel 5.7.5) zu senden.

Berichten nun hingegen drei Zeitzeug\*innen darüber das Telefon häufiger genutzt zu haben, um einen familiären Kontakt herzustellen, so lässt dies umgekehrt den Rückschluss zu, dass die Akteur\*innen über entsprechend finanzielle Mittel verfügten, die vielfach als hoch geschilderten Kosten für ein Telefonat aufwenden zu können. Das Gehalt spielte demnach eine wesentliche Rolle und nach Auswertung der Ergebnisse kann das Forschungsprojekt durchaus bestätigen, dass die Stellung an Bord durchaus eine Rolle spielen konnte, wie häufig und ob überhaupt das Telefon für einen privaten Austausch mit den Partner\*innen zuhause an Land verwendet werden konnte. Aber auch persönliche Kontakte an Bord oder Privilegien, die sich aus der Stellung an Bord und im Rahmen der Hierarchie ergaben, konnten auf das Kommunikationsverhalten das Telefon zu verwenden Einfluss nehmen, die hier jedoch nicht noch einmal gesondert dargestellt werden können und ein Verweis auf die Kapitel 5.5 und 5.6 erfolgt, indem sich kurz dieser Problematik gewidmet wurde.

Die Zeitzeug\*innen in ihrer Funktion als Staff Kapitän und Kapitän von Kreuzfahrtschiffen berichteten im gemeinsamen Gespräch über eine häufigere Nutzung des Telefons, zeigten dabei aber gewisse Diskrepanzen im Hinblick darauf, ob es mit Hilfe des Mediums möglich war, intensive und tiefgreifende Gespräche führen zu können. Das Forschungsprojekt ist jedoch davon überzeugt, dass ein intensiver Austausch mit Hilfe des Telefons einen stärkeren Einfluss auf die Situation der Lebenspartner\*innen an Land und somit auf die Familie bewirken konnte als ein bereits formulierter kurzer Austausch der Akteur\*innen, bei dem sich nur nach dem Befinden der Beziehungspartner\*innen erkundigt wurde. Das intensive Gespräche Zeit kosteten, die häufig im Alltag der Seeleute nicht immer vorhanden waren, spricht auch Kapitän Müller an und merkt an:

„Tieferegreifende Gespräche (...) über Telefon kaum möglich, dann muss ich schon sehr lange sprechen, denn ich kann nicht aus einer momentanen Situation heraus ein intensives Problem besprechen. Das benötigt (...) Zeit, um in diese Stimmung zu kommen, denn wo ich bin und wo meine Ehefrau ist, das sind zwei verschiedene Orte, zwei verschiedene psychologisch und körperlich in allen Bereichen anders. So (...) bei mir ist abends, bei ihr ist morgens durch den Zeitunterschied“ (Transkript Müller, S.5).

Der Akteur spricht neben vorhandenen Zeitfenstern auch die grundlegende Konstitution zwei voneinander abweichender Alltage der Partner\*innen der sozialen Paarbeziehung an. Darüber hinaus merkt Müller an, dass die Zeitverschiebung, bedingt durch Aufenthalte der Akteur\*innen an zwei unterschiedlichen Orten, durchaus bei einer Kommunikation, so die Überzeugung des Projektes, einen Einfluss auf einen Austausch mit einem Medium und nicht nur auf das Telefon haben kann und durchaus berücksichtigt werden muss, damit eine Kommunikation gelingen kann. Erfolgt ein Anruf bedingt durch die Zeitverschiebung von Seiten des Seefahrers bspw. gegen 18Uhr am Abend, zeigt die Uhr bei seiner Partnerin jedoch bereits 1Uhr nachts, so kann ein Austausch mit dem Medium schwierig und der Telefonanruf mglw. unbeachtet bleiben, wenn diese bereits schläft und nicht darauf reagiert.

Ein wesentliches Element bei einem Telefongespräch bildet dabei die Stimme des Partners, wie Kleber\* einräumt und anmerkt, dass intensive und länger andauernde Gespräche mit der Lebensgefährtin einen größeren Einfluss auf den Alltag der abwesenden Familienmitglieder möglich machen konnten. Der Akteur spricht hier in seiner Rolle als Kapitän und merkt durchaus an, dass er bedingt durch seine Stellung an Bord durchaus Vorteile hatte das Medium für einen Austausch zu verwenden, wenngleich er nicht darüber berichtet, welche Kosten er für ein Gespräch tragen musste.

„Das ging ja so über den Alltag, die Probleme, umgekehrt natürlich halt eben auch, man konnte (...) also schon mehr (...) halt eben austauschen und mehr halt eben auch an dem Leben des Anderen teilnehmen (...) länger andauernde Gespräche zu führen (...) und auch Probleme des Alltags miteinander wieder zu teilen oder so was nech. Was weiß ich, wenn irgendwas zuhause kaputt war oder irgend so was oder so was gemacht werden (...) musste, was natürlich über ein Telegramm zu diskutieren ja eigentlich unmöglich war ohne dass man dabei (...) arm geworden wäre (...). Klar also ich (...) meine wir haben ja mal stille Momente, wo ich gesagt habe jetzt kann ich in Ruhe telefonieren (...) in der Position des Kapitäns hast du natürlich andere Freiheiten als andere (...) Dann hat man dann (...) zum Telefon gegriffen, weil man dann die Stimme hörte (...)“ (Transkript Kleber\*, S.7f.).

Die mündliche Kommunikation mit Hilfe des Telefons machte somit einen wechselseitigen Austausch der Gesprächsteilnehmer\*innen möglich und somit gleichzeitig eine Vermittlung



wichtiger Informationen, die nicht nur das Leben des Seemannes an Bord, sondern auch den Alltag seiner Partnerin an Land betrafen. Alltagsschilderungen, Probleme oder Informationen über Veränderungen im Haushalt oder in der Familie wurden dabei von seiner Partnerin wohl vorrangig thematisiert. Unterstützung bei familiären Problemen konnte somit mit Hilfe einer Verwendung des Telefons zumindest begegnet werden, so unsere Überzeugung an die Aussage des Zeitzeugen anknüpfend, losgelöst wie groß ein Einfluss von den Gesprächsakteur\*innen selbst erachtet wurde.

Eine Einflussnahme auf einen Alltag der Familienmitglieder zuhause an Land mit Hilfe eines Telefons ausüben zu können, räumt darüber hinaus auch Staff Kapitän Lose\* ein, merkt allerdings wie andere Zeitzeug\*innen an, dass freie Zeitfenster im Rahmen seiner Tätigkeit an Bord eine zwingende Voraussetzung bildeten, damit ein Austausch von seiner Seite aus initiiert werden konnte.

„So wie man Zeit hat (...), wenn das dann gerade gepasst hat so, gepasst hat (...) die Kinder waren vielleicht im Bett und haben nicht im Hintergrund noch rumgequackt (...) ich hatte Zeit zu telefonieren, dann hat sich das auch oft schon in die Richtung entwickelt, dass man dann mal viel philosophisch wurde, dass man dann auch mal über Sachen gesprochen hat, die so n´ bisschen übers Alltägliche hinausgehen (...). Probleme im Haus (...) normalerweise handelte es sich (...) von meiner Frau um Probleme hier im häuslichen Bereich (...) die Waschmaschine kaputt und (...) die Wasserrohre brechen und es leckt durch die Decke (...) Probleme mit den Kindern, Krankheiten, Termine, Ärger mit den Nachbarn oder eben irgendwelchen administrativen Kram (...) wo sie dann nicht so genau weiß, wie sie da Hand rankriegen soll. (...) Von meiner Seite aus dann, ja, dass ich dann manchmal Gesprächsbedarf habe, dass ich einfach mal Sachen erzählen muss, die mir am Tag so begegnet sind, wo mir ne´ Laus über die Leber gelaufen ist, wo ich mich geärgert habe, wo ich das einfach mal loswerden muss, wo ich Sorgen und Nöte habe, die ich da keinem erzählen kann, die ich eben nur meiner Frau erzählen kann“ (Transkript Lose\*, S.5).

Das Zitat stellt deutlich hervor, dass eine Breite an unterschiedlichen Themen mit Hilfe eines Telefonates durchaus von beiden Gesprächsteilnehmer\*innen wechselseitig angesprochen und somit ein Einfluss (siehe zum Begriff des Einflusses S.609) auf einen Alltag der Partner\*innen ausgeübt werden konnte. Ein Austausch bestand jedoch zumeist darin sich über das Befinden der Akteur\*innen reziprok auszutauschen, Termine zu besprechen, Probleme mit den Kindern zu thematisieren, hierzu mögliche Lösungsvorschläge vom jeweiligen Partner genauso anzubieten wie bei administrativen Angelegenheiten Hilfestellung zu leisten, die von den Lebensgefährt\*innen zuhause genauso ausgeführt wurden wie eine Versorgung

des Haushalts. Kam es hierbei auch zu Schwierigkeiten, so konnte ein Austausch mit einem Telefon kurzfristig zu einer Lösung der Problematik beitragen, wenn beide Kommunikationsteilnehmer\*innen im Gespräch die Zeit fanden sich darüber zu verständigen. Doch wenngleich ein Einfluss somit mit Hilfe eines Telefons auf einen familiären Alltag durchaus möglich gemacht werden konnte, zeigt das Beispiel auch, dass noch heute diese Einwirkung vielfach oberflächlich erscheint und nur teilweise eine Organisation eines familiären Alltages an Land ermöglicht, aber beide Partner\*innen nach wie vor in unterschiedlichen Räumen verweilen und noch immer selbstständig Entscheidungen treffen müssen, welche die Gestaltung ihres Alltages betreffen. Das Telefon mag dabei hilfreich erscheinen, wenn es den Partner\*innen darum geht schnellstmöglich Entscheidungen nach Absprache mit den an Bord befindlichen Seeleuten treffen zu können und sich wechselseitig über einen Alltag auszutauschen, dabei Termine zu koordinieren, Absprachen zu machen oder Fragen und Problematiken zu erörtern, die eine Gestaltung des Alltags betreffen. Das Medium ersetzt jedoch keine physische Präsenz der Kommunikationsteilnehmer\*innen und fungiert grundsätzlich in seiner Rolle als ein technisches Gerät, welches Informationen vermittelt und zu einem wechselseitigen Austausch der Akteur\*innen einlädt. Dass diese Bedeutung des Telefons dabei keineswegs für alle Seeleute an Bord und vor allem nicht zu allen Zeiten eine Rolle spielte, äußerten wir bereits an anderer Stelle (s. S.418ff.). Und auch muss immer berücksichtigt bleiben, inwiefern die Hierarchie an Bord einen Zugang zum Medium sicherstellt, welche finanziellen Möglichkeiten die Seefahrer\*innen selbst aufweisen, um das Telefon für einen Austausch mit der Familie nutzen zu können (s. hierzu auch Kapitel 5.5.1 und 5.6). Wenngleich das Projekt im Untersuchungszeitraum keine Hinweise konstatieren konnte, wann mehrheitlich von Seeleuten an Bord von Kreuzfahrtschiffen eine Verwendung des Telefons als ein Dialogmedium zum intensiven Austausch mit ihrer Familie erfolgte, bleibt nach Auswertung aller Zeitzugengespräche durchaus klar, dass ihre Stellung an Bord unabhängig von der Zeit, in der die Akteur\*innen eine Beschäftigung auf den Schiffen fanden, durchaus einen Einfluss darauf haben konnte, ob und wie häufig die Seeleute eine Kommunikation mit einem Telefon durchführen konnten.

Fassen wir die Ergebnisse des Forschungsprojektes an dieser Stelle final zusammen, so ergeben sich zwei unterschiedliche Nutzungsweisen des Mediums. Das Telefon wurde weitgehend in den 1960er und 1970er Jahren (und mglw. auch darüber hinaus, wofür uns jedoch die Belege fehlen) mehr als ein akustischer Informationsvermittler von den Seeleuten verwendet, der das Ziel hatte kurze Informationen weiterzugeben und keineswegs als

Dialogmedium gedacht war, mit dem man sich längerfristig unterhalten und so intensive Gespräche führen konnte. Lediglich durch private Kontakte und mögliche Privilegien, die sich auch aus der Stellung an Bord und somit der Hierarchie ergaben, war es unserer Ansicht nach möglich das Telefon als Dialogmedium für einen langfristigen Austausch mit den Partner\*innen an Land zu nutzen. Ansonsten dominierte weitgehend ein sehr kurzer Austausch, wofür grundlegend die Kosten, die für die Gespräche aufzuwenden waren, von den Zeitzeug\*innen als verantwortlich genannt wurden. Das Telefon konkurrierte in dieser Zeit weitgehend noch mit dem Brief, der von vielen Seeleuten als ein Kommunikationsmittel, genau wie das Telegramm (siehe nachfolgendes Kapitel), präferiert wurde. Mit Hilfe einer kurzen Bekundung des gesundheitlichen Befindens über das Telefon, war es jedoch nicht möglich einen grundlegenden Einfluss auf den Alltag der Lebensgefährt\*innen auszuüben. Eine Teilhabe somit nicht möglich. Erst durch Anwendung als Dialogmedium für einen ausgedehnten reziproken Austausch, laut Ansicht des Projektes mehrheitlich durch einen freien Zugang auf das Medium auf den Schiffen ab den 1990er Jahren, entkoppelt vom Funkoffizier, konnte mit dem Medium verstärkt Einfluss auf den Alltag der voneinander entfernten Partner\*innen genommen werden, wenngleich dieser unterschiedlich ausfiel. Dabei finden sich dann entsprechende Parallelen in der Nutzungsweise des Mediums, die auch Adler und Höflich dem Telefon attestieren. Die Autoren merken an, dass es u.a. die Möglichkeit bietet sich über Neuigkeiten auszutauschen, zu verabreden, sich die Zeit mit einem Telefonat zu vertreiben oder Probleme zu besprechen, darüber hinaus aber auch den Tagesablauf mit Hilfe persönlicher Absprachen zu koordinieren, Termine festzulegen oder abzusagen, aber auch zur Organisation von Aktivitäten dienen oder einfach als Möglichkeit dienen kann sich über den Zustand der abwesenden Gesprächspartner zu informieren (vgl. Adler 1992, S.8; Höflich 1998, S.211 und Höflich 2016, S.109).

Für einen intensiven Austausch war es zwingend notwendig, dass die Seeleute an Bord freie Zeitkontingente nutzen konnten, um eine Kommunikation mit ihrer Familie zu initiieren. Die vorrangige Ausführung ihrer Arbeitspflichten stand dabei immer an erster Stelle und konnte einen Einfluss auf mögliche Zeitfenster nach sich ziehen. Stand ein Zeitfenster jedoch zur Verfügung, so konnte eine Kontaktaufnahme erfolgen. Dabei muss jedoch berücksichtigt werden, was erstaunlicherweise keine(r) der Zeitzeug\*innen in den Gesprächen selbst betonte, dass auch die Partner\*innen an Land über freie Zeitkontingente verfügen mussten, um ein Telefonat entgegennehmen zu können. Nur so konnte ein reziproker Kommunikationsaustausch mit Hilfe des Mediums gelingen. Einflüsse wie Störungen in der

verwendeten Technik auf hoher See, die einen Austausch versagten oder ein Schweigen am Telefon konnten durchaus eine Kommunikation mit Hilfe des Mediums nachteilig beeinträchtigen. Zum Schweigen am Telefon merkte daher Kleber\* an:

„Klar, dann ist natürlich auch, da war dann auch schon mal Schweigen am Telefon oder so was nech, weil man gar nicht mehr wusste, was man sagen sollte nech oder so was, weil das Problem nicht zu lösen war, ja ich war da, sie war da so (...). Und der Eine (...) hat den Anderen vermisst oder so was, aber es war jetzt nicht mehr so, also erst mal Schweigen, ist so. Gut dann hat man irgendwie versucht naja gut (...). Dann muss man versuchen den Konflikt in (...) den Griff zu kriegen“ (Transkript Kleber\*, S.10).

Das Schweigen resultierte dabei jedoch nicht aus einer Unerfahrenheit und Unsicherheit der Kommunikationsteilnehmer, die zum ersten Mal ein Telefon für ein Gespräch miteinander verwendeten (vgl. mitunter auch Fahlenbrach 2019, S. 49), sondern dass im Rahmen des Gespräches keine Lösungen für die Umsetzung eines Problems gefunden werden konnten. Auch dieser Fall konnte bei Verwendung des Mediums schließlich auftreten und verdeutlicht, dass ein Medium lediglich ein Mittler bleibt und kein Allheilmittel, um sämtliche familienbezogenen Probleme klären zu können.

Unabhängig der Tatsache, dass auch bedingt durch eine Zeitverschiebung sich die Akteur\*innen in unterschiedlichen zeitlichen Räumen bewegten und mitunter eine Erreichbarkeit der Partner\*innen oder der Seeleute nicht immer gegeben war, konnte dies eine Kontaktaufnahme der Gesprächsteilnehmer\*innen mit einem Telefon verhindern. Ein Beispiel lieferte das Forschungsprojekt zu diesem Zweck an anderer Stelle (s. S.424). Und auch die Anwesenheit einer weiteren Person, in diesem Fall der Funkoffizier\*innen, welche eine Kontaktaufnahme mit Hilfe des Mediums in der Funkstation der Schiffe für die Seefahrer\*innen sicherstellten (ausführlich in Kapitel 5.4 geschildert), mag das tatsächliche Nutzungsverhalten der Akteur\*innen beeinflusst haben und verdeutlicht, dass eine freie Verfügbarkeit über das Telefon an Bord der Schiffe keineswegs selbstverständlich war und nicht jedem ein Zugang dazu offenstand. Dieses änderte sich erst weitgehend mit einer Installation von Telefongeräten in den Kabinen oder in Form einer Telefonzelle vor der Funkstation, blieb jedoch Restriktionen unterworfen, die in Kapitel 5.5 und 5.6 thematisiert wurden. Insbesondere in Form des mobilen Telefons hat das Telefon jedoch Konkurrenz erhalten (vgl. Höflich 2016, S.113), da es nun theoretisch möglich werden konnte überall an Bord, losgelöst von fest installierten Telefonen auf der Kabine oder in der Funkstation, eine Kommunikation mit der Familie aufzunehmen. Wenngleich auch diese Kontaktaufnahme Einschränkungen unterlag, bildete sie für die Seeleute insbes. seit den 1990er und verstärkt in

den 2000er Jahren eine Option sich mit Zuhause austauschen zu können (vgl. auch Kapitel 5.5.1 und 5.8.1).

Als ein Medium, welches eine intensive Liebeskommunikation von Akteur\*innen möglich macht, kann das Telefon im betrachteten Untersuchungszeitraum nur beschränkt gelten und wenn dann nur, wenn intensive Gespräche mit Hilfe des Mediums möglich gemacht werden konnten. Nur dann war es auch möglich zumindest ansatzweise Einfluss auf einen Alltag der abwesenden Partner\*innen an Land ausüben zu können, wenngleich dieser unterschiedlich ausfallen konnte, wie das Projekt in Erfahrung bringen konnte. Auch wenn heute andere mediale Alternativen an Bord wie bspw. die Verwendung von E-Mail, ein Gespräch über ein Mobiltelefon oder die Nutzung von sozialen Netzwerken seit den 2000er Jahren für die Untersuchungsgruppe eine höhere Bedeutung einnehmen als die Nutzung eines Telefons an Bord, um einen Austausch mit den Partner\*innen an Land zu initiieren, so bleibt die Bedeutung des Telefons als ein Medium für einen Kontaktaustausch davon grundlegend unberührt. Das Medium spielt auch heute noch eine wichtige Rolle, wenn es darum geht eine Kommunikation von Bord aus aufzunehmen, wenn auch andere Medien von den Seeleuten heute präferiert werden. Wenn also das Telefon weitgehend Konkurrenz durch das Mobiltelefon erhalten hat (vgl. Höflich 2016, S.113), so wurde das Medium keineswegs durch das neue Medium ersetzt, sondern spielt nach wie vor eine wichtige Rolle für einen Austausch von Akteur\*innen von Bord aus. Beide Medien existieren weiterhin nebeneinander und werden unterschiedlich verwendet. So kann nach Analyse der Forschungsergebnisse darauf hingewiesen werden, dass ein Telefon an Bord der Schiffe häufig dann verwendet wird, wenn ein Mobiltelefon aufgrund einer fehlenden Netzverbindung keinen Kontakt mit der Familie der Seefahrer\*innen ermöglicht. Dies verdeutlicht, dass die Bedeutung eines Mediums wie dem Telefon den Seeleuten an Bord durchaus gewiss erscheint und sie die Vor- und Nachteile durchaus berücksichtigen, wenn sie einen Kommunikationsversuch initiieren. Anknüpfend an Meier sind wir daher davon überzeugt, dass neue Medien (wie bspw. das Mobiltelefon) nicht zwangsläufig ein altes Medium (wie das Telefon) verdrängen, wenngleich die neuen Medien wie das zuvor genannte Mobiltelefon durchaus die kommunikative Vielfalt erweitern (vgl. Meier 2007, S.69). Stehen beide Medien auch nicht unbedingt gleichberechtigt nebeneinander und erhält insbes. das Mobiltelefon seit den 2000er Jahren eine größere Aufmerksamkeit im Alltag der Seefahrer\*innen um damit einen Kontakt herzustellen, so bleibt der Akteursgruppe die Bedeutung des Telefons bewusst und das Medium wird (wie im o.g. Fall) durchaus noch für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit Zuhause genutzt,

wenn das Mobiltelefon oder andere Medien nicht zur Verfügung stehen oder Restriktionen unterworfen sind.

Eine wesentlich größere Rolle als die Verwendung des Telefons und ein reziproker Austausch unter Zuhilfenahme von Briefen spielte dabei für die Seeleute und ihre Partner\*innen insbesondere in den 1960er und 1970er Jahren ein Austausch mit Hilfe von Telegrammen. Eine besondere Rolle wurde diesen auch deshalb zuteil, weil sie wesentlich günstiger waren als ein Austausch über das Telefon und wesentlich schneller den Empfänger erreichten als ein Brief. Die Bedeutung des Telegramms für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation von Seeleuten möchte das Forschungsprojekt daher im nächsten Kapitel ausführlich vorstellen und zieht diese einer Betrachtung der Relevanz einer Kommunikation mit Hilfe eines Mobiltelefons vor, die im Anschluss daran erfolgt.

### **5.7.5 Ursprung und Funktionsweise des Telegramms**

Hierbei betrachtet das Projekt zu Beginn die Bedeutung des Terminus Telegramm, wobei zunächst ganz allgemein darauf hinzuweisen ist, dass dieser sich aus den griechischen Wortbestandteilen tele, was als fern oder weit interpretiert werden kann und dem Wort gramma, was stellvertretend als Schrift aufgefasst werden kann, zusammensetzt. Fassen wir beide Worte zusammen, so ergibt sich daraus wörtlich betrachtet die Bedeutung des Telegrammes als ein Fernschreiben oder eine Fernschrift (vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Telegramm>). Es handelt sich dabei um telegraphisch übermittelte Nachrichten, welche mit Hilfe von akustischen, optischen oder elektrischen Geräten übertragen werden (vgl. ebd.). Grundlegend wurden Telegramme dabei meist mit Hilfe eines Fernschreibers versendet, wobei es sich um ein Gerät handelte, welches ähnlich wie eine Schreibmaschine Buchstaben und Wörter auf ein Papier elektronisch übertrug (vgl. <https://sammlungen.museumsstiftung.de/fernschreiben/>). Der Ausdruck Telegramm selbst wurde dabei entscheidend vom Amerikaner E.P. Smith geprägt und löste später den Ausdruck telegraphische Depesche ab, wobei darüber hinaus neben Telegramm auch Bezeichnungen wie Kabel oder Drahtnachricht lange Zeit verwendet wurden, welche den Übermittlungsweg der jeweiligen Botschaft thematisierten (vgl. <https://wikipedia.org/wiki/Telegramm> und <http://wiki.u3l.uni-frankfurt.de/index.php/Telegramm>).

Als telegraphisch übermittelte Botschaften speist sich die Bedeutung von Telegrammen weitgehend aus der Rolle des Telegraphen, der im 19.Jhdt. eine weltweite Kommunikation von unterschiedlichen Teilnehmern möglich machte. Dabei bezieht sich das Projekt

ausschließlich auf die Rolle der kabelgebundenen elektrischen sowie kabellosen Telegrafie, möchte an dieser Stelle jedoch den Hinweis geben, dass darüber hinaus auch Formen einer akustischen und optischen Telegraphie bestehen, die für unser Forschungsprojekt und die Forschungsfrage unbedeutend bleiben und daher hier nur erwähnt, aber nicht ausgeführt werden.

Winkler erklärt nun, dass vor dem 19.Jhdt. für einen relativ langen Zeitraum der Mediengeschichte Zeichen an den physischen Transport gebunden waren und verweist dazu auf die Schrift. Erst die Telegraphie konnte eine Überwindung dieses Zustandes ermöglichen, indem sie es schaffte Zeichen immateriell durch Drähte zu versenden. Der Autor verweist dabei auf die Bedeutung der kabelgebundenen elektrischen Telegraphie, die insbesondere mit Entwicklung des Schreibtelegrafen durch Samuel Morse und seinen Morseapparat weitreichende Bedeutung erhielt und die Kommunikation unterschiedlicher gesellschaftlicher Teilnehmer ermöglichte (vgl. insges. Winkler 2008, S.185).

Der Amerikaner Samuel Morse entwickelte dazu in den 30er Jahren des 19.Jhdts. ein Gerät, mit dessen Hilfe ein schneller Versand von Informationen über weite Distanzen erfolgen sollte. Die schriftlichen Botschaften wurden dabei mit Hilfe eines speziellen Codes, dem sogenannten Morsecode in Drucksignale, die entweder lang, kurz oder mit Pausen verknüpft waren am Sendegerät übertragen und dann anschließend am Empfangsgerät über einen Wandler in Form eines Telegramms in einen sprachlichen Text umgewandelt (vgl. Fahlenbrach 2019, S.39). Mit Hilfe des Telegraphen war es so möglich über Meere hinweg zu kommunizieren, wobei zunächst speziell England und Deutschland großes Interesse an dem neuen Medium zeigten, um damit gezielt militärische Interessen wahrzunehmen, die weitgehend darin bestanden schnellstmöglich eine rasche Befehlsvermittlung und strategische Planung ihrer Operationen über weite Distanzen hinweg möglich machen zu können (vgl. Fahlenbrach 2019, S.39). Dennoch war die Rolle des neuen Mediums zu Beginn seiner Entwicklung keineswegs so deutlich festgelegt, wie es bei Fahlenbrach scheint. Dies wird auch aus der Darstellung von Stöber deutlich, der Bezug auf Carl Friedrich Gauß nimmt und einräumt, dass es anfangs noch Bedenken gab, ob sich die Telegraphie jemals wirklich durchsetzen würde, auch da von anderer Seite die ökonomischen Optionen des Mediums noch nicht allesamt in Betracht gezogen wurden (vgl. Stöber 2003, S.184). Und Gauß selbst merkt im Hinblick auf die Telegraphie an: „Wenn Sie (...) meinen, Sie könnten (die Telegrafie) jemals für praktische Zwecke ausbeuten, so irren Sie sich gewaltig. Was wir mit dem

Telegraphen machen, sind rein physikalische Dinge, die sich niemals in die Praxis umsetzen lassen“ (Gauß in Stöber 2003, S.184). Wie auch bereits beim Telefon, musste das neue Medium zunächst von seiner Qualität überzeugen und seinen Mehrwert für eine gesellschaftliche Verwendung unter Beweis stellen, bevor es sich weitgehend als ein Medium in der Gesellschaft etablieren konnte. Dazu war es jedoch wichtig, dass eine Mehrzahl an zahlungskräftigen Interessenten und Kunden ein Interesse am Medium bekundeten, damit sich langfristig betrachtet auch ein Ausbau der Infrastruktur lohnte (vgl. Stöber 2003, S.184f.). Verweist Fahlenbrach an anderer o.g. Stelle auf die Nutzung des Telegraphen für militärische Zwecke, so spielte jedoch zunächst die Eisenbahn eine wichtige Rolle, um in eine Erweiterung der Infrastruktur zu investieren. Telegrafien bildeten für die Eisenbahn ein wichtiges Instrument, um Fahrpläne zu koordinieren und über unerwünschte Störungen und Verspätungen zu informieren (vgl. Stöber 2003, S.185f.). Dennoch hing der Ausbau nicht nur von der Eisenbahn ab, wie der Autor einräumt. Auch die Verwendung des neuen Mediums insbesondere für geschäftliche Transaktionen, spielte zunehmend im 19.Jhdt. im Börsen- und Bankengewerbe eine Rolle, welche die Bedeutung des Telegraphen und vermittelter Telegramme auf Anfragen ihrer Kunden schnellstmöglich antworten zu können, erkannten und um über Wechselkurse zu informieren oder Preise zu erläutern (vgl. ebd., S.185f. und Schwitalla 2002, S.40f.). Neben der Eisenbahn, Banken und Börsen, welche den Telegrafien nun intensiver für ihre Zwecke verwendeten, profitierte auch das Nachrichten- und Pressewesen entscheidend vom neuen Medium, indem hiermit eine schnelle Verbreitung von Informationen aus aller Welt und somit eine schnelle Berichterstattung ermöglicht werden konnte (vgl. Fahlenbrach 2019, S.39). Stöber geht davon aus, dass für die Entwicklung der Telegraphie nicht die technische Erfindung selbst im Fokus stand, sondern dass gesellschaftliche Bedürfnis (vgl. Stöber 2003, S.163) für einen schnellen weltweiten Nachrichtentransfer von Botschaften.

Um jedoch die Reichweite einer möglichen Kommunikation von Akteuren weltweit mit Hilfe des Telegrafien von Morse zu erhöhen war es notwendig Kabel, die einen kabelgebundenen Transfer von elektronischen Botschaften sicherstellten, nicht nur an Land, sondern auch unter Wasser zu verlegen. Die Verlegung von Seekabeln erfolgte dabei bereits erstmalig 1850 und ermöglichte eine Übertragung einer Botschaft über die Strecke von Dover nach Calais. Sie war dabei zumindest anfangs eine teure Angelegenheit. So kostete die Verlegung von Tiefseekabeln 1866 noch 7000 Mark, während die Preise bis 1911 auf ungefähr ein Drittel fielen und die zunehmende gesellschaftliche Relevanz des Mediums unterstreichen. Über dies



hinaus blieb diese weitgehend eine maritime Angelegenheit. Dabei war es insbes. Großbritannien, welches noch 1900 ein Quasi-Monopol auf das Weltkabelnetz besaß, indem es zwei Drittel der Überseekabel verwendete und somit praktisch den Weltnachrichtenmarkt dominierte. Diese britische Monopolisierung des Weltnachrichtenmarktes war es dann auch, die andere Industriestaaten wie Deutschland, Frankreich oder die USA aufforderte sich stärker für eine Installation von Überseekabeln auszusprechen, auch um eine Verbesserung ihrer technisch vermittelten Kommunikation mit ihren Kolonien zu schaffen (vgl. insges. Stöber 2003, S.168 und S.190f. sowie <https://de.wikipedia.org/wiki/Telegrafie>), die sich für sie als gewinnbringend auszahlen sollte.

Kosten, die für ein Telegramm (welches mit Hilfe des Telegraphen übermittelt werden konnte) zu entrichten waren, spielten dabei für die Etablierung des Mediums als ein Kommunikationsmittel ebenfalls eine Rolle. Diese waren jedoch anfangs recht hoch und Stöber merkt an, dass sich zunächst mit dem Versand von Telegrammen kein Geld verdienen ließ. So kostete ein Durchschnittstelegramm in den USA im Jahr 1868 noch weit mehr als 1 US-Dollar, was 2002 ungefähr 12,60\$ entsprach, während die Kosten 1877 bereits gesenkt wurden und ein Telegramm dann nur noch 39 Cent kostete, was im Jahr 2002 ungefähr 6,70 \$ entsprach (vgl. Stöber 2003, S.190f.). Dies verdeutlicht das jeweilige Preisgefälle wollte man das Medium für einen interpersonalen medienvermittelten Austausch von Kommunikationspartnern verwenden, der sich auch in Überseetelegrammen widerspiegelt, denn deren Preise sanken noch deutlicher, worauf ebenfalls Stöber hinweist. Kostete bspw. ein transatlantisches Telegramm 1879 (mit vermutlich 20 Worten) noch 100 \$, die im Jahr 2002 ungefähr 1.785 \$ entsprachen, so mussten 1970 für ein Wort im Telegramm lediglich noch 25 Cent gezahlt werden, was 2002 ungefähr 1,16 \$ entsprach (vgl. Stöber 2003, S.190f.). Die Anordnung von Preissenkungen hatte dabei überall, so führt der Autor weiter aus, eine weltweit deutliche Zunahme des Telegrammverkehrs zur Folge (vgl. ebd., S.190f.). So stieg, auf dieses Bsp. bezieht sich dabei Stöber selbst, das Telegrammaufkommen nach Preissenkungen in Belgien von 33% im Jahr 1863 auf 50% im Jahr 1886 und stieg im Jahr 1886 um 80 bzw. 85% (vgl. ebd., S.190f.). Die Preise waren dabei administriert und in europäischen Staaten konnten Gesetzgeber über staatliche Post- und Telegrafienbehörden in die jeweils zu entrichtenden Tarife eingreifen, um Konsumverhalten zu steuern (vgl. Stöber 2003, S.191).

Privattelegramme bildeten dabei noch im 19.Jhdt. eine weitgehende Ausnahme und die private Kommunikation mit Hilfe von Telegrammen war meist auf wenige Personen beschränkt, verlief vielfach zwischen Verwandten und Bekannten und nahm erst Ende des 19.Jhdts. zu, was unserer Ansicht nach mglw. auch mit reduzierten Preisen für einen Telegrammversand erklärt werden kann. Wenn Stegbauer nun darüber berichtet, dass die Form einer schriftlichen Mitteilung dabei nicht nur von der Beziehung der Akteure zueinander beeinflusst wird, sondern darüber hinaus auch vom Anlass, so kann das Projekt seine Hypothese auf die von den Zeitzeug\*innen benannten Anlässe, die einen Telegrammversand rechtfertigten, durchaus bestätigen. Denn verweist der Autor dabei auf wiederkehrende Feiertage wie etwa Weihnachten, Jahrestage oder Geburtstage, festliche Wechsel des Status einer Person wie etwa Kommunion oder Konfirmation, Eheschließung, Taufe, aber auch auf traurige Anlässe wie etwa den Tod eines Angehörigen (vgl. Stegbauer 2003, S.75-95), so finden sich hierzu in den Gesprächen, welche das Projekt mit den Seeleuten führte, durchaus einige der von Stegbauer genannten Anlässe. Losgelöst dessen weist hingegen Schwitalla darauf hin, dass eine Kommunikation mit Hilfe von Telegrammen dabei im 19.Jhdt. noch weitgehend unterschiedliche Anlässe wie Schicksalsschläge, dringende Bitten, Besuche, Treffen oder Gratulationen thematisierte (vgl. Schwitalla 2002, S.40 und S.45), was an dieser Stelle deutlich macht, dass sich das Anlassspektrum, wenn sich Stegbauer auch auf eine allgemeine schriftliche Kommunikation im 20.Jhdt. bezieht, im Hinblick auf eine private Telegrammkommunikation jedoch nur bedingt verändert hat.

Nach einem Anstieg des Telegrammverkehrs Ende des 19.Jhdts., verlangsamte sich jedoch entscheidend der telegrafische Verkehr nach 1900 und in einzelnen Staaten wie Großbritannien sank das Aufkommen von Telegrammen gar, was nach Stöber weitgehend mit der wachsenden Bedeutung des Telefons erklärt werden kann, was eine weltweite Kommunikation möglich machte (vgl. Stöber 2003, S.170). Im Vergleich eben zum Telefon, wo bedingt durch seine Funktion als ein Dialogmedium unterschiedliche Regelungen getroffen wurden, wie ein Umgang mit dem Medium erfolgen sollte, entstanden bei der Telegrafie hingegen keine vergleichbaren Regeln, auch weil mit Hilfe des Mediums keine direkte und interaktive Kommunikation zwischen Sender und Empfänger möglich war. Normen richteten sich vielmehr an Kosten aus und obgleich jederzeit Preissenkungen bei Telegrammen vorgenommen wurden, bildete sich bei Telegrammen ein spezieller Kommunikationsstil heraus, der verschiedenartige Abkürzungsvarianten von Wörtern verwendete, um die Kosten eines Telegrammes zu reduzieren (vgl. Stöber 2003, S.201f.).

Diese Kürze des Telegramms verdankte sich dabei allerdings weitgehend der Entscheidung des deutschen Generalpostmeisters Heinrich von Stephan, der 1876 die Gebühren für ein Telegramm von einer Entfernungs- auf eine reine Worttaxe umstellte, worauf schlagartig, wie Schwitalla uns erläutert, die Anzahl der Wörter in den Telegrammen zurückging (vgl. Schwitalla 2002, S.36f.). Dies kann mglw. auch als ein Indiz betrachtet werden, weshalb einige der vom Projekt befragten Zeitzeug\*innen im gemeinsamen Gespräch anmerkten, dass sie weitgehend, wenn sie mit einem Telegramm kommunizierten, lediglich einige wenige Wörter verwendeten, um ihre Botschaft zu übermitteln und die Kosten somit niedrig hielten (siehe auch Kapitel 5.7.6).

Rekurriert Schwitalla auf die wachsende Bedeutung des Telefons ab 1960, welches das Telegramm als ein Medium kurzer und dringender Botschaften ablöste (vgl. Schwitalla 2002, S.33), so erscheint unserer Ansicht nach seine Aussage interessant, wenn berücksichtigt wird, dass einige der vom Projekt befragten Zeitzeug\*innen noch eine Verwendung von Telegrammen für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation in den 1960er und 1970er Jahren an Bord von Kreuzfahrtschiffen bezeugten, die für sie bedeutsamer war als eine Telefonkommunikation. Ohne an dieser Stelle jedoch zu weit vorzugreifen, mag die im vorhergehenden Kapitel erläuterte geringere Bedeutung des Telefons weitgehend noch in den 1960er und 1970er Jahren durch die hohen Verwendungskosten für eine Kommunikation erklärt werden können, die somit ein Indiz dafür liefern, weshalb sich die Akteur\*innen auf andere zur Verfügung stehende Medien wie Brief oder Telegramm fokussierten. Im Rahmen einer Kommunikation mit Hilfe von Telegrammen für einen interpersonalen Austausch von Kommunikationspartner\*innen untereinander konnte unserer Ansicht nach im Vergleich zu einer Verwendung des Telefons jedoch mit Telegrammen deutlich weniger Einfluss auf die Organisation und Gestaltung des Alltages der an Land befindlichen Partner\*innen genommen werden. Ob diese vorläufige Hypothese jedoch stimmig erscheint wird im nachfolgenden Kapitel ausführlich erläutert. Dass hierbei jedoch die spezielle Kommunikationssituation an Bord (vgl. Kapitel 5.4) jederzeit berücksichtigt werden muss, muss an dieser Stelle nicht noch einmal gesondert erörtert werden, sondern sollte dem Leser aus o.g. Kapitel schlüssig erscheinen.

Nur kurz sei an diesem Ort der grundlegende Hinweis ins Gedächtnis zurückgerufen, dass die eigentliche Kommunikation an Bord von (Kreuzfahrt)Schiffen im 19.Jhdt. und 20.Jhdt. noch weitgehend durch die Telegraphie stattfand, wobei insbes. das Funkmorsen eine große Rolle spielte. Per Funk war es von Bord aus möglich Telegramme an eine Küstenfunkstelle zu

übermitteln, wobei von Beginn dieser Option her an, ein Einsatz von Funkpersonal notwendig war, welches den Empfang und Versand von Telegrammen sicherstellte, während die Küstenfunkstelle die weitere Übermittlung nach Empfang eines per Funk erhaltenen Telegrammes übernahm und dann das Telegramm mit der Post an die Empfänger versendete (vgl. auch Dietrich 2000, S.8 und Kapitel 5.4).

Losgelöst dieser Tatsache beruhte die Telegraphie somit physikalisch betrachtet auf elektrischen Impulsen, die als Äquivalente von Morse-Code-Buchstaben und über fest installierte Kabelleitungen gesendet wurden (vgl. Schwitalla 2002, S.34f.). Dabei ging ein Telegramm, wenn ein Versand initiiert wurde, immer grundlegend durch mehrere Hände, wobei der Absender einen Text auf ein Formblatt schrieb, der oder die Angestellte bei der Post es las und den Text dann an einen Telegraphisten weitergab, der den Text dann mit Hilfe des Morseapparates von Morse manuell über eine Morsetaste sendete. Am Ende der Leitung befand sich ein zweiter Telegrafist, der die Punkt-Strich-Abfolge der elektronisch übermittelten Botschaft auf Papierstreifen ablas, sie daran anschließend in Buchstaben übersetzte und sie dann in ein Telegrammformular, was dem Empfänger überreicht wurde, übertrug (vgl. Schwitalla 2002, S.34f.). Mit Unterstützung des sogen. Hughesschen Typendruckers war es ab 1866 sogar möglich Buchstaben über Tastaturen dann direkt zu senden, welche bei Empfängerstationen automatisch auf Papierstreifen gedruckt wurden, welche dann anschließend nur noch abgeschnitten und auf Formblätter geklebt werden mussten. Eine weitere Verbesserung fand unter Zuhilfenahme eines Klopffapparates ab 1893 statt, bei dem ein Hämmerchen auf eine Platte rasch oder langsam schlug, dabei Punkte und Striche markierte und ein empfangender Telegrafist diese Morsesignale hören konnte, sie anschließend in Buchstaben übersetzte und anschließend den gesamten Text auf ein Formblatt schrieb, um dem Adressaten, der den Text auf Papierstreifen gedruckt oder handschriftlich niedergeschrieben, ausgehändigt erhielt (vgl. insges. Schwitalla 2002, S.34f. und <https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/bfa1902/0111/image>). Schwitalla merkt darüber hinaus an, dass ein gravierender Nachteil bei Telegrammen darin bestand, dass mindestens drei Personen somit den zu versendenden Text lasen (vgl. Schwitalla 2002, S.35). So auf der einen Seite der Absender selbst, der den Text dem Telegrafist zur Verfügung stellte, dieser den Text übersetzte und ihn dann in ein Telegrammformular übertrug und an den Empfänger überreichte. Gab es jedoch zwischen Aufgabe- und Empfangsort eines Telegrammes, welches übermittelt werden sollte keine direkten Leitungen, so gibt Schwitalla darüber hinaus zu bedenken, kamen weitere Telegrafisten hinzu, die einen Text aufschrieben und dann

weitersehten (vgl. ebd., S.35). Und auch wenn es für Telegramme ähnlich wie beim Briefverkehr galt über den jeweiligen Inhalt Stillschweigen zu bewahren und Telegrafisten unter das Fernmeldegeheimnis fielen (vgl. ebd.), was es ihnen verbot unberechtigt Informationen weiterzugeben oder Inhalte zu verfälschen, so konnte unserer Ansicht nach nicht immer hundertprozentig garantiert werden, dass die jeweiligen Akteure wie Telegraphisten oder in unserem Beispiel Funkoffizier\*innen entsprechende Inhalte auch tatsächlich ausschließlich für sich behielten. Das Fernmeldegeheimnis fungierte vielmehr als ein Grundrecht nach Artikel 10, welches von den Akteur\*innen im jeweiligen Aufgabenbereich zu achten war, Vorschriften mussten entsprechend beachtet und eingehalten werden und trotzdem blieb von Seiten der Absender unserer Ansicht nach aus ein gewisses Risiko, dass entsprechende Informationen gegengelesen werden konnten, was auch das Fernmeldegeheimnis nicht hundertprozentig ausräumen konnte (vgl. insges. auch Schwitalla 2002, S.35 und Katz 2010, S.404). Der Einfluss eines Dritten, der Einfluss auf das Kommunikationsgeschehen ausüben konnte, wie wir bereits in Kapitel 5.6 ausgeführt haben, an dieser Stelle des jeweiligen Telegraphisten und am Beispiel unserer Untersuchung der Funkoffizier\*innen, welche eine Übermittlung der Telegramme initiierten, wird an dieser Stelle noch einmal deutlich. Denn wie im genannten Kapitel konnte das Forschungsprojekt kenntnisreich nachweisen, dass ein Einfluss der Akteur\*innen auf die Kommunikationssituation und somit auch auf einen Telegrammversand durchaus möglich war, auch wenn diese dem Fernmeldegeheimnis unterlagen, blieb es ihnen theoretisch jederzeit möglich Informationen weiterzugeben oder Inhalte zu fälschen.

Abgesehen jedoch von der besonderen Kommunikationssituation an Bord der Kreuzfahrtschiffe, wo Seeleute dazu aufgefordert waren in die Funkstation zu gehen und die jeweiligen Funkoffizier\*innen bitten mussten ein Telegramm aufzunehmen und über eine Küstenfunkstelle (s. Kapitel 5.4) zu versenden, blieb der Gesellschaft an Land die Option in ein Postamt zu gehen und dort ein Telegramm aufzugeben, welches die Mitarbeiter dort elektronisch übermittelten und der Text dann per Boten zum Empfänger gebracht wurde (vgl. Schwitalla 2002, S.35). Schwitalla klärt uns darüber auf, dass typengedruckte Telegrammtexte und Formblätter den Empfängern allerdings im Vergleich zum Brief ein ungewohntes Schriftbild vermittelten, denn oftmals fehlte eine Interpunktion, Umlaute waren nicht vorhanden, eine durchgehende Groß- oder Kleinschreibung zierte den Text oder Wörter waren durch Morsefehler verunstaltet oder unverständlich geworden (vgl. Schwitalla 2002, S.36f.). Um die Telegrammtexte dann anschließend verstehen zu können, war es von Seiten

der Empfänger daher auch angeraten ein gehöriges Maß an Interpretationsfähigkeit mitzubringen, um die fehlerhaft oder unvollständigen Informationen so schlüssig zu ergänzen, dass sich ein sinnvolles Gesamtbild der übersendeten Botschaft ergab.

Mit Umstellung einer Entfernungs- auf eine Kostenpauschale, die sich nach der Anzahl der versendeten Worte im Telegramm ergab, ging nicht nur wie an anderer Stelle bereits Schwitalla konstatierte, Ende des 19.Jhdts. die Anzahl der Wörter in den Telegrammen schlagartig zurück (vgl. Schwitalla 2002, S.36f.) und Normen richteten sich verstärkter an Kosten aus und obgleich Preissenkungen bei Telegrammen vorgenommen wurden und sich die Anzahl der Telegramme erhöhte, entstand mit dieser Umstellung nun ein spezieller Kommunikationsstil, der nicht nur die Telegramme unserer Untersuchungsteilnehmer\*innen nachhaltig prägen sollte (vgl. auch Stöber 2003, S.201f.). Beispiele, die Stöber benennt sind dabei Abkürzungen wie GA, welches für go ahead steht, SFD, als Stop for Dinner aufzufassen sowie GM für Good Morning (vgl. Stöber 2003, S.201). Und Tesak und Dittman, auf die Schwitalla Bezug nimmt, kommen in ihrer Untersuchung syntaktischer Strukturen von deutschen Telegrammen 1991 zu dem Ergebnis, dass häufig in Telegrammen Wortarten wie Artikel, Personal- und Possessivpronomen, Hilfsverben und Kopula aber auch Präpositionen weggelassen wurden und vielfach nur wichtige Wörter ihren Weg in ein Telegramm fanden. Weggelassen wurden darüber hinaus auch Wörter, die auch leicht vom Leser ergänzt werden konnten wie Hilfsverben, Vollverben oder Artikel und somit aus der Situation selbst leicht erschlossen werden konnten. Dabei war die Satz- und Textkürze in den Telegrammen jedoch nicht nur ausschließlich der finanziellen Sparsamkeit geschuldet, sondern auch einem bestimmten Stil, der sich etablierte, bei dem Kürze und Knappheit wesentliche Bestandteile einer Telegrammkommunikation bildeten (vgl. Tesak und Dittmann 1991 in Schwitalla 2002, S.37f.). Problemhaft, hier kann sich das Projekt Schwitalla anschließen, mag es für Außenstehende daher durchaus gewesen sein den Inhalt eines Telegrammes nachvollziehen zu können, wenn diese eine vorangehende Kommunikation nicht kannten (vgl. Schwitalla 2002, S.34). Wie oben erwähnt setzte der Inhalt eines Telegrammes somit bereits gewisse Kenntnisse und ein hohes Interpretationsmaß voraus, um Inhalte eindeutig nachvollziehen zu können.

Für Telegramme gelten dabei ähnlich wie für andere schriftliche Kommunikationsmittel wie auch SMS-Texte, besondere mediale Bedingungen für eine Textgestaltung, wie Schwitalla uns erörtert. Hier spielen finanzielle Kosten, der zeitliche Aufwand und das Wissen darüber,

ob andere Personen den Text lesen oder nicht eine entscheidende Rolle (vgl. Schwitalla 2002, S.53), die beim Versand eines Telegrammes unserer Ansicht nach immer berücksichtigt werden mussten. Dies gilt auf ähnliche Art und Weise auch für den Briefverkehr. Und dennoch konnte sich das Telegramm für eine private Kommunikation trotz seiner Vorteile, die darin bestanden, schnellstmöglich eine Übertragung einer schriftlichen Botschaft zu ermöglichen und diese dabei im Vergleich zu einer Briefkommunikation recht aktuell an die Empfänger zu überreichen, nahezu ausschließlich im geschäftsbezogenen Bereich in Behörden, Firmen oder Institutionen durchsetzen (vgl. den Ansatz von Schwitalla 2002, S.53). Dies lag laut Stöber allerdings auch daran, dass im Vergleich zum Telefon das Telegramm eine längere zeitliche Übermittlungsdauer der zu übertragenden Information in Anspruch nahm, auch wenn der Phasenverzug zwischen Versand und Empfang kürzer ausfiel als beim Brief (vgl. Stöber 2003, S.42), doch daneben erhebliche Kosten im Vergleich zu einem Brief dabei eine Rolle spielten, dass sich ein Telegramm nicht zu einem dialogischen Medium im Privatbereich entwickeln konnte und sich nur in anderen Bereichen, wie o.a., durchsetzen konnte. Über dies hinaus verhinderte auch das Wissen, dass Postangestellte jederzeit die Option wahrnehmen konnten ein privates Telegramm zu lesen, um die Botschaft weiterleiten zu können, einen Versand von intimen Mitteilungen wie beim Brief (vgl. insges. Schwitalla 2002, S.53f.).

Unabhängig der jeweiligen Gründe, die nun eine Durchsetzung des Telegrammes als ein dialogisches Medium verhinderten, ist im Anschluss hieran die Frage zu stellen, weshalb die befragten Untersuchungsteilnehmer\*innen noch zu Beginn des Untersuchungszeitraumes in den 1960er und 1970er Jahren ein Medium wie das Telegramm (und einen Brief) einem anderem Medium wie dem Telefon vorzogen. Möglicherweise spielten hierfür die Kosten, welche für ein Telefonat aufgewendet werden mussten eine entscheidende Rolle. Zu diesem Zweck möchte das Forschungsprojekt nun folgend mit Hilfe der Aussagen der Zeitzeug\*innen versuchen zu ergründen, ob es neben den Kosten weitere Gründe gab, weshalb die Seeleute eine Kommunikation mit Hilfe von Telegrammen, die an ihre Familienmitglieder gerichtet waren, aufnahmen. Darüber hinaus darstellen, wie und ob überhaupt mit Hilfe dieses Mediums ein Einfluss auf die Organisation und den Alltag ihrer Partner\*innen möglich war. Zu bedenken bleibt hierbei allerdings ebenfalls, dass bedingt durch eine weitgehende Zunahme von Medien an Bord der Schiffe, die wir auch bereits in Kapitel 5.4 erörterten, Telegramme vielfach, so die Ergebnisse unserer Untersuchung, auch wenn die Post heute noch einen Telegrammversand ermöglicht, weitgehend seit den 1990er

Jahren keine Rolle mehr für einen Austausch der Akteur\*innen und ihrer Familie spielten. Dies konnte vielfach den Aussagen der Projektteilnehmer\*innen entnommen werden, die dabei ab den 1990er Jahren an Bord von Kreuzfahrtschiffen eine Beschäftigung fanden. Die Untersuchungsergebnisse unterstreichen dabei diese These. Die Akteur\*innen antworteten entweder negativ auf eine mögliche Verwendung von Telegrammen bei einem interpersonalen medienvermittelten Austausch mit ihrer Familie oder die entsprechende Frage nach einer Nutzung wurde von Seiten des Forschungsprojektes nicht explizit an sie gerichtet, da den Zeitzeug\*innen bereits weitreichend andere mediale Alternativen wie bspw. E-Mail, das Mobiltelefon oder soziale Netzwerke zur Verfügung standen, die unserer Ansicht nach für sie eine größere Bedeutung bei einer Kommunikation spielten als das Telegramm.

#### **5.7.6 Stellenwert des Telegramms für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute**

Wiesen Stegbauer und Schwitalla im Rahmen einer schriftlichen Kommunikation auf spezielle Anlässe hin, die einen Kommunikationsaustausch von Akteur\*innen rechtfertigen können (s.o. S.434), so wurden auch von unseren Untersuchungsteilnehmer\*innen unterschiedliche Anlässe genannt, die sie dazu motivierten ihren Partner\*innen oder ihrer Familie ein Telegramm zu senden. Weitgehend handelte es sich dabei um von ihnen genannte Anlässe wie Geburtstage, Jubiläen, wiederkehrende Feiertage oder Trauerfälle, aber auch um Notfälle, die jedoch von den Akteur\*innen unterschiedlich definiert werden konnten. Im Vergleich zu einer Kommunikation mit Hilfe des Telefons spielte ein besonderer Anlass für die Kommunikationsaufnahme dabei eine wesentlich größere Rolle als bei einer Verwendung des Telefons, so unsere Überzeugung nach Auswertung der Forschungsergebnisse. Wurde das Telefon auch dafür genutzt sich über die Situation der Familienmitglieder auszutauschen, Hilfestellung zu leisten und das Medium gemeinsam, zumindest wenn, wie im vorhergehenden Kapitel erläutert, entsprechende Voraussetzungen gegeben waren, es als ein Dialogmedium zu verwenden, so kann dies bei einer Telegrammkommunikation nicht bestätigt werden. Um mit Hilfe eines Telegrammes zu kommunizieren, spielten besondere Anlässe eine wichtige Bedeutung im Alltag der Seefahrer\*innen, die sie im Folgenden thematisieren.

Es ist dabei zunächst Bärhold, der in seiner Zeit als Funkoffizier auf einem Kreuzfahrtschiff in den 1960er Jahren die Bedeutung von Geburtstagen in den Fokus rückt, welche für ihn einen Anlass bildeten mit Hilfe des Mediums zu kommunizieren.



„Geburtstage der Familie an Land, da wurde wohl mal ein Telegramm geschickt (...). Das waren nur Glückwünsche. Hin und wieder gab es denn auch mal ein Schmuckblatt dazu. Es gab ja unterschiedliche Schmuckblätter, zu Weihnachten, zu Ostern, zu Geburtstagen, zu Trauerfällen.

Die hat man denn schon benutzt“ (Transkript J. Bärhold, S.8).

Seinen Äußerungen ist zu entnehmen, dass Geburtstage für den Akteur schlechthin den wichtigsten Anlass bildeten, eine Kommunikation mit einem Telegramm aufzunehmen. Dabei fand jedoch kein reziproker Austausch der Kommunikationsteilnehmer\*innen statt und die Familienmitglieder, welche ein Telegramm erhielten, konnten sich über einige wenige Zeilen, wie bei einem Telegramm üblich, freuen, in welchen der Akteur ihnen zum Geburtstag gratulierte.

Auch Hellriegel merkt an, dass besondere Anlässe oder Ereignisse den eigentlichen Grund dafür bildeten eine Kommunikation mit Hilfe eines Telegrammes aufzunehmen, was gleichermaßen für seine Familie galt, die im von ihm geschilderten Fall, dem Seefahrer an Bord eines Kreuzfahrtschiffes mit Hilfe eines Telegrammes die Geburt seines Sohnes mitteilte.

„Ich habe nur zwei Telegramme bekommen. Das eine Telegramm war von meiner Schwiegermutter als mein Sohn geboren wurde (...), das zweite Telegramm, das habe ich von der Reederei bekommen, auch anlässlich der Geburt meines Sohnes. Aber die Reederei hat früher alles verschlüsselt, ich weiß jetzt es war nur noch ein einziges Codewort (...) ich sag' jetzt mal A, B, C, D, E, ja... und das hieß (...) nich'... son born mother and child well, hardly congratulation. Alles in einer einzigen Codegruppe drin. Dazu brauchte die Reederei dann bloß 1 Mark 20 bezahlen. Ja aber solche Telegramme in der überwiegenden Zahl waren dann auch überhaupt nur (...) zwischen Besatzungsmitgliedern und den Angehörigen zuhause gewesen, wenn besondere Ereignisse in der Familie waren, jemand gestorben oder Muttertag (...) oder Weihnachten dann, aber sonst wurde eigentlich ganz selten ein privates Telegramm mal geschickt oder so, eben aus Kostengründen“ (Transkript Hellriegel, S.6).

Das Zitat des Zeitzeugen verdeutlicht auf der einen Seite, dass spezielle Anlässe, wie in diesem Fall die Geburt seines Sohnes ein wichtiges Ereignis bildeten, an dem von Seiten seiner Schwiegermutter aus eine Nachricht in Form eines Telegrammes an den Akteur übermittelt wurde, um ihn darüber aufzuklären, dass er Vater geworden war. Auf der anderen Seite hingegen stellen seine Ausführungen klar, dass auch die Reederei, die ihm ein Telegramm sendete, um ihm zu gratulieren, einem auch bei Stöber erläuterten Kommunikationsstil mit Telegrammen folgte, bei dem wichtige Wörter durch Abkürzungen und Buchstabengruppen weitervermittelt wurden (vgl. Stöber 2003, S.201f.), die der jeweilige Akteur dann bestmöglich interpretieren musste, um die Botschaft verstehen zu können. Ein

Telegramm, welches zahlreiche Wörter enthalten hätte, wäre für die Reederei mit intensiven Kosten verbunden gewesen, so dass sie sich dazu, wie bei einer mit Telegrammen üblichen Kommunikation von Akteur\*innen, dazu entschloss, nur wenige Worte zu senden, um dem Seefahrer Ausdruck ihrer Freude über die Geburt seines Kindes zu verleihen.

Spielten also demnach die Kosten, welche für ein Telegramm aufgewendet werden mussten, doch eine größere Rolle als zuvor gedacht? Waren sie im Vergleich zum Telefon zwar deutlich geringer, so spielten sie an Bord der Schiffe dennoch eine Rolle, wenn es darum ging mit Hilfe des Mediums einen Kontakt mit der Familie herzustellen. Dies wird deutlich, wenn wir uns der Aussage von Hellriegel zuwenden, der hohe Kosten für einen Versand von Telegrammen anmerkt, während Kleber\* uns zu verstehen gibt, dass Telegramme eigentlich nur dazu gedacht waren als ein Lebenszeichen zu fungieren, der Familie also zu signalisieren, dass alles in Ordnung war. Lassen wir hierzu jedoch die Akteure im Folgenden selbst zu Worte kommen.

Hellriegel merkt dabei in Hinblick auf o.g. Kosten für Telegramme in den 1960er Jahren an:

„Wir hatten die Möglichkeit nach Hause entweder ein Telegramm zu schicken, da kostete das Wort 1,20 DM. Und alleine für die Adresse waren sie schon nen´ 10 Mark- Schein los. Ja. Oder aber sie haben telefoniert. Da kostete ein Kurzwellengespräch 27 Mark für drei Minuten. Jede weitere Minute 9 Mark. Sie können sich ja vorstellen, dass die Kommunikation sich auf ähmmm... Luftpostbriefe beschränkt hatte (...)“ (Transkript Hellriegel, S.5).

Wenngleich dieses Zitat des Seemannes die Kosten verdeutlicht, welche die Seeleute im entsprechenden Zeitraum für eine Kommunikation aufbringen mussten, wenn sie das Telefon verwendeten bzw. ein Telegramm nach Hause sendeten, so wird darüber hinaus deutlich, dass aufgrund der Kosten ein anderes Medium wie der Brief von dieser Situation weitgehend profitierte und von den Akteur\*innen nach wie vor präferiert wurde. Die bloße Existenz zwei weiterer medialer Alternativen an Bord wie Telegramm oder Telefon brachten somit, so unser anschließender Kommentar im Hinblick auf die Äußerung des Zeitzeugen, die Seefahrer\*innen nicht automatisch dazu diese zu präferieren, insbesondere wenn hohe Nutzungskosten ihre Verwendung deutlich einschränkten. Auch andere Gründe, die ausführlich in Kapitel 5.5, 5.5.1 und 5.6 vorgestellt wurden, wie die beständige Existenz eines Dritten, der einen Kommunikationsvorgang mit den Partner\*innen in Gestalt der Funkoffizier\*innen vornahm, Störungen im Betriebsablauf aufgrund von Wetterkapriolen oder Störungen der Kommunikationsanlagen mögen eine Rolle gespielt haben, sich neben den anzufallenden Kosten verstärkt auf ein anderes Medium zu fokussieren, im Falle des Zeitzeugen auf einen Brief, in seinem Falle einen Luftpostbrief, der an die Familienmitglieder

gerichtet war. Der Versand von Luftpostbriefen, zumeist per Flugzeug, ließ dabei die Übertragungszeit der zu vermittelnden Botschaft erheblich verkürzen bis die Empfänger die Nachricht in ihren Händen halten konnten (vgl. auch Picot 1984, S.90).

Kehren wir an dieser Stelle jedoch noch einmal zu den Anlässen zurück, welche für die Seefahrer\*innen eine Begründung darstellten, ihren Familienmitgliedern an Land ein Telegramm zu senden. Neben bereits genannten Anlässen ist es Kleber\*, der uns darauf hinweist, dass eine wichtige Funktion von Telegrammen auch darin bestand als ein Lebenszeichen, adressiert an ihre Partner\*innen, zu dienen und ihnen somit zu signalisieren, dass es den Akteur\*innen an Bord gut geht.

„Telegramm war einfach nur ein Lebenszeichen. Ja sagen wir mal so, ich bin noch da. Hallo wie geht's dir? Oder frohe Weihnachten oder irgend so was (...). Ach mit dem Telegramm (...), wo man das also wirklich auf ein Minimum reduzierte, einfach nur mal um irgendwie ein Lebenszeichen ähmmm... nach Hause zu schicken (...) meine Eltern nä oder bzw. so am Anfang denn die Freundin, die ich da hatte, die waren dann immer ganz froh, wenn sie überhaupt ein Lebenszeichen ähmmm... hörten“ (Transkript Kleber\*, S.7f.).

Kleber\* benennt dabei nicht nur eine weitere wichtige Funktion der Telegramme, sondern räumt darüber hinaus ein, dass eine Kommunikation mit Hilfe des Mediums nur selten stattfand und auf ein Minimum reduziert wurde. Wenn Telegramme nur zu bestimmten Anlässen versendet wurden oder in ihrer Funktion ein Lebenszeichen zu senden fungierten, kann dies als deutliches Indiz gewertet werden, dass mit diesem Medium kein Einfluss auf einen Alltag der sich an Land befindlichen Partner\*innen ausgeübt werden konnte. Es fand weder wie beim Brief noch beim Telefon ein wechselseitiger Austausch der Akteur\*innen statt und die Informationen wurden weitgehend einseitig an die jeweiligen Empfänger übermittelt.

Dies wird noch deutlicher, wenn wir auf eine weitere Funktion der Telegramme rekurrieren, die uns der Zeitzeuge Schifferdecker benennt. Der Seemann erläutert ihre Aufgabe folgendermaßen:

„Es hat sich eben so herausgebildet, dass man in (...) Kurzform schon einige Sachen gebracht hat nä und ich habe dann auch einen Code entwickelt mit meiner Familie nä und ich habe dann nachher auch einen Code entwickelt für die ganze Besatzung. Das ich meiner Frau ein Telegramm geschickt habe mit den Ankunftsdaten. Und meine Frau hat dann für die Offiziere oder die interessierten Besatzungsmitglieder hat die dann alle angerufen nä, dann und (...) in Le Havré nä, zwei Tage Liegezeit nä und es lohnt sich zu kommen oder so was nä. Und wenn die

dann alle informiert waren, hat meine Frau mir wieder zwei Worte geschickt, alles okay und dann konnte ich der Besatzung wieder sagen, pass mal auf es ist alles geregelt nā (...). Aber das ging dann alles so in Kurzform nā (...). Ein Wort kostete 1,25 nā Mark damals nā, da musste man schon also haushalten damit nā. Und ich muss Ihnen sagen, also ich habe bestimmt nie ein Telegramm von Besatzungsmitgliedern mit mehr als 40 Worten weggeschickt. War einfach zu teuer nā“ (Transkript Schifferdecker, S.8).

Das Telegramm diente im Falle des Funkoffiziers Schifferdecker dazu seiner Frau die Ankunftsdaten der Mannschaft des Kreuzfahrtschiffes zu senden. In Form spezieller Abkürzungen von Worten und besonderen Codes entwickelten beide dabei einen besonderen Kommunikationsstil, den wir auch bei Stöber und Schwitalla an anderer Stelle (siehe Stöber 2003, S. 201f. und Tesak und Dittmann 1991 in Schwitalla 2002, S.37f.) bei Telegrammen konstatierten, der eine Kommunikation beider Akteur\*innen sicherstellen konnte. Seefahrer und Ehefrau verstanden die wenigen Worte und entsprechenden Kürzungen in den übermittelten Telegrammen. Die Kürze der Telegramme verdankte sich dabei ausschließlich den hohen Nutzungskosten eines Telegrammes.

Die Informationsweitergabe der Ankunftsdaten der Mannschaft an die Partnerin des Funkoffiziers ermöglichte es der Akteurin, Familienmitglieder der Besatzungsmitglieder über die bald anstehende Ankunft des Schiffes zu informieren. Das Telegramm, welches zunächst nur die Ankunftsdaten übermittelte, löste entsprechend eine Kommunikationskette aus, welche die Partnerin des Seemannes dazu motivierte mit Hilfe eines anderen Mediums, in diesem Fall einem Telefon, einen Kontakt zu Familienmitgliedern der Mannschaft herzustellen und sie zu informieren. Diese Kommunikationskette kam hierbei über ein Zusammenwirken von Subjekten im Prozess einer Kommunikation selbst zustande, wobei Seefahrer und seine Partnerin die ursprünglichen Initiatoren bildeten und alle weiteren Akteure Glieder dieser Kommunikationskette bildeten, wie andere Familienmitglieder von Besatzungsmitgliedern, die ihre Botschaft an andere Personen weiterleiteten, welche ebenfalls die Ankunft des Schiffes erwarteten (vgl. auch den Beitrag auf der Webseite [https://media.daa-pm.de/ufv\\_wirtschaftslexikon/Html/K/Kommunikationskette.htm](https://media.daa-pm.de/ufv_wirtschaftslexikon/Html/K/Kommunikationskette.htm)).

Unabhängig dessen weist uns neben Hellriegel jedoch auch Schifferdecker auf die hohen Kosten eines Telegramms hin, die für einen Versand anfielen und merkt gleichermaßen an, dass er selbst im Verlauf seiner Laufbahn als Funkoffizier keine Telegramme von Besatzungsmitgliedern versendete, die mehr als 40 Wörter enthielten, was er mit den entsprechend teuren Gebühren für einen Telegrammversand begründet. Dem ist an dieser Stelle nichts hinzuzufügen, verdeutlicht die Aussage unserer Ansicht nach entscheidend, dass

Telegramme ihre Funktion ausschließlich darin wahrnahmen zu einem bestimmten Anlass oder Ereignis eine kurze Botschaft an die Partner\*innen der Seeleute zu übersenden. Diese wurde kurz und knapp gefasst, um möglichst Kosten einsparen zu können und fungierte vielfach als Lebenszeichen der Akteursgruppe.

Die Kommunikation mit Hilfe von Telegrammen spielte eine wesentlich wichtigere Aufgabe an Bord in beruflicher als in privater Hinsicht, wie uns auch der Zeitzeuge Müller erläutert und damit weitgehend die Ansicht von Schwitalla bestätigt, dass sich Telegramme eher im geschäftlich bezogenen Bereich durchsetzen und entwickeln konnten (vgl. den Ansatz von Schwitalla 2002, S.53). Nur in Notfällen wurden Telegramme auch privat versendet, so ist der Akteur überzeugt.

„Na ist natürlich erst mal dienstlich ist die eine Sache, privat (...) eigentlich nur in Notfällen oder in besonderen Situationen. Dass dass man denn von zuhause, dass irgendetwas passiert ist (...)“ (Transkript Müller, S.5).

Ohne an dieser Stelle zu sehr auf die Funktionen von Telegrammen einzugehen, welche diese für geschäftsbezogene Angelegenheiten an Bord spielten wie bspw. einer Informationsweitergabe von wichtigen Botschaften an die Reederei oder an die Hafenbehörden zu dienen, blieb ein privater Austausch mit Telegrammen somit weitgehend laut Aussage des Zeitzeugen auf Notfälle beschränkt. Und auch dann, so ist das Projekt überzeugt, konnte mit einem Versand von Telegrammen kein Einfluss auf die Organisation des Alltags seiner Partnerin ausgeübt werden. Ein mit vielen Worten gestaltetes Telegramm hätte den Akteur viel Geld gekostet. Auszugehen ist eher davon, dass er bei einem aufgetretenen Notfall innerhalb der Familie ein anderes Medium verwendet hätte, um zumindest kurzzeitig seine Anteilnahme zu demonstrieren, vorausgesetzt jedoch, dass die Nutzungskosten geringer gewesen wären als bei einem Telegrammversand. Doch bleibt dies eine unbestätigte Hypothese, die das Projekt nicht sicher belegen kann, wenn sie auch schlüssig erscheinen mag.

Hat das Projekt somit an dieser Stelle bisher wichtige Funktionen von Telegrammen thematisiert, so bleibt letztlich zu fragen, welche Inhalte mit Hilfe des Mediums eigentlich an die Partner\*innen an Land gesendet wurden. Doch muss an die Frage anknüpfend leider von Seiten des Forschungsprojektes eingeräumt werden, dass sich in den gemeinsamen Gesprächen dabei kaum geeignete Hinweise finden ließen, um diese zu beantworten. Grundlegende Verwendung fanden Telegramme als Kommunikationsmittel bis in die 1980er Jahre hinein und wurden, so die Ergebnisse unserer Studie, dann weitgehend durch andere zur

Verfügung stehende Medien wie E-Mail oder das Mobiltelefon nach und nach ersetzt, wenn sicher, wozu wir an dieser Stelle keine Informationen liefern können, da sie keinen Bestandteil unserer Untersuchung bilden, Telegramme auch beruflich von Bord aus noch weiter versendet wurden. Eine private Verwendung des Mediums ab den 1990er Jahren kann hingegen bedingt durch Informationen, die aus den vom Forschungsprojekt geführten Gesprächen mit den Zeitzeug\*innen stammen, weitgehend ausgeschlossen werden.

Fasst das Forschungsprojekt somit an diesem Ort seine Ergebnisse zusammen, so lässt sich seiner Ansicht nach eindeutig einräumen, dass ein Telegramm als Medium keine Option bot einen Einfluss auf einen Alltag der an Land befindlichen Lebenspartner\*innen auszuüben, um die Organisation familienbezogener Angelegenheiten zu koordinieren. Das Medium diente weitgehend nur dazu Grüße zu versenden und wurde bis auf Notfälle vielfach nur zu bestimmten Anlässen oder Ereignissen einer Nutzung unterzogen. Dafür verantwortlich blieben für uns weitgehend hohe Kosten für eine Verwendung des Mediums, die auch ausschlaggebend dafür waren, dass sich ein Telegramm nicht wie ein Telefon zu einem Dialogmedium an Bord entwickeln konnte, wenngleich die Kosten für Telefongespräche in den 1960er und 1970er Jahren ebenfalls immens hoch und deutlich höher als bei Telegrammen lagen. Ein regelmäßiger Austausch mit einem Telegramm wäre für die Akteur\*innen jedoch noch teurer geworden, da wechselseitig, ähnlich wie bei Briefen, die Personen sich austauschen mussten, um in einen flüssigen Dialog miteinander treten zu können. Diese Kosten wurden unserer Ansicht nach durchaus von den Seeleuten berücksichtigt und rechtfertigten eine Verwendung von Briefen als Kommunikationsmittel, um sich finanziell nicht zu übernehmen.

Kosten, die bei einer Verwendung von Medien an Bord eine wichtige Rolle spielen, spielten dabei jedoch nicht nur in den 1960er, 1970er und 1980er Jahren für die Seeleute eine Bedeutung und konnten eine Kommunikation der Akteur\*innen miteinander deutlich beeinflussen. Sie spielten dessen losgelöst im gesamten Untersuchungszeitraum eine wichtige Rolle. Eine bloße Reduzierung ihrer Verwendungskosten musste dabei jedoch nicht zwangsläufig zu einem Mehr an Kommunikation der Akteursgruppe mit ihren Partner\*innen führen. Hinweise, die eine solche Hypothese bestätigen können, konnte das Forschungsprojekt insbes. in den Aussagen einiger Zeitzeug\*innen konstatieren, die seit den 1990er Jahren einer Beschäftigung an Bord von Kreuzfahrtschiffen nachgingen (vgl. Transkripte der Zeitzeug\*innen). Den Aussagen war dabei ebenfalls zu entnehmen, dass an

Bord seit diesem Zeitpunkt den Akteur\*innen weitere Medien neben Telefon, Telegramm und Brief zur Verfügung standen, mit denen diese eine Kommunikation mit ihren Familienmitgliedern initiieren konnten. Eine besondere Bedeutung nahm dabei das Mobiltelefon ein, welches als eine Erweiterung des Telefons aufgefasst werden kann und eine Kommunikation kabel- und schnurunabhängig an jedem Ort auf der Welt ermöglicht. Die Rolle des entsprechenden Mediums möchte das Projekt nun folgend aufgreifen und dabei Hinweise liefern, welche Relevanz das Mobiltelefon und dessen Erweiterung in Form eines Smartphones für den Alltag der Seeleute an Bord spielte und wie mit diesem Medium ein Einfluss auf einen Alltag der abwesenden Lebensgefährt\*innen möglich gemacht werden konnte.

### **5.8 Ursprung mobiler Kommunikation am Beispiel des Handy und Weiterentwicklung des Mobiltelefons zum Smartphone**

Bevor sich das Forschungsvorhaben nun im folgenden Abschnitt ausführlich den Ursprüngen mobiler Kommunikation am Beispiel eines Mobiltelefons widmet und dessen Funktionen erörtert, muss an dieser Stelle unserer Auffassung nach ein wichtiger Hinweis der nachfolgenden Lektüre vorangestellt werden. Dieser nimmt Bezug auf die vom Forschungsprojekt durchgehende Differenzierung von Begrifflichkeiten, die in Zusammenhang mit einer Kommunikation mit Hilfe eines Mobiltelefons stehen. Mobiltelefone sind grundlegend als Handys oder Smartphone zu bezeichnen, wobei eine wichtige Differenzierung im Bereich ihrer jeweiligen Funktionalität jeweils gesondert zu berücksichtigen ist. Ein Mobiltelefon, welches lediglich die Optionen bietet Anrufe zu tätigen oder SMS- Nachrichten zu versenden und seit den 1980er Jahren auf dem Markt erhältlich ist, wird landläufig auch als ein Handy bezeichnet. Dieser Bezeichnung folgt dabei auch das Projekt. Mit Erscheinen der ersten Smartphones seit 2007 an, wurden den Mobiltelefonen zahlreiche Funktionen hinzugefügt, die eine grundlegende Differenz zum zuvor als Handy bezeichneten Mobiltelefon aufweisen und die im Verlauf dieses Kapitels ausführlicher erörtert werden. Diese Differenzierung bleibt für das Verständnis auch deshalb bedeutsam, weil die Majorität der von uns befragten Zeitzeug\*innen weitgehend bis zum Ende des Untersuchungszeitraumes (genauer bis Ende der 2000er Jahre) ausschließlich ein Handy verwendete, während Akteur\*innen, die über ihre Tätigkeit an Bord seit den 2010er Jahren berichteten, angaben weitgehend ein Smartphone genutzt zu haben, um einen Kontakt mit ihren Familien herzustellen. Diese Ergebnisse unserer Untersuchung führten im hier anschließenden Kapitel daher auch gesondert dazu, dass sich das Forschungsprojekt dazu

entschloss, den jeweiligen Zeitraum, in dem die Seeleute an Bord von Kreuzfahrtschiffen tätig waren, anzugeben, auch um dem Leser deutlich zu machen, welche Art von Mobiltelefon die Akteur\*innen für eine Kommunikation mit ihren Partner\*innen verwendeten. Unabhängig jedoch, ob es sich um ein Handy oder ein Smartphone handelte, bleiben beide Apparate Medien, die eine Mobilkommunikation möglich machen und somit Mobiltelefone, die sich hinsichtlich ihrer Funktionen, worauf wir später zu sprechen kommen, unterscheiden. Beide haben dabei eine geschichtliche Entwicklung hinter sich, die wir nun folgend kurz aufgreifen möchten.

Es ist hierbei zunächst Fahlenbrach, die uns darüber aufklärt, dass in der Geschichte des apparativen Fern-Sprechens selbst bereits die Idee einer mobilen dialogischen Kommunikation angelegt sei und verweist zu diesem Zweck auf das drahtlose Funkgerät, welches für militärische Zwecke, aber auch von der Polizei oder einzelnen privaten Funkern als ein dialogisches Medium verwendet wurde (vgl. Fahlenbrach 2019, S.59). Die Bedeutung des drahtlosen Funks und der Übertragung von Funkwellen spielen dabei auch für die Entwicklung der ersten Mobiltelefone eine wichtige Rolle und nicht nur ausschließlich für eine Kommunikation von Bord von Schiffen aus, wie in Kapitel 5.4 ausführlich erläutert. So merkt Wolfschmidt an, dass es bereits 1918 erste Versuche der Deutschen Reichsbahn gab aus fahrenden Zügen per Funk eine mobile Kommunikation von Teilnehmern herzustellen. Es dauerte jedoch noch einige Jahre bis 1926 per Funk dann im Zug selbst eine mobile Kommunikation ermöglicht werden konnte, bei der man zwischen Hamburg und Berlin aus dem Zug ins Festnetz telefonieren und einen Empfänger telefonisch aus dem Zug erreichen konnte (vgl. Wolfschmidt 2007, S.297).

Während sich in einigen westeuropäischen Ländern wie in Deutschland, Frankreich oder Großbritannien nach dem Zweiten Weltkrieg verstärkt das Telefon als ein Dialogmedium durchsetzen konnte, wie Fahlenbrach anmerkt, wurde jedoch bereits in anderen Ländern wie Skandinavien und in den USA eifrig nach Optionen gesucht ein mobiles Telefon zu konstruieren, welches grundlegend ähnlich wie das bereits entwickelte Funkgerät (welches jedoch in seiner Nutzung weitgehend für militärische Zwecke gedacht war) dazu diente private Gespräche führen zu können (vgl. Fahlenbrach 2019, S.60) und somit als ein Dialogmedium zu dienen, bei dem sich Akteure wechselseitig, auch über längere Zeit miteinander austauschen konnten.



Eine vielsprechende Option bot dabei das Autotelefon, welches 1946 in den USA auf den Markt kam und mit Hilfe elektronischer Frequenzen mobile Gespräche von Teilnehmern ermöglichte (vgl. Fahlenbrach 2019, S.60). Die Autotelefone liefen dabei über ein bestimmtes Mobilfunknetz, auch als Mobilfunknetz A bezeichnet und wiesen noch bis in die späten 1960er Jahre den großen Nachteil auf, dass sie nahezu den gesamten Kofferraum der Fahrzeuge füllten und 16 kg wogen. Über dies hinaus mussten sämtliche aus dem Auto geführten Gespräche noch bis in die 1970er Jahre handvermittelt vom Amt (auch von der Deutschen Post, so unsere Anmerkung) weitergeleitet werden (vgl. insges. Wolfschmidt 2007, S.297f.). Erst mit Entwicklung des Nachfolgenetzes, dem B-Netz war es möglich, dass die Insassen im Auto bei Verwendung des Auto-Telefons selbst einen Kontakt per Selbstwahl herstellen konnten, wobei darüber hinaus auch die Möglichkeit hinzukam im Auto selbst angerufen werden zu können (vgl. Wolfschmidt 2007, S.298).

Der eigentliche Durchbruch des Mobiltelefons erfolgte jedoch erst in den 1980er Jahren als sich die Funkzellentechnologie durchsetzte, welche es ermöglichte, dass Nutzer auch dieselbe Frequenz gleichermaßen verwenden konnten. Jeder Apparat wurde dabei gleichermaßen zu einem Empfänger und Vermittler von Funksignalen, die jeweils in der Lage dazu waren den lokal stärksten Funksender zu orten und während des Gespräches auf eine stärkere Frequenz umzustellen, um ein Gespräch aufrechterhalten zu können (vgl. insges. Fahlenbrach 2019, S.60). Nach und nach kamen in dieser Zeit auch die ersten transportablen Apparate auf den Markt, die noch 700 g wogen und monatliche Grundgebühren in Höhe von umgerechnet etwa 60 € nach sich zogen, wie Wolfschmidt die Darstellung von Fahlenbrach ergänzt (vgl. Wolfschmidt 2007, S.299). Vielfach wurde das Mobiltelefon in den 1980er Jahren dabei im geschäftsbezogenen Bereich u.a. in Unternehmen verwendet und war vorwiegend ein Statussymbol männlicher Manager, die mit Hilfe des mobilen Telefons Geschäftsbeziehungen pflegten, Termine koordinierten und Absprachen trafen (vgl. nur Ansatz von Buschauer 2010, S.299). Die anfangs hohen Anschaffungskosten für die Geräte selbst und darüber hinaus die Telefongebühren, die für eine Nutzung der Mobiltelefone erhoben wurden, standen dabei zunächst einer massenhaften Ausbreitung entgegen (vgl. Fahlenbrach 2019, S.60), so dass eine geschäftliche und berufliche Nutzung des Mediums zunächst dominierend blieb.

Eine weitgehende Auslagerung des Mobiltelefons aus einer Sphäre geschäftlicher Kommunikation heraus fand nun laut Buschauer weitgehend zu Beginn der frühen 1990er Jahre statt, wobei sie auf die historische Bedeutung der zunehmenden Verwendung des

Mobiltelefons durch Frauen hinweist, welche das Medium im Gegensatz zum Modell des mobilen Geschäftstelefons verstärkt als ein Medium verstanden, welches sich gleichzeitig gut nutzen ließ, um eine übergreifende Familienkommunikation der Familienmitglieder sicherzustellen (vgl. Buschauer 2010, S.299). Die Autorin stützt sich in ihrer Aussage auf empirische Untersuchungen von Rakow und Navarro, die schlüssig nachweisen konnten, dass Frauen das Medium vor allem dazu verwendeten, um den Spagat zwischen Familie und Beruf zu bewältigen, indem ihnen das Mobiltelefon es erlaubte auch während ihrer Abwesenheit für ihre Kinder erreichbar sein zu können (vgl. Rakow 1993, S.149 und S.153 in Buschauer 2010, S. 300). Das Telefon (hier bezieht sich die Autorin auf ein Mobiltelefon) im Auto, in der Kirche oder an einem sonstigen Platz erlaubte es den Müttern praktisch mit Hilfe ihrer Stimme, so unsere Ergänzung an Buschauer anknüpfend, gleichzeitig für ihre Kinder da zu sein, um mit Hilfe des Mediums eine Verbundenheit mit den Kindern aufrechtzuerhalten (vgl. Buschauer 2010, S. 300).

Ein entsprechender medienhistorischer Durchbruch konnte dabei allerdings erst in den 1990er Jahren durch die Entwicklung von digitalen Funknetzen und mit dem um 2000 aufkommenden UMTS- Funk und dem Einsatz von Satellitentechnik erzielt werden, denn nun war es möglich digitale Netzwerke in einem globaleren Maßstab als zuvor nutzen zu können (vgl. Fahlenbrach 2019, S.60). Auch Wolfschmidts Aussagen bestätigen grundlegend die Auffassung von Fahlenbrach. Die Autorin merkt an, dass es mit einer Weiterentwicklung des digitalen Mobilfunknetzes in den 1990er Jahren zu einem rasanten Anstieg der Nutzerzahlen des Mobiltelefons kam, was auch die Statistik von Stöber widerspiegelt (vgl. Wolfschmidt 2007, S.299 und Stöber 2003, S.173). Das Handy, wie es landläufig bezeichnet wird, konnte sich auch bedingt durch günstigere Preise für Telefonate zu einem massenhaft verbreiteten Kommunikationsmedium entwickeln, welches nicht nur für geschäftliche, sondern auch für private Telefongespräche verstärkt verwendet wurde, wie wir ergänzen möchten. Ausschlaggebend dafür war mitunter auch das Ende des Monopols der Deutschen Bundespost 1998, die vorher ausschließlich für die Vermittlung von Telefongesprächen und den Versand von Telegrammen zuständig war, so dass es in Folge dessen zu einer Vielzahl unterschiedlicher Anbieter auf dem Mobilfunkmarkt kam, was gravierende Auswirkungen auf die Preise von Telefongesprächen hatte, die im Verlauf weiter und weiter sanken. Zunächst Anbieter wie D1 (Deutsche Telekom), D2 (Mannesmann bzw. heute Vodafone), später auch E-Plus und VIAG Interkom (O2) kamen hinzu und bestimmten den Mobilfunkmarkt (vgl. insges. Wolfschmidt 2007, S.299). Mit weiterer Entwicklung der Apparate kamen zusätzliche

Funktionen hinzu wie seit 1992 SMS (Short Message Service)- Kurznachrichten, die im Verlaufe dieses Kapitels an gesonderter Stelle (s. S.458) erörtert werden (vgl. Wolfschmidt 2007, S.291).

Die mobile Kommunikation stellte nun, wie Buschauer problematisiert, bisher bestehende räumliche Ordnungen und Grenzen in Frage und wirkte dabei besonders auf das Beziehungsgefüge von Akteuren ein, indem Nähe und Präsenz sowie ein Hier und Dort neu konfiguriert werden mussten. Damit verbunden blieb auch die theoretisch unbegrenzte aktive Erreichbarkeit der Teilnehmer, wenn sie an einer Mobilkommunikation teilnahmen, so die Autorin (vgl. Buschauer 2010, S.292). Das Mobiltelefon befreite laut Höflich die mediale Kommunikation von einem fest vorgegebenen Ort, denn während beim Telefon vorher noch bekannt war, von welchem Ort aus der Anrufer telefoniert, so konnte mit Hilfe des Mobiltelefons nun von jedem Ort angerufen oder auch ein Anruf entgegengenommen werden (vgl. Höflich 2005a, S.190). Und Geser ergänzt die Anmerkungen von Höflich und merkt an, dass es sich im Vergleich zum Mobiltelefon beim Telefon noch um ein Medium handelt, welches vollumfänglich der alten Ära der Place-to-Place Networks zuzurechnen ist. So wie man eben früher, so führt der Autor seine Gedanken zu Place-to-Place Networks aus, an einen bestimmten Ort gehen musste, um jemanden zu treffen und mit ihm zu sprechen, so musste man beim Telefon noch an einen bestimmten Ort hin telefonieren, um mit jemanden in Gesprächskontakt zu gelangen (vgl. insges. Geser 2005 in Höflich 2005a, S.187f.)

Mit der Option von überall aus mit Hilfe des Mobiltelefons Telefongespräche führen zu können kommt es nun aber auch zu einer Verschiebung des Öffentlichen und Privaten, wie Höflich problematisiert. Denn müssen die Akteure nicht mehr ausschließlich zuhause oder in der Telefonzelle ein Telefongespräch mit Gesprächsteilnehmer\*innen initiieren, so kommt es zu einem Verschwinden der Telefonzelle, die laut dem Autoren einen Schutz in doppelter Hinsicht bietet, nämlich zunächst den Schutz des Einzelnen und des Privaten vor Einblicken und Mithörern sowie die Protektion der Öffentlichkeit vor der Belästigung durch private Dinge, über die sich am Telefon ausgetauscht wird (vgl. auch Höflich 2005a, S.191). Sind Gesprächspartner\*innen somit nicht mehr verpflichtet von zuhause aus zu telefonieren, wo sie höchstens durch die anderen Familienmitglieder gestört werden können, werden nun potentiell alle anderen Gesellschaftsmitglieder zu potentiellen Störquellen, wenn sich Kommunikationsteilnehmer\*innen dazu entschließen sollten in der Öffentlichkeit ein Telefongespräch zu führen. Es sind also mehr noch als bei einer Kommunikation mit dem Telefon Dritte automatisch mitzudenken, wenn man ein Gespräch mit einem Mobiltelefon

ausführt, welche die Unterhaltung entscheidend stören und auch unterbrechen können (vgl. hierzu auch Höflich 2005a, S.194). Doch auch wenn andere Personen in der Öffentlichkeit durchaus den eigenen Mediengebrauch beeinflussen können und durch den eigenen Mediengebrauch auch die Öffentlichkeit beeinflusst wird, zeichnet sich die Fokussierung der Akteure, die mit einem Mobiltelefon kommunizieren, stets dadurch aus, dass sie zwar physisch anwesend sind, ihre mentale Hinwendung jedoch ausschließlich dem telefonischen Gesprächspartner widmen und die Öffentlichkeit weitgehend ausblenden (vgl. auch Höflich 2005a, S.194 und S.198). Wie Tully anmerkt setzt „die gesellschaftliche Durchsetzung einer neuen Technik (...) auf ‘convenience’, auf erlebbare Bequemlichkeit und Annehmlichkeit und nicht auf das Wissen um Bedingungen und Folgen ihrer Benutzung“ (Tully 2003, S.114). Die Vorteile einer ubiquitären Erreichbarkeit von Kommunikationspartner\*innen spielen dabei bei einem Gebrauch, unabhängig ob es sich um ein Handy oder Smartphone handelt, die wichtigste Begründung dafür ein Mobiltelefon zu verwenden, wenngleich Bedingungen und Konsequenzen ihrer Verwendung, so können wir Tullys Auffassung interpretieren, weitgehend unberücksichtigt bleiben.

Und Buschauer ergänzt, dass ein Handy weit mehr als eine kommunikative Fernbedienung wahrgenommen wird, als ein Instrument der ubiquitären Adressierbarkeit des Anderen und der Option seines beliebigen Einschaltens. Dieser Vorstellung nach, so führt die Autorin weiter aus, fällt mobile Ubiquität mit einer vorgestellten Allgegenwart bzw. unbegrenzten Reichweite des eigenen Rufs zusammen, nicht aber mit einer ebenso entgrenzten passiven Erreichbarkeit (vgl. Buschauer 2010, S.292f.). Dabei ist mobile Erreichbarkeit zu einer sozialen Norm geworden wie Arlt hier anknüpft und darauf hinweist, „die Zeiten der Nicht-Erreichbarkeit so kurz wie möglich zu halten und man kommt zunehmend in die Situation, sich für diese rechtfertigen zu müssen“ (Arlt 2008, S.1), insbesondere wenn man zeitweise einmal nicht erreichbar war, weil man ja theoretisch für andere jederzeit mit Hilfe des Mediums erreichbar sein kann. Ein Beispiel mag die geschilderte Darstellung noch deutlicher zum Ausdruck bringen. Mussten früher bspw. die Kommunikationsteilnehmer\*innen, wollten sie mit Hilfe des Telefons einen Anruf erhalten, an einem vorgegebenen Ort (wie bspw. dem eigenen Zuhause) verweilen, um einen Anruf mit Hilfe des Telefons entgegenzunehmen, so macht die mobile Kommunikation ein Verweilen an einem Ort unbedeutend, da von überall her ein Austausch der Kommunikationspartner erfolgen kann. Konnte mit Hilfe des Telefons ein Gesprächspartner nicht erreicht werden, so lagen hierfür unterschiedliche Gründe vor, die seine Abwesenheit rechtfertigten. In Zeiten mobiler Kommunikation und darauf weist auch

abstrakt das Zitat von Arlt hin, kann jeder jederzeit und überall erreicht werden, so dass eine Ablehnung eines Gespräches, unabhängig unterschiedlicher Gründe, durchaus eine Rechtfertigung der Kommunikationsteilnehmer\*innen nach sich ziehen kann, weshalb keine Kommunikation mit Hilfe eines Mobiltelefons zustande kam, so die Überzeugung des Forschungsprojektes an Arlt anknüpfend.

In eine ähnliche Richtung geht auch Selmer, die uns zu verstehen gibt, dass das Zuhause und der private Telefonanschluss in früheren Zeiten, wobei nicht deutlich wird auf welche Zeit sie sich genau bezieht, die Erreichbarkeit von Familienmitgliedern automatisch vorstrukturierte, denn nur zu bestimmten Zeiten (bspw. in der Freizeit) war eine Erreichbarkeit der Akteure gegeben. Durch ein Handy werden nun gekonnt räumliche und zeitliche Restriktionen und Grenzen der Erreichbarkeit überlagert und es wird so zunehmend möglich neben einer Reaktion auf private Gespräche auch mit Hilfe des Mediums im Urlaub oder auf Reisen auf geschäftlich und beruflich bezogene Aspekte reagieren zu können, diese zu koordinieren oder zu gestalten. Damit kommt es jedoch zu einem verstärkten Eindringen geschäftlich und beruflich bezogener Angelegenheiten in den Alltag, der die Grenzen zwischen Familie und Beruf auflöst (vgl. insges. auch Selmer 2005). Die Grenzen zwischen Beruf und Familie, aber auch zwischen Öffentlichkeit und Privatsphäre, sowie zwischen Freundeskreis und Familienleben werden dabei durch die mobile Kommunikation individuell formbar, ein Eindringen in den Alltag der Akteur\*innen noch leichter möglich als je zuvor (vgl. ggfs. auch Selmer 2005).

Deutlich wird an den Ausführungen der Autorin auch, dass ein Handy wie Buschauer veranschaulicht, nicht nur ausschließlich als eine Fernbedienung fungiert, mit der es möglich ist bei Einschalten die entfernte Stimme eines Gesprächspartners wahrzunehmen, sondern das Medium von anderer Seite aus dazu verwendet werden kann, um eine Koordination und Gestaltung beruflicher und privater Aspekte umzusetzen. Das Medium ermöglicht es Termine zu koordinieren und festzulegen, diese aber auch gezielt kurzfristig zu verschieben, Informationen zu übermitteln oder Treffpunkte abzusprechen und fungiert maßgeblich als Medium par excellence, welches einer Deregulierung und Flexibilisierung beruflicher und privater Planungs- und Verabredungspraxis dient (vgl. Ansätze von Buschauer 2010, S.295).

Über dies hinaus spielt gerade das Wissen um eine dauerhafte Erreichbarkeit eine wichtige Rolle des Mobiltelefons und dieses geht einher mit einem beruhigenden Gefühl Partner,

Familie, Eltern oder Freunde zu jeder erdenklichen Zeit und an jedem Ort der Welt erreichen zu können (vgl. Selmer 2005). Diese Auffassung von Selmer erscheint uns jedoch nach Ausführungen an späterer Stelle in Kapitel 5.8 und 5.8.1 recht allgemein, denn die Autorin berücksichtigt hierbei keine Restriktionen, die eine Erreichbarkeit der Kommunikationspartner bei Verwendung eines Mobiltelefons, unabhängig ob es sich dabei um ein Smartphone oder ein Handy handelt, mglw. verhindern kann. Dennoch verdeutlicht ihre Aussage, dass das Wissen um eine jederzeitige Erreichbarkeit von Akteur\*innen eine wichtige Rolle spielt und den Akteur\*innen, welche das Mobiltelefon für eine Kommunikation verwenden, ein Gefühl der Sicherheit über ihre Lage vermitteln kann.

Die Autorin ergänzt dabei an einem anderen Ort, dass ein Mobiltelefon zahlreiche Optionen bietet eine einfache und schnelle gegenseitige Absprache von Gesprächsteilnehmer\*innen zu ermöglichen und weist darauf hin, dass mit Hilfe des Mediums gezielte Absprachen zwischen Elternteilen einerseits und zwischen Eltern und Kindern andererseits jederzeit möglich sind, um trotz einer möglichen Mobilität von Akteuren jederzeit flexibel auf die Geschehnisse des Alltages zu reagieren (vgl. Selmer 2005). Das Handy vermittelt dabei eine Nähe, eine Nähe, die weitgehend daraus resultiert, wie Buschauer anmerkt, dass es als ein tragbares, nahe am Körper getragenes Gerät wahrgenommen wird, welches für seinen Besitzer zum unverzichtbaren Begleiter geworden ist. Dieses Hautnahe selbst, so die Autorin, korrespondiert beim Handy nun mit der jederzeit möglichen Erreichbarkeit der Kommunikationsteilnehmer und der Nähe der telefonischen Stimme des Anderen, die immer irgendwie greifbar erscheint (vgl. Buschauer 2010, S.297).

Eine wechselseitige Abstimmung war früher ohne Handy (bspw. unter Zuhilfenahme des Telefons, so unsere Ergänzung) nur durch genaue Planung und Organisation möglich, während mit Hilfe des Mobiltelefons nun auch auf plötzliche Terminverschiebungen oder Verspätungen rationell und vor allem weitgehend zeitsynchron reagiert werden kann (vgl. Selmer 2005). So kann, wie auch bei Buschauer (s.o., a.a.O.) bereits thematisiert, eine ständige Option der Revidierbarkeit getroffener Abmachungen umgesetzt werden (vgl. Selmer 2005). Die gegenseitige Erreichbarkeit erhöht darüber hinaus auch die emotionale Stabilisierung der Familienmitglieder, so dass auch Akteure, die sich auf Geschäftsreise befinden oder für längere Zeit von Zuhause entfernt bleiben, bspw. mit Lob und Tadel auf aktuelle Gegebenheiten einwirken können, Ratschläge erteilen oder unterstützend der Familie zur Seite stehen können, obwohl sie selbst räumlich abwesend bleiben (vgl. Selmer 2005).

Als ein Gerät, welches eine private Kommunikation jederzeit und von überall (zumindest in der Theorie) möglich macht, erhält dabei insbesondere die Funktion mit Hilfe des Mediums eine ubiquitäre Erreichbarkeit der Kommunikationsteilnehmer\*innen zu ermöglichen und sich somit einen Überblick über ihre aktuelle Situation zu verschaffen und somit gewisse Sicherheit über ihr Befinden zu erhalten, eine zentrale Bedeutung für die Nutzer des Mediums. Losgelöst seines Stellenwertes für Familienmitglieder wird dabei auch seine Rolle für Mitglieder einer sozialen Paarbeziehung deutlich, welche das Medium laut Auffassung des Forschungsprojektes dabei ähnlich wie am o.g. Beispiel erläutert verwenden, um sich über die Situation der Partner\*innen zu informieren und ihnen nahe zu sein. Durch eine vermeintlich ubiquitäre Nähe der voneinander abwesenden Partner problematisiert Höflich, bringt das Mobiltelefon „die bisherigen Nähe-Distanz-Praktiken durcheinander“ (Höflich 2006, S.145) und löst „einen Schub der zwischenmenschlichen Nähe aus (...)“ (vgl. ebd., S.145), der es erfordert „die Arrangements von Nähe/Distanz respektive Privatsphäre/Öffentlichkeit neu zu kalibrieren“ (Höflich 2006, S.146). Wie auch mit Etablierung des Telefons als ein Dialogmedium mussten mit zunehmendem Gebrauch des Mobiltelefons in der Öffentlichkeit Regeln etabliert werden, wie sich eine Verwendung des neuen Mediums gestalten ließ und „an welchen Orten man das Mobiltelefon eingeschaltet lassen darf oder wo man es besser ausschalten soll“ (Höflich 2006, S.146), denn bei jedem privaten oder beruflichen Gespräch mit Hilfe des Mobiltelefons, welches in der Öffentlichkeit ausgeführt wird, „werden Teile der Persönlichkeit anderen zugänglich gemacht, die ansonsten verborgen geblieben wären“ (Höflich 2006, S.145).

Unabhängig ob die Öffentlichkeit nun Anteil am privaten Gespräch eines Mobiltelefonverwenders nehmen möchte oder nicht, wird sie als Dritter Zeuge persönlicher Details der Kommunikationspartner\*innen, die im Gespräch erörtert werden. Dabei wird sie mitunter unfreiwillig Zuhörer, wenn sich Akteur\*innen zum wiederholten Male innerhalb kürzester Zeit über die derzeitige Situation ihrer Partner\*innen mit Hilfe des Mediums informieren. Das neue Medium ermöglicht somit nicht nur eine ubiquitäre Erreichbarkeit von Kommunikationsteilnehmer\*innen, sondern dient auch als ein Mittel, um eine Kontrolle auf den Alltag der voneinander abwesenden Partner\*innen ausüben zu können. Denn kann ich die Teilnehmer\*innen jederzeit und überall und von überall unter Zuhilfenahme des Mobiltelefons kontaktieren, so stellt sich schnell eine Form von Kontrolle ein, sich jederzeit bewusst über deren Lage informieren und ihren Alltag mitunter beeinflussen zu können, indem sie das neue Medium verwenden, um kurzfristig bereits vorher erfolgte Absprachen zu

ändern oder neue Informationen zu übermitteln, die einen bisher geplanten Ablauf eines Tages der Akteur\*innen durchaus durcheinander bringen können (wie bspw. die Übermittlung einer Nachricht über ein Unglück, welches sich in der Familie kurz zuvor ereignet hat). Das Mobiltelefon mag daher, wie es auch Buschauer gekonnt auf den Punkt bringt, als ein Medium betrachtet werden, welches „als ein Neues des Widersprüchlichen und Gegensätzlichen (fungiert): der Verbundenheit und Überwachung, (aber auch) des Kontrolliert-Werdens und des Kontrolle-Habens“ (Buschauer 2010, S.299). So ist es möglich mit dem Medium den entfernten Partner\*innen auf eine nicht zu definierende Art und Weise zwischenmenschlich nah sein zu können, indem man die Stimme des Anderen wahrnimmt, aber gleichermaßen dient das Mobiltelefon auch dazu Kontrolle darüber zu haben, sich jederzeit über die Situation der Lebensgefährt\*innen, so unsere Auffassung an Buschauer anknüpfend, zu informieren und Einfluss auf ihren Alltag nehmen zu können.

Ungeachtet jedoch entsprechend genannter möglicher Kontrollfunktionen, die mit Hilfe einer Verwendung des Mobiltelefons wahrgenommen werden können, bildet das Mobiltelefon, zu diesem Ergebnis kam Linke im Rahmen ihrer Untersuchung zur Alltagskommunikation in Paarbeziehungen, das wichtigste Medium, um mit Partnern innerhalb einer sozialen Paarbeziehung in Kontakt zu treten und gemeinsame Zeit zu koordinieren. Die Aufrechterhaltung eines Kontaktes zum Partner bleibt dabei ihren Ausführungen nach besonders während der Arbeitszeit der Akteur\*innen wichtig, um dem Tagesablauf der entfernten Person folgen zu können, auch wenn sich beide Partner\*innen an unterschiedlichen Orten befinden (vgl. Linke 2011 in Auinger 2014). Das neue Medium schafft somit entscheidende Voraussetzungen dem Anderen mental nah zu sein, da eine theoretische Verbindung und Kommunikation der Akteur\*innen mit Hilfe des Mobiltelefons jederzeit und von überall möglich bleibt. Und die möglicherweise intensive Verwendung des Mobiltelefons kann dabei entscheidend die Beziehungszufriedenheit der Partner\*innen einer sozialen Paarbeziehung steigern, indem ein Austausch über das Medium eine verbesserte Pflege von Freundschafts- und Familienbeziehungen schaffen kann und somit einen erleichterten Eingriff auf die Organisation des Alltags, wie Auinger ergänzt (vgl. Auinger 2014). Dennoch bleibt die jeweilige Intensität, wie oft tatsächlich mit Hilfe des neuen Mediums eine Kommunikation mit abwesenden Partner\*innen hergestellt wird, vielfach von Restriktionen abhängig, die am Beispiel der Untersuchungsgruppe bereits in Ansätzen in Kapitel 5.5 und 5.5.1 thematisiert werden konnten.



Eine wichtige Voraussetzung bildet nun beim Mobiltelefon, darauf weisen uns Döring und Dietmar hin, dass eine orts- und zeitunabhängige Erreichbarkeit von Kommunikationspartner\*innen durch die technischen Möglichkeiten einer Mobilkommunikation mit dem Medium zwar geschaffen werden kann, aber immer grundlegend erst einmal sozial umgesetzt werden muss und davon abhängig bleibt. Denn um auf Anrufe reagieren zu können, muss das Medium erst einmal eingeschaltet sein und man muss bewusst auf einen Anruf reagieren, diesen annehmen oder ablehnen (vgl. Döring 2003). Eine persönliche Entscheidung der Kommunikationsteilnehmer\*innen auf eine erhaltene Nachricht zu reagieren oder den kommunikativen Austausch abzulehnen, muss somit immer berücksichtigt werden. Denn reagiert der Angerufene nicht auf den Anruf selbst, so kommt keine Kommunikation der Akteur\*innen mit Hilfe dieses Mediums (und im Übrigen auch nicht mit Hilfe des Telefons) zustande.

Problematisch bleibt darüber hinaus nun laut Döring auch, wenn die Akteur\*innen sich ungewohnter Weise nicht mit Hilfe des Mobiltelefons erreichen können und somit eine sonst ubiquitäre Erreichbarkeit nicht gegeben ist, wie z.B. aufgrund technischer Probleme wie einem entladenden Akku, einem möglichen Funkloch oder weil das Handy nicht mitgenommen wurde. Dann kann es ihrer Ansicht nach durchaus zur Entstehung von Sorgen kommen oder gar zu Ängsten oder Stress hinsichtlich der jeweiligen Situation der Partner\*innen, auch weil die Gegenseite die derzeitige Lage nicht einschätzen und somit einordnen kann (vgl. Döring 2003). Vielfach so führt die Autorin aus, kommt es dann auch darauf an, welcher Beziehungsstil in einer Beziehung verankert ist und wie die Akteur\*innen selbst mit solchen Situationen umgehen. Ein ängstlicher oder besitzergreifender Mensch, so Döring, wird in solchen Momenten wohl eher eine Bedrohung vermuten als Personen, die einen sicheren Bindungsstil aufweisen (vgl. Döring 2003). Der Bindungsstil bestimmt dabei ihrer Ansicht nach entscheidend, wie sich Partner innerhalb einer sozialen Paarbeziehung aufeinander beziehen und ob sie mehr oder weniger intensiv miteinander kommunizieren. Neben dem jeweiligen Bindungsstil spielt jedoch auch die Bindungssituation selbst ein wichtiges Konstrukt, denn nach Auffassung der Bindungstheorie (s. auch S.302f.) sind Bindungssituationen immer Situationen, in denen Akteur\*innen speziell die Unterstützung der Partner\*innen herbeisehnen und eine Rückversicherung suchen, so vielfach in Lagen wie etwa bei Stress, in Beziehungskonflikten, bei Angst oder Einsamkeit. Diese Situationen zeichnen sich dabei durch eine emotionale Dringlichkeit aus, wobei die Verwendung des Mobiltelefons in solchen Lagen gezielt dazu beitragen kann, dass sich die voneinander

abwesenden Partner trotz räumlicher Distanz in unerwartet auftretenden Bindungssituationen spontan mediatisiert unterstützen können (vgl. insges. Döring 2003). Kommt es nun, wie das Beispiel von Döring verdeutlicht, dazu, dass ein Austausch mit Hilfe des Mediums nicht möglich ist, so kommt es unserer Ansicht nach entscheidend auf die Stabilität der Beziehung und den jeweiligen Bindungsstil der Akteur\*innen an, um diesen Umständen Rechnung zu tragen und auf sie angemessen zu reagieren. Die Möglichkeit einer theoretischen Erreichbarkeit von Kommunikationsteilnehmer\*innen mit Hilfe eines Mobiltelefons und somit einer schnellen Überwindung von Zeit und Raum, das verdeutlichen die Worte der Autorin darüber hinaus, können somit jederzeit als ein Segen, aber auch gleichzeitig als ein Fluch betrachtet werden, wenn eine Kommunikation aufgrund unterschiedlicher Einschränkungen zueinander nicht gegeben ist (vgl. im Ansatz auch Wölfle 2007, S.214).

Als ein Segen erachtet werden kann jedoch auch die seit 1992 eingeführte SMS (Short Message Service)- Kurznachricht, welche die Funktionalität der Mobiltelefone zu Beginn der 1990er Jahre entscheidend erweiterte. Dabei soll laut Aussage des Spiegel eine der ersten SMS- Nachrichten vom Software- Entwickler Neil Papworth versendet worden sein, der die Botschaft Merry Christmas auf seinem Computer schrieb und diese Grüße dann am 3. Dezember 1992 als erste SMS auf das Handy eines Managers des britischen Telefonanbieters Vodafone sendete. Zunächst war es jedoch noch nicht möglich eine SMS auf einem Mobiltelefon zu verfassen, die Funktion kam erst 1994 hinzu, so Fahlenbrach (vgl. <https://www.spiegel.de/netzwelt/gadgets/25-jahre-sms-die-kurzmitteilung-hat-kein-langes-leben-mehr-a-1181304.html> und Fahlenbrach 2019, S.61). War es vorher mit Hilfe des Handy nur möglich Anrufe zu tätigen, so kam mit Etablierung der SMS ein zusätzlicher Service für die Mobiltelefone seit 1994 hinzu, der es ermöglichte auf einem mobilen Telefon nun auch digital Zeichen, Buchstaben und Zahlen versenden zu können (vgl. ebd., S.61).

Bei SMS handelt es sich dabei um bis zu 160 Zeichen lange Textnachrichten, die eine Übermittlung zwischen zwei Handys (und heute auch Smartphones) ermöglichen. Sie wurden ein Verkaufsschlager und bald entwickelte sich das Wort Simsen, welches für den Versand von Textnachrichten unter Zuhilfenahme des Mobiltelefons steht, zu einem festen Bestandteil der deutschen Sprache. Preise für den Versand von SMS variierten dabei für lange Zeit zwischen den unterschiedlichen Telekommunikationsanbietern und wurden mit Einführung des Euro im Jahr 2002 auf 19 Cent festgelegt (<https://www.spiegel.de/netzwelt/gadgets/25-jahre-sms-die-kurzmitteilung-hat-kein-langes-leben-mehr-a-1181304.html>), wenn sich diese Preise jedoch bis heute immer wieder verändert haben, so die Anmerkung des Projektes.

Fahlenbrach erklärt uns, dass sich die Attraktivität einer SMS, die seit 1994 auf Mobiltelefonen genutzt werden konnten, vielfach aus seinem Preis ergab, der zum damaligen Zeitpunkt niedriger lag als ein Telefonat. Der Vorteil der SMS bestand daneben darin, dass man Kurznachrichten auch jederzeit versenden konnte ohne den jeweiligen Empfänger mglw. stören zu müssen, während Gespräche mit Hilfe des Handy (wie an anderer Stelle bereits auf S. 451 betont) zu einer unfreiwilligen Teilnahme der Öffentlichkeit an privaten Gesprächen führen konnten. SMS waren vielmehr eine sehr stille Möglichkeit Kommunikationspartner\*innen über einen Inhalt in digitaler Form informieren zu können, ohne dass die Öffentlichkeit daran teilnahm und über die entsprechenden Inhalte zusätzlich neben dem Empfänger informiert wurde. Außerdem boten sie die Option eine nahezu fast zeitgleiche Korrespondenz zu ermöglichen, was mglw. ebenfalls zu ihrer Attraktivität beitrug (vgl. insges. Fahlenbrach 2019, S.61). Das Mobiltelefon ermöglichte somit medienhistorisch bedeutsam eine Umsetzung eines mündlichen Gespräches zwischen Dialogpartnern, während es auf der anderen Seite gleichzeitig den Versand und Empfang von schriftlichen Nachrichten sicherstellte und so eine apparative Kopplung der Kulturtechniken Sprechen und Schreiben ermöglichte (vgl. Fahlenbrach 2019, S.61).

Eine wesentliche Funktion der SMS besteht nun laut unterschiedlichen Nutzungsstudien, auf die u.a. Bahlo rekurriert, so auf Döring, Höflich oder Nowotny, darin dass sie vielfach für Verabredungen, eine Vermittlung von Geburtstagsgrüßen, eine phatische Kommunikation oder eine Beziehungskommunikation von Akteuren verwendet werden (vgl. Bahlo 2014, S.1). Gerade in sozialen Paarbeziehungen erkennt Selmer eine zentrale Funktion von SMS darin, dass sie gezielt als eine Option zur gegenseitigen emotionalen Unterstützung von Partner\*innen eingesetzt werden können, um diesen nahe zu sein und ihnen mit Hilfe aufmunternder Worte zur Seite zu stehen (vgl. Selmer 2005). Auch ein morgendlicher oder abendlicher Austausch von Kurznachrichten, der durchaus einen Ritualisierungscharakter einnehmen kann, mag dabei hilfreich erscheinen entfernten Partner\*innen nah zu sein und Anteilnahme an ihrem Alltag zu demonstrieren (vgl. auch im Ansatz Döring 2003).

Günther ist der Auffassung, dass „SMS- Nachrichten (...) keine monologischen, interaktionslos- gelösten Kommunikationsformen dar(stellen), sondern sie richten sich- selbst wenn sie nicht in eine Face-to-Face-Situation eingebettet sind, sondern der Rezipient räumlich entfernt ist und zeitlich verzögert reagiert- dialogisch an einem Gegenüber aus: Sie nehmen häufig Bezug auf vorherige kommunikative Handlungen des Gegenübers und machen

Folgehandlungen erwartbar“ (Günther 2011, S.7). Eine SMS- Kommunikation, so räumt die Autorin ein, stellt nun nach Luckmann eine wechselseitig mittelbare kommunikative Handlung dar, bei der zunächst der eine handelt und dann der andere diese deutet und dann handelt (Günther 2011, S.7f.). Sendet also einer der Akteure dem anderen eine SMS mit einem speziellen Inhalt, so deutet der Empfänger diese und reagiert dann auf den übermittelten Inhalt. Im Vergleich zu persönlichen Gesprächen, bei der keine Verzögerung zwischen Produktion und Rezeption einer Äußerung entsteht, findet bei SMS bedingt durch die technische Übermittlung eben keine simultane Vermittlung von Produktion und Rezeption einer Äußerung statt (vgl. Günther 2011, S.8). Theoretisch kann auch Stunden später erst eine Antwort des Empfängers auf eine erhaltene SMS erfolgen, was es schwierig macht SMS als ein Dialogmedium, ähnlich wie das Telefon und das Mobiltelefon selbst zu bezeichnen. Denn wenn sich auch mglw. ein Dialog von Kommunikationspartner\*innen unter Zuhilfenahme einer SMS anbahnt, so wird dieser ständig durch Verzögerungen, die nicht nur technisch begründet werden können, sondern auch durch persönliches Desinteresse auf eine Nachricht reagieren zu wollen, unterbrochen. Die Aufrechterhaltung eines möglichen Dialoges wird somit zeitweise erschwert und verläuft keineswegs so weitgehend unproblematisch wie bei einer Verwendung der Anruf Funktion des Mobiltelefons.

Bei SMS findet im Vergleich zu Telegrammen und Telefaxen hingegen eine Funktionsverschiebung statt, wie Fahlenbrach einräumt. Denn dienten diese grundlegend lediglich der Informationsvermittlung von unterschiedlichen Botschaften, so zeichnen sich SMS viel stärker durch Spontanität und Momenthaftigkeit aus und beinhalten viel stärker affektiv und persönlich gefärbte Formulierungen (vgl. Fahlenbrach 2019, S.61f.). Dies wirkt sich bei SMS auch auf die Zeichen aus, die im Rahmen einer Kommunikation verwendet werden, so auf Emoticons, bildhafte Zeichen, die sprachliche Ausdrücke und vielfach nonverbale, gestische und mimische Signale ersetzen und somit die emotionalen Befindlichkeiten und Stimmungen von Akteuren anzeigen sollen (vgl. Fahlenbrach 2019, S.62).

Dies mag die Beliebtheit der Kurznachricht erklären, die für lange Zeit ungebrochen blieb, so dass noch 2012 laut Informationen des Spiegel 60 Milliarden SMS in Deutschland verschickt wurden, wobei ihre Beliebtheit bedingt durch eine Einführung von sozialen Netzwerken und Instant- Messaging- Diensten in den letzten Jahren dramatisch zurück ging (vgl. <https://www.spiegel.de/netzwelt/gadgets/25-jahre-sms-die-kurzmitteilung-hat-kein-langes->

leben-mehr-a-1181304.html). Ausschlaggebend waren unser Ansicht nach auch die Vorzüge anderer Instant-Messaging-Dienste, die es ermöglichten neben ausschließlich Texten auch Musik- oder Audio-Dateien zu versenden oder Fotos zu übermitteln, aber gleichermaßen auch Dateien wie E-Mail weiterzuleiten (vgl. ebd.). Ihre Bedeutung für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation konnten diese Dienste insbesondere durch die Entwicklung der ersten Smartphones unserer Ansicht nach entscheidend erweitern, indem ihre Funktionen einem breiteren Nutzerkreis vorgeführt werden konnten, welcher nachhaltig unsere Kommunikation mit Hilfe des neuen Mediums beeinflussen sollte.

Der Weiterentwicklung des Handy mit einem recht überschaubaren Funktionsumfang in Form einer bestehenden Anruhfunktion und der Versandoption von SMS zu einem Smartphone hin, wurde dabei durch Erweiterung ihrer Funktionalität insbesondere seit Entstehung des ersten iPhones im Jahre 2007 gegen Ende der 2000er Jahre kontinuierlich Rechnung getragen. Ein Handy wurde zu einem Smartphone, welches sich laut dem Wirtschaftslexikon Gabler letztlich als ein Mobiltelefon beschreiben lässt, welches einen erweiterten Funktionsumfang im Vergleich zu bisherigen Handys aufweist. Neben der Telefonie und der Option SMS zu versenden, ermöglichen Smartphones die Aufnahme und Wiedergabe audiovisueller Inhalte, bieten einen Terminkalender, Navigationsoptionen, leisten den Abruf von E-Mail, aber ermöglichen auch die Option Fotos zu machen und zu bearbeiten. Möglich ist es mit dem neuen Medium auch Inhalte im Internet abzurufen und eine Installation zahlreicher individueller Applikationen, die auch als Apps bezeichnet werden. Im Vergleich zu Handys weisen Smartphones wesentlich komplexere Betriebssysteme auf und insbesondere die bereits betonte Funktion individuell Applikationen (Apps) installieren zu können, verschafft Smartphones einen erweiterbaren und individualisierbaren Funktionsumfang, der sie deutlich von Handys unterscheidet (vgl. insges. den Beitrag unter <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/smartphone-52675>).

Apps können dabei als eine Anwendungssoftware, englisch auch als application software, in der Kurzform als App, bezeichnet werden. Diese stellen benutzbare Softwareprogramme dar, die unterschiedliche Funktionen aufweisen, aber im eigentlichen Sinne keine Systemprogramme sind wie auf einem Computer. Apps dienen dabei grundlegend der Lösung von Problemen des Benutzers und treten in unterschiedlichen Anwendungsbereichen auf wie bei Computerspielen, dienen der Bild- oder Textbearbeitung, der Erstellung von Tabellen oder werden in der Finanzbuchhaltung verwendet, dienen aber unserer Ansicht nach auch

dazu, um mit ihrer Hilfe eine Urlaubsplanung vorzunehmen, Buchungen durchzuführen oder mit ihrer Hilfe Einkaufsoptionen wahrzunehmen, wie bspw. von Textilien, Haushalts- oder Elektrogeräten (vgl. <https://seo-analyse.com/seo-lexikon/a/app/>). Wie Fahlenbrach ergänzt, dienen Apps darüber hinaus auch einer Befriedigung elementarer Bedürfnisse des Menschen und ermöglichen so eine Orientierung an fremden Orten (mit Hilfe von Navigationsapps), dienen der Kontaktpflege oder einem Beziehungsaufbau (Kontaktapps) oder der Befriedigung leiblicher Bedürfnisse wie Essen und Trinken (Apps von Lieferdiensten) (vgl. Fahlenbrach 2019, S.63f.). Diese Liste kann dabei entsprechend erweitert werden, da in heutiger Zeit vielfach weitere Apps für unterschiedliche Anwendungsbereiche erhältlich sind, die in oben genannter Aufzählung noch fehlen, hier aber dem begrenzten Umfang dieser Forschungsarbeit geschuldet nicht alle genannt werden können.

Das Wort App ist dabei recht schnell in den deutschen Sprachgebrauch eingegangen, wobei Apps selbst nicht nur auf einem Computer, sondern darüber hinaus auch auf einem Tablet-PC (einem kleinen tragbaren Personalcomputer mit oftmals beschränkten Funktionen) und auf einem Smartphone verwendet werden können. Für eine Verwendung der jeweils voneinander zu differenzierenden Apps ist dabei nicht zwingend eine Internetverbindung erforderlich, diese ist jedoch eine wichtige Voraussetzung, wenn Apps auf einem Endgerät, wie einem Smartphone installiert werden sollen (vgl. <https://seo-analyse.com/seo-lexikon/a/app/>).

Die vielfältigen Optionen, welche ein Smartphone für seine Benutzer\*innen zur Verfügung stellt, rücken das neue Medium unwiderruflich in die Nähe des Computers und so mag es nicht verwundern, dass einige Autoren, wie bspw. Fahlenbrach, Smartphones als kleine, mobile und tragbare Kompaktcomputer bezeichnet (vgl. Fahlenbrach 2019, S.63). Unabhängig ob Smartphones nun jedoch kleine Computer darstellen oder nicht, weisen sie im Vergleich zu einem Personal Computer (PC) den Nachteil auf, dass sie wesentlich geringere Rechenleistungen und vielfach nur abgesteckte Sicherheitssysteme aufweisen und keine intelligenten Detektions- und Abwehrmechanismen bei Systemangriffen bieten, wie Buck anmerkt (vgl. Buck 2016, S.394).

Doch dessen losgelöst begann mit Erscheinen des ersten iPhones von Apple im Jahre 2007 laut Fahlenbrach eine bis heute anhaltende Ära körpernaher und multisensorieller Mobiltelefone, der sogen. Smartphones, die sich dadurch auszeichnen, dass sie als kleine und mobile Kompaktcomputer dem Nutzer jederzeit und von überall zeit- und ortsungebunden Computer- und Online- Dienste anbieten können und darüber hinaus eine Speicherung,

Verarbeitung und Verbreitung von Daten unterschiedlicher Art anbieten, unabhängig ob es sich dabei um Gespräche, Bilder, Texte, Musik oder Videos handelt (vgl. Fahlenbrach 2019, S.63). Wenn frühere Mobiltelefone noch die Eingabe von abstrakten Zeichen und Zahlen auf einer Tastatur erforderten, wurde es mit Entwicklung der Smartphones nun möglich auf den Interfaces der Geräte selbst, auf grafischen Oberflächen, die eine anschauliche und sinnliche Gestaltung aufweisen, Eingaben zu machen. Der Touchscreen selbst spielte dabei für die Entwicklung der Smartphones eine besondere Bedeutung und dieser kann als eine berührungssensitive Bildschirmoberfläche bezeichnet werden, welche beim Berühren Befehle ausführt. Er erlaubt es somit den Anwendern Icons und Zeichen, die auf der grafischen Oberfläche des Smartphones zu erkennen sind, anzufassen und darüber Befehle auf eine als direkt zu erfahrene Weise taktile auszuführen, durch Wischen, Drücken oder Schieben (vgl. auch Distelmeyer 2017 in Fahlenbrach 2019, S.64 und <https://www.itwissen.info/Touchscreen-touchscreen.html>).

Technische Neuerungen wie die Einführung von internetfähigen Smartphones und die Entwicklung internetgestützter Messenger-Systeme auf den Geräten wie Viber, WhatsApp, Threema oder ChatOn haben nun laut Bahlo entscheidend unsere schriftliche Kommunikation beeinflusst. Auch weil sie einen Versand von Nachrichten an unterschiedliche Gruppen ermöglichen konnten und so Gruppen-Chats möglich wurden sowie darüber hinaus eine Einbindung unterschiedlicher Formate wie Bilder, Audio- und Videodateien mit Hilfe dieser Nachrichtendienste vorgenommen werden konnte (vgl. Bahlo 2014, S.1). Mit ihrer Unterstützung war es nun möglich Audio- und Videodateien in schriftliche Dialoge einzubetten und sie von Gerät zu Gerät zu senden, wobei auch ein Versand von Piktogrammen oder Emoticons, die besondere Stimmungen und Befinden einer Person simulieren konnten (vgl. auch Fahlenbrach 2019, S. 62), möglich wurden (vgl. Bahlo 2014, S.8f. und Arens 2014, S.87, aber auch Auszüge in Kapitel 5.9.4). Dabei war es unserer Ansicht nach insbesondere der Nachrichtendienst WhatsApp, der zu nachhaltigen Veränderungen in der interpersonalen medienvermittelten Kommunikation von Akteuren geführt hat. Denn im Vergleich zu SMS, die einer vorgegebenen Zeichenbegrenzung von 160 Zeichen unterlagen, konnten WhatsApp- Nachrichten ohne Begrenzung verfasst werden (vgl. Bahlo 2014, S.8f.). Ihre Rolle für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation unserer Untersuchungsteilnehmer\*innen wird dabei kurz in Kapitel 5.9.4 thematisiert.

Die vielfältigen Möglichkeiten, die nun ein Smartphone bietet, sind mit den ursprünglichen Funktionen, die ein Handy für lange Zeit bot, ausschließlich einen mündlichen oder schriftlichen Austausch mit einer anderen Person zu initiieren, demnach zusammenfassend kaum zu vergleichen. Über dies hinaus weisen Smartphones bedingt durch ihre Diversität weitere Optionen auf, die für Handys nur eingeschränkte Gültigkeit aufweisen. Ihre Funktionalität kann laut bisherigen Anmerkungen durchaus dazu beitragen einen Einfluss auf den Alltag eines entfernten Partners oder einer entfernten Partnerin auszuüben. An nachfolgend genannten kurzen Beispielen möchte das Forschungsprojekt nun demonstrieren, welche Vor- oder Nachteile die Untersuchungsteilnehmer\*innen jeweils mit einer Verwendung des Handy oder eines Smartphones verbanden und ob mit diesen Medien tatsächlich ihrer Ansicht nach ein Einfluss auf den Alltag der sich an Land befindlichen Familienmitglieder möglich gemacht werden konnte. Dass auch hierbei spezielle Restriktionen an Bord eine Einwirkung durchaus verhindern konnten, sollte dem Leser nach Lektüre der Kapitel 5.4, 5.5 und des Abschnittes 5.5.1 bereits ansatzweise bewusst geworden sein, dennoch wurden im Folgenden gelegentlich auch von den Akteur\*innen selbst Einschränkungen deutlich benannt, die eine Einflussnahme erschwerten und auf welche das Projekt im Folgenden kurz eingeht.

### **5.8.1 Stellenwert eines Mobiltelefons in sozialen Paarbeziehungen am Beispiel der Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen**

Um dabei die Relevanz einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation der Akteur\*innen mit Hilfe eines Mobiltelefons, unabhängig ob es sich dabei um ein Handy oder ein Smartphone handelte, in Erfahrung zu bringen, entschloss sich das Projekt dazu im Rahmen der Untersuchung die Zeitzeug\*innen, die seit den 1980er Jahren an Bord eines Kreuzfahrtschiffes arbeiteten, im Rahmen der Zeitzeugengespräche gezielt nach der Rolle dieses Mediums zu befragen. Und obgleich in dieser Situation speziell nach der Bedeutung des jeweiligen Mediums gefragt wurde, muss das Projekt an dieser Stelle der nachfolgenden Darstellung von Zitaten dem Leser den Hinweis vorausschicken, dass oftmals nur sehr allgemein und gelegentlich nur im Ansatz die Relevanz des entsprechenden Mediums thematisiert wurde. Vielfach wurden lediglich Vor- und Nachteile benannt, nur sehr selten fand eine persönliche Beschreibung statt, welche Bedeutung das Medium selbst für einen familiären Austausch hatte. Dies erschwerte es dem Forschungsvorhaben durchaus die Rolle des Mediums für die Akteursgruppe zu konkretisieren.



Um jedoch dem Leser nun folgend mit Hilfe der oftmals stark verkürzten Aussagen der Zeitzeug\*innen einen Überblick über eine mögliche Bedeutungszuschreibung des Mediums zu geben, ergänzt das Projekt die jeweiligen Anmerkungen unter Zuhilfenahme der Zeiträume, in denen die Akteur\*innen in der Kreuzschiffahrt tätig waren. Dies dient dem Leser, wie bereits zu Beginn des vorhergehenden Abschnitts erörtert dazu, um in Erfahrung zu bringen, ob es sich bei dem Medium, über welches die Seeleute berichteten, um ein Handy oder ein Smartphone handelte und lässt die Funktionalität des Mediums, welches die Akteur\*innen thematisierten somit schlüssiger erscheinen.

Ein Beispiel für eine frühe Nutzung eines Mobiltelefons an Bord liefert dabei der Zeitzeuge Kleber\*, der seit 1988 in der Kreuzschiffahrt beschäftigt war und bis zu Beginn der 2000er Jahre an Bord von Kreuzfahrtschiffen eine Tätigkeit ausübte. Er erinnert im persönlichen Gespräch an sein erstes Handy und verweist auf hohe Nutzungsgebühren, die unserer Ansicht nach zunächst eine weitgehende Verwendung des Mediums verhinderten, ähnlich wie es noch in den 1960er Jahren an Bord von Kreuzfahrtschiffen der Fall war als Seeleute das Telefon für eine Kontaktaufnahme mit ihrer Familie aufgrund hoher Nutzungsgebühren weitgehend ablehnten (vgl. die entsprechenden Beispiele im Kapitel 5.7.4).

„Ich weiß gar nicht, ich glaube ich habe mein erstes, erstes Handy so 96 oder so was gehabt, ist natürlich (...) ähmmm... abartigste Roaminggebühren oder so was da hat oder so was, wo man dann also irgendwo für eine Minute noch irgendwie vier Euro, vier DM bezahlt hat oder so was da nech, dass natürlich auch so. Aber es war schon mal immerhin da, dass man die Stimme der Partnerin auf der anderen Seite gehört hat nä das ist so. Dass war denn schon mal gut (...)“  
(Transkript Kleber\*, S.8).

Die vom Zeitzeugen angesprochenen Roaminggebühren sind Gebühren, welche Akteur\*innen zahlen müssen, sobald sie in einem ausländischen Telekommunikationsnetz ein Telefonat führen, SMS schreiben oder im Internet surfen und die dann zu zahlen sind sobald die Kommunikationsteilnehmer\*innen ein heimisches Handynetz verlassen (vgl. <https://www.finanztip.de/handyvertrag/roaming/>). Befand sich der Akteur somit mit dem Schiff auf Reisen und wollte mit dem Handy irgendwo an Land außerhalb Deutschlands ein Telefonat führen oder eine SMS versenden, so musste er zusätzlich zu den normalen Gebühren, die er zuhause für die Dienstleistung zu entrichten hatte, weitere sogen. Roaminggebühren zahlen, wenn er ein ausländisches Mobilfunknetz verwendete, um eine Kommunikation zu initiieren. Diese Gebühren konnten dabei, wie das Zitat des Seefahrers verdeutlicht, immens sein und unserer Ansicht nach durchaus dazu führen, dass ein Handy nicht als ein geeignetes Medium für eine Kommunikation mit der Familie erachtet wurde, obwohl es eine jederzeitige und überall verfügbare Kommunikation ermöglichte. Dies

mitunter auch durch weitere Nachteile, welche mit einer Verwendung eines Handys von Bord aus verbunden waren, wie auch das Beispiel der Zeitzeugin Vosova<sup>o\*</sup> verdeutlicht, die mit Hilfe eines Handy versuchte ihre Familie zu erreichen und dabei auf grundlegende Nachteile des Mediums bei Verwendung an Bord verweist, die nicht nur Bezug auf hohe Nutzungsgebühren nehmen. So merkt Vosova<sup>o\*</sup>, die im Zeitraum zwischen 2004 und 2010 eine Beschäftigung auf einem Kreuzfahrtschiff fand, im gemeinsamen Gespräch an, dass sie

„ (...) damals nur so ein kleines Handy (hatte), ich konnte eigentlich nur telefonieren und SMS schreiben (...). Ja ich hatte nur ein Handy. Ja, Empfang hatte ich auch nicht so oft, weil auf See ist ja manchmal auch kein Empfang (...). Sonst habe ich nur SMS geschickt, dass alles in Ordnung ist. Wie gesagt, Empfang hatte ich nicht immer und wenn ich SMS geschickt habe, dann wusste ich auch, dass die SMS dann auch irgendwann dann ankommt“ (Transkript Vosova<sup>o\*</sup>, S.5 und S.13).

Wie bereits in Kapitel 5.4 erörtert, bleibt die Kommunikation der Seeleute mit ihren Partner\*innen an Bord unter Zuhilfenahme eines Mobiltelefons vom jeweiligen Telekommunikationsnetz des Schiffes selbst abhängig, in welches sich das Mobiltelefon selbst einwählt. In der Regel handelt es sich dabei seit den 1980er Jahren um ein Satellitennetz, welches wir im entsprechenden Kapitel bereits erörterten. Der Empfang des Mobiltelefons war daher nicht jederzeit sichergestellt, wie das Zitat der Zeitzeugin verdeutlicht, so dass das Handy vielmehr bei einer bestehenden Verbindung zum Telekommunikationsnetz des Schiffes dazu verwendet wurde, um mit seiner Hilfe SMS zu schreiben. Die Funktion gesendeter SMS bestand nun darin die Familie der Zeitzeugin über die Situation der Akteurin an Bord zu unterrichten, ihr nahe sein zu können und möglicherweise auch eine emotionale Unterstützung und Verbindung zu dieser zu schaffen (vgl. auch Selmer 2005). Ob allerdings mit Hilfe von SMS darüber hinaus ein weiterer möglicher Dialog mit der Familie bestand, kann der o.g. Darstellung nicht entnommen, aber durchaus angenommen werden, um einen Kontakt zu dieser aufrechterhalten zu können, wenn ein Anruf mit einem Mobiltelefon aufgrund fehlenden Empfangs des Gerätes nicht möglich war.

Einschränkungen an Bord, die einen Einfluss auf die Erreichbarkeit von Nutzer\*innen eines Mobiltelefons aufweisen können, merkt auch Müller an und verweist dabei weitgehend auf Probleme der Satellitenkommunikation, die bereits ansatzweise von den Zeitzeug\*innen in den Kapiteln 5.5 und 5.5.1 erörtert wurden. Darüber hinaus erachtet der Zeitzeuge, der ab 1992 in der Kreuzschiffahrt eine Beschäftigung finden konnte, die mit einem Mobiltelefon einhergehende Kommunikation mit der Familie jedoch weitgehend als positiv. Hierbei

verweist er auf die Vorteile einer jederzeitigen Kommunikationsteilnahme unter Zuhilfenahme des Mediums.

„Sehr wichtig. Ja. Sehr wichtig. Sehr wichtig. Weil ich damit jederzeit telefonieren kann. Natürlich auch sehr gut Mitte Atlantik und ähmmm... es geht nur über den Satelliten, dann wird's problematisch, aber wenn ich an der Küste fahre oder in der Ostsee, zwei Saisons waren wir in der Ostsee mit dem Star Flyer, da kann man ja jederzeit telefonieren. Jederzeit telefonieren, dann unzählig einen regelmäßigen Kontakt auf was und den Ablauf zuhause usw. (...)" (Transkript Müller, S.6).

Der Autor räumt ein, dass mit Hilfe des Mediums ein theoretisch regelmäßiger Kontakt mit Zuhause durchaus möglich gemacht werden konnte, der auch die Abläufe im Alltag in der Familie, die sich an Land befand, durchaus beeinflussen konnte. Inwiefern damit eine Einflussnahme auf einen Alltag der Partner\*innen an Land möglich wurde, wird jedoch aus diesem Zitat des Zeitzeugen nicht deutlich. Es lässt sich jedoch unter Berücksichtigung der Aussagen von Selmer durchaus davon ausgehen, dass unter Zuhilfenahme des Mobiltelefons gezielte Absprachen zwischen den Partner\*innen vorgenommen werden konnten, einfache und schnelle Abstimmungen zu unterschiedlichen Themen oder in Form emotionaler Geständnisse auch ein Austausch über das Verhältnis der Akteur\*innen sowie eine Vermittlung des aktuellen Zustands der Kommunikationsteilnehmer\*innen (vgl. auch Selmer 2005). Recht aktuell konnte somit auf Geschehnisse des Alltags an Land Bezug genommen werden und den dort befindlichen Familienmitgliedern zumindest durch Übermittlung der eigenen Stimme zur Seite gestanden werden. Und Müller selbst merkt an, dass damit ein direkter Kontakt möglich wurde, der früher unter Verwendung anderer Medien, wobei er sich auf eine Kommunikation mit Briefen bezieht, nie möglich gewesen wäre. Die direkte Verbindung zum aktuellen Geschehen bildete dabei seiner Ansicht nach einen wesentlichen Vorteil der Mobilkommunikation (vgl. auch Transkript Müller, S.7).

Losgelöst von einer jedoch recht aktuellen Verbindung zum Geschehen an Land, die durch Zuhilfenahme des Mediums ermöglicht werden kann, möchte das Projekt noch einmal kurz auf die eingangs getätigte Aussage von Kleber\* zurückkommen, der Gespräche mit einem Handy noch in den 1990er Jahren aufgrund hoher Roaminggebühren als sehr teuer bezeichnete. Ein Telefonat mit einem Handy war zum damaligen Zeitpunkt sehr teuer und unserer Ansicht nach nur den Seeleuten an Bord vorbehalten, die über entsprechende finanzielle Mittel verfügten, um sich mit Hilfe eines Mobiltelefons eine Kommunikation mit der Familie leisten zu können. Eine These, die auch Zeitzeugin Vosova<sup>o</sup>\* weitgehend stützt und darauf hinweist, dass die Position an Bord und somit das Einkommen durchaus Einfluss

auf die kommunikativen Möglichkeiten haben konnte, welche von den Akteur\*innen im Rahmen ihrer Tätigkeit wahrgenommen werden konnten.

„ (...) Die, die an der Brücke gearbeitet haben. Kann sein. Oder die, die ein bisschen mehr verdient haben. Die konnten sich so diese Telefonverträge, die teuer waren, so was auch leisten und die hatten auch immer Empfang (...) nein nicht immer auf See war auch nicht immer Empfang, aber (...)“ (Transkript Vosova<sup>o\*</sup>, S.8).

Wenngleich die Zeitzugin hier Bezug nimmt auf die Situation in den 2000er Jahren, so mag doch verwundern, dass obgleich, wie bereits den Informationen von Wolfschmidt und Stöber zu entnehmen war, Mobiltelefone seit den 1990er Jahren günstiger zu erstehen waren und es nach und nach durch den Preiskampf der unterschiedlichen Anbieter auf dem Mobilfunkmarkt zu sinkenden Nutzungsgebühren kam (vgl. Wolfschmidt 2007, S.299 und Stöber 2003, S.173). Liegen die Autoren somit in ihren Aussagen falsch, mag hier eine durchaus berechtigte Fragestellung sein. Dass dem jedoch keineswegs so ist, konnte das Projekt durchaus seinen Ausführungen in Kapitel 5.4 entnehmen, in dem es ausführlich darlegte, dass bei einer Kommunikation auf hoher See mit Hilfe von unterschiedlichen Medien grundlegend spezielle Situationen berücksichtigt werden müssen, die Einfluss auf ein kommunikatives Handeln der Akteur\*innen nehmen können. Im Fall einer Mobilfunkkommunikation an Bord spielen hierbei die Nutzungsgebühren eine wesentliche Rolle, welche die Seeleute entrichten müssen, wenn sie mit Hilfe eines Mobiltelefons eine Verbindung mit ihrer Familie herstellen. Mobiltelefongespräche laufen dabei über das Satellitennetz des Schiffes und verursachen dabei deutlich höhere Kosten als wenn die Seeleute eine Verbindung mit Hilfe des Mediums von Land aus durchführen (vgl. nur im Ansatz die Ausführungen von Dietrich 2000, S.6 und S.33). Unter Berücksichtigung entsprechender Ansätze mag dies eine Erklärung für die Auffassung der Zeitzugin bilden, dass sich nur Seeleute eine Kommunikation mit Hilfe des Mobiltelefons leisten konnten, die über entsprechende finanzielle Mittel verfügten. Verweist sie dabei auf Personen auf der Brücke, hat sie dabei Offizier\*innen und Kapitän\*innen im Blick, die ihrer Ansicht nach die benötigten finanziellen Ressourcen aufwiesen, um sich einen Austausch mit Hilfe des Mediums leisten zu können. Unabhängig dessen zeigt uns das Exempel allerdings auch, dass die Entwicklung sinkender Preise für eine Verwendung eines Mobiltelefons an Land für lange Zeit keinen Einfluss auf die Situation an Bord hatte und die Seeleute, wollten sie einen Kontakt initiieren, hohe Preise zahlen mussten, wenn sie das Medium verwendeten. Dies mag erklären, weshalb gerade die Anruf Funktion der Mobiltelefone auch heute noch weitgehend nicht von den Akteur\*innen verwendet wird, wenn sie sich an Bord befinden und sie das Medium und dessen Funktion wesentlich häufiger auf einem Landgang nutzen, wie in Kapitel 6.4 kurz erläutert wird.

Die Nutzung von Mobiltelefonen hat dabei nach Auswertung der Zeitzeugengespräche durch den Wegfall der EU-Roaminggebühren besonders bei Fahrten im küstennahen Bereich innerhalb Europas zugenommen, wenngleich sich unsere Hypothese dabei ausschließlich auf zwei Aussagen der Untersuchungsteilnehmer\*innen stützt. Dennoch kann hier anknüpfend durchaus schlüssig davon ausgegangen werden, dass weit mehr Seeleute seit dem Wegfall der EU-Roaminggebühren seit dem 15. Juni 2017 die Option wahrnehmen mit Hilfe eines Mobiltelefons, unabhängig ob es sich dabei um ein Handy oder Smartphone handelt, einen Kontakt mit ihrer Familie herstellen, um sich über deren Situation zu informieren und ihr nah zu sein. Mit einer Aussparung der noch bei Kleber\* erwähnten Roaming-Gebühren werden seit diesem Zeitpunkt für Gespräche, SMS oder die Verwendung des Internets bspw. auf einem Smartphone keine zusätzlichen Gebühren eines im EU-Ausland (EU) befindlichen Telekommunikationsanbieters mehr erhoben und die Teilnehmer\*innen zahlen grundsätzlich nur die Preise ihres eigenen heimischen Telekommunikationsanbieters, wenn diese auch selbst tlws. Gebühren für die Nutzung im Ausland verlangen können (vgl. <https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Telekommunikation/Verbraucher/WeitereThemen/InternRoaming/EUROaming/EUROaming-node.html>). Der Fortfall der Gebühren, so führt Senke\* aus, die mit Unterbrechungen seit 2006 in der Kreuzfahrtbranche beschäftigt war, habe dabei zu einer intensiveren Kommunikation mit ihrer Familie geführt.

„Also die mobile Datenkommunikation über Handys ist extrem, hat sich extrem geändert, also man ist (...) ich bin sehr viel, sehr viel flexibler geworden, was eben Internet über Telefon angeht und ähm ja dadurch, dass es in Europa auch das EU-Roaming nicht mehr gibt, fällt es (...) ist es jetzt auch für mich leichter, gerade bei den Europareisen, Familie und Freunde in Deutschland anzurufen ohne dass es mich einen Cent mehr kostet. Das was vor zehn Jahren noch nicht der Fall. Vor zehn Jahren habe ich noch ähm Telefonzellen, das weiß ich noch, eine Telefonzelle in Linz an der Donau benutzt“ (Transkript Senke\*, S.5).

Die Akteurin nimmt im persönlichen Gespräch dabei Bezug auf ihre damals noch aktuelle Beschäftigung auf einem Kreuzfahrtschiff im Jahr 2017 und merkt hier entscheidende Veränderungen zu 2007 an, die ihre kommunikative Situation deutlich beeinflussten. Musste sie zehn Jahre zuvor noch 2007 an Land eine Telefonzelle aufsuchen, um einen Kontakt mit der Familie herzustellen, so ermöglichten ihr die Optionen eines Mobiltelefons, wobei sie selbst ein Smartphone verwendete, eine gewisse Freiheit jederzeit flexibel Anrufe zu tätigen oder die Internetfunktion ihres Smartphones zu nutzen, um eine Kommunikation herzustellen. Wenn diese auch an dieser Stelle nicht weiterführend erörtert werden kann, da sie in den nachfolgenden Kapiteln (s. insbes. Kapitel 5.9 bis 5.9.4) eine kurze Rolle spielt, wird nichts destotrotz deutlich, dass sich ihr Umgang mit einem Mobiltelefon durch den Wegfall der EU-

Roaming- Gebühren verändert hat und ihr die Option ermöglichte flexibler und häufiger einen Kontakt mit ihrer Familie aufnehmen zu können.

Die Rolle eines Smartphones wird dabei von der Akteurin im persönlichen Gespräch nicht deutlich genug herausgestellt. Es ist hingegen Stefan Lose\*, der im Rahmen des Forschungsprojektes über die Relevanz eines Smartphones Zeugnis ablegt und uns Vor- und Nachteile seiner Nutzung erläutert und dabei zumindest oberflächlich Bezug auf die Möglichkeiten nimmt, wie mit seiner Hilfe eine mögliche Einflussnahme auf den Alltag der an Land befindlichen Partnerin genommen werden konnte.

„Ich hab´ freies Internet an Bord als Staff. Ich kann also ähmmm... wenn die Verbindung es zulässt, kann ich mit meiner Familie skypen, ich kann WhatsApp- Nachrichten schicken, ich kann mal eben schnell Foto schießen und sagen, guck mal da fahr´ ich gerad´ vorbei, klick und kann das rüberschicken an meine Familie. Wir können telefonieren jeden Tag mindestens ein Mal. Zwei Mal. Und (...) ja, eigentlich in den letzten Jahren ist es massiv besser geworden (...). Und was ich vorhin so n´ bisschen hab´ anklingen lassen, wir haben dann wat weiß ich bei WhatsApp kann man ja diese Gruppen bilden (...), da ist dann meine Schwester drin, die in Toronto lebt (...) meine Mutter in Hamburg (...) meine Frau hier (...). Das (...) nutzen wir also ständig. Eigentlich jeden Tag. Und unterhalten wird sich über... über alles... und auch viel mehr als früher (...) weil´s billiger geworden ist, weil man ja auch jetzt in Europa durch die, durch den Wegfall der Roaminggebühren eigentlich die ganze Zeit telefonieren kann ohne sich Gedanken zu machen, dass man sich da (...) verschuldet“ (Transkript Lose\*, S.5f.).

Der Akteur, der seit 2011 kontinuierlich in der Kreuzschiffahrt arbeitet und zum Zeitpunkt des Gespräches im Jahr 2017 eine Beschäftigung als Staff Kapitän an Bord eines Kreuzfahrtschiffes fand, verweist zu Beginn auf ein freies Internet an Bord, welches er verwendete, um mit Hilfe eines Smartphones per Nachrichtendienst WhatsApp (s. ausführlich Kapitel 5.9.4) Nachrichten zu versenden oder Fotos an seine Familie zu vermitteln. Auf das freie Internet, auf das sich der Seemann dabei bezieht, konnte er nur aufgrund seiner Position an Bord als ein Staff Kapitän zurückgreifen, so dass durchaus davon ausgegangen werden kann, dass nicht alle Seeleute an Bord frei und kostenlos das Internet an Bord nutzen konnten. Dies mag durchaus stimmig erscheinen, wenn wir Bezug auf die Aussage von Senke\* nehmen, die im gemeinsamen Gespräch darüber berichtete, dass „das Internet für die Crew an Bord sehr teuer (ist). Also tagsüber pro Stunde 6 Euro und abends 3 Euro die Stunde“ (Transkript Senke\*, S.5). Und auch Lose\* selbst räumt ein, dass die Mannschaft selbst nicht kostenlos das Internet an Bord verwenden konnte und diese dafür zahlen musste (vgl. Transkript Lose\*, S.7). Auch dies mag erneut in Anklang an Kapitel 5.6 als Nachweis betrachtet werden, dass die Hierarchie an Bord der Schiffe und die Stellung der Seefahrer\*innen durchaus Einfluss

darauf hat, wie eine Kommunikation mit den Familienmitgliedern zuhause gestaltet werden kann. Erhöhte Nutzungsentgelte für die Verwendung des Internet werden sicher gravierende Auswirkungen auf das Kommunikationsverhalten der Akteur\*innen nach sich gezogen haben, davon ist das Projekt fest überzeugt, insbesondere nach seinen Ausführungen zu Privilegien und Abhängigkeiten der Seeleute an Bord, die in Kapitel 5.6 erörtert wurden, so dass an dieser Stelle nicht erneut darauf eingegangen werden muss (vgl. dazu bitte Kapitel 5.6).

Kehren wir somit zu den Aussagen von Lose\* zurück und richten unser Augenmerk auf die Funktionen eines Smartphones, die der Seemann indirekt thematisiert. Neben der Verwendung des Nachrichtendienstes WhatsApp, einer Internetfunktion, die mglw. für einen Austausch von E-Mail verwendet wurde, spielte auch die Möglichkeit Fotos mit Hilfe des Apparates versenden zu können, eine wichtige Rolle im Alltag, um der Familie nah sein zu können und ihr den gegenwärtigen Standort des Akteurs übermitteln zu können.

Wie auch bei Müller bereits thematisiert, ermöglichte das Mobiltelefon eine direktere Bezugnahme auf das alltägliche Geschehen. Wir gehen daher fest davon aus, dass mit Hilfe eines Smartphones und seiner vielfältigen Optionen durchaus in Anklang an Selmer eine intensivere emotionale Unterstützung der Familienmitglieder möglich gemacht werden konnte (vgl. Selmer 2005). Dies wird besonders deutlich, wenn Lose\* darüber berichtet, dass es durch den Wegfall der EU- Roaming- Gebühren in seinem Fall zu einer intensiveren Nutzung der Anruf Funktion des Mobiltelefons kam, so dass er mindestens ein oder zwei Mal am Tag ein Telefonat mit seiner Familie initiieren konnte. Merkt der Akteur dabei gravierende Veränderungen an, die auch Senke\* ja an anderer Stelle thematisierte, und spricht dabei von Verbesserungen in einer Kommunikation mit Zuhause, so mag dies durchaus als Indiz erachtet werden, dass mit Hilfe eines Smartphones (auch unter Berücksichtigung eines Fortfalls der EU- Roaming- Gebühren) ein größerer Einfluss auf den Alltag der sich zuhause befindlichen Lebenspartner\*innen ausgeübt werden konnte als mit anderen Medien.

Lose\* merkt dazu an,

„ (...) dass eben durch die Kommunikation heutzutage können viele Sachen auch viel leichter abgesprochen werden. Also sie kann mich ja mal erreichen und was nachfragen und sagen, wie sieht n´ das aus bist du damit einverstanden, wenn wir das so und so machen. Oder siehst du das irgendwie anders?“ (Transkript Lose\*, S.6).

Und trotz entsprechender Zunahme an Optionen, die unserer Ansicht nach vielfach auch mit Hilfe eines Smartphones umgesetzt werden können, um den Alltag der Partner\*innen zu beeinflussen, gibt der Seefahrer kenntnisreich zu bedenken, dass er sich trotz aller

Möglichkeiten „im Großen und Ganzen (...) auf (s)eine Frau verlassen“ (Transkript Lose\*, S.6) muss. Die Nutzung des Mediums befreit den Akteur keineswegs von der Abhängigkeit durch seine Frau, die zuhause alles in Eigenregie umsetzen muss und den Alltag der Familie koordiniert und weitgehend gestaltet. Über dies hinaus gibt der Akteur zu bedenken, dass eine Einwirkung auf die Gestaltung des Alltages seiner Frau von seiner Seite aus, auch unter Verwendung eines Mediums (wie in diesem Beispiel einem Smartphone), sich problematisch gestaltete und er im eigentlichen Sinne daran kaum beteiligt war, auch wenn sich im Alltag häufig miteinander ausgetauscht wurde, sei es nun durch WhatsApp- Nachrichten oder Anrufe, wie das Projekt ergänzen möchte. Und so gibt er final zu bedenken:

„Alles was hier irgendwie mit Anschaffungen usw. zu tun hat, wenn es irgend ne' teure Anschaffung ist wie, was im Bereich Waschmaschine, also was im Bereich paar Hundert bis 1000 Euro geht, dann äh... sprechen wir uns da ab, aber ansonsten ja... bin ich da komplett raus und meine Frau schaltet und waltet hier, wie sie will (...). (Und) wenn ich an Bord bin, nein, dann bin ich komplett raus. Den Alltag gestalten, nein“ (Transkript Lose\*, S.7).

Wenn auch Lose\* selbst eine Möglichkeit den Alltag der Partnerin an Land zu gestalten oder zu beeinflussen dementiert, so ist das Forschungsprojekt durchaus davon überzeugt, dass bedingt durch häufige Telefongespräche mit Hilfe des Smartphones und einem intensiven Austausch von WhatsApp- Nachrichten zumindest auf die Situation der Partnerin zuhause eingewirkt werden konnte, um ihr nahe zu sein, ihr bei dringlichen Angelegenheiten zur Seite zu stehen oder Ratschläge zu erteilen. Das Smartphone kann somit, ähnlich wie im Übrigen auch das Handy, als emotionaler Stabilisator betrachtet werden, welches eine jederzeit verfügbare Kommunikation der Partner\*innen untereinander möglich macht, um sie im Alltag zu unterstützen. Doch trotz aller Möglichkeiten, die ein heutiges Mobiltelefon bietet, bleiben beide Akteur\*innen nach wie vor physisch voneinander getrennt und durchleben jeder an einem anderen Ort einen voneinander abweichenden Alltag, der mglw. durch die Verwendung des Mediums ein wenig näher aneinander rückt, indem er den Seeleuten als auch ihren Partner\*innen einen intensiveren Einblick in die gegenwärtige Situation sowohl an Bord als auch an Land ermöglicht.

An dieser Stelle möchte das Projekt nun folgend die Ergebnisse aus den Zeitzeugengesprächen, in Bezug auf den von ihnen erörterten Stellenwert einer Mobilfunkkommunikation unter Zuhilfenahme eines Handy und eines Smartphones, kurz zusammenfassen. Augenscheinlich wurde ein Handy, welches nur die Optionen bietet SMS-Nachrichten zu versenden oder Anrufe zu tätigen, von den Seeleuten weitgehend dazu verwendet, um flexibel zu sein und von jedem Ort auf der Erde ein Telefonat führen zu



können. Ein direkter Austausch über das aktuelle Geschehen in der Familie wurde somit möglich. Dabei blieb die Verwendung des Handy von hohen Nutzungsgebühren an Bord abhängig und zunächst verhinderten auch hohe Roaminggebühren eine weitgehende Verwendung. Telefonate an Bord über das Satellitennetz waren sehr lange Zeit teuer, so dass sich viele der Akteur\*innen an Land begaben, um dort ein Gespräch über das Mobiltelefon vorzunehmen (s. hierzu Kapitel 6.3). Eine Einflussnahme auf den Alltag der sich an Land befindlichen Partner\*innen wurde dabei unter Zuhilfenahme eines Handy, aber auch gleichermaßen eines Smartphones, von den Seeleuten konsequent dementiert. Die im vorhergehenden Kapitel (vgl. Kapitel 5.8) erläuterten Funktionen eines Mobiltelefons mit dessen Hilfe Termine koordiniert, Absprachen vorgenommen werden können, kurzzeitig auf Geschehnisse in der Familie reagiert werden kann, auch um der Familie nah sein zu können und emotionale Unterstützung zu leisten, mögen dabei auch für die Untersuchungsgruppe eine Bedeutung gespielt haben, die sich jedoch weitgehend nicht dem Untersuchungsmaterial entnehmen ließ. Eingeräumt werden konnte hingegen vielmehr eine Bezugnahme auf aktuelle Situationen, eine emotionale Unterstützung der Akteur\*innen oder eine Absprache über Anschaffungen, die den gemeinsamen Haushalt von Seefahrer\*innen und ihren Lebensgefährt\*innen betrafen. Ein Smartphone verbesserte dabei insofern eine Bezugnahme auf den Alltag an Land, als dass durch Optionen wie Nachrichtendienste und den Versand von E-Mail oder Fotos noch intensiver ein Austausch zwischen den Partner\*innen der sozialen Paarbeziehung initiiert werden konnte. Der Fortfall der EU- Roaminggebühren trug über dies hinaus dazu bei, dass häufiger als zuvor auch Telefonate mit Hilfe des Mobiltelefons durchgeführt werden konnten, da sich die Akteur\*innen grundlegend keine Gedanken mehr über zusätzliche Kosten machen mussten. Die Gestaltung des Alltages der Partner\*innen an Land und dies wird aus den Aussagen der Zeitzeug\*innen deutlich, konnte dabei weder unter Zuhilfenahme eines Handy noch eines Smartphones entscheidend beeinflusst werden, da sie nach wie vor eine Umsetzung ihrer eigenen Person erforderten. Das Mobiltelefon konnte letztlich nur einen intensiveren Einblick in ihre aktuelle Situation geben und eine emotionale Stütze bieten, wenn kurzfristig ein Austausch der Akteur\*innen notwendig wurde. Die Koordination und Umsetzung des Alltages sowohl an Land als auch an Bord wurde damit weitgehend nicht beeinträchtigt, wenngleich nicht auszuschließen ist, dass ein gelegentliches Warten auf eine Nachricht und das Ausbleiben einer Nachricht von Seiten der Seeleute durchaus Einfluss auf die Situation der Akteur\*innen an Land haben konnte und ihren Alltag durchaus durcheinander brachte, wie uns abschließend Weinert\* berichtet.

„Also das ist auch nach wie vor so, auch jetzt, wo wir so gut kommunizieren können. Das beeinflusst den Alltag, dadurch dass ich die Kinder habe ähmm... geht das dann immer wieder so in den Hintergrund, weil das einfach das Leben läuft ja trotzdem weiter und das da äh... wartet ja keiner mit. (...) Doch also das beeinflusst den Alltag. Man äh... tigert dann um die, um die äh... Telefon oder Handy oder was für Geräte rum und wartet immer und holt alle fünf Minuten E-Mail und (...) macht natürlich dann nichts anderes nä“ (Transkript Weinert\*, S.6).

Das dabei von der Zeitzeugin erwähnte beständige Warten auf eine Nachricht der Seeleute mag dabei für die Partner\*innen an Land zu jeder Zeit, auch außerhalb des Untersuchungszeitraumes, eine wichtige Rolle gespielt haben. Bedingt auch durch Entwicklung der Mobiltelefone und der damit verbundenen jederzeitigen Erreichbarkeit kam es, wie Höflich anmerkte, zu einer Veränderung der Begriffe von Nähe und Ferne, wie wir an anderer Stelle bereits betonten (s. S.455). Eine Nichterreichbarkeit von Akteur\*innen oder ein Ausbleiben einer Nachricht konnte dabei wie Döring uns erläuterte, zur Entstehung von Sorgen oder gar zu Ängsten oder Stress hinsichtlich der jeweiligen Situation der Partner\*innen führen, da die Gegenseite die derzeitige Lage nicht einschätzen und einordnen konnte (vgl. Döring 2003). Obgleich wir nicht wissen, wie die Akteurin selbst auf ein Fernbleiben einer entsprechenden Nachricht reagierte, verdeutlicht das Zitat dennoch, wie sehr das Warten auf eine Nachricht einen Alltag der Partner\*innen von Seefahrer\*innen beeinflussen kann, so dass andere Aktivitäten kurzzeitig unterbrochen werden und der Blick nur noch auf das Mobiltelefon gerichtet wird, um schnellstmöglich auf eine ankommende Nachricht oder einen Anruf der Seeleute zu reagieren.

Auch die digitale Kommunikation nahm entscheidenden Anteil daran, dass eine ubiquitäre Erreichbarkeit von Kommunikationsteilnehmer\*innen gewährleistet werden konnte. Insbesondere Smartphone als digitale Medien ermöglichen dabei neben bereits bei Handy verfügbaren Kommunikationsoptionen wie Telefonaten oder einem Versand von SMS-Nachrichten eine Diversität an Möglichkeiten einen Austausch mit Akteur\*innen zu schaffen, unabhängig ob es sich dabei um Telefonate, SMS, WhatsApp- Nachrichten oder E-Mail handelt. Doch was verstehen wir grundlegend unter digitaler Kommunikation bzw. unter einem digitalen Medium, wenn wir Smartphone allgemein als digitale Medien beschreiben können, bleibt an dieser Stelle eine sich aufdrängende Fragestellung. Diese Frage zu beantworten wird im nun folgenden Kapitel nun genauso unsere Aufgabe sein wie eine Prüfung, ob mit unterschiedlichen als digital bezeichneten Medien ein Einfluss auf die Gestaltung eines Alltages der Partner\*innen von Seeleuten vorgenommen werden konnte.

## **5.9 Beispiele digitaler Kommunikation und ihrer Relevanz für einen interpersonalen medienvermittelten Austausch der Seefahrer\*innen am Beispiel einer Nutzung digitaler Medien**

Möchten wir im Folgenden aufzeigen, wie es den Zeitzeug\*innen mit Hilfe einer digitalen Kommunikation und der Nutzung digitaler Medien möglich war einen Einfluss auf den Alltag ihrer Partner\*innen an Land auszuüben, so muss zunächst auf die Bedeutung des Computers, genauer des PC (Personalcomputer) hingewiesen werden, der für eine digitale Kommunikation, nicht nur der Untersuchungsgruppe, eine wesentliche Rolle spielte. Ganz allgemein betrachtet handelt es sich bei einem Computer, um ein Speicher- und Bearbeitungsgerät, welches aus Rechenmaschinen von Leibniz, Babbage und Zuse entstanden ist und unterschiedliche Funktionen miteinander vereint (vgl. Hickethier 2010, S.313). Diese Information bietet uns an dieser Stelle jedoch keine Aufklärung darüber, was das Besondere an einem Computer bildet und auch der Hinweis von Böhn, dass für eine Entstehung und Entwicklung des Computers zunächst technische Voraussetzungen erfüllt werden sein mussten, wie die Halbleitertechnik und die daraus resultierenden Chips, die erst in der zweiten Hälfte des 20.Jhdts. entwickelt wurden und von da an eine rasante Verbesserung der Computertechnik ermöglichten, lässt uns zunächst ratlos zurück (vgl. Böhn 2008, S.141).

Wesentlich sinnvoller erscheint es daher zunächst auf die Entstehungsgeschichte des Computers einzugehen und abschließend seine Funktionalität und seine Relevanz für eine digitale Kommunikation von Akteur\*innen zu betonen. Dabei kann aufgrund des beschränkten Rahmens dieser wissenschaftlichen Abhandlung die umfangreiche geschichtliche Entwicklung des Mediums nicht in allen Teilen und nur sehr allgemein und in weiten Teilen konzis erfolgen.

Dastyari informiert uns anfangs darüber, dass der Terminus Computer Anfang der 1960er Jahre aus dem Amerikanisch-Englischen übernommen wurde und vielfach auch Ausdrücke wie Rechner oder elektronischer Rechner als Äquivalent für den Begriff im deutschen Sprachgebrauch verwendet werden. Das englische Wort hingegen, so führt der Autor ferner aus, geht dabei auf das Verb computer, welches als berechnen ins Deutsche übersetzt werden kann zurück, das seinen Ursprung im lateinischen Wort computare, welches als berechnen, zusammenrechnen oder überschlagen formuliert werden kann, stammt (vgl. Dastyari 2000, S.151).

Der Medienwissenschaftler ist es nun folgend auch, der uns darüber informiert, dass ein Computer grundsätzlich als eine „Funktionseinheit zur automatischen Verarbeitung von Zeichen unter Anwendung von logischen, mathematischen, zeichensetzenden, speichernden und übertragenden Operationen- kurz: (als) eine programmgesteuerte, elektronische Rechanlage“ (Dastyari 2000, S.151) verstanden werden kann. Datenträger bilden dabei mechanische Speicher wie Lochkarten; magnetische Speicher wie Disketten oder interne oder externe Magnetplatten bzw. Festplattenlaufwerk, Zip-Disketten bzw. optische Speicher wie CD-ROM, Bildplatten, DVD oder HD-DVD, um nur einige bedeutsame Datenträger zu nennen (vgl. Dastyari 2000, S.151 und [https://de.wikipedia.org/wiki/Datenspeicher#Optische\\_Speicherung](https://de.wikipedia.org/wiki/Datenspeicher#Optische_Speicherung)). Kommt Dastyari dann im Anschluss daran darauf zu sprechen, dass zur seriellen Ausstattung eines Personal Computers (PC) (siehe dazu nachfolgende Hinweise im Verlauf dieses Abschnitts), ein schneller Rechner mit einer 2,5 Gigabyte Daten fassenden Festplatte, magnetischem Diskettenlaufwerk, CD-Rom-Laufwerk, Standardtastatur, Monitor und Maus gehören (vgl. Dastyari 2000, S.151), welche die sogen. Hardware (Hardware bildet dabei den Oberbegriff für die materiellen Einzelteile eines Computers (vgl. <https://www.onpulsion.de/lexikon/hardware/>)) bilden, so muss hier eindeutig der Stand der Informationen aus dem Jahr 2000 berücksichtigt werden, der nach heutigem Stand eindeutig als überholt zu betrachten gilt. Bedingt jedoch durch unterschiedliche Ausstattungsvarianten heutiger zu erwerbender PC ist es nicht so einfach die Liste des Wissenschaftlers zu ergänzen. Grundlegend kann jedoch davon ausgegangen werden, dass nach wie vor eine Festplatte zur Grundausrüstung des PC gehört, die einen unterschiedlich hohen Datenspeicher beinhaltet, der von einigen Gigabyte bis hin zu einigen Festplatten im Terabyte-Bereich liegen kann. Auch die bei Dastyari genannten Komponenten wie Tastatur, Maus, Monitor sowie Netzteil spielen auch heute noch eine Rolle, Diskettenlaufwerke wurden ausgetauscht gegen CD-Rom-Laufwerke und DVD-Rom-Laufwerke, ergänzt darüber hinaus durch Anschlüsse für externe Speichermedien wie USB, die als Speichermedien unterschiedlicher Dateien wie Dokumente, Audio- und Gesprächsdateien, aber auch Videos fungieren (vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Personal\\_Computer](https://de.wikipedia.org/wiki/Personal_Computer)). Die Liste mag an dieser Stelle nicht vollständig sein, verdeutlicht jedoch die technische Weiterentwicklung des Computers selbst. Die Hardware eines Computers wird dabei durch eine immaterielle Komponente ergänzt, worauf uns Dastyari im weiteren Verlauf seiner Darstellung hinweist, durch die sogen. Software, die eine Gesamtheit aller Programme darstellt, mit dessen Hilfe ein Rechner bestimmte Aufgaben durchführt. Zur Software selbst gehören dabei Betriebssysteme,

Programmiersprachen und Computerprogramme, wobei ein Betriebssystem als ein Sammelbegriff für eine Gruppe von Systemprogrammen steht, ohne welche die Computerprogramme nicht betrieben werden können, wie heute gängige Programme wie bspw. Windows, Mac OS X oder Linux (vgl. Dastyari 2000, S.151 und [https://de.wikipedia.org/wiki/Liste\\_von\\_Betriebssystemen](https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Betriebssystemen)). Programme sind dabei als Folgen von formalisierten Sprachausdrücken zu begreifen, welche auch als Anweisungen, Befehle oder Kommandos bezeichnet werden und die in einem künstlichen Sprachsystem erfolgen der sogen. Programmiersprache, mit dessen Hilfe bestimmte Elementarfunktionen des Computers ausgelöst werden können (vgl. Dastyari 2000, S.151).

An dieser Stelle kann jedoch nicht ausführlich auf die unterschiedlichen Programmiersprachen eingegangen werden, festzuhalten bleibt jedoch, dass allgemeine Programmiersprachen wie kaufmännische, mathematische und dialogorientierte, aber auch spezielle Programmiersprachen für die numerische Steuerung, für die Steuerung von Prozessen und für den Bereich des rechnergestützten Lernens eine Bandbreite möglicher Nutzungsoptionen von Computern zum Ausdruck bringen, die auch heute noch eine wichtige Rolle spielen (vgl. Dastyari 2000, S.152).

Neben einem grundlegenden Überblick über wesentliche Aspekte eines Computers, der durchaus ergänzt werden könnte, sowie einen Definitionsversuch von Dastyari selbst, bleibt dessen Darstellung zunächst ohne eine Betrachtung der historischen Entwicklung des Computers durchaus problematisch, da sie ansonsten dem Leser den Eindruck vermittelt, dass Computer bereits in früherer Zeit entsprechende Funktionen aufwiesen und auf die bei Dastyari konstatierte Art und Weise einer Nutzung unterzogen werden konnten. Zu diesem Zweck möchte das Projekt im Folgenden eine kurze Entwicklungsgeschichte des Mediums ergänzen, die jedoch bedingt durch den begrenzten Rahmen dieser Forschungsarbeit nur konzise und allgemein ausfallen kann und bei der auf ausschließlich relevante Ereignisse Bezug genommen wird, die eine durchgehende Detailgenauigkeit, die an dieser Stelle zu verzeihen sei, vermissen lassen.

Wenn auch Dastyari auf frühe Vorgänger des Computers verweist wie bspw. den Abakus, der zur Zahlendarstellung und Ausführung von Rechenaufgaben diente und den der Autor als ältesten Computer bezeichnet (vgl. Dastyari 2000, S.155) und Böhn auf den Rechenschieber Bezug nimmt (vgl. Böhn 2008, S.144), der ebenfalls als historischer Vorläufer des Computers gelten kann, folgt das Projekt im Anschluss weitgehend seiner Auffassung, dass die

eigentliche Geschichte des Computers, abgesehen von o.g. Vorgängern wie Abakus oder Rechenschieber (die im eigentlichen Sinne als Rechenmaschinen bezeichnet werden können) mit Lochkartenmaschinen im 19.Jhdt. begann, unter anderem durch die vom Entwickler und Mathematiker Charles Babbage entwickelte programmierbare Rechenmaschine, die mit Lochkarten arbeitete und die von Hermann Hollerith weiterentwickelt wurde, der sie als Speicher für statistische Daten nutzte (vgl. Böhn 2008, S.144 und Dastyari 2000, S.156). Vormals dienten die Lochkarten als eine schablonenartige Pappkarte angelegt als ein Programmträger und Datenspeicher (vgl. Dastyari 2000, S.156). Doch erst Konrad Zuse, so führt der Autor weiterhin aus, ein deutscher Erfinder baute nach den Überlegungen von Babbage und seinen Versuchen einen ersten funktionierenden programmgesteuerten Rechenautomaten, den Zuse Z3 (vgl. hier Dastyari 2000, S.156) für aerodynamische Berechnungen zu militärischen Zwecken zu Beginn der 1940er Jahre, wie das Projekt ergänzen möchte (vgl. Böhn 2008, S.144). Zuses Apparat fungierte dabei mit seiner Konzentration auf Zahlendaten noch weitgehend als ein Rechencomputer, wie Fahlenbrach ergänzt (vgl. Fahlenbrach 2019, S.106), arbeitete jedoch bereits in den 1930er Jahren mit elektromagnetischen Schaltungen, Relais und programmkontrolliert (vgl. Hickethier 2010, S. 313) und mit einem dualen Zahlensystem und bistabilen Schaltelementen, wie Dastyari ergänzt (vgl. Dastyari 2000, S.156). Bemühungen um ein automatisches Rechnen mit Hilfe eines Apparates wie dem Computer standen dabei in einem engen Zusammenhang mit militärischen Erfordernissen (vgl. Böhn 2008, S.144) und beeinflussten die weitere Entwicklung des Mediums zunächst elementar. So war es der britische Mathematiker Alan Turing, der 1941 den Code von ENIGMA, der Chiffriermaschine des deutschen Kriegsgegners entschlüsselte (vgl. ebd., S.144). Dessen eigentliche Bedeutung bestand jedoch weit mehr in seiner Erfindung, der Universal Discrete Machine, einer programmgesteuerten Maschine, die es ermöglichte potentiell Daten von unterschiedlichen Speichern in vernetzter Weise abzulegen und zu verarbeiten und dessen Ein- und Ausgabestellen interaktiv über ein Programm verschaltet waren (vgl. Fahlenbrach 2019, S.106). Die von Turing entwickelte Maschine, vielfach auch als Turingmaschine bezeichnet, bildete dabei die Voraussetzung für ein grundlegendes Prinzip der Computerschaltung (vgl. Wenzel 2007, S.24) und dieses Grundprinzip, welches in einer automatisierten und vernetzten Datenspeicherung- und -verarbeitung bestand, wurde in den 1940er Jahren kontinuierlich weiterentwickelt und der von Turing entwickelte Computer vielfach zu einem Medium, welcher insbesondere vom Militär und in der Wissenschaft verwendet wurde (vgl. Fahlenbrach 2019, S.106). Es war weitgehend John von Neumann zu verdanken, der einen weiteren Grundstein für die Entwicklung des

Computers in den 1940er Jahren legte, indem dieser „eine Rechnerarchitektur, die Daten, Datenflüsse und Programme aus einem sequentiell aufzählbaren Adreßraum zuordnete und ihre Zeichencodes auf binäre Grundentscheidungen reduzierte. Damit war der Schritt zu als Information gespeicherten Programmen und der SISD-Struktur („single instruction, single data“) getan“ (Dastyari 2000, S.157). Der Mathematiker legte dabei den Grundstein für noch heute bedeutsame Grundeinheiten eines Computers bestehend aus Steuerwerk, Rechenwerk, Speicher, Eingabe- und Ausgabewerk, wie Hickethier ergänzt (vgl. Hickethier 2010, S.313).

Computer waren dabei in den 1940er Jahren noch weitgehend riesige Rechenmaschinen, mit denen ein Team von Technikern, Operateuren und Programmieren beschäftigt waren, sie waren teuer und groß und nur wenige Institutionen neben dem Militär leisteten sich diese (vgl. Friedewald 2007, S.27). Und auch noch in den 1950er Jahren, so Friedewald, stellten Computer keine Medien dar, an denen man unmittelbar arbeiten konnte, sie waren teuer und mussten vielfach rund um die Uhr in Betrieb sein und häufig musste man Stunden warten, um überhaupt festzustellen, ob die Befehle, die man dem Computer übermittelte auch tatsächlich die gewünschten Ergebnisse brachten (vgl. Friedewald 2007, S.29f.).

Computer wie der erste vollelektronische Rechner ENIAC, der 1945 an der Universität von Pennsylvania entstand, arbeiteten noch mit Röhrentechnik, wobei diese in den Folgejahren nach und nach von Transistoren abgelöst wurden (vgl. Böhn 2008, S.144f.). 1955 entstand so „der erste mit Transistoren bestückte Rechenautomat „Transistor-Digital-Computer“ (TRADIC) unter der Leitung von J.H.Felker für die US-Luftwaffe“ (Dastyari 2000, S.158). Transistoren, darauf weist uns ebenfalls Dastyari hin, zeichneten sich im Vergleich durch Elektroröhren dadurch aus, dass sie kürzere Schaltzeiten, kleinere Abmessungen und Verlustleistungen aufwiesen (vgl. ebd., S.158).

In der zweiten Hälfte der 1950er Jahre kam es dabei zu einer industriellen Serienfertigung elektronischer Computeranlagen zu rein kommerziellen Zwecken, wenngleich es noch dauern sollte bis sich das Medium auch in anderen Bereichen außerhalb des Militärs, in der Wissenschaft oder in Behörden oder vereinzelt Unternehmen durchsetzen sollte. Damit einher ging jedoch ein weitgehender Wandel der Computer, die nun nicht mehr hauptsächlich für numerische Zahlenberechnungen verwendet wurden, sondern auch zu nicht-numerischen Berechnungen, der sogen. EDV (vgl. Dastyari 2000, S.158). EDV lässt sich dabei nach Dastyari als „das elektronische Erfassen, Übermitteln, Ordnen und Umformen von Daten“ (Dastyari 2000, S.152) verstehen und „basiert auf der Digitalisierung von Informationen, das

heißt der Darstellung aller Zeichen und Symbole im Binärsystem durch jeweils einen der beiden nur möglichen Zustände „Null“ oder „Eins“ bzw. in ihrer technischen Umsetzung durch bistabile Schalter („Ein“ oder „Aus““ (Dastyari 2000, S.152).

Die Transistoren und die Entwicklung von Chips, die integrierte Schaltkreise tragen, machten gegen Ende der fünfziger Jahre des 20.Jhdts. eine enorme Leistungssteigerung der Computer möglich. Mit den Chips, wobei es sich eigentlich um integrierte Schaltungen handelte, für die sich der Ausdruck Chips einbürgerte, wurde es möglich alle Elemente eines Computers auf einem Chip zu integrieren. Damit wurde es möglich Computer günstiger als zuvor herzustellen, sie wurden nach und nach nicht nur leistungsfähiger, sondern auch beständig kleiner als zuvor und ermöglichten so die Entwicklung des Personal Computers (PC), dessen eigentliche Geschichte bereits nach weltweiter Vorstellung des Mikroprozessors 1971 durch Intel begann (vgl. insges. Böhn 2008, S.144f. und Friedewald 2007, S.27 und <https://www.bernd-leitenberger.de/technik-der-computer.shtml>). Waren Computer vorher zumeist als Großrechner angelegt und im Verlaufe der 1960er und 1970er Jahre zunehmend als Mini-oder Kleinrechner, die im Vergleich zu diesen nicht mehr ganze Säle füllten, sondern lediglich Platz in einem oder mehreren Schränken benötigten, kam es mit dem Vertrieb der ersten PC zu einer nochmaligen Reduzierung ihrer Größe, was eine Verwendung in den eigenen vier Wänden erst möglich machte (vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Minirechner>). Erfolgreiche Modelle stellten dabei insbesondere die ersten Homecomputer der späten 1970er Jahre dar, die preislich erschwinglich es allen Mitgliedern der Gesellschaft gleichermaßen möglich machten einen Computer zu erwerben und ihn für den Privatgebrauch zu nutzen, wie bspw. eingeführte PC wie der erste Apple I (1976 entwickelt), der zweite Apple II (1977 entwickelt) sowie Modelle wie der Commodore PET 2001 (1977 entwickelt) und der IBM PC aus dem Jahr 1981 (vgl. Friedewald 2007, S.27 sowie [https://de.wikipedia.org/wiki/Personal\\_Computer](https://de.wikipedia.org/wiki/Personal_Computer)).

Eine weitere wichtige Voraussetzung für die Entwicklung des Computers bot darüber hinaus allerdings eine möglichst einfache Sprache, die von einer Maschine effizient verarbeitet werden konnte, wie Böhn anmerkt, die einfacher sein musste als unsere Lautsprache selbst. Dazu bot das duale Zahlensystem von Leibniz die wichtigste Grundlage. Der binäre Code des Wissenschaftlers bot dabei den einfachsten binären Code, den es geben konnte, der lediglich aus den Ziffern 0 und 1 besteht (vgl. Böhn 2008, S.141). Vielfach wird ein binärer Code dabei auch als ein digitaler Code gleichgesetzt, obgleich Böhn zu bedenken gibt, dass es sich bei einem digitalen Code lediglich um einen Spezialfall eines binären Codes handelt (vgl. Böhn



2008, S.141). Heilmann informiert uns darüber, dass das lateinische Substantiv *digitus* zunächst als Ausdruck für Finger, später auch für Zehe verwendet wurde, das nachklassische Adjektiv *digitalis* dann als Bezeichnung für zum Finger gehörig oder das den Finger betreffende (vgl. Heilmann 2010, S.128), wengleich Wenzel darauf hinweist, dass der Ausdruck *digital* vom Wort *digitus* selbst stammt und ebenso für Finger verwendet wurde, wie für *bit* (als Kurzform von *binary digit*) (vgl. Wenzel 2007, S.255), wobei ein *bit* dabei laut Ifrah „jeweils eine der beiden Zahlen 0 und 1 des Binärsystems kennzeichnet, das im 18.Jahrhundert von Leibniz (1646-1716) entworfen wurde“ (Ifrah 1998, S.83). Abgeleitet von der antiken Kunst des Zählens und Rechnens mit 26 Fingern stand *digitus*, worauf wiederum Heilmann zu sprechen kommt, seit dem frühen Mittelalter auch für die einstelligen Zahlen 1 bis 9 bzw. ihre Ziffern selbst (vgl. Heilmann 2010, S.128). „Digital ist demnach, was sich als ganze Zahl an einzelnen Fingern abzählen lässt. (...) Digitale Maschinen (sind somit) diejenigen, die durch diskrete (nicht notwendigerweise binäre) Zahlen codierte Informationen verarbeiten“ (Heilmann 2010, S.128), was bei einem Computer der Fall ist.

Das Grundprinzip des Computers besteht nun, wie Hickethier ausführt, in einer Überführung aller Zeichen und Zeichenvorgänge in Rechenoperationen, wobei sämtliche Informationen in einen binären Code übersetzt und als Signale übertragen werden (vgl. Hickethier 2010, S.313). Daten unterschiedlicher Art, unabhängig ob sprachlich, numerisch, grafisch, klanglich werden in einen binären Code 1/0 umgesetzt, was eine bis zu diesem Zeitpunkt ungekannte Dimension der vernetzten Auswertung, Bearbeitung und Speicherung von Informationen möglich machte (vgl. Fahlenbrach 2019, S.55). Die aus gesprochener Sprache abgeleiteten Schriftzeichen, Bilder oder visuelle Zeichen, aber auch Klänge, Körperbewegungen und sensorische Daten werden dabei über digitale Interfaces (Oberflächen, welche eine Verbindungsstelle zwischen Computer und dem ihn bedienenden Menschen darstellen (vgl. <https://de.wiktionary.org/wiki/Interface>)) in den abstrakten binären Code 1/0 übertragen und werden auf der Nutzeroberfläche selbst erneut in sprachliche, visuelle oder auditive Zeichen übersetzt (vgl. Fahlenbrach 2019, S.112). Er fungiert somit als ein Übertragungscode, der spezifische Zeichensysteme und Daten aus der analogen Welt in unspezifische digitale Daten umwandelt, wie Fahlenbrach an anderer Stelle ergänzt (vgl. Fahlenbrach 2019, S.112). Der Computer vereint auf diese Art Schrift, Bild, Ton, Fotografie und Film in digitalisierter Form und bringt sie auf dem Bildschirm zur Darstellung (vgl. Wenzel 2007, S.298), wobei historisch betrachtet die ersten von Zuse und Turing entwickelten Computer noch nicht eine derartige Diversität an unterschiedlichen Formen darstellen konnten und erst eine

kontinuierliche Entwicklung des Mediums selbst und eine Integration anderer Medien wie Schrift, Bild oder Sprache ab den 1990er Jahren zu einer Zunahme entsprechender Darstellungsformen führte (vgl. im Ansatz Dastyari 2000, S.159). Da ein Computer als erweiterte Rechenmaschine in Rechengänge transformiert, lag es nun laut Hickethier durchaus nahe, nicht nur sprachliche Texte, sondern eben auch visuelle Texte oder Audiodateien als Rechengänge zu codieren, sie auf technischer Ebene mit Schrifttexten zusammenzuführen und damit multimediale Texte zusammen zu erzeugen (vgl. Hickethier 2010, S.313f.). Doch dessen unabhängig, handelt es sich bei allen Repräsentationen, losgelöst ob sie schriftlich, auditiv oder visuell dargestellt werden, lediglich um Simulationen als rechnerisch generierte Objekte, Räume und Zeichen, deren materiale Existenz rein digital und damit weitgehend ent-körperlicht ist (vgl. hierzu Fahlenbrach 2019, S.112). Während sich bei der eigenen Handschrift noch auf dem Träger Papier eine physische Manifestation der Signatur manifestierte, bleibt die Schrift nun lediglich noch ein Haufen von digitalen Pixeln auf dem Bildschirm selbst (vgl. ebd., S.112).

Losgelöst bereits erwähnter Funktionen eines Computers bildet dabei insbesondere die von John von Neumann entwickelte Grundfunktion eines Computers, seine Speicherfunktion, eine bedeutsame Funktion für das Medium, welche für eine Nutzung des Computers auch heute noch essentielle Bedeutung aufweist. Der Speicher des Computers ermöglicht es nun alle Texte in ihrem binären Code elektromagnetisch über entsprechende Befehle zu speichern, sie selbst zurück zu übersetzen, um eine Bearbeitung der Texte selbst möglich zu machen. Ein Computer kann dabei, um ein Beispiel zu nennen, als ein Schreibinstrument verwendet werden, um mit Hilfe von Textprogrammen Texte zu erstellen, die aus vielfältigen Textbausteinen bestehen und diese so zusammensetzen, dass Autoren sie immer wieder bearbeiten und somit auch verändern können. Eine Ausgabe der Texte erfolgt dabei über Datensätze wie Diskette, CD-Rom, aber auch über DVD-Rom oder Memory-Sticks, welche die Dateien extern speichern, aber auch als Ausdruck über zusätzliche Hardware wie einen Drucker in Form eines Papierausdruckes (vgl. insgesamt auch Hickethier 2010, S.313f.). Die Dateien können dabei im Rahmen der Programme, aber auch über externe Dateien gespeichert und aufbewahrt werden, so dass es nun laut Hickethier durchaus nahe lag, die Rechner selbst miteinander zu verbinden, um einen Datenaustausch untereinander zu schaffen (vgl. Hickethier 2010, S.313 und im Folgenden die Auszüge zum Internet).

Während ein Computer vorher ausschließlich von einer recht überschaubaren Menge an Akteur\*innen im Bereich des Militärs, in der Wissenschaft, aber auch in Behörden und

Unternehmen Anwendung fand, welche das Medium für unterschiedliche Zwecke verwendeten, widmete sich der PC seit seiner Entwicklung verstärkt an die Gesellschaft selbst und ihre Akteur\*innen als potentielle Nutzer\*innen, die das Medium privat nutzen konnten. Bedingt durch erschwingliche Anschaffungspreise konnte ein erster Schritt umgesetzt werden, um das Interesse der Gesellschaft am PC zu wecken (vgl. nur im Ansatz Friedewald 2007, S. 27). Doch viel wichtiger war eine kontinuierliche Überarbeitung der Bedientechnologie der Computer selbst, die vorher meist nur einen Zugang durch Fachpersonal wie Operateure, Programmierer oder Techniker erlaubte (vgl. ebd., S.27). Denn in den Anfängen des von Turing entwickelten Computers war an eine weitgehende Durchsetzung des Mediums in Privathaushalten auch deshalb noch nicht zu denken, weil die Computer einer hoch spezialisierten Bedientechnologie unterlagen, die eine einfache Benutzung für die meisten Akteure deutlich erschwerte (vgl. im Ansatz Fahlenbrach 2019, S.106f.)

Zwar begann man schon in den 1940er Jahren damit einfach bedienbare Interface-Technologien zu entwickeln, um Computer für den militärischen Gebrauch zu optimieren, aber es dauerte einige Zeit bis Bedienapparaturen entwickelt werden konnten, die sich dabei ergonomisch der menschlichen Hand anpassten und dessen Software über einen vereinfachten Zeichencode funktionierte, welcher eine intuitive Kommunikation mit dem Computer realisieren ließ (vgl. insges. Fahlenbrach 2019, S.106f.). Laut Fahlenbrach wurde dabei anfangs aus militärischen, aber auch später aus ökonomischen Interessen heraus in die Entwicklung von Mensch-Computer-Schnittstellen investiert, welche es auch Laien ermöglichen sollte, einfach und möglichst natürlich mit einem Computer zu kommunizieren. Eine Orientierung verlief dabei grundlegend an den menschlichen Sinnen und primären Medien unserer Kommunikation, so der menschlichen Stimme, der Sprache, Gestik, dem Tastsinn und dem Auge (vgl. Fahlenbrach 2019, S.107). Hatten Zuse und Turing, so gibt die Autorin zu bedenken, bereits wichtige Impulse für die Erfindung der vernetzten und automatisierten Datenverarbeitung geliefert, rückten nun verstärkt der menschliche Körper und sinnesbasierte Informationsverarbeitung ins Zentrum der Entwicklung intuitiv bedienbarer Mensch-Computer-Schnittstellen (vgl. Fahlenbrach 2019, S.107). So mag es nicht verwundern, dass daraus folgende Konzepte intuitiver Interfaces (Bildschirmoberflächen und Schnittstellen) vertraute kommunikative Kulturtechniken aufgriffen, wie neben dem Sprechen, das gestische Zeigen, Schreiben oder eine Kommunikation über Bildzeichen und das Greifen selbst (vgl. ebd., S.107). Die von Fahlenbrach konstatierten apparativen Techniken wurden dabei schon in den 1940er Jahren

unterschiedlich gehandhabt, bspw. in Form von Joysticks oder Pens (Schreibgeräten), mit denen eine Interaktion mit dem Computer möglich gemacht werden sollte (vgl. Fahlenbrach 2019, S.107).

Losgelöst von oben genannten Apparaturen, auf die an dieser Stelle nicht eingegangen werden kann, konnten laut Fahlenbrach in Kombination mit interaktiver Hard- und Software seit den 1960er Jahren zunehmend verschiedene Datenkorpora wie Zahlen, Worte, Texte und Bilder verarbeitet werden, wobei die Durchsetzung grafischer Benutzeroberflächen das Potential des Computers erstmalig in den Fokus weiterer Personengruppen rückte, wenn auch zunächst nur ein begrenzter Nutzerkreis dessen Vorzüge kennenlernen konnte, da die Preise für Computer noch zu hoch lagen, um Computer als massentaugliches Medium etablieren zu können. Hinzu kam, dass eine Entwicklung von bedienfreundlichen Systemen erst weitgehend im Verlaufe der 1980er Jahre so ausgereift war, dass sie eine massenhafte Verbreitung erlaubten. Und über dies hinaus hatten sich im Verlauf der 1960er Jahre alle Hard- und Softwareinstrumente entwickelt, die in ihrer Grundstruktur noch heute vorhanden sind, wie bspw. Maus oder die Verwendung von visuellen Zeichen und Bildern als grafische Benutzeroberflächen. Sie ermöglichten dabei über Symbole, Icons, Menüs, Fenster und andere grafische Oberflächen eine visuelle Computersprache zu entwickeln, welche an vertraute Codes und Zeichen der Alltagswelt anknüpfte und auch über sprachliche Grenzen hinaus schnell und intuitiv erfassbar war (vgl. insges. Fahlenbrach 2019, S.108f.). Für lange Zeit wurden Computer wie auch PC aus Kostengründen für den Alltagsgebrauch vor allem textbasiert über eine Tastatur bedient, eine Weiterentwicklung fand dabei insbesondere durch die von Apple gebräuchlichen grafischen Interfaces statt, bei dem es sich laut Auffassung der Informatik um eine „Oberfläche, eine Verbindungsstelle zwischen Computer und dem ihn bedienenden Menschen handelt“ (<https://de.wiktionary.org/wiki/Interface>). Auf der Oberfläche, wobei der Bildschirm des PC auch als ein Schreibtisch bzw. im Englischen als Desktop bezeichnet wird und über einzelne Anwendungen auf dem PC, wie über unterschiedliche Fenster wurde es Akteur\*innen möglich eine Interaktion zwischen Computer und Mensch zu schaffen. Der PC konnte dabei über visuelle Icons, Fahlenbrach verweist auf Dateiordner (in Ordnerform) oder E-Mail-Programme als Briefumschlag gekennzeichnet, einfach bedient werden (vgl. Fahlenbrach 2019, S.109f.). Die vorher jederzeit sichtbare digitale Programmsprache wurde nun unsichtbar und trat deutlich zurück hinter der Benutzeroberfläche mit eingängigen visuellen Symbolen zurück, was es Verbrauchern möglich machte einen PC ohne Expertenwissen zu verwenden (vgl. ebd., S.110).

Der Übergang von einem rein textbasierten zu einem bildbasierten Display (einer Bildschirmoberfläche auf der wichtige Informationen angezeigt werden können) und entsprechende grafische Benutzeroberflächen sowie intuitive Eingabeinstrumente wie die Maus (vgl. Böhn 2008, S.145), welche neben Monitor und Tastatur zu den bedeutsamsten Mensch-Computer-Schnittstellen für eine Interaktion der Akteur\*innen zueinander gehört (vgl. [https://de.wikipedia.org/wiki/Maus\\_\(Computer\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Maus_(Computer))), führten zu einer allgemeinen Verbesserung der Bedientechnologie der PC, die eine einfache Nutzung aller Anwender\*innen möglich machte und einen wichtigen Grund lieferte, weshalb sich ein PC als ein privates Medium durchsetzen konnte, so die Auffassung des Forschungsprojektes nach abschließender Lektüre der Beiträge unterschiedlicher Autoren.

Die zunehmende Bedeutung des Personal Computers lässt sich dabei unserer Ansicht nach auch durchaus unter Beobachtung seiner Rolle für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation betrachten. Internet oder E-Mail ermöglichen einen weltweiten Austausch von Akteur\*innen untereinander und lassen dabei eine Verbreitung unterschiedlicher Informationen in kürzester Zeit zu, welche es ermöglicht sich oftmals in Sekundenschnelle miteinander auszutauschen. Vielfach wird heute mit dem Begriff Computer vielmehr ein Aspekt seiner Funktionalität in den Fokus gestellt, der im Begriff Internet unserer Ansicht nach seinen vorläufigen Höhepunkt findet, andere Optionen des Mediums nachrangig erscheinen lässt und dabei Bezug nimmt auf die bereits bei Hickethier an anderer Stelle benannte Verknüpfung von Nutzer\*innen bei Verwendung des Mediums selbst (vgl. hierzu oben S.482). Waren anfangs noch zu Beginn der 1940er Jahre Computer „Unikate mit einer je eigenen Binnenstruktur“ (Kammer 2001, S.531), so änderte sich dies weitgehend durch zwei Grundbedürfnisse, wie Hickethier uns verdeutlicht. Dabei verweist der Autor zunächst auf die militärische Forderung der USA in der Zeit des Kalten Krieges den Datenaustausch bei einer partiellen Zerstörung von Verbindungswegen weiterhin zu ermöglichen und damit eine Kommandostruktur zu gewährleisten. Aus dieser Forderung entstand das auch heute noch wichtige Prinzip des dezentralisierten Netzes mit einer spezifischen Form des Datentransports (vgl. Hickethier 2010, S.314f.). Auf der anderen Seite, so fährt der Autor fort, wollte man in der Forschung selbst technische Ressourcen durch eine Verknüpfung mit anderen Wissenschaftler\*innen möglich machen und effektiver nutzen (vgl. Hickethier 2010, S.315). Es ist auch Hickethier, der uns im Folgenden darüber aufklärt, dass das Prinzip des dezentralisierten Netzes nun darin besteht, dass zur Versendung der Dateien diese in einzelne Datenpakete zerlegt, mit Empfänger- und Absenderadressen versehen werden und jedes

dieser einzelnen Datenpakete sich den schnellstmöglichen Weg durch vorhandene Netzteile sucht, um in Empfang genommen zu werden (vgl. ebd., S.315). Dabei bildete das erste paketvermittelnde Netz ARPANET Ende der 1960er Jahre in den USA einen wichtigen Vorläufer für das Internet, welches gleichzeitig vier Computer an unterschiedlichen Orten miteinander verband und einen Datenaustausch sicherstellen konnte (vgl. ebd., S.315). Durch einen direkten Anschluss des Computers an ein Netz wurde dieser nun vom bloßen Arbeitsgerät, wie der Autor an anderer Stelle fortsetzt, zu einem Terminal, mit dem es möglich wurde Texte von anderen Netzbewohnern anzufordern, sie zu speichern und diese Texte mit anderen Texten zu verknüpfen und wiederum selbst eigene Texte an andere Adressaten zu versenden (vgl. Hickethier 2010, S.314). Die Entwicklung des Internets kann somit, wenn man den Worten von Halbach folgt, als ein Ergebnis der in den 1960er Jahren begonnenen Bemühungen um sichere Netzwerktechnologien betrachtet werden, bei der ursprünglich militärische Forderungen für den Ernstfall und der wissenschaftliche Austausch im Rahmen eines universitären Forschungsnetzes wichtige Voraussetzungen bildeten (vgl. Halbach 1998, S.287).

Dabei war es insbesondere das 1969 eingerichtete Netzwerk ARPANET, welches schon Hickethier an oben genannter Stelle thematisierte, welches die Grundlage für das heutige Internet bildete. Das ARPANET stand dabei für Advanced Research Projects Agency Network und fungierte in seiner Rolle als Forschungsbehörde, die vom amerikanischen Forschungsministerium ins Leben gerufen wurde, um innovative Technologien zu entwickeln, wobei die konkrete Vernetzung von unterschiedlichen Teilnehmer\*innen im Mittelpunkt stand, genauer die Idee eines Informationsnetzwerks im Kontext militärischer Überlegungen etwa der Erwägung eines sowjetischen Atomanschlags in Zeiten des Kalten Krieges (vgl. Böhn 2008, S.146). Der Grundgedanke bestand nun darin ein dezentralisiertes Netzwerk zu entwickeln, welches mit gleichberechtigten Knotenpunkten funktionierte und bei dem ein Ausfall eines Knotens sofort über andere Verbindungen kompensiert werden konnte. Denn eine zentralistisch gegliederte Informations- und Kommandostruktur, so die Überzeugung der Wissenschaftler ließ sich mitunter mit einem Schlag ausschalten, so dass die dezentralisierte Verknüpfung entsprechende Vorteile bot (vgl. Böhn 2008, S.146). Das Netzwerk sollte so unabhängig vom Standort der Computer selbst, der verwendeten Systeme und wenn möglich, sogar unabhängig von den IT-Kenntnissen der Nutzer selbst funktionieren, so dass jeder Teilnehmer mit jedem anderen Nutzer kommunizieren konnte (vgl. <https://www.ionos.de/digitalguide/websites/web-entwicklung/arpamet-definition-geschichte-des-internetvorgaengers/>). Die Entwicklung von Netzwerken selbst bildete dabei kein

historisches Novum und ließ sich auch bereits bei Vorgängern wie dem früheren Postdienst der von Thurn und Taxis oder im Telefonnetz finden, welches eine weltweite Kommunikation unterschiedlicher Teilnehmer\*innen miteinander möglich machen konnte, wie Hickethier ergänzt (vgl. Hickethier 2010, S.316).

Das Besondere am Internet war nun vielmehr auch die Erkenntnis, dass sich mit dem Netz nicht nur ein Austausch von wissenschaftlichen Informationen und Texten ermöglichen ließ, sondern darüber hinaus das Netz auch für eine individuelle und private Kommunikation von Teilnehmer\*innen Verwendung finden konnte (vgl. Hickethier 2010, S.315). Es kam daher zu einer Separation bereits bestehender Netze wie dem militärischen Netz Milnet, welches 1983 in das Defense Data Work der USA integriert wurde, wenngleich das ARPANET selbst jedoch der Wissenschaft überlassen blieb, das nun im Jahr 1990 selbst in das 1986 gegründete neue Netzwerk NSFnet (National Science Foundation) eingegliedert wurde (vgl. ebd., S.315). Bis dato, so gibt der Autor grundsätzlich zu bedenken, wurde das ursprünglich für einen wissenschaftlichen und militärischen Austausch von Daten verwendete Netz lediglich von einer homogenen Gruppe von Spezialisten verwendet. Und auf deren Ansprüche waren die Programme auch selbst ausgerichtet, so dass eine kommerzielle Nutzung zunächst noch nicht möglich war (vgl. Hickethier 2010, S.315). Auch hier gestaltete sich die Überarbeitung entsprechender Benutzeroberflächen und eine einfachere Handhabbarkeit der Programme als gewinnbringend. Entscheidender als diese war jedoch darüber hinaus die Öffnung der Netze für eine kommerzielle und private Nutzung von Akteur\*innen, die nicht für das Militär oder die Wissenschaft selbst tätig waren, stark durch politische Initiativen in den USA ab 1993 gefördert und einem Übergang von einem nicht-kommerziellen Wissenschaftsnetz zu einem Universalnetz, welches von allen gesellschaftlichen Akteur\*innen gleichermaßen genutzt werden konnte (vgl. ebd., S.315).

Darüber hinaus, hierüber informiert uns ebenfalls Hickethier, gewann das Internet nun zu Beginn der 1990er Jahre durch das europäische Kernforschungszentrum CERN (Conseil Européen pour la Recherche Nucléaire auch als Europäische Organisation für Kernforschung bezeichnet, (siehe hierzu [https://de.wiktionary.org/wiki/CERN#CERN\\_\(Deutsch\)](https://de.wiktionary.org/wiki/CERN#CERN_(Deutsch))) erheblich an Bedeutung. Im CERN entstand dabei nach einem Konzept des Physikers Tim Berners-Lee das World Wide Web (WWW), bei dem nun ein Übergabeprotokoll verwendet wurde, um lokale Netzwerke in Genf, Cambridge und Pisa miteinander zu verknüpfen, wie uns Hickethier aufklärt (vgl. Hickethier 2010, S.315). Das Ziel von Berners-Lee bestand nun darin, alle Informationen, die auf Computern weltweit gespeichert waren miteinander zu

verknüpfen, damit die Nutzer darauf zugreifen konnten. Vorher lagen die verschiedenen Informationen letztlich ausschließlich auf unterschiedlichen Computern vor und erforderten einen Zugriff auf das dort vorliegende Datenmaterial, um es verwenden zu können. Zu diesem Zweck besann sich Lee auf eine einheitliche Sprache, das html, „eine textbasierte Auszeichnungssprache zur Strukturierung elektronischer Dokumente wie Texte mit Hyperlinks, Bildern und anderen Inhalten“ ([https://de.wikipedia.org/wiki/Hypertext\\_Markup\\_Language](https://de.wikipedia.org/wiki/Hypertext_Markup_Language)) sowie eine jeweils einzelne Webadresse, praktisch eine individuelle Webseite, die selbst einzigartig ist und über unterschiedliche Links aufgerufen werden konnte. Hinzu kam das Protokoll, das die Übermittlung der Informationen von Informationen im Netz regelte, das sogen. HTTP (Hypertext Transfer Protocol), welches die Grundlage für das Internet bildete. Es ermöglichte eine Verknüpfung von unterschiedlichen Texten, welche durch den von Marc Andreessen, einem amerikanischen Informatiker entwickelten Internet-Browser Mosaic und Netscape es Mitte der 1990er Jahre auch möglich machte Bilder und Töne als Dateien miteinander zu verbinden und zu versenden (vgl. für den Absatz auch Hickethier 2010, S.315f. und <https://www.scinexx.de/news/technik/happy-birthday-world-wide-web/>). Das World Wide Web fungiert somit als ein Kommunikationsnetz und stellt einen global distribuierten Hypertext dar, welches Elemente auf allen Rechnern dieser Welt verteilt und die auf lokalen Rechnern angezeigt werden können. Der grundlegenden Struktur der Dezentralität folgt dabei auch das Internet, welches keinen Zentralrechner kennt, keinen singulären Zugangspunkt und somit als Ganzes relativ sicher erscheint, wenn es um eine mögliche potentielle Zerstörung oder Schließung eines beteiligten Rechners geht, wie Halbach ergänzt (vgl. Halbach 1998, S.290-294).

Beim Auf- und Abbau des Internets ging man zwei unterschiedliche Wege, worauf Hickethier zu sprechen kommt. So wurden zunächst eigenständige Netzverbindungen zwischen unterschiedlichen Institutionen geschaffen wie bspw. ein Datenverkehr zwischen Universitäten und ihren internen Netzen, dem mehrere Universitäten angeschlossen waren und ein Ausbau bereits bestehender Kommunikationsnetze, die bereits vorhanden waren wie zum Einen das bestehende Telefonnetz, aber auch Möglichkeiten des elektrischen Datentransports über Seekabel, Satelliten, Funknetze oder Glasfasernetze, die im Verlauf verwendet wurden, um zunehmend einen globalen Zugriff der Teilnehmer\*innen von überall auf der Welt zu ermöglichen (vgl. Hickethier 2010, S.316). Für die Distribution des Internets waren daher bestehende Kommunikationsnetze von entscheidender Bedeutung, die zwar nach



und nach erweitert wurden, die aber anfangs für eine weltweite Verbreitung eine wichtige Grundlage bildeten. So gesehen und an Hickethier anknüpfend, verwendete das Internet überspitzt formuliert, bereits bestehende Kommunikationsnetze parasitär, worin sich auch laut Auffassung des Autors seine rasche Durchsetzbarkeit begründete. Denn da für das Internet anfangs keine zusätzlichen und eigenen Distributionsstrukturen aufgebaut werden mussten, wie bspw. beim Radio, sondern vorhandene Strukturen nur erweitert und intensiviert wurden (vgl. Hickethier 2010, S.317), konnte es sich möglicherweise schneller als andere Medien durchsetzen.

Der eigentlichen Form des Internets liegt dabei nun eine spezielle Struktur zugrunde, die auch als eine Client-Server-Struktur bezeichnet werden kann. Dabei bietet der Server (ein Computer eines Dienstleistungsunternehmens wie bspw. T-Online) einen speziellen Dienst an, den der Client, der auch als Kunde oder Auftraggeber bezeichnet werden kann, verwendet. Der Client selbst erstellt dabei unterschiedliche Inhalte oder versendet diese, empfängt und verarbeitet die erhaltenen Dateien, wobei der Server die Speicherung der Dateien auf dem Server-Rechner vornimmt, den Transport der entsprechenden Dateien sowie zusätzliche Bereitstellungen und Dienstleistungen (vgl. insges. Hickethier 2010, S.317). Der Computer des Nutzers selbst dient dabei als Endpunkt des Netzes und ist mit einem Server verbunden, bei privaten Nutzern über das Telefonnetz, wobei nun der Server mit zentralen Sammel- und Verteilstellen, die auch als Router bezeichnet werden, über Hochleistungsnetze verknüpft ist und die Daten weiterleitet, wobei die meisten Server heute selbst noch immer in den USA stehen, gefolgt von Ländern wie Deutschland, Japan, Russland, Frankreich und England (vgl. insges. Hickethier 2010, S.317 und <https://www.goneo.de/blog/2017/03/20/wo-stehen-die-meisten-server-usa-platz-1-deutschland-platz-2/>).

Mit einer zunehmenden kommerziellen Verwendung des World Wide Web (WWW) und einem weltweiten Austausch von Teilnehmer\*innen untereinander entwickelten sich nach und nach spezifische Formen der Netzkommunikation. So bspw. die zeitversetzte Kommunikation zwischen Nutzern in Form von Text-Chat, einer elektronischen Kommunikation mittels geschriebenem Text in Echtzeit (vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Chat>), E-Mail (vgl. hierzu den folgenden Abschnitt) sowie Mailinglisten, dabei handelt es sich um über E-Mail meist unregelmäßig versendete Nachrichten zu einem speziellen Thema (vgl. <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/ mailing-list-38137>). Ferner Newsgroups, eine Sammlung von Diskussionsgruppen zu unterschiedlichen Themen, über die sich im WWW ausgetauscht werden kann (vgl. <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/newsgroup->

39937) oder Webseiten, ein Internetauftritt oder eine Internetpräsenz im Internet, welche über eine Domain erreichbar ist, um spezielle Inhalte öffentlich zu präsentieren (vgl. [https://www.gruenderszene.de/lexikon/begriffe/website?interstitial\\_click](https://www.gruenderszene.de/lexikon/begriffe/website?interstitial_click)), wie Fahlenbrach anmerkt (vgl. insges. Fahlenbrach 2019, S.55). Ab Mitte der 1990er Jahre, darauf kommt die Autorin im Folgenden zu sprechen, entstanden so zunehmend Netzwerkdienste und Plattformen, welche das Internet als eine technische Infrastruktur prinzipiell für unterschiedliche Anwendungsweisen brauchbar machten, die dabei den Interessen und Bedürfnissen der Nutzer nach Unterhaltung, Information und Orientierung nahekamen, was dazu führte dass sich das Internet über einen nicht genau zu definierenden Zeitraum mehr und mehr als ein Medium der alltäglichen Kommunikation in der Gesellschaft durchsetzen konnte (vgl. Fahlenbrach 2019, S.55). Auch das gesellschaftliche Bedürfnis nach einem weltweiten Austausch von Akteur\*innen untereinander, die sich an unterschiedlichen Orten auf der Welt befanden und schneller als je zuvor mit Hilfe des Internets miteinander kommunizieren konnten, mag darüber hinaus ebenso einen wesentlichen Beitrag dazu geleistet haben, wie das Projekt an dieser Stelle Fahlenbrachs Aussagen ergänzen möchte. Doch dazu war es erst einmal notwendig die notwendigen technischen Voraussetzungen für eine nahezu zeitgleiche Kommunikation von Akteur\*innen zu schaffen, die Mitte der 1990er Jahre erste und entscheidende Früchte trug. So zunächst durch Entwicklung des synchronen textbasierten Chatters auch als IRC (stehend für Internet Relay Chat) bezeichnet, der ein textbasiertes Chat-System darstellt, welches Gespräche zwischen zwei, aber auch einer größeren Anzahl von Teilnehmern erlaubte (vgl. <https://www.seo-analyse.com/seo-lexikon/i/irc/>) sowie MUD-Foren (als Multi-User-Dungeon beschrieben), welche kleinen und großen Gruppen eine Interaktion in digitalen Online-Spielen ermöglichte sowie später entwickelte Kommunikationsoptionen durch Instant Messaging (vgl. Kapitel 5.9.2), bei dem Nachrichten eines Senders sofort zugestellt und vom Empfänger in Sekundenschnelle beantwortet werden konnten, wobei diese Dienste insbesondere durch WhatsApp populär wurden, worauf das Projekt in Kapitel 5.9.4 zu sprechen kommt (vgl. insges. Fahlenbrach 2019, S.55).

Das Internet, so merkt die Autorin an späterer Stelle an, führte im Vergleich zu anderen Medien wie Radio oder Telefon, die ebenfalls der Telekommunikation dienen, zu einer erheblichen Ausweitung von Kommunikationsräumen und ermöglichte durch die nahezu zeitgleiche Kommunikation von Akteuren an unterschiedlichen Orten eine fast vollständige Nivellierung räumlicher und zeitlicher Differenzen, wodurch es zu einem Verschwimmen der Grenzen zwischen interpersonaler Kommunikation und Massenkommunikation kam (vgl.

Fahlenbrach 2019, S.57). Bedingt durch seine jeweils spezifische Ausrichtung richtet sich das Internet dabei jederzeit an den Einzelnen, aber auch gleichermaßen an ein breiteres Publikum, welches seine Dienste nutzt, um sich miteinander auszutauschen. Verweist dabei die Autorin auf Kommunikationsoptionen wie E-Mail, Twitter, WhatsApp oder Facebook (vgl. hierzu die folgenden Abschnitte), die einen weltweiten Austausch von Akteur\*innen möglich machen können und bei denen es den Nutzer\*innen selbst möglich ist zu entscheiden, wie viele Adressaten diese in die Sendeliste einfügen und an wen sie dessen Inhalte versenden, werden die oftmals schwindenden Grenzen zwischen interpersonaler Kommunikation und Massenkommunikation recht schnell deutlich (vgl. Fahlenbrach 2019, S.55), bei der weit mehr als nur zwei Personen einen Austausch miteinander initiieren.

Der interaktive Austausch von Nutzer\*innen, die unterschiedliche Programme verwenden, um miteinander zu kommunizieren bildet dabei unserer Ansicht nach eine entscheidende Komponente des Internets und verdeutlicht dessen Rolle als ein interaktives Netzwerk, dass in Sekundenschnelle einen Austausch von Nachrichten unterschiedlicher Akteur\*innen ermöglicht, unabhängig dessen ob dieser der Aufgabe dient an die Masse gerichtete Informationen zu verbreiten oder einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation von Kommunikationspartner\*innen dient, welche über ein Medium wie bspw. den Computer einen wechselseitigen Austausch von persönlichen Informationen erzeugen. Seine interaktive Rolle bildet dabei jedoch nicht nur ausschließlich ein Merkmal des Internets selbst, sondern lässt sich bereits beim Computer selbst aufdecken. Fahlenbrach verweist dabei auf das Beispiel der automatisierten Datenverarbeitung, die ein Computer ermöglicht und bei der Daten nicht nur einfach vom Medium aufgenommen werden, sondern über Programme und Interfaces eine fortlaufende Datenverarbeitung stattfindet, die in fortlaufender Wechselwirkung mit den Handlungen und Eingaben der Nutzer stehen. Mehr noch, so macht uns die Autorin klar, vermag es der Computer unterschiedliche Körpersinne in kommunikative und interaktive Prozesse einzubinden, wozu man ihrer Ansicht nach nicht nur auf die interaktive Gestaltung von Texten mit Hilfe von Programmen bei einem Computer verweisen muss, bei der Texte nicht nur visuell sichtbar, sondern auch beim Lesen taktil und bearbeitbar werden (vgl. Fahlenbrach 2019, S.112 und S.118).

Unabhängig von entsprechenden Textformen, die mit Einführung des PC entstanden wie bspw. Bücher in elektronischer Form (ebooks), Online-Zeitungen und Magazinen konnten sich auch durch textuelle Formen wie E-Mail oder Chat-Programme neue Formen von

Textualität entwickeln, die dabei wesentlich durch skizzierte Merkmale des Computers charakterisiert sind und deren Schriftzeichen lediglich in digitaler Form vorliegen, zumindest solange kein Ausdruck über einen Drucker erfolgt (vgl. Fahlenbrach 2019, S.114). Die Schrift selbst löst sich im Moment ihrer Eingabe vollkommen unsichtbar und ungreifbar für den Anwender in binäre Codes und algorithmische Berechnungen auf, die der Nutzer selbst nicht mehr wahrnimmt, sie wird praktisch ent-körperlicht (vgl. Fahlenbrach 2019, S.115). Die Texte als technisch-materiale Einheiten, darauf weist uns die Autorin im Folgenden hin, sind nicht mehr als Druckerzeugnisse vorhanden, sondern nur noch als Dateien (wie Textdateien bspw. von Microsoft Word oder als PDF) oder über Software (wie Adobe) bzw. in Apps eingebunden oder als browserbasierte Webservices (Online-Webseiten oder Online-Lexika) (vgl. Fahlenbrach 2019, S.114). Mit Hilfe digitaler Eingabe- und Darstellungsformate ist es nun möglich, so Fahlenbrach, dass die digitalen Texte im Internet in einem bis dato noch nicht bekannten Ausmaß mit anderen Texten, Dateien oder Programmen und Netzwerken miteinander verbunden werden können, so dass sie nicht mehr nur wie vorher ausschließlich schreib- und lesbar sind, sondern durchaus mit weiteren Tätigkeiten verbunden werden können, so bspw. mit dem Einbinden und Betrachten von Bildern, der auditiven Wahrnehmung von Musik oder Videos oder bei sozialen Netzwerken (s. hierzu Kapitel 5.9.3) der Kommentarmöglichkeit von Textstellen (vgl. Fahlenbrach 2019, S.114f.). So betrachtet sind digitale Texte, darauf kommt die Autorin im Verlauf ihrer Darstellung zu sprechen, vielmehr nicht mehr nur multimedial, indem sie unterschiedliche mediale Repräsentationssysteme integrieren wie das Buch, die Zeitung, Film oder Fernsehen (vgl. Fahlenbrach 2019, S.115) und somit zu einer Verschmelzung von Medien auf einem Computer oder einem Smartphone führen, von dem aus das Internet verwendet werden kann, so die Anmerkung des Forschungsprojektes an Fahlenbrach anknüpfend. Darüber hinaus sind sie, so komplettiert die Wissenschaftlerin ihre Hypothese, multimodal, da sie gleichermaßen unterschiedliche Zeichensysteme integrieren wie Schrift, gesprochene Sprache, Klang oder bewegte Bilder und ferner multisensoriell, da sie unterschiedliche Sinne adressieren und somit wesentlich mehr Sinne ansprechen als dies bei anderen Medien wie bspw. dem Brief oder Telefon der Fall war, um ein Beispiel zu nennen (vgl. ebd., S.115).

Als ein multimediales Medium spricht der Computer somit gleichermaßen unterschiedliche Sinne an, wobei der Begriff selbst in der wissenschaftlichen Betrachtung unterschiedliche Begriffsdefinitionen hervorruft, die an dieser Stelle nicht wiedergegeben werden können. Ohne also zu sehr in die Materie einzudringen, orientiert sich das Forschungsprojekt daher an

der Definition von Hartmann, der davon ausgeht, dass Multimedialität dann vorkommt, „wenn unterschiedliche Sinne des Menschen gleichzeitig durch integrierte Medienanwendung angesprochen werden. Das Medium der Integration von unterschiedlichen Medien ist der Computer“ (Hartmann 2008, S.19). Der Computer vereint dabei heute durch seine Funktionalität und auch durch das Internet selbst eine Integration von mehreren Medien und kann bspw. als ein Schreibinstrument genauso verwendet werden, wie als Audio- und Videoabspielgerät, aber auch als Kommunikationsmedium, mit dem nicht nur ein weitreichender Austausch von Akteur\*innen über unterschiedliche Programme möglich gemacht werden kann, sondern auch eine massenmediale Verbreitung von Inhalten der Medien Buch, Zeitung oder Zeitschrift. Unter Berücksichtigung dieser entsprechenden Anmerkungen mag jetzt auch der Hinweis, den Fahlenbrach an anderer Stelle tätigte, dass es sich bei einem Smartphone um einen kleinen Computer handelt (vgl. Fahlenbrach 2019, S. 63) durchaus schlüssig erscheinen. Denn bedingt durch die Funktionalität der Smartphones kann auch hier durchaus von einem multimedialen Medium gesprochen werden, welches ähnlich wie der Computer mehrere Medien miteinander vereint und gleichzeitig mehrere Sinne anspricht. Computer und Internet, so fassen wir die Aussagen von Hackett zusammen, stellen dabei nun, angelehnt an Pross Auffassung von Medien ein tertiäres Medium dar, vergleichbar dem Kino, Fernsehen und Radio. Dabei führt der Hybridcharakter des Mediums selbst dazu, dass auch bereits Formen älterer sekundärer Medien in der Adaption durch das Internet auf die Ebene eines tertiären Mediums gehoben werden, wie bspw. aus einem Brief eine E-Mail wird (vgl. Hackett 2010, S.312).

Kam das Projekt oben bereits auf die interaktive Struktur des Internets zu sprechen, bei dem eine wechselseitige Interaktion zwischen Nutzer und Server bspw. durch Eingabe und Ausführung von Befehlen und somit durch Umsetzung eines Programmes selbst erfolgt, die auf einem Computer durchgeführt wird, so erlaubt die interaktive Struktur heute darüber hinaus nicht nur einen Zugriff auf Dateien anderer Akteure und die Option sich Inhalte per Download anzueignen, sondern diese auch selbstständig zu verändern und zu gestalten. Vielfach Einfluss nahm dabei die Individualisierung von Datenräumen, welche insbesondere durch das Aufkommen von sozialen Online-Medien (vgl. hierzu Facebook in Kapitel 5.9.3) und besonders durch Etablierung des Web 2.0 eine Veränderung des bisherigen Internets ermöglichten (vgl. Fahlenbrach 2019, S.56). Hierunter wird nun laut Böhn keine neue Technologie des Netzes verstanden, sondern vielmehr eine Veränderung von Nutzungsgewohnheiten der Akteur\*innen bei Zugriff auf das Internet (vgl. Böhn 2008,

S.147). Denn war das Netz vorher noch in den 1990er Jahren, so die Ergänzung an Böhn anknüpfend, weitgehend eine Sammlung von unterschiedlichen Angeboten, die auf irgendwelchen Webseiten zur Verfügung gestellt wurden und die ein Nutzer zur Kenntnis nehmen konnte oder nicht, so besteht das sogen. Web 2.0 aus noch intensiveren interaktiven und kollaborativen Plattformen, die eine direkte Interaktion der Nutzer nicht nur durch ein bloßes Aufrufen der Webseiten selbst ermöglichen, sondern ihnen weitgehendere Optionen bieten Einfluss zu nehmen. Diese können bspw. der Präsentation von Wissen dienen wie die Online Enzyklopädie Wikipedia, der Gemeinschaftsbildung wie ein soziales Netzwerk (vgl. Facebook Kapitel 5.9.3) oder dem Austausch von unterschiedlichen Inhalten wie bspw. YouTube (vgl. Böhn 2008, S.147 und Fahlenbrach 2019, S.56) dienen. Auf diesen Plattformen können Akteur\*innen eigenständig Inhalte hochladen, kommentieren und bearbeiten, was ihre Nutzungsmöglichkeiten deutlich erweitert als es noch zu Zeiten des Internets in den 1990er Jahren der Fall war. Die verstärkte Partizipation der Nutzer an Inhalten im Internet selbst führte allerdings neben einer Abkopplung von Ort und Raum auch zunehmend zu einer Loslösung der an Körperlichkeit gebundenen Identität der Nutzer, wie Böhn kritisch zu bedenken gibt, denn damit einher ging weitgehend eine Form von Anonymität, bei der die Nutzer weitgehend unbekannt agieren konnten. Denn um Inhalte abzurufen (oder auch zu verändern, so unsere Ergänzung), mussten sich die Akteur\*innen nicht zwangsläufig persönlich zu erkennen geben (vgl. Böhn 2008, S.148).

Wenn Döring nun auf andere wissenschaftliche Studien Bezug nimmt, welche die Auffassung vertreten, dass eine computervermittelte Kommunikation im Vergleich zur Face-to-Face-Kommunikation defizitär erscheint und dieser einige Sinnesmodalitäten und Kommunikationscodes fehlen, was dazu führt, dass ein medialer Kontakt unpersönlich, entemotionalisiert und entmenschlicht wirkt, können wir durchaus übereinstimmend mit der Autorin anmerken, dass diese Sichtweise zu einseitig erscheint. Denn letztlich, auch hier stimmt das Projekt Döring durchaus zu, müssen bei einer medienvermittelten Kommunikation die spezifischen Besonderheiten der Medien immer berücksichtigt werden, die eine zwischenmenschliche Annäherung oder Kommunikation ermöglichen. Und trotz möglicher Einwände, die auch das Projekt nicht aus dem Weg räumen kann, weist auch die computervermittelte Kommunikation Vorteile auf, die darin bestehen, darauf kommt Döring an anderer Stelle selbst zu sprechen, sich in Ruhe Zeit lassen zu können, um eine Botschaft zu formulieren (vgl. Döring 2009, S.659). Nachteile ergeben sich durch die Schnelligkeit vermittelter Botschaften unter Zuhilfenahme des Computers und des Internets dadurch, dass

man häufig auf eine Nachricht wartet und durch einen bestehenden Antwortzwang gezwungen scheint schnellstmöglich auf eine erhaltene Botschaft antworten zu müssen, was durchaus belastend für die Kommunikationspartner sein kann (vgl. Döring 2009, S.667 und Döring 2003). Denn durch die Vorteile einer digitalen Kommunikation ist es den Akteur\*innen unter Zuhilfenahme eines Computers oder Smartphones und des Internets jederzeit möglich einen Austausch mit ihren Partner\*innen zu initiieren, unabhängig ob als WhatsApp-Nachricht oder als Chat-Nachricht konzipiert, welches den Druck auf die beteiligten Kommunikationspartner durchaus erhöhen kann zu antworten und ein Ausbleiben eine mögliche Zurückweisung eines Akteurs zur Folge haben kann (vgl. auch im Ansatz Wölflé 2007, S.211).

Die digitale Kommunikation lässt sich dabei nach Hoyer als eine Kommunikation bezeichnen, die mit Hilfe digitaler Medien stattfindet, die heute allgegenwärtig erscheinen (vgl. Hoyer 2014, S.13) wie bspw. unter Zuhilfenahme des Computers und des World Wide Web hier für einen Austausch über soziale Netzwerke oder Chatgruppen, Instant Messaging oder E-Mail, aber auch durch Mobiltelefone (hier in erster Linie Smartphones), um nur einige für das Projekt relevante digitale Medien zu benennen. Die benannten digitalen Medien lassen sich dabei nach Krotz als Medien auffassen, die heute weitgehend unseren Alltag bestimmen, einen spezifischen Rahmen für eine Kommunikation von Akteuren zueinander bilden und dabei immer, wie zuvor auch andere Medien ebenfalls, in soziale Alltage eingebettet sind und von Gewohnheiten und Praktiken getragen werden und daher immer auch mit bestimmten Erwartungen verbunden sind, wie sie genutzt werden sollten (vgl. auch Krotz 2003, S.28f.). Und losgelöst der jeweiligen Bedeutung, welche Akteur\*innen den digitalen Medien im Alltag zuweisen und welche Rolle diese für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation spielen, mussten sich auch hier wie bei allen anderen zuvor benannten Medien auch, wie wir hatten dies am Beispiel des Telefons aufgezeigt, erst Regeln des Mediengebrauchs sowie soziale und regelgeleitete Praktiken im Umgang mit diesen Medien ausbilden, so dass ihre Nutzung gesellschaftlich akzeptiert wurde und sich etablieren konnte (vgl. Höflich 2003, S.9).

Im Folgenden möchten wir nun einige Beispiele dafür liefern, wie die Zeitzeug\*innen des Forschungsprojekts mit Hilfe unterschiedlicher digitaler Medien einen Austausch mit ihren Partner\*innen an Land arrangierten. Dabei geht das Projekt zunächst auf die Rolle von E-Mail ein, bevor im Folgenden Instant Messaging-Programme wie Skype, soziale Onlinedienste

oder soziale Netzwerke wie Facebook und der Nachrichtendienst WhatsApp näher vorgestellt werden, welchen die Akteur\*innen für eine Kommunikation miteinander verwendeten. Im weitesten Sinne lassen sie sich auch als ein Tertiärmedium nach Pross betrachten, dass auf beiden Seiten, sowohl des Senders als auch des Produzenten ein technisches Gerät (unabhängig ob dieses als PC oder Smartphone vorliegt) erfordert, damit beide Akteur\*innen eine Kommunikation miteinander aufbauen können (auch Pross 1976, S.117). So benötigen Kommunikationsteilnehmer\*innen ein technisches Gerät, um bspw. WhatsApp genauso verwenden zu können wie Skype, E-Mail zu versenden oder Facebook nutzen zu können.

Bedingt jedoch durch eine recht überschaubare Anzahl an Zeitzeug\*innen, welche digitale Medien an Bord und an Land seit ihrer Entwicklung nutzen konnten, ließ es sich im Folgenden nicht vermeiden, dass das Projekt weitgehend nur auf ein oder zwei unterschiedliche Fallbeispiele zurückgreifen konnte, um zu demonstrieren, wie mit ihrer Hilfe ein Einfluss auf einen familiären Alltag an Land ausgeübt werden konnte. Dabei blieben die Exempel darüber hinaus nur randständig bedeutsam, da die Akteur\*innen über entsprechend genannte Optionen nur vereinzelt berichteten, vielfach nur die Funktionalität der Medien demonstrierten und von ihrer Seite aus nicht selbst erörterten, ob und wie mit Hilfe digitaler Medien überhaupt ein Einfluss auf einen familiären Alltag an Land ausgeübt werden konnte. Hinzu kommt, dass dem Forschungsprojekt an dieser Stelle, bedingt durch eine Majorität von Untersuchungsteilnehmer\*innen, die weitestgehend vor 1990 in der Kreuzschiffahrt beschäftigt waren, die Akteur\*innen, welche über eine Verwendung der o.g. Kommunikationsoptionen berichten konnten, fehlten. So berichteten lediglich vereinzelt Akteur\*innen über die Nutzung von Instant Messengern wie Skype oder WhatsApp und sozialen Netzwerken wie Facebook, während über die Verwendung von E-Mail mehrere Zeitzeug\*innen sprachen. Doch bevor sich das Projekt nun einer diesbezüglichen Darstellung widmet, wird zu Beginn des nächsten Abschnitts daher nun folgend zunächst kurz auf die Entstehungsgeschichte von E-Mail eingegangen.

### **5.9.1 Bedeutung von E-Mail für die Seeleute im privaten Austausch mit ihrer Familie**

Die Ursprünge der E-Mail lassen sich weitgehend auf die Zeit der 1960er Jahre zurückführen, hier vielfach in Verbindung mit dem früheren Vorläufer unseres Internets, dem ARPANET und zahlreichen Versuchen unterschiedlicher Akteure, die an der Entstehung des Computernetzwerkes beteiligt waren, Informationen von einem Computer zu einem anderen zu übertragen (vgl. Höflich 2016, S.121). Dabei wird mit der Entstehung der E-Mail selbst



häufig auf einen Akteur namens Ray Tomlinson rekurriert, der selbst 1971 das erste E-Mail-Programm erfand und 1971 die erste E-Mail von einem Computer zu einem anderen sendete (vgl. Höflich 2016, S.121 und Höflich 2003, S.10). Tomlinson selbst arbeitete in den 1960er Jahren für ein privates Forschungsunternehmen mit Namen Bolt, Beranke and Newman, welches 1968 vom amerikanischen Verteidigungsministerium mit dem Auftrag betraut wurde ein innovatives Konzept zu erstellen, um einen Datentransfer zwischen unterschiedlichen Institutionen mit Hilfe des Computers umsetzen und dabei den Vorläufer des heutigen Internets, das ARPANET, zu entwickeln. Hier war es nun dem US-amerikanischen Informatiker Tomlinson zu verdanken, der im genannten Unternehmen an der Entwicklung eines Betriebssystems mit Namen TENEX beteiligt war und sich ausführlich mit einem Programm namens SNDMSG beschäftigte, um eine Übermittlung von Nachrichten unter den Benutzern eines Großrechners und für die Übertragung von Dateien sicherzustellen. Es entstand dabei CPYNET, welches als ein Protokoll eine Dateiübertragung von miteinander verbundenen Computersystemen sicherstellen konnte. Der Akteur beabsichtigte jedoch diese Funktion soweit zu erweitern, dass eine Übertragung von unterschiedlichen Nachrichten möglich werden konnte und fokussierte sich dabei auf das bereits existierende Nachrichtenprogramm SNDSMG, welches er erweiterte und mit CYPNET zu einem eigenen Programm vereinte. Die Kombination des Nachrichtenprogrammes mit dem ARPANET als Vorläufer des heutigen Internet schuf so eine wichtige Voraussetzung für den weltweiten Austausch von elektronischen Nachrichten über ein Computernetzwerk, welches auch heute noch entscheidend unseren Alltag und unsere Kommunikation miteinander prägt (vgl. insges. Höflich 2016, S.121, Höflich 2003, S.10, <https://de.wikipedia.org/wiki/E-Mail>, [https://de.wikipedia.org/wiki/Ray\\_Tomlinson](https://de.wikipedia.org/wiki/Ray_Tomlinson) sowie Böhn 2008, S.146 und Zygmunt 2007). Die erste E-Mail, die dabei von Tomlinson selbst versendet wurde lässt sich dabei nach heutigem Stand, wie Höflich anmerkt, nicht mehr genau rekonstruieren, bestand jedoch laut unterschiedlichen Quellen aus einer bedeutungslosen Zeichenabfolge unterschiedlicher Zeichen (vgl. Höflich 2016, S.121). Um Sender und Empfänger allerdings eindeutig voneinander differenzieren zu können, wählte der Akteur ein Trennzeichen, welches eine eindeutige Zuordnung der Kommunikationspartner möglich machte und erschuf dabei das @-Zeichen, welches im Deutschen auch als Klammeraffe bezeichnet wird und dass es ermöglichte Adressat und Rechner eindeutig voneinander zu trennen (vgl. Höflich 2016, S.121f.). Noch heute findet dieses Zeichen Anwendung und ermöglicht eine Adressierung des gewünschten Kommunikationspartners, wenn eine E-Mail als Kommunikationsform gewählt wird. Und auch heute wie damals auch schon funktioniert eine E-Mail nicht ohne eine

Verbindung mit dem Internet, die vielfach über den Computer ermöglicht wird oder über andere digitale Medien, die eine Verbindung mit dem Netz aufbauen können wie bspw. Tablet-PC oder Smartphones.

E-Mail können dabei als ein Tertiärmedium nach Pross betrachtet werden, dass auf beiden Seiten, sowohl des Senders als auch des Produzenten ein technisches Gerät (unabhängig ob dieses als PC oder Smartphone vorliegt) erfordert, damit beide Akteur\*innen eine Kommunikation miteinander aufbauen können (auch Pross 1976, S.117). Wenngleich sich dabei recht schnell der Eindruck aufdrängt, dass es sich bei E-Mail um eine Form der schriftlichen Kommunikation handelt, so muss im direkten Vergleich zum an anderer Stelle thematisierten Brief hier die Frage gestellt werden, welche Besonderheiten dieses Kommunikationsmittel aufweist. Höflich kommt dabei im direkten Vergleich zu dem Ergebnis, dass E-Mail „viel flüchtiger als ein Brief (erscheinen)“ (Höflich 2016, S.123) und dabei deutlich schneller und oftmals recht gedankenlos versendet werden und durch ihre Option jederzeit auch wieder gelöscht werden zu können, durchaus Differenzen zum Medium Brief aufweisen, die sich nicht nur auf die bisher genannten Unterschiede beziehen (vgl. Höflich 2016, S.123). Gemeinsamkeiten finden sich hingegen darin, dass sowohl Brief als auch E-Mail unter besonderen Vorzeichen eines zeitlichen Phasenverzugs entstehen, sei dieser beim Senden und dem Empfang einer elektronischen Nachricht auch noch so kurz. Beide sind somit asynchrone Medien, wenngleich der Phasenverzug beim Versand und dem Empfang eines Briefes jedoch deutlich länger ausfällt, bis der Empfänger den Brief erhält und hierauf antworten kann (vgl. Höflich 2016, S.123 und Höflich 2003, S.42). Beim Verfassen einer E-Mail fällt somit das Schreiben und Lesen fast zeitgleich zusammen, wie Meier anmerkt. Sie sind dabei wesentlich schneller als das Telefon und erreichen ihre Empfänger auch dann, wenn diese nicht anwesend sind (vgl. Meier 2007, S.69). So landet eine E-Mail, unabhängig der Anwesenheit eines Kommunikationsteilnehmers im jeweiligen Postfach des bspw. auf einem Computer oder Smartphone installierten E-Mail-Programmes, welches eine essentielle Bedeutung spielt, um E-Mail überhaupt lesen und versenden zu können und schafft somit die Option E-Mail jederzeit abzurufen, wenn es der Empfänger wünscht. E-Mail sind dabei ebenfalls Speichermedien (s. S.317) und können, worauf Meier hinweist, durchaus als eine Fortführung der Kommunikationsform Brief aufgefasst werden (vgl. Meier 2007, S.69) und wurden anfangs, wie fast alle neuen Medien, so der Autor, von der Gesellschaft weitgehend auch als eine Fortführung des Alten (in diesem Fall dem Brief) wahrgenommen, die mit anderen Mitteln (hier mit Hilfe der digitalen Kommunikation) verwendet werden konnten (vgl. Meier 2007, S.70).

E-Mail bieten dabei Anschluss an ein weltweites Kommunikationsnetz unterschiedlicher Akteur\*innen und brachten einen grundlegenden Medienwandel mit sich, worüber uns Meier an anderer Stelle informiert. Der Autor kommt zu dem Schluss, dass die elektronischen Nachrichten dazu führten, dass unser kollektives Gedächtnis, das sich zuvor ausschließlich an Prinzipien der Schriftlichkeit orientierte, nun verstärkt mit elektronischen Medien auseinandersetzte und nach diesen mit ihrem Gebrauch etablierten Regeln arbeitete (vgl. Meier 2007, S.66). Die Anmerkung des Autors macht deutlich, dass sich auch für die Anwendung und den Versand von E-Mail spezielle Regeln etablieren mussten, die den weiteren Verlauf der E-Mail-Kommunikation bis heute begleiten und noch immer eine Bedeutung für einen interpersonalen Austausch von Akteur\*innen aufweisen. Diese These wird dabei auch weitgehend von Handler gestützt, der zu verstehen gibt, dass sich E-Mail auf keinen Fall in einem „sprach- und stilgeschichtsfreien Raum (befinden), sondern (...) im Einflussbereich historisch gewachsener Strukturen und Kommunikationsmodi. Es beginnt damit, daß für die praktische Abwicklung des Kommunikationsvorgangs bewußt auf den Erfahrungshorizont mit dem herkömmlichen Postwesen zurückgegriffen (wurde)“ (Handler 1995, S.48).

E-Mail wie auch Briefe selbst werden hierbei zu unterschiedlichen Anlässen und Zwecken verfasst und erfordern darauf eine Antwort von Seiten ihrer Empfänger, abhängig dessen, ob diese als formales Schreiben verfasst wurden oder als private Einladung, Terminbestätigung oder als Geburtstagswunsch (vgl. Höflich 2016, S.123). Dabei weisen Briefe und E-Mail in der Regel gleiche konstitutive Textstrukturelemente wie Anrede, Textkörper und Grußformel auf, wenn sich bei E-Mail auch vielfältige Abweichungen von diesem Grundmuster konstatieren lassen, da E-Mail viel mehr als Briefe auf Schnelligkeit und Unmittelbarkeit hinweisen (vgl. Meier 2007, S.70). Denn so kann eine E-Mail bspw. als ein formaler Brief gestaltet sein mit Anhang oder aber als einige Zeilen, die gedankenlos dahingeschrieben wurden und den Eindruck erwecken als hätte man sie gerade ausgesprochen und dann digital verfasst. Dabei finden sich in der wissenschaftlichen Betrachtung durchaus Kontroversen, ob E-Mail mehr der schriftlichen oder mündlichen Kommunikation zugeordnet werden können. Ohne sich dieser Diskussion im Folgenden jedoch anzuschließen, folgt das Projekt hingegen Höflich und ist der Auffassung, dass es mehrere Optionen gibt E-Mail zu versenden. Denn „wenn man so will, dann kann die Kommunikation stärker briefartig oder stärker telefonartig (...)“ (Höflich 2016, S.124) ausfallen, wobei die „Beziehung zwischen den Kommunikationspartnern entscheidend“ (vgl. ebd., S.124) bleibt und darauf Einfluss nehmen

kann (vgl. insges. Höflich 2016, S.123f.). Denn diese spielt ähnlich wie bei einer Briefkommunikation auch eine wichtige Rolle, wie sich in den verfassten E-Mail miteinander ausgetauscht wird, denn ist der Ansprechpartner die Ehefrau, ein Freund oder der Chef, hat dies auch auf die mit einer E-Mail ausgeführte Kommunikation eine wesentliche Auswirkung (vgl. auch Höflich 2016, S.123).

Eine E-Mail kann sich, hier bspw. über Mailinglisten, ähnlich wie ein Leserbrief, an mehrere Adressaten richten und dann auch durchaus für eine einseitige Kommunikation verwendet werden, wenn von den Empfängern keine Antwort erwartet wird und sie lediglich als Informationsmittel genutzt wird. Grundlegend ist sie jedoch als ein Medium angelegt, dass einer Kommunikation von zwei Akteur\*innen dient, die sich wechselseitig austauschen und wird dabei auch als „One-to-One-asynchrones Medium“ (Höflich 2016, S.123) bezeichnet. Dabei wird von Empfängern auf eine empfangene E-Mail von Seiten der Absender wie beim Brief üblicherweise ebenfalls eine Antwort erwartet. Die Zeitspanne bis der Absender dabei eine Antwort erhält, fällt normalerweise kürzer aus als beim Brief (vgl. Höflich 2016, S.125), wobei durchaus, so die Anmerkung des Projektes an Höflichs Aussage anknüpfend, technische Schwierigkeiten beim Versand einer E-Mail durchaus Einfluss darauf haben können, dass die Antwort möglicherweise wesentlich später als vom Sender beabsichtigt ihr Ziel erreicht.

Vergleicht das Projekt hingegen sowohl Brief und E-Mail an dieser Stelle noch einmal final miteinander, so wird eine weitere Differenz augenscheinlich. Als Äquivalent zum Brief bleibt der größte Unterschied einer E-Mail wohl ihre fehlende Materialität, denn sie sind nicht wie Briefe materialit, können nicht angefasst oder zerrissen werden (vgl. Meier 2007, S.69). Und darüber hinaus können E-Mail als Medium der Schriftkommunikation darüber hinaus auch multimedial sein (zum Begriff selbst s. S.492f.) indem sie bspw. Bilder, Videos oder Audiodateien enthalten, die mit einem Versand übertragen werden können (vgl. Höflich 2016, S.125).

Losgelöst etwaiger Differenzen der Medien Brief und E-Mail weist uns der Zeitzeuge Müller darauf hin, dass E-Mail für ihn grundlegend als ein Briefersatz fungierten. Sie hatten eine besondere Bedeutung im Austausch mit seiner Partnerin, wenn es darum ging über ernsthafte Probleme und Schwierigkeiten zu sprechen und ermöglichten wohlüberlegte Antworten auf vorher diskutierte Themen. Der Vorteil bestand somit für den Akteur darin sich mit Hilfe des

Mediums genau überlegen zu können, was man dem Anderen mitteilte ohne sich, wie am Telefon üblich sofort entscheiden zu müssen, wie eine Antwort erfolgt.

„E-Mail. Und das ist für mich ein Briefersatz (...). E-Mail ist für mich sehr wichtig (...) Eine wohlüberlegte E-Mail (ist) unter Umständen, wenn es um so, um ernste Probleme geht wichtiger als flapsig über Telefon etwas zu sagen“ (Transkript Müller, S.5f.).

Als Briefersatz wahrgenommen mag eine E-Mail für den Zeitzeugen, wie auch bereits bei Meier thematisiert, als eine Fortführung des Alten (in diesem Fall dem Brief) wahrgenommen worden sein, die mit anderen Mitteln (hier mit Hilfe der digitalen Kommunikation) verwendet werden konnte (vgl. hierzu auch Meier 2007, S.70). Wenn Höflich anmerkt, dass E-Mail „viel flüchtiger als ein Brief (erscheinen)“ (Höflich 2016, S.123) und dabei deutlich schneller und oftmals recht gedankenlos versendet werden (vgl. Höflich 2016, S.123), so nutzte der Zeitzeuge das Medium nicht zwangsläufig ausschließlich für einen schnellen Kommunikationsaustausch mit seiner Partnerin, sondern nahm sich ausführlich Zeit für eine wohlüberlegte E-Mail, die er versendete. Das Beispiel demonstriert im Gegensatz zu Höflichs Anmerkung (s.o.), dass E-Mail nicht nur einem flüchtigen und schnellen Austausch von Informationen dienen müssen, sondern durchaus lange Zeit vorbereitet werden können, bevor sie versendet werden und so die Chance ermöglichen sich ausführlich Gedanken über zu formulierende Inhalte machen zu können. Eine ähnliche Auffassung vertritt auch Annabel Crotogino, dessen Worte im Folgenden ausnahmsweise an diesem Ort wiedergegeben werden, um die Vorteile einer überlegten E-Mail zu demonstrieren. Crotogino merkt an, dass „(die) Vorteile der E-Mail, man konnte, ich konnte mich zu einem Zeitpunkt hinsetzen an dem ich entspannt, gelassen war und auch Zeit hatte mich diesem Mann zu... also Zeit für ihn nehmen, mich diesem Mann zu widmen und meine Gedanken zu sortieren und zu schreiben und der Vorteil war, ich war auch abgeklärter in meiner Situation oder in dem Erlebten oder in das was ich erzählt habe oder dem Stress oder in den Problemen und Sorgen (...). Und sortierter zu sein. Ich habe mich wahnsinnig immer gefreut oder es war so eine Vorfreude auf auf die nächste E-Mail von ihm“ (Transkript Crotogino, S.3).

Losgelöst der von der Akteurin geschilderten Freude auf einen Kommunikationsaustausch mit ihrem Partner und den Vorteilen, die sie benennt, möchte das Forschungsvorhaben darüber hinaus auch ausnahmsweise Weinert\* als Partnerin eines Seefahrers zu Wort kommen lassen, da sie im Vergleich zu allen anderen Partner\*innen und den Seeleuten detailliert schildert, auf welche Art und Weise die Partner\*innen einer entsprechenden sozialen Paarbeziehung E-Mail verwendet haben, um miteinander zu kommunizieren. E-Mail wurden dabei ihrer Ansicht nach grundlegend genutzt

„(um) Daten hin- und her zu schicken, wenn ich zum Beispiel weiß ich nicht seine Kreditkartennummer brauche oder so was. Oder wenn er mich fragt, was habe ich eigentlich für eine Handynummer (...). (Oder) zum Beispiel auf der letzten Reise war es dann so, dass ich ähmm... das wir beschlossen haben, wir fahren im Sommer jetzt einmal eine Woche in Urlaub, juchu, und buchen uns ein Ferienhaus und dann habe ich ihm eben immer die Vorschläge geschickt, welche es sein könnten und dann, das geht natürlich besser, wenn man eine E-Mail hat als per Telefon“ (Transkript Weinert\*, S.4).

E-Mail fungierten im Vergleich zu Müller und mitunter Crotofino hier nicht als Briefersatz für eine ausführliche Kommunikation der Partner miteinander, sondern viel mehr als ein Informationsmedium, um unterschiedliche Daten untereinander auszutauschen, worauf der Seefahrer dann mglw. auch mit einem anderen Medium antworten konnte.

Wenngleich das Projekt an anderer Stelle (s. Kapitel 5.5.1 und 5.6, bspw. S.358ff.) dabei bereits auf gesonderte Privilegien der Untersuchungsteilnehmer\*innen hinwies, die jederzeit einen Zugriff auf einen Computer mit freiem Internetzugang hatten, möchte es abschließend noch einmal auf das Beispiel von Senke\* zu sprechen kommen, die in ihrer Rolle als Concierge an Bord eben über diesen freien Internetzugang berichtete und so täglich mit ihrem Partner über E-Mail kommunizieren konnte. Und trotz dieser Option berichtete sie im Gespräch darüber, dass E-Mail für sie als Kommunikationsmöglichkeit nur an dritter Stelle eine Rolle spielten, da sie andere Medien präferierte und begründete dies mit einem zeitlichen Aufwand, den sie für die Erstellung einer E-Mail benötigte, während andere Kommunikationsoptionen ihr einen schnelleren Austausch ermöglichten. Die Medienwahl, hier bezogen auf die Verwendung einer E-Mail, wurde mitunter in den meisten Fällen den „Kommunikationserfordernissen der (Akteurin in einer) Handlungssituation nicht gerecht“ (Höflich 1996, S.77), so dass sie sich auf andere Medien fokussierte, die ihrer Ansicht nach besser einen interpersonalen medienvermittelten Austausch mit ihrem Partner ermöglichten. Im Vergleich zu anderen Zeitzeug\*innen profitierte die Akteurin dabei von einer Vielfalt an Medien, die sie an Bord für eine Kommunikation mit ihrem Partner verwenden konnte, welche nicht allen Untersuchungsteilnehmer\*innen zur Verfügung standen, worüber das Projekt insbesondere in den Kapiteln 5.4 und 5.7 bis 5.9 berichtete, so dass sie selbst eine Auswahl treffen konnte.

„Um ehrlich zu sein zähle ich mich als, zähle ich mich zu denen, die die Möglichkeit haben mehr Kontakt zur Familie, Lebenspartnern und Freunden zu haben, da ich einen, da ich einen privaten PC habe. Da mein Internet durch den Systemtechniker freigeschaltet ist, weil ich das Internet für meinen täglichen Arbeitsprozess brauche (...). Dadurch habe ich einen freien E-

Mail-Zugang (...) Da kann ich jederzeit vor und nach den Bürozeiten das Internet nutzen (...). Und (doch) an dritter Stelle kommt die E-Mail. Wobei auch ich schreibe immer weniger E-Mails, weil es mich zu viel Zeit kostet. Also man, ich schreibe schneller mal eine WhatsApp-Nachricht und schicke auch Bilder oder leite diese weiter“ (Transkript Senke\*, S.6f.).

Bedingt durch ihre Position an Bord konnte die Zeitzeugin somit ihrer Ansicht nach häufiger in Kontakt mit ihrer Familie als andere Seeleute treten. Und doch mag erstaunen, dass E-Mail für sie als eine Kommunikationsmöglichkeit eine wesentlich geringere Rolle spielten als andere an Bord verfügbare Medien. Begründet wurde dies dabei mit der Funktionalität anderer Kommunikationsoptionen, wie bspw. WhatsApp, die an dieser Stelle nicht näher erörtert werden.

Was lässt sich somit nach diesen Erkenntnissen final zum privaten Gebrauch von E-Mail an Bord durch die Seeleute feststellen? Dass E-Mail dabei an Bord beruflich von Seeleuten für eine Erfüllung ihrer Pflichten verwendet wurden, um eine Kommunikation mit dem Land und hier zu speziellen Institutionen wie Reedereien oder Hafenbehörden zu schaffen oder andere Zwecke erfüllte, worüber unter anderem Senke\* berichtete (vgl. oben), spielen für das Projekt keine Rolle. Eine elementare Bedingung bildete viel eher, dass den Akteur\*innen an Bord ein PC (oder ein Tablet-PC bzw. ein Smartphone) und eine Verbindung mit dem Internet zur Verfügung standen, damit diese eine private Kommunikation per E-Mail mit ihren Partner\*innen schaffen konnten, wobei diese dann weitgehend unterschiedlich gestaltet wurde. So konnte sie als Briefersatz fungieren und bot Vorteile sich konzentriert mit zu verfassenden Inhalten vor ihrer Niederschrift zu beschäftigen, um diese den Familienmitgliedern zur Verfügung zu stellen. Dabei konnte sie sehr intime und persönliche Details enthalten, aber auch gleichzeitig lediglich als ein Informationsmedium dienen, um lediglich Daten der Akteur\*innen miteinander auszutauschen. Und standen darüber hinaus andere Kommunikationsoptionen den Seeleuten zur Verfügung, so stand die E-Mail möglicherweise anderen Medien nach und nahm nur eine untergeordnete Rolle an, wie das Projekt in Erfahrung bringen konnte. Insgesamt betrachtet fällt es jedoch schwer zu sagen, wie mit ihrer Hilfe ein Einfluss auf einen familienbezogenen Alltag an Land ausgeübt werden konnte, wenn wir die Nutzungsweisen zusammenfassen. Hypothetisch ist anzunehmen, dass ein digitaler Austausch dieser Nachrichten zumindest bei Problemfällen in der Familie eine Option bot den daheimgebliebenen Familienmitgliedern zur Seite zu stehen und ihnen Ratschläge zukommen zu lassen. Einen gewissen Einfluss mit Hilfe dieses Mediums nehmen zu können, lässt sich daher nicht per se ausschließen. Das Projekt kann allerdings aufgrund des vorliegenden Datenmaterials an dieser Stelle bis auf oben genannte Aspekte nicht sicher

sagen, wie sich dieser Einfluss darüber hinaus gestaltete, da uns die Untersuchungsteilnehmer\*innen selbst keine Hinweise dazu lieferten. Daher möchte es nun folgend seinen Fokus auf ein anderes Medium legen, welches einer Minorität unserer Untersuchungsteilnehmer\*innen für einen gemeinsamen Austausch mit Zuhause zur Verfügung stand, der Instant Messaging-Dienst Skype, dessen Geschichte es kurz erläutert.

### **5.9.2 Skype**

Skype mag uns heute wohl als eines der bekanntesten Dienstprogramme eines Computers erscheinen, wenn wir unter Zuhilfenahme des Internets Telefongespräche möglich machen möchten, so unsere Einschätzung. Die Zahl aller registrierten Nutzer betrug dabei allein im Jahr 2017 etwa 1,33 Milliarden Akteur\*innen (vgl. <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/185958/umfrage/registrierte-und-zahlende-skype-nutzer-seit-2007/>). Die Wurzeln einer Sprachübertragung, die mit Hilfe einer Internettechnologie vorgenommen werden können, sind dabei jedoch wesentlich älter als das Dienstprogramm selbst, welches im Jahr 2003 entwickelt wurde. Sie reichen weit bis in die 1970er Jahre zurück. Aber erst durch eine kontinuierliche Verbesserung der bestehenden Internettechnologie in den 1990er Jahren und der Entwicklung des Internet Phone der israelischen Firma mit Namen VocalTec wurde es trotz einer schlechten Sprachqualität, die bei einem Gespräch übermittelt wurde, möglich, eine Übertragung von Telefongesprächen über das Internet zu schaffen (vgl. Joisten 2007, S.149f.).

Skype selbst wurde im Jahr 2003 entwickelt und stellt einen VOIP- Dienst dar, der auch als Voice over IP- Dienst oder ins Deutsche übersetzt als Stimme über das Internet Protokoll verstanden wird. Dieses bildet dabei die technische Grundlage für eine Übermittlung von Telefongesprächen über das Internet und wird vielfach im Privatbereich verwendet, während Unternehmen und Organisationen vielfach noch auf die klassische Telefonie zurückgreifen, um eine Kommunikation mit einem anderen Akteur aufzunehmen, wenngleich so die Ergänzung des Forschungsprojektes, eine genauere Prüfung erforderlich wäre, wie und auf welche Art und Weise VOIP- Dienste tatsächlich heute ihren Weg in Unternehmen und Organisationen gefunden haben, was das Projekt jedoch nicht leisten kann. Bei einer VOIP- Telefonie werden dabei Daten und Telefonate über ein und dasselbe Netzwerk geführt und ermöglichen so einen Austausch der Kommunikationsteilnehmer. Das Angebot dieser Dienste nimmt dabei seit 2003 und der Gründung von Skype beständig zu und längst finden sich neben Skype auch andere Dienste wie Google Hangouts, Rebtel oder Sipgate, um einige weitere zu nennen, welche eine nahtlose Integration sprach-, text- und bildbasierter Medien in



der internetbasierten interpersonalen Kommunikation von Akteur\*innen ermöglichen (vgl. insges. Joisten 2007, S.149f. und <https://www.netzwelt.de/abkuerzung/173111-bedeutet-voip-erklaerung-definition.html>).

Die Skype-Software ermöglicht dabei kostenlose Telefongespräche von Skype-Nutzern auf einem PC, einem Tablet-PC oder einem Smartphone sowie Videotelefonate, bei denen man neben der Stimme der Akteur\*innen auch ihre Mimik und Gestik und ihren Körper visuell wahrnehmen kann. Wird das Programm genutzt, um Anrufe in ein Festnetz oder Mobilfunknetz zu tätigen, dabei unabhängig, ob diese Gespräche in Deutschland erfolgen oder ins Ausland gehen, so fallen durchaus Kosten an, die jedoch variabel und letztlich von einem Abonnement abhängig bleiben, welches der Nutzer abgeschlossen hat, was darüber hinaus auch einen möglichen Versand von SMS betrifft, welche ebenfalls nicht kostenlos über die Software versendet werden können (vgl. [https://praxistipps.chip.de/skype-kosten-wie-viel-kostet-der-messenger\\_31803](https://praxistipps.chip.de/skype-kosten-wie-viel-kostet-der-messenger_31803)).

Joisten macht deutlich, dass es sich bei Skype um eine hybride Technologie handelt, die eine Audiokommunikation der Nutzer mit Instant Messaging (IM) und Videokommunikation ermöglicht und somit den Anwendern vielfältige Kommunikationsoptionen zur Verfügung stellt. So kann Skype u.a. Kontaktlisten anzeigen, bei denen neben den Namen der Akteure selbst auch ihre jeweilige aktuelle Erreichbarkeit dargestellt werden kann oder aber einen Austausch von Textnachrichten in Echtzeit ermöglichen, aber auch Dateien unterschiedlicher Art wie bspw. eine Übertragung von digitalen Fotos erzielen. Doch auch damit sind die Möglichkeiten nicht erschöpft, wenn die Autorin auf weitere Funktionen wie eine Durchführung von Audiokonferenzen, Telefongesprächen oder Videotelefonaten zu sprechen kommt und darüber hinaus den Versand von SMS anmerkt (vgl. insges. Joisten 2007, S.151). Skype selbst gehört nach Joisten als Programm in den Bereich der Echtzeit-Kommunikation und ermöglicht eine nahezu synchrone Kommunikation von Nutzer\*innen, bleibt aber eingebunden in das umfassende Medium Internet, ohne dass es nicht funktioniert (vgl. Joisten 2007, S.152 und S.156f.). Skype kann auch als Instant Messenger bezeichnet werden, wobei es sich bei Instant Messaging um Internetdienste handelt, die eine text- oder zeichenbasierte Kommunikation in Echtzeit ermöglichen (vgl. <https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/instant-messaging-37350>), und so eine sofortige Nachrichtenübermittlung an Kommunikationsnutzer erlauben. Wie auch beim Chatten selbst kommt es beim Instant Messaging mit Hilfe unterschiedlicher Programme (wie

bspw. Skype, aber auch WhatsApp oder Facebook, hier jedoch auf den Facebook Messenger bezogen, vgl. Kapitel 5.9.3) zu einer sofortigen Nachrichtenübermittlung auf ein technisches Gerät, so dass sich Teilnehmer\*innen miteinander nahezu in Echtzeit austauschen können. Die Eingabe einer Nachricht erfolgt dabei über die Tastatur entweder am PC, am Tablet-PC, Laptop oder auf dem Smartphone, die dann mit Hilfe des Internets übermittelt wird. Ohne ein technisches Gerät mit einer Internetverbindung ist eine Umsetzung nicht möglich (vgl. <https://www.klicksafe.de/themen/kommunizieren/instant-messenger/was-ist-instant-messaging/>).

Im Vergleich jetzt beispielsweise zu einer E-Mail, die im Postfach des Empfängers landet, müssen die Nachrichten, die mit Hilfe eines Instant Messenger versendet werden nicht erst abgerufen werden, sondern sind sofort auf dem Bildschirm des anderen sichtbar und können sofort beantwortet werden, wenn gewünscht. Mit Hilfe eines Instant Messenger, wozu neben Skype auch WhatsApp oder der Facebook Messenger gehören, so die Anmerkung des Forschungsprojektes, können darüber hinaus auch Dateien aller Art (wie Fotos, Audio- und Videofiles oder Worddokumente) versendet werden. Die Kommunikation findet dabei jedoch nicht über eine öffentliche Plattform statt, sondern benötigt zwingend eine Software (wie bspw. die von Skype oder WhatsApp), die auf ein mobiles Gerät wie ein Smartphone oder auf einen PC heruntergeladen werden muss, um genutzt werden zu können (vgl. <https://www.klicksafe.de/themen/kommunizieren/instant-messenger/was-ist-instant-messaging/>) und ist abhängig von einer funktionierenden Internetverbindung.

Diese grundlegende Voraussetzung ist jedoch, wie bereits in Kapitel 5.5.1 angemerkt, nicht immer an Bord der Kreuzfahrtschiffe gegeben. Ohne ein funktionierendes Internet ist es allerdings nicht möglich Skype zu nutzen. Schwankungen in der Internetqualität können darüber hinaus deutlich die Qualität der Videotelefonate beeinträchtigen. Es sind sowohl die Akteurin Vosova<sup>o\*</sup> als auch Senke\*, die eine problematische Internetverbindung als hinderlich für eine Kontaktaufnahme über den Instant Messenger Skype bezeichneten. Zunächst merkte dabei Vosova<sup>o\*</sup> an, dass „Skype (...) gar nicht funktioniert(e), es war zu langsam“ (Transkript Vosova<sup>o\*</sup>, S.6), was letztlich damit zu tun hatte, dass auch das Internet an Bord für die Crew selbst nicht richtig funktionierte, welche dieses auf einem Computer in einem Computerraum auf dem Schiff nutzen konnte, wie sie im weiteren Verlauf anmerkt.

„Die haben uns dann nach ein paar Monaten so ein paar Computer so (...) so ein Computerraum zur Nutzung gegeben (...) und das Internet war auch ganz langsam. Das hat lange gedauert bis wir etwas (...) näää gefunden haben“ (Transkript Vosova<sup>o\*</sup>, S.5).

Im Umkehrschluss bedeutet dies, dass Skype aufgrund der langsamen Internetverbindung an Bord von der Akteurin nicht richtig genutzt werden konnte. Ähnlich sieht es auch Senke\*.

„(Ich nutze) Skype an Bord nicht, weil die Internetverbindung die ist ja nicht, die Internetverbindung hat keine regelmäßige Gewährleistung, (...) also das schwankt, es schwankt so oft (...)“ (Transkript Senke\*, S.5).

Und auch wenn die Internetverbindung an Bord richtig funktioniert, so merkt der Zeitzeuge Lose\* an, muss damit nicht automatisch bei Nutzung der Skype-Software eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit der Partnerin zuhause erfolgreich verlaufen. Denn die Gesprächs- und Übermittlungsqualität gesendeter Informationen muss vom heimischen Internet zuhause an Land empfangen und verarbeitet werden, um einen funktionierenden Austausch der Partner\*innen mit ihren Seeleuten umzusetzen. So kann eine langsame Internetverbindung durchaus dazu führen, dass Skype als Medium nicht oder nur randständig für einen Kommunikationsaustausch der Partner\*innen verwendet wird.

„In Skype ist so'n Problem nicht von Bord aus, sondern eher von hier aus, wir haben die langsamste Leitung in ganz Deutschland. Das ist tatsächlich so. Das läuft über die Telefonleitung, die da oben hängt. Das kann man sich nicht vorstellen, aber das ist tatsächlich so. Ähmmm... aber Besserung ist in Sicht. Theoretisch, theoretisch (verwende ich) also auch Skype“ (Transkript Lose\*, S.5f.).

Wenn die Seeleute somit die weitgehenden technischen Probleme an Bord oder ggfs. an Land ansprechen mit Hilfe von Skype eine Kommunikation zu initiieren, erfahren wir in den Gesprächen selbst, so die an dieser Stelle notwendige Information des Forschungsprojektes, nichts darüber, ob und wie der Instant Messenger im Alltag genutzt wurde, noch über dessen Funktionalität. Nur unter Zuhilfenahme eines Berichtes der Partnerin eines Seefahrers selbst konnte das Projekt zumindest einen kleinen Einblick gewinnen, wie Skype selbst von den Akteur\*innen für einen Austausch im Alltag miteinander verwendet wurde und welche Vor- und Nachteile mit seiner Nutzung verbunden waren. Dabei ist es Weinert\*, die uns zunächst darüber informierte, dass sie am gegenwärtigen Wohnort bedingt durch ein schlechtes Internet, Skype nicht nutzen konnte. Sie verwies allerdings im Verlauf des Gespräches auf Erlebnisse, die sie an anderen Wohnorten mit einer guten Internetverbindung erlebte und bei der sie über Skype getätigte Videotelefonate ihres Partners empfangen konnte und es beiden möglich war sich wechselseitig auszutauschen. Doch lassen wir Weinert\* an dieser Stelle selbst zu Wort kommen.

„Ähmmm... Skype geht ja hier nicht. Ja das ist (...) funktioniert überhaupt nicht. Das fällt für uns leider aus. Vielleicht wird das ja noch einmal anders. Dann würde ich das glaube ich noch vorziehen. Wobei der Nachteil ist, dass die Kinder, wenn sie ihren Papa gesehen haben, dann durchaus anschließend auch wieder mehr trauern als wenn sie ihn nur hören (...). Wir haben vorher in (...) gewohnt und da hatten wir gutes Internet. In der Stadt ist ja immer noch was anderes ne. Und da hat ähmmm... (...) dann äh... mit ihrem Papa geskyppt. Und ähmmm... war hinterher wieder ganz geknickt, fast wie nach dem Abschied“ (Transkript Weinert\*, S.3).

Vorteile in der Verwendung von Skype blieben nach Aussage der Zeitzeugin somit die Möglichkeit den Seemann auditiv und visuell wahrnehmen zu können, wenn sich beide miteinander austauschten. Nachteile blieben ihrer Ansicht nach die damit verbundene Trauer, die ihre Kinder übermannte, wenn ein Gespräch über die Software selbst beendet wurde. Möglicherweise, ohne dies belegen zu können, verbunden diese mit einer visuellen und ganzheitlichen körperdarstellenden Präsenz ihres Vaters, die über Skype bei einem Videotelefonat möglich wird, eine intensivere Präsenz als bei einem Telefonat, bei dem nur die Stimme des Seefahrers übermittelt werden konnte. Dies verdeutlicht einmal mehr, dass Medien und eine damit einhergehende Kommunikation, wie das Beispiel Skype demonstriert, selbst von den Akteur\*innen unterschiedlich wahrgenommen werden und unserer Ansicht nach durchaus einen Einfluss auf das persönliche Befinden aufweisen können, wenn eine Kommunikationssituation initiiert wird.

Doch bleibt an dieser Stelle nun zu fragen, wie mit Hilfe des Instant Messenger- Dienstes Skype ein Einfluss auf einen familienbezogenen Alltag der Partner\*innen der Seefahrer\*innen ausgeübt werden konnte. Auch hier bleibt problematisch, dass das Projekt in den Zeitzeugengesprächen selbst keine Informationen dazu konstatieren konnte. Es weiß schlichtweg nach Auswertung der Zeitzeugengespräche nicht mehr als dass eine funktionierende Internetverbindung für die Seeleute an Bord als für ihre Partner\*innen an Land ein wichtiges Kriterium bildete, um Skype überhaupt nutzen zu können. Vorteile in einer Nutzung des Instant Messenger ließen sich dabei in Form einer auditiven und visuellen Präsenz der Kommunikationsteilnehmer\*innen konstatieren, die bei einem Austausch mit Skype über das Internet möglich gemacht werden konnte. Und so kann das Projekt letztlich nur vermuten, dass wenn eine funktionierende Internetverbindung sowohl an Bord als auch an Land von Seiten der Partner\*innen vorhanden war, die Akteur\*innen durchaus mit Skype kommunizierten ohne jedoch dabei Rückschlüsse auf thematisierte Inhalte vornehmen zu können. Auszugehen ist jedoch davon, dass unterschiedliche Dinge des Alltages angesprochen wurden sowie möglicherweise Probleme, die im Alltag das Dasein der

Partner\*innen an Land begleiteten. Skype selbst ermöglichte es dabei von Seiten der Seeleute aus ihren Partner\*innen nah sein zu können und neben ihrer Stimme auch ihre visuelle Präsenz zu übertragen. Inwieweit es jedoch dazu beitragen konnte einen Alltag ihrer Partner\*innen an Land zu beeinflussen, bleibt letztlich ungelöst. Ausgegangen werden kann letztlich nur davon, dass eine häufige Kontaktaufnahme mit Hilfe des Programmes selbst durchaus eine intensivere Anteilnahme am Alltag der voneinander entfernten Personen möglich machen konnte, bei dem sich beide Teilnehmer\*innen über ihren Alltag austauschten und mögliche Probleme oder Unsicherheiten bei der Gestaltung ihres Alltages thematisierten. Unter häufiger Kontaktaufnahme über Skype konnten sie Ratschläge erteilen, Empfehlungen aussprechen oder ihre Lebensgefährt\*innen beruhigen und ermutigen, somit auch emotionale Beziehungsarbeit leisten und konnten dabei nicht nur auditiv, sondern auch ganzheitlich visuell von diesen wahrgenommen werden.

Doch beenden wir an diesem Ort mögliche Gedanken, wie Skype von den Seefahrer\*innen genutzt werden konnte und wenden uns einem anderen Instant Messenger zu, welcher auch als soziales Netzwerk bezeichnet werden kann. Hierbei handelt es sich um Facebook, welches das Projekt nun folgend einer kurzen Analyse unterziehen möchte, auch um aufzudecken, ob sich mit Hilfe des sozialen Netzwerkes Indizien aufdecken lassen, die es ermöglichen Rückschlüsse zu ziehen, ob hiermit ein Einfluss auf die Organisation eines familienbezogenen Alltags der Partner\*innen von Seiten der Seeleute aus ausgeübt werden konnte.

### **5.9.3 Facebook**

Soziale Netzwerke haben insbesondere in der Vergangenheit auf sozialer und wirtschaftlicher Ebene deutlich an Bedeutung gewonnen und werden von Unternehmen und Privatpersonen gleichermaßen für unterschiedliche Zwecke genutzt. Facebook bietet dabei u.a. nicht nur für Privatpersonen die Möglichkeit Treffpunkte mit anderen Nutzer\*innen zu vereinbaren oder sich zu verabreden, Inhalte wie Bilder oder Videos hochzuladen, sondern kann auch als ein wichtiger Medienkanal für Unternehmen dienen, welche das soziale Netzwerk verwenden, um ihre Produkte zu bewerben. Dabei bietet das Internet eine relativ kostengünstige Möglichkeit über das soziale Netzwerk selbst mit anderen Nutzer\*innen zu kommunizieren, unabhängig dessen, zu welchen Zwecken sie es selbst verwenden, ob sie als kommerzieller Betreiber damit Produkte anpreisen oder als privater Nutzer Fotos und Videos hochladen, die von anderen Akteur\*innen kommentiert und bewertet werden können oder ob sie Facebook nutzen, um ihre Meinung öffentlich auf der Plattform darzulegen, die dann ebenfalls von

anderen Nutzer\*innen kommentiert werden kann (vgl. insges. auch Hoyer 2014, S.16f.). Die vielfältigen Möglichkeiten, welche das soziale Netzwerk somit schafft, um eine nicht nur ausschließlich interpersonale Kommunikation zu ermöglichen, sind breit aufgestellt. Doch bleibt zunächst die Frage, was genau überhaupt unter einem sozialen Netzwerk verstanden werden kann, wenn dieser Begriff bisher so inflationär verwendet wurde.

Ein soziales Netzwerk lässt sich allgemein betrachtet, darauf weist uns Leiner hin, als eine soziale Beziehung zwischen Menschen beschreiben und entstand schon lange Zeit vor Entwicklung des Internets (vgl. Leiner 2011, S.3). Nach diesem Verständnis ermöglicht Facebook mit Hilfe seiner zahlreichen Optionen, u.a. der Möglichkeit sich über die jeweilige Internetseite oder die App mit Menschen in Kontakt zu treten, bestehende Kontakte aufrechtzuerhalten und neben der Funktion Inhalte hochladen zu können, auch sich über unterschiedliche gesellschaftliche, politische oder private Dinge auszutauschen, allgemein betrachtet eine soziale Beziehung zwischen Menschen untereinander zu erhalten, losgelöst wie sich diese zusammensetzt. Dabei muss der Begriff soziale Beziehung ebenfalls allgemein betrachtet werden, der Vorschlag von Max Weber mag daher für unsere Betrachtung durchaus genügen. Eine „soziale >>Beziehung<< soll ein seinem Sinngehalt nach aufeinander gegenseitig eingestelltes und dadurch orientiertes Sichverhalten mehrerer heißen. Die soziale Beziehung besteht also durchaus und ganz ausschließlich: in der Chance, daß in einer (sinnhaft) angebbaren Art sozial gehandelt wird, einerlei zunächst: worauf diese Chance beruht“ (Weber 1921, S.13 in Guth 2015, S.31). Dabei soll ein Mindestmaß von Beziehung des beiderseitigen Handelns aufeinander ein wesentliches Begriffsmerkmal sein, wobei der Inhalt einer sozialen Beziehung unterschiedlich sein kann, egal ob es sich dabei um Freundschaft, Feindschaft, Liebe oder Hass bzw. um einen Marktaustausch handelt (vgl. Weber 1921, S.13 in Guth 2015, S.31). Es ist nicht notwendig, dass sich die Akteure dabei persönlich kennen (vgl. Cypra 2000, S.4), sondern dass „die Chance einer kontinuierlichen Wiederkehr“ (Weber 1972, S.14) besteht, gleichwohl wie groß diese ist. Cypra merkt an, dass sie bei guten Freunden wesentlich höher liegt und dass hier die Chance groß ist, dass diese auch weiterhin aufeinander bezogen handeln, während sie bei zufälligen Urlaubsbekanntschaften eher klein ausfällt. Wichtig bleibt jedoch, dass solange eine Chance besteht, welche noch so „verschwindend gering“ (Weber 1972, S.13) sein kann, eine soziale Beziehung noch nicht beendet ist (vgl. insges. Cypra 2000, S.4). Nach diesem Verständnis kann auch Facebook als ein soziales Netzwerk betrachtet werden, wenn wir berücksichtigen, dass sich sowohl fremde Akteur\*innen auf der Plattform begegnen können, sich miteinander

austauschen und obgleich die Chance gering ist, sich möglicherweise wieder dort begegnen können, um sich zu einem späteren Zeitpunkt über einen bestimmten Sachverhalt austauschen zu können. Bei Freunden, Bekannten oder Liebespartner\*innen ist die Chance dabei natürlich wesentlich höher, dass sich Akteur\*innen wechselseitig aufeinander beziehen und sich austauschen, sei es über hochgeladene Inhalte oder online dargelegte Meinungsäußerungen auf der Plattform selbst.

Ging Weber jedoch seinem Verständnis nach von realen Kontakten aus, die sich einander begegnen und sich miteinander austauschen, um eine soziale Beziehung pflegen zu können, so muss bei Facebook berücksichtigt werden, dass es sich um einen Onlinedienst handelt, sich die Nutzer somit nur virtuell begegnen können. Der Begriff soziales Netzwerk, in dieser Hinsicht schließen wir uns Leiner an, sollte daher besser gegen den Begriff soziales Onlinenetzwerk ausgetauscht werden, nachdem Facebook selbst ein Internetangebot darstellt, welches auf einem Medium wie dem PC bzw. einem anderen internetfähigen Gerät genutzt werden kann und so eine soziale Beziehung zwischen Menschen ermöglicht, unabhängig wie diese sich dabei gestaltet (vgl. insges. Leiner 2011, S.3). Das soziale Onlinenetzwerk, um diesen Terminus anzuwenden, wenn wir Facebook somit betrachten, mag als eine Kommunikationsplattform dienen, auf der jeder Nutzer über sein eigenes Profil verfügt, welches persönlich gestaltet werden kann und auf dem man Nachrichten, Bilder und Videos hochladen kann und welches die Möglichkeit bietet Gruppen, also Netzwerke selbst zu bilden, in denen man sich untereinander austauschen kann (vgl. Hoyer 2014, S.14), wobei jeder Besucher eine soziale Beziehung zu einem anderen Akteur pflegt, wenn sich diese miteinander austauschen, unabhängig ob dabei Inhalte, Meinungen, Bilder oder Videos ausgetauscht werden, sich die Nutzer fremd sind oder nicht.

Wird somit Facebook als ein soziales Onlinenetzwerk bezeichnet, so muss in Anklang an Leiner jedoch eingeräumt werden, dass seine Definition vielfach auf einer Funktionalität der Internetangebote fußt, welche Facebook selbst als klassischer Vertreter eines sozialen Onlinenetzwerkes verwendet. Ihre Kernfunktionalität besteht dabei neben bereits o.g. Funktionen in ihren Optionen, dass Nutzer Informationen zur eigenen Person als Profil hinterlegen und andere Nutzer als Kontakte mit diesem Profil verknüpft werden können, damit sie in Kontakt zueinander treten können. Dabei bleibt die Kontaktliste eines Anwenders öffentlich auf der Plattform sichtbar oder zumindest für die eigenen Kontakte einsehbar (vgl. Leiner 2011, S.4). Doch auch ein Austausch mit nicht verknüpften Kontaktpartner\*innen ist

über Facebook möglich, indem im öffentlichen Raum auf hochgeladene Bilder, Kommentare, Meinungen oder Videos von jedem Nutzer reagiert werden kann. Dies kann mitunter durch ein öffentliches Liken von verbreiteten Meinungen, Bildern, Videos oder Nachrichten demonstriert werden, was zu einer sozialen Anerkennung aber auch zur Ablehnung (bspw. bei unangemessenen Kommentaren) führen kann und sich heute längst als eine ritualisierte Kommunikationsform auf der Plattform selbst etabliert hat, wie Fahlenbrach anmerkt (vgl. Fahlenbrach 2019, S.57). Nachteile bestehen bei einer Demonstration persönlicher Empfindungen oder Meinungen im öffentlichen Bereich des sozialen Onlinenetzwerkes des Weiteren dann auch darin, dass sich die Nutzer\*innen nicht mehr nur ihren Partner\*innen oder Kontakten preisgeben, sondern auch gegenüber anderen Netzwerkmitgliedern, die aufgrund der technisch zur Verfügung gestellten Infrastruktur die Option haben nun bspw. auf liebeskommunikative Äußerungen der Nutzer reagieren zu können, diese zu kommentieren und zu bewerten (vgl. Frick 2014, S.10).

Die Kommunikation mit anderen als den verknüpften Kontaktpartner\*innen bleibt für Facebook jedoch ein wichtiges Element in seiner Funktion, um als übergreifendes soziales Onlinenetzwerk zu fungieren (vgl. Leiner 2011, S.4). Und allgemein betrachtet, darauf verweisen u.a. Mörl und Groß, zeigt sich darin auch die wahre Absicht eines sozialen Onlinenetzwerkes, dass als „ein in sich geschlossenes System, welches der Abbildung, dem Aufbau und der Pflege (realweltlicher und virtueller) zwischenmenschlicher sozialer Beziehungen im Internet dient“ (Mörl & Groß 2008 in Leiner 2011, S.4). Einmal losgelöst der jeweiligen Funktionen des Onlinenetzwerkes selbst möchte das Projekt daher zunächst kurz auf die historische Entstehung von Facebook an dieser Stelle zu sprechen kommen, die längst überfällig erscheint.

Facebook selbst, darüber berichtet Leiner im Verlauf ausführlich, wurde 2004 als ein internes Personenverzeichnis der Harvard University in Cambridge, Massachusetts in den vereinigten Staaten von Amerika entwickelt und im Jahr 2006 weiteren externen Nutzerkreisen zugänglich gemacht. Es handelt sich laut dem Autor bei Facebook selbst um das erste Angebot, welches als ein soziales Netzwerk nicht mehr ausschließlich von einer Community selbst wahrgenommen wurde, sondern recht schnell nach seiner Öffnung eine wesentlich breitere Nutzerschaft fand und große Aufmerksamkeit in der Öffentlichkeit auslöste. Schnell konnte es zum technischen Vorbild für andere Plattformen wie bspw. MySpace aufsteigen, die sich auch als soziale Netzwerke bezeichneten (wobei auch hier eher der Ausdruck soziale



Onlinenetzwerke passender erscheint, so unsere Anmerkung) und sich von der Funktionalität von Facebook inspirieren ließen (vgl. Leiner 2011, S.3). Seit seiner Gründung im Jahr 2004, darauf kommt der Autor an anderer Stelle zu sprechen, entwickelte sich das soziale Onlinenetzwerk kontinuierlich weiter und bot bereits sieben Jahre später die Option neben einem Hochladen von Bildern und Videos sowie Kommentaren und Meinungen auch Spiele, Chats, Fotoalben oder aktuelle Nachrichtenmeldungen anderer Anbieter dem Nutzer zur Verfügung zu stellen. Auch die Möglichkeit Webseiten durch Hyperlinks auf Facebook selbst online zu stellen, damit Anwender Bilder oder Webseiten von anderen Anbietern schnell mit einem Klick aufrufen konnten, bildete eine der wesentlichen Neufunktionen, die auch heute noch entscheidende Bedeutung u.a. für kommerzielle Anbieter aufweist, die auf Facebook ihre Produkte bewerben können (vgl. auch Leiner 2011, S.4).

Problematisch bleiben dabei jedoch insbesondere bei Betrachtung seiner Funktionalität die fließenden Grenzen von Facebook zu anderen Onlinediensten, was Leiner an einem anderen Ort kritisch zu bedenken gibt. Denn viele Eigenschaften finden sich auch in anderen Onlineanwendungen und insbesondere bei Instant Messengern (wie ICQ, AIM oder Skype (hierzu Kapitel 5.9.2)), wo es ähnlich wie bei Facebook auch Benutzerprofile, Kontaktlisten oder die Option einer nahezu asynchronen Kommunikation mit Nutzer\*innen gibt (vgl. Leiner 2011, S.4). Instant Messenger sind jedoch im Vergleich zu Facebook, auf das sich das Projekt an dieser Stelle bezieht, zu differenzieren durch ihre gestalterischen Einschränkungen bei der Erstellung eines Profils, für eine umfassende Selbstdarstellung bieten sie darüber hinaus weniger Möglichkeiten und eine Kontaktliste ist für Dritte nur in Ausnahmefällen sichtbar. Vielmehr steht hier eine nahezu ausschließliche One-to-One-Kommunikation im Fokus, wobei Facebook bedingt in seiner Funktion als soziales Onlinenetzwerk es im öffentlichen Raum auch möglich machen kann eine nahezu asynchrone One-to-Many-Kommunikation durchzuführen, bei der ein Akteur gleich mehrere Nutzer\*innen ansprechen und mit ihnen in wechselseitigen Austausch treten kann (vgl. Leiner 2011, S.4f.). Ähnlich wie bei der Verwendung eines Massenmediums (s. auch Kapitel 5.3.2) ist es bspw. durch Verbreitung einer persönlichen Meinung durchaus möglich, dass mehrere Personen den Beitrag im öffentlichen Raum von Facebook gleichzeitig empfangen, darauf reagieren und eine Stellungnahme dazu abgeben können. Im Unterschied jedoch zu anderen Massenmedien wie Radio und Fernsehen muss jedoch von den Akteur\*innen auf eine über Facebook veröffentlichte Meinung nicht mit einem anderen Medium reagiert werden, sondern es reicht eine Antwort auf entsprechende Meinung über das soziale Onlinenetzwerk schlechthin aus.

Der von Facebook im Jahr 2011 veröffentlichte Messenger hingegen muss zwingend selbst wie WhatsApp (siehe Folgekapitel) als ein Instant Messenger betrachtet werden, der wie andere auch die Option bietet Fotos, Videos, Audiodateien oder Dateien zu versenden und dabei auch die Möglichkeit bietet wie am Beispiel von Skype (s. vorhergehendes Kapitel) demonstriert, Telefonate und Videotelefonate zu übermitteln, bei dem sich die Nutzer\*innen bei einem Gespräch auditiv und visuell wahrnehmen und austauschen können ([https://en.wikipedia.org/wiki/Facebook\\_Messenger](https://en.wikipedia.org/wiki/Facebook_Messenger)). Seine Rolle muss jedoch bei Betrachtung des sozialen Onlinenetzwerkes gesondert betrachtet werden, was das Forschungsprojekt an dieser Stelle nicht leisten kann. Da er darüber hinaus in den Zeitzeugengesprächen selbst von lediglich einem Akteur erwähnt wurde, geht das Projekt davon aus, dass lediglich das soziale Onlinenetzwerk Facebook selbst und nicht der hauseigene Messenger des Unternehmens für die Akteur\*innen eine Bedeutung bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation mit den Partner\*innen spielte.

Doch auch dies erwies sich letztlich nach Auswertung der Gespräche als ein Trugschluss. Weder Facebook noch der Facebook Messenger spielte für die Untersuchungsteilnehmer\*innen bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation eine Rolle. Das Projekt konnte lediglich von einem Akteur grundlegende Anmerkungen über das soziale Onlinenetzwerk in Erfahrung bringen, die sich ausschließlich auf die Funktionalität von Facebook selbst bezogen, eine weitere Person merkte gar an, dass sie Facebook im Alltag weitgehend nicht an Bord, sondern eher an Land bei einem Landgang verwendete.

„Oder auch Facebook war also mit dem Messenger, dass dass war zwar da (...) 2014, (aber da) habe ich meinen Laptop noch einmal wieder rausgeholt (...) ich glaube dann habe ich eher Facebook so was benutzt, (...) dass dass lief dann mehr über diesen Facebook-Messenger und da ich dann halt das WLAN genutzt, ja“ (Transkript Beinlich, S.9 und S.16).

Da sich der Akteur nicht wirklich sicher darüber war, ob er überhaupt Facebook verwendete und im Anschluss den Facebook-Messenger erwähnte, den er bei einem Landgang im Hafen nutzte, um mit seiner Familie zu kommunizieren, diese Kommunikation aber nicht erörtert, bleibt die Darstellung weitgehend ohne Belang, da sich hierdurch keine Rückschlüsse ziehen lassen, wie mit Hilfe von Facebook ein Einfluss auf einen familienbezogenen Alltag und dessen Organisation durch seine Partnerin möglich gemacht werden konnte. Und auch die Aussage von Senke\* hilft uns dabei nicht weiter, da sie nicht deutlich macht, wie die Akteurin das soziale Onlinenetzwerk selbst verwendete. „Also die größten Social Media ähm ähm Plattformen, die ich nutze sind Facebook und Skype“ (Transkript Senke\*, S.6).

So ist es letztlich nur Bode\*, der zumindest ansatzweise über die Verwendung von Facebook spricht und uns erläutert, dass seine Nutzung weitgehend darin bestand mit seiner Hilfe Fotos hochzuladen, um Andere über den gegenwärtigen Standort zu informieren, wenngleich sich der Autor in seiner Darstellung widerspricht und an einer Stelle auf WhatsApp rekurriert, jedoch Facebook meint, wenn wir den vorhergehenden Aussagen folgen. Und es ist ebenfalls Bode\*, der auf die Wichtigkeit einer bestehenden Internetverbindung zu sprechen kommt, die eine elementare Voraussetzung für eine Kommunikation mit Hilfe von Facebook bildet.

„Also du kannst natürlich das tollste Handy haben und den tollsten Laptop, wenn kein Internet da ist, dann ist kein Internet da (...) Facebook war damals präsent. Es gab zu der Zeit, wo ich gefahren bin noch kein WhatsApp und so'n Schnickschnack. Es gab nur Facebook und Skype. Insofern hab' ich Facebook (...) oder eben (...) eigentlich (...) kurzen Check, kurze Meldung ich bin hier, ein Foto hochgeladen, ein paar Leute angeschrieben (...)“ (Transkript Bode\*, S.6).

Problematisch bleibt dabei letztlich auch an den Aussagen des Zeitzeugen, dass das Projekt bis auf die Funktion mit Hilfe von Facebook Fotos hochzuladen und den Standort anderen Personen mitzuteilen, keine Ansätze feststellen konnte, wie mit dieser Nutzungsweise ein Einfluss auf den Alltag seiner Partnerin an Land möglich gemacht werden konnte.

Losgelöst der Frage somit, weshalb Akteur\*innen soziale Onlinenetze verwenden, wobei in der Forschung häufig auf den Nutzen- und Belohnungsansatz zurückgegriffen wird, der auf der Annahme basiert, dass Menschen Medienangebote nutzen, um Bedürfnisse zu befriedigen (vgl. Leiner 2011, S.7), muss das Projekt an dieser Stelle einräumen, dass die Untersuchungsgruppe (zumindest die Akteur\*innen, die Facebook thematisierten) dieses verwendeten, um bereits bestehende Kontakte mit der Familie, Freunden oder Bekannten aufrechtzuerhalten. Zu diesem Zweck, davon geht das Projekt ohne konkrete Nachweise aus, wurden von den Seeleuten Fotos oder Videos auf Facebook veröffentlicht, die es ihnen ermöglichten Standorte der Reise visuell zu dokumentieren und zu kommentieren, worauf es ihren Partner\*innen, ihrer Familie, ihren Bekannten oder anderen Personen möglich wurde einen Einblick in ihren Alltag zu erhalten. Je nach Inhalt hochgeladener Bilder oder Videos hatten diese Beiträge mglw. neben einer reinen Informationsfunktion darüber hinaus auch eventuell die Funktion ein gegenwärtiges interpersonelles Kommunikationsbedürfnis der Seeleute zu befriedigen, indem sie damit einen Austausch mit ihren Partner\*innen initiieren konnten, die sich über die entsprechend hochgeladenen Beiträge auf Facebook austauschten (vgl. auch Leiner 2011, S.8) oder ein anderes Medium verwendeten, um auf diese Inhalte reagieren zu können.

Unabhängig dessen muss das Forschungsprojekt jedoch auch an dieser Stelle erneut zu dem finalen Resultat kommen, dass es uns mit Hilfe der Zeitzeugengespräche nicht möglich war in Erfahrung zu bringen, ob die Akteur\*innen selbst mit Facebook einen Einfluss auf den Alltag ihrer Partner\*innen an Land ausüben konnten. Feststellen ließ sich nach Auswertung lediglich, dass Facebook dazu diente eine Informationsfunktion für die Seeleute zu erfüllen, indem sie ihrer Familie ihren Standort mitteilen konnten. Das bloße Hochladen von Bildern, Videos und Texten mochte zwar Kommunikationshandlungen initiieren können, tauchte unserer Ansicht nach jedoch nicht dazu einen grundlegenden Einfluss auf den Alltag der Familienmitglieder zuhause auszuüben.

Ob das soziale Onlinenetzwerk für weiterführende Gespräche, u.a. in seiner Funktion als Instant Messenger (hier als Facebook Messenger angewendet) genutzt wurde, lässt sich nicht feststellen, aber davon ist zumindest auszugehen. Sollte dem so gewesen sein, so wurde es durchaus stärker möglich einen Einfluss auf den Alltag der Familie auszuüben, indem mit dessen Hilfe Videotelefonate und Telefongespräche sowie ein Nachrichtenaustausch durchgeführt werden konnte, der es bei einer regelmäßigen Nutzung ermöglichte der Familie nah sein zu können. Unabhängig ob hier Ratschläge erteilt, emotionale Beziehungsarbeit geleistet, Verabredungen getroffen, die Urlaubsplanung erörtert oder sich über alltägliche Probleme ausgetauscht wurde, ein zumindest gewisser Einfluss lässt sich unserer Ansicht nach nicht negieren. Am Beispiel eines anderen Instant Messenger, WhatsApp, der jedoch ebenfalls nur für eine Minorität unserer Untersuchungsteilnehmer\*innen eine Bedeutung bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation spielte, möchte das Projekt daher im letzten Unterkapitel dieses Abschnittes dem Leser nun final demonstrieren, wie nach Ansicht der Seeleute mit diesem Messenger ein Einfluss auf den Alltag und die Organisation familienbezogener Aspekte ihrer Partner\*innen möglich gemacht werden konnte.

#### **5.9.4 WhatsApp**

Der Instant Messenger-Dienst WhatsApp wurde durch den US-amerikanischen Programmierer Brian Acton und den ukrainisch-US-amerikanischen Unternehmer Jan Koum im Jahr 2009 geschaffen, welche das Unternehmen WhatsApp Inc. gründeten und zunächst eine einfache App entwickelten, welche die Möglichkeit besaß Status-Meldungen zu veröffentlichen, die von allen Nutzer\*innen gleichermaßen gelesen werden konnten. Ihre App wurde kontinuierlich zu einem Kurznachrichtendienst, ähnlich wie SMS, erweitert, mit dem es zu Anfang möglich wurde einen Versand digitaler Nachrichten zu erzielen, die von anderen WhatsApp-Nutzer\*innen empfangen, gelesen und sofort beantwortet werden konnten. Dabei

bot die App im Vergleich zu SMS, die grundlegend auf 160 Zeichen begrenzt waren, den großen Vorteil, dass keine Zeichenbegrenzung vorlag und die Akteur\*innen somit Zeichen unbegrenzt Nachrichten verfassen und versenden konnten (vgl. insges. <https://de.wikipedia.org/wiki/WhatsApp> und Bahlo 2014, S.8). Die Bedeutung des Instant Messenger nahm dabei kontinuierlich zu und bereits 2013 sorgten die Unternehmer mit ihrer Meldung, dass bereits weltweit mehr als 300 Millionen Nutzer\*innen den Messenger verwendeten, die pro Tag 11 Millionen Nachrichten versendeten, für großes Aufsehen. Und schon Anfang April 2015 verzeichnete der Kurznachrichtendienst sogar 800 Millionen aktive Nutzer (vgl. <https://www.heise.de/newsticker/meldung/WhatsApp-mit-800-Millionen-aktiven-Nutzern-2612236.html>).

Eine größtmögliche Bedeutung für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation konnte der Messenger unserer Ansicht nach auch dadurch gewinnen, dass er nicht nur auf einem Smartphone, sondern auch einem PC, Tablet-PC oder Laptop verwendet werden konnte, wenngleich seine Nutzung auf einem Smartphone wohl die gängigste gesellschaftliche Verwendungsweise darstellt. So merkte Arens bereits 2014 an, dass die App in diesem Jahr bereits auf 91 Prozent aller Smartphones installiert war (vgl. Arens 2014, S.81).

Es ist ebenfalls Arens, die uns darauf hinweist, dass WhatsApp die Mobilität einer SMS und die quasi gleichzeitige synchrone Kommunikation wie im Chat als ein Instant Messenger auf einem Gerät ermöglicht und hierbei eine Fülle an kostenlosen Kommunikationsoptionen schafft. So kann WhatsApp Einzel- und Gruppenunterhaltungen ermöglichen, bei dem Nutzer Fotos, Videos, Links und Audiodateien, Tabellen oder Dokumente einfügen können und des Weiteren mit Hilfe des Messenger Sprach- und Videoanrufe tätigen können, die weitgehend kostenlos sind (vgl. Arens 2014, S.82 und <https://www.whatsapp.com/features/>). Auch die Möglichkeit Piktogramme zu versenden bildet eine der weiteren Funktionen des Instant Messenger. Dabei handelt es sich um Zeichen und Bilder, die kein typisches (zumeist gelbes und rundes Smiley-Gesicht darstellen), sondern über Verkehrsmittel, Blumen, Tiere, Trinksymbole, Symbole und Flaggen bis hin zu Schreibmaterialien alle erdenklichen Dinge darstellen (vgl. u.a. Arens 2014, S.87 und S.90). Arens nimmt selbst dabei Bezug auf das Jahr 2014 und die entsprechenden Optionen mit Hilfe von WhatsApp Piktogramme zu versenden und merkt an, dass der Instant Messenger in diesem Jahr bereits 808 Piktogramme zur Verfügung stellen konnte und zwar in unterschiedlichen Kategorien, welche mitunter an Emoticons erinnern, die bereits bei einer SMS-Kommunikation von Akteur\*innen eine Rolle

spielten, wie auf S.460 erörtert (vgl. ebd., S.87 und S.90). Neben einer oben erläuterten Integration von Dateien, Bildern oder Videos ist somit auch eine Kommunikation bestehend aus Text und Piktogramm möglich, welches die Vielseitigkeit von WhatsApp unterstreicht, dass so gleichzeitig die Verwendung von zwei unterschiedlichen Zeichensystemen, Schrift- und Bildzeichen ermöglicht (vgl. ebd., S.87 und S.90).

Unter Berücksichtigung dieser Diversität unterschiedlicher Funktionen des Programmes mag man daher durchaus Schmitz zustimmen, der anmerkt, dass in den digitalen Medien „Sprachlichkeit und Bildlichkeit neuartige Konstellationen ein(gehen)“ (Schmitz 2004, S.112). Dabei erlaubt WhatsApp Bilder, Fotos, Videos und Sprachzeichen auf einer Plattform ohne große Aufwände zu produzieren und fungiert weitgehend als Träger vielfältiger Botschaften (vgl. Arens 2014, S.91). Die entsprechende Vielfalt ermöglicht dabei ein gezieltes Ansprechen mehrerer Sinne gleichermaßen. Erhalten wir eine Textnachricht mit angehängtem Video, so wird nicht nur unser Sehsinn durch die Augen angesprochen, sondern auch unser Gehörsinn, indem wir das Video gleichermaßen hören und sehen können. WhatsApp fungiert somit als ein multimediales Medium und erlaubt eine vielfältige Integration anderer bereits bestehender Medien wie in diesem Fall einem Video und einem (digitalen) Brief, um nur einige Beispiele zu benennen. Damit ist die Funktionsvielfalt jedoch noch längst nicht abgeschlossen, worauf uns Arens im Folgenden gezielt hinweist.

So merkt die Autorin an anderer Stelle an, dass es mit Hilfe des Instant Messenger durchaus auch möglich ist, gesprochene Nachrichten innerhalb eines Gespräches aufzunehmen und dem Empfänger diese als Sprachnachricht zukommen zu lassen (vgl. Arens 2014, S.95). Auch die Option Hyperlinks zu integrieren, lässt neue multimediale Darstellungswege mit neuen semiotischen Optionen zu, so dass die Leser oder Empfänger (bspw. bei einem Link) nur darauf innerhalb eines Gespräches klicken müssen und so darauf reagieren können, wenn sie es wünschen. Auch ein Kopieren oder Einfügen von Textabschnitten kann mit Hilfe des Programmes durchaus möglich gemacht werden (vgl. Arens 2014, S.97).

Und trotz einer derartigen Vielfalt an unterschiedlichen Anwendungsoptionen vermag es zu erstaunen, dass die Teilnehmer\*innen aus unserer Untersuchungsgruppe, die zumindest seit Existenz des Instant Messenger von 2009 an zumindest theoretisch WhatsApp hätten nutzen können, weitgehend über ihre dies bezogene Anwendungsweise nur randständig berichteten. Beinlich merkte gar im gemeinsamen Gespräch an, dass er bedingt dadurch, dass der Instant Messenger während seiner Zeit an Bord im Jahr 2014 seiner Ansicht nach noch nicht intensiv

von den Seeleuten an Bord verwendet wurde und er, da auch seine Familie diesen nicht verwendete, er selbst WhatsApp im Alltag nicht für eine Kommunikation nutzte.

„Ich habe 2014 jetzt noch gar nicht so stark in Erinnerung, dass so WhatsApp so mega involviert war (...) Meine Eltern hatten zu dem Zeitpunkt noch kein WhatsApp, das kam erst später. Ich glaube ich habe meiner Mutter das erste Handy selber geschenkt, damit wir dann hinterher den Kontakt hatten, 2015 oder so (...) Stimmt so war das ja (...) die hatten auf jeden Fall kein WhatsApp“ (Transkript Beinlich, S.9 und S.16).

Das Zitat verdeutlicht eindringlich, dass sich der Zeitzeuge weitgehend daran orientierte, ob andere Kommunikationspartner\*innen von ihm bereits WhatsApp nutzten. Da dies nicht der Fall war, verwendete er es erst später, wie er einräumt. Ob damit ein gesonderter Einfluss einherging, kann jedoch nicht benannt werden, es verdeutlicht jedoch, dass sich der Akteur in seinem kommunikativen Handeln weitgehend an anderen Medien für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation orientierte, obgleich WhatsApp selbst schon für einige Jahre auf dem Markt erhältlich war und durchaus von einer breiten Masse an Kommunikationsteilnehmer\*innen in der Gesellschaft verwendet wurde und von diesen nach Angaben der Webseite statista im Jahr 2014 mehr als 20 Milliarden WhatsApp-Nachrichten versendet wurden (vgl. <https://de.statista.com/infografik/13777/pro-tag-verschickte-whatsapp-nachrichten-weltweit/>).

Hilfreicher erscheint hingegen der Beitrag von Senke\*, die im gemeinsamen Gespräch auf eine wichtige Funktion von WhatsApp verwies, die sie selbst während ihrer Zeit an Bord eines Kreuzfahrtschiffes nutzte.

„Was ich nutze ist WhatsApp und ähm ich schalte da den Videoknopf ein (...). WhatsApp. Ja. Also sowohl mit meinem Partner als auch mit meiner Familie und mit meinen Studienfreunden und anderen Schiffskollegen, die an Land sind (...). Eine gewisse Abhängigkeit ist da. Da ähm ich auch das ähm den Ehrgeiz habe mich doch regelmäßig auch zu melden. Was heißt regelmäßig? Schon je nach, je nach WLAN und je nach Wifi-Möglichkeit ein, vielleicht drei Mal die Woche (...). Anhand von WhatsApp und dem Austausch von Bildern und kurzen Anrufen“ (Transkript Senke\*, S.5, S.6 und S.10).

Die Zeitzeugin spricht hierbei u.a. die Möglichkeit an mit Hilfe des Instant Messenger Bilder auszutauschen bzw. über diesen Videoanrufe zu tätigen, wobei sie unterschiedliche Kommunikationspartner wie ihren Partner, andere Familienmitglieder oder Freunde benennt, die sie mit Hilfe von WhatsApp erreichen wollte. Ein intensiver Austausch über Medien erscheint ihr dabei besonders wichtig, wobei sie einräumt, den Messengerdienst selbst ein bis drei Mal in der Woche durchaus verwendet zu haben, um eine Kommunikation mit o.g.

Ansprechpartner\*innen zu initiieren. Die Häufigkeit blieb dabei auch abhängig von technischen Voraussetzungen an Bord wie einer bestehenden und funktionierenden Internetverbindung, die für eine Anwendung von WhatsApp eine essentielle Grundlage bildet.

Wenngleich die Akteurin lediglich über ihr Nutzungsverhalten berichtete und kurz die Funktionalität von WhatsApp thematisierte, kann mit Hilfe der Aussagen des Zeitzeugen Lose\*, die bei Senke\* vorgenommene Beschreibung der WhatsApp-Funktionen ergänzt werden. So merkt Lose\* im gemeinsamen Gespräch an:

„Ich kann WhatsApp- Nachrichten schicken, ich kann mal eben schnell Foto schießen und sagen, guck mal da fahr´ ich grad´ vorbei, klick und kann das rüberschicken an meine Familie (...) Und was ich vorhin so n´ bisschen hab´ anklingen lassen, wir haben dann wat weiß ich bei WhatsApp kann man ja diese Gruppen bilden (...), da ist dann meine Schwester drin, die in Toronto lebt (...) meine Mutter in Hamburg (...) meine Frau hier (...). Das (...) nutzen wir also ständig. Eigentlich jeden Tag. Und unterhalten wird sich über... über alles... und auch viel mehr als früher (...) weil´s billiger geworden ist (...). Eben durch die Kommunikation heutzutage können viele Sachen auch viel leichter abgesprochen werden. Also ich kann sie mal erreichen und was nachfragen und sagen, wie sieht n´ das aus bist du damit einverstanden, wenn wir das so und so machen. Oder siehst du das irgendwie anders?“ (Transkript Lose\*, S. 5f.).

Lose\* selbst merkt grundlegende Qualitäten des Instant Messenger an, der es ermöglicht Bilder und Videos in einer Textnachricht gebündelt zu versenden und dabei nicht nur ausschließlich an eine Person gerichtet zu adressieren. Die Option mit Hilfe von WhatsApp Gruppen bilden zu können, der Akteur verwendete den Messenger auch, um eine familienbezogene Gruppe zu erstellen, in der neben seiner Mutter auch seine Schwester mit dem Seemann über WhatsApp kommunizieren konnten, bezeichnet er als großen Vorzug des Messenger. Diese Gruppe ermöglichte es ihm, dass sich die Kommunikationsteilnehmer\*innen dabei wechselseitig Sprach- und Textnachrichten sowie Bilder, Videos oder andere Dateien senden konnten, was laut Schilderung des Zeitzeugen durchaus als ein Vorteil in der interpersonellen medienvermittelten Kommunikation bezeichnet werden kann. Denn damit verbunden ging laut dem Zeitzeugen nicht nur eine häufigere, sondern auch intensivere Kommunikation einher. Der Messenger ermöglichte es dem Seefahrer somit besser auf den Alltag der entfernten Familienmitglieder an Land einzuwirken, indem er einfacher auf Nachfragen bei organisatorischen Problemen seiner Partnerin reagieren, ihr einfacher Ratschläge erteilen konnte oder auch emotionale Beziehungsarbeit leisten konnte durch eine mögliche Beschwichtigung oder Beruhigung seiner Partnerin, wenn diese sich allein fühlte. Doch bleiben dies letztlich nicht zu beweisende



Hypothesen, da der Akteur weitere Nutzungsmöglichkeiten des Messenger an dieser Stelle nicht erwähnt. Dennoch bleiben sie unserer Ansicht nach durchaus schlüssig, wenn wir bedenken, dass der Zeitzeuge mit Hilfe von WhatsApp jederzeit mit Hilfe der unterschiedlichen Funktionen des Messenger einen Kontakt mit seiner Partnerin initiieren konnte, solange auf dem Schiff eine funktionierende Internetverbindung bestand. Bestanden Probleme seiner Frau im Alltag, auf die kurzfristig reagiert werden musste, dies belegt das Beispiel unserer Ansicht nach darüber hinaus und kontaktierte diese den Seemann an Bord, konnte er mit Hilfe des Messenger und seinen zahlreichen Funktionen besser als mit einem anderen Medium auf die Nachricht reagieren. So war es möglich sie telefonisch über den Messenger anzurufen, ihr mit Hilfe eines Videotelefonates eine nahezu ganzkörperliche visuelle und auditive Präsenz zu übermitteln, ihr Bilder sowie Sprachnachrichten zu senden, um ihr nah zu sein. Durch die schnelle Übermittlung der entsprechenden Nachrichten, eine funktionierende Internetverbindung vorausgesetzt, konnte schneller als mit anderen Kommunikationsoptionen mit Hilfe von WhatsApp ein Einfluss auf einen Alltag zuhause ausgeübt werden.

Dies bleibt dabei auch das abschließende Resultat unseres Forschungsprojektes bei Betrachtung des Messenger-Dienstes. Die vielfältige Funktionalität von WhatsApp ermöglicht von allen untersuchten Kommunikationsoptionen der Seeleute unserer Ansicht nach die größtmögliche Einflussnahme auf einen Alltag der Familienmitglieder zuhause. Bei genauer Betrachtung liegt dies unter anderem an den zahlreichen Medien, die WhatsApp dabei selbst auf seiner Plattform vereint, wie bspw. Textnachrichten, die als digitaler Brief fungieren, PC-Funktionen, wie bspw. eine Übermittlung von Audio- und Sprachdateien, aber auch von Dokumenten sowie Bildern und Videos, aber auch die Herstellung von Telefonaten und Videotelefonie, welche vorherige Medien wie Telefon oder Mobiltelefon bereits vorher umsetzen konnten. Diese Breite schafft somit die Voraussetzung, dass je nach bestehender Internetverbindung, die essentiell für eine Kommunikation über WhatsApp bleibt, recht einfach und nur durch den Druck auf ein paar Tasten wie bspw. auf einem Smartphone, schnell eine Kommunikation mit den Partner\*innen hergestellt werden kann, unabhängig ob man sich dabei über das Befinden der gemeinsamen Kinder in Form eines Chats über den Messenger selbst unterhält, ein Telefongespräch führt, sich nahezu ganzkörperlich über die Videofunktion des Messenger präsentiert oder einfach nur über Piktogramme dem Anderen seinen derzeitigen Gemütszustand übermittelt. Die Diversität des Messenger lässt eine Palette an unterschiedlichen Einflussoptionen zu. Vorteilhaft bleibt darüber hinaus die Integration des

Messenger auf dem eigenen Smartphone. So ist es den Seeleuten theoretisch von jedem Ort auf dem Schiff möglich sich über WhatsApp mit der an Land verweilenden Familie auszutauschen. Vorausgesetzt bleiben, wie auch bei der Verwendung anderer Medien, entsprechend freie Zeitkontingente, die einen Austausch der Familienmitglieder untereinander ermöglichen.

Damit ist bereits eine der wichtigen Voraussetzungen angesprochen, die eine wesentliche Grundlage dafür bildete, dass überhaupt ein Kontakt von den Seeleuten initiiert werden konnte. Daher möchte das Projekt im nun folgenden Kapitel speziell auf etwaige Besonderheiten bei einer Kommunikation der Seefahrer\*innen mit ihren Partner\*innen zu sprechen kommen, klären in welcher Form überhaupt eine Kommunikation von den Beteiligten wahrgenommen wurde und ob diese speziellen Anlässen unterlag. Zu diesem Zweck widmet sich die Untersuchung zunächst den Voraussetzungen für eine Kommunikationssituation, die sowohl von den Akteur\*innen als auch ihren Lebensgefährt\*innen erfüllt sein mussten, um sich miteinander auszutauschen, bevor abschließend Gründe für einen kommunikativen Austausch der Akteur\*innen demonstriert werden, der uns verdeutlicht, dass eine interpersonelle medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit ihren Partner\*innen im Untersuchungszeitraum weitgehend nicht grundlos im Alltag erfolgte.

## **Block 6: Medieneinsatz im Alltag**

### **6.1 Alltagskommunikation mit der Familie**

Erläuterte das Projekt im vorhergehenden Kapitel an einigen Beispielen demonstriert, wie sich eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit Hilfe unterschiedlicher Medien gestaltete, um einen Austausch mit ihrer Familie zu initiieren, so sollen im Rahmen dieses Abschnittes abschließend einige allgemeine Aussagen getätigt werden, wie sich eine mögliche Alltagskommunikation der Akteur\*innen mit ihren Familienmitgliedern, in erster Linie ihren Partner\*innen, gestaltete. Dass sich der Alltag der Seeleute dabei grundlegend von einem Alltag ihrer Lebensgefährt\*innen differenzierte, wurde bereits deutlich (s. Kapitel 4.1.2). Eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation wurde grundsätzlich in einen Alltag an Bord oder an Land, dies wird in Kapitel 6.3 ausführlicher erörtert, integriert. Wenngleich der Alltag der Seeleute sich, je nach Position an Bord, aus unterschiedlichen Tätigkeiten konstituierte, der als ein Teil der individuellen Art und Weise der Lebensführung verstanden werden kann und dabei als ein spezifisches Muster

einer Organisation von alltäglichen Handlungen (auch Hagen-Demszky 2006, S.69), wie die Ausführung der Erwerbstätigkeit oder Tätigkeiten in der Freizeit u.a. Interaktionen mit anderen Mannschaftsmitgliedern, so bildete unserer Ansicht nach auch der persönliche Austausch der Akteur\*innen mit ihren Familienmitgliedern an Land durchaus eine wichtige Komponente in der Organisation von alltäglichen Handlungen. Dieser konnte jedoch, wie den jeweiligen Erörterungen unserer Gesprächspartner zu entnehmen war, intensiver ausfallen, je nach Verfügbarkeit von Medien für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation und entsprechenden Restriktionen ihrer Nutzung. Spricht Schütz also an anderer Stelle von der Lebenswelt des Alltags, die sich durch Wirken und Kommunikation auszeichnet und dabei darauf verweist, dass die Lebenswelt von Akteuren grundlegend im Kern eine kommunikative Lebenswelt darstellt (vgl. Srubar 1988, S.239), so konstituiert sich die Lebenswelt der Seeleute grundsätzlich durch ihre Tätigkeit (ihr entsprechendes Wirken) an Bord im Rahmen ihrer Rolle, die sie an Bord ausüben und Optionen, die sie in ihrer Freizeit wahrnehmen und gleichzeitig der Kommunikation mit anderen Besatzungsmitgliedern, aber und für das Projekt wesentlich entscheidender, wenn man die Worte von Srubar auf ihre Situation überträgt, ebenfalls aus einer Kommunikation mit ihrer Familie an Land, wengleich diese Kommunikation selbst mitunter intensiv oder weniger intensiv ausfallen kann. Die Alltagswelt der Seeleute konstituiert sich dabei entscheidend durch ihr Wirken an Bord (ihre mit einer Rolle verbundene Tätigkeit), Interaktionen mit anderen Besatzungsmitgliedern und einer interpersonalen Kommunikation mit diesen Akteur\*innen auf den Schiffen selbst, aber auch durch eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit ihren Partner\*innen an Land und schafft so eine Realität, in der die Seefahrer\*innen leben (vgl. Srubar 1988, S.239).

Diese gelebte Realität unterscheidet sich dabei, wie bereits oben kurz aufgegriffen und im Verlauf der Forschungsarbeit thematisiert (s. Kapitel 4.1.2), deutlich von der Alltagswelt der Partner\*innen, die an Land unterschiedliche Tätigkeiten ausführen, dabei wesentliche Leistungen wie die Fürsorge für die Kinder übernehmen oder haushaltsbezogene Aufgaben ausführen und die dabei letztlich anderen Voraussetzungen unterliegt als die Ausführung der jeweiligen beruflichen Pflichten der Seefahrer\*innen an Bord. In dieser Alltagswelt wird nun unter Zuhilfenahme voneinander zu differenzierender Medien eine alltägliche Kommunikation der Akteur\*innen integriert, um sich miteinander auszutauschen und mitunter Einfluss auf einen Alltag der voneinander entfernten Personen nehmen zu können. Dabei lässt sich unter Zuhilfenahme des Ansatzes der Soziologin Keddi durchaus einräumen, dass die Paarbeziehung von Akteur\*innen in einer sozialen Paarbeziehung von

unterschiedlichen Faktoren beeinflusst wird und einen Einfluss auf die Gestaltung des jeweiligen Alltags der Akteure selbst aufweist (vgl. Keddi 2006, S.147ff.). Die ständig wiederkehrenden Abwesenheitszeiten der Seeleute mögen dabei unserer Ansicht nach den wohl größten Beeinflussungsfaktor einer entsprechenden Paarbeziehung darstellen und Auswirkungen auf die Gestaltung des Alltags der Akteur\*innen nach sich ziehen. Denn die Beziehung zwischen einem Seemann und seiner Partnerin wird von An- und Abwesenheitszeiten beeinflusst, die in unterschiedlichen Zeiträumen permanent wiederkehren und Einfluss auf die Beziehung selbst nehmen. Wie Jensen anmerkt, zeichnet sich die Situation durch eine totale Anwesenheit der Seefahrer\*innen aus, wenn diese an Land bei ihren Familien verweilen und einer totalen Abwesenheit, wenn sie wiederum an Bord unterwegs mit ihren Mannschaftskolleg\*innen sind (vgl. Jensen 1980, S.68f.). Diese Gegensätze wirken dabei auch auf die interpersonale Kommunikation der Akteur\*innen ein, die in Form von Face-to-Face-Gesprächen mit ihren Partner\*innen nur bei ihrer Anwesenheit zuhause durchgeführt werden können und in Abwesenheitszeiten auf Medien zurückgegriffen werden muss, um sich miteinander auszutauschen. Die mit der Tätigkeit verbundenen Abwesenheitszeiten von Zuhause bei Übernahme einer Rolle als Seefahrer\*in zu akzeptieren, bleibt dabei ein individueller Entschluss der Akteur\*innen selbst. Die individuellen Lebensentwürfe der Akteur\*innen, darauf weist Keddi folgend hin, die mit unterschiedlichen Plänen, Vorstellungen und Handlungen verknüpft sind, können dabei Konsequenzen auf eine soziale Paarbeziehung nehmen, insbes. wenn Partner\*innen eine abweichende Lebensvorstellung aufweisen, die sich schlecht miteinander vereinbaren lässt. Sie lassen sich auch als Lebensthemen beschreiben, an denen sich die Akteure orientieren und die ihnen als roter Faden dienen und handlungsleitend und strukturierend wirken (vgl. im Ansatz Keddi 2006, S.147ff.). Beide Partner\*innen einer entsprechenden sozialen Paarbeziehung, bestehend aus Seemann und Partnerin, mussten somit Kompromisse eingehen und aushandeln, wie sie ihre Beziehung gestalten sollten, um ihr eine langfristige Perspektive zu geben. Wenngleich das Projekt nur wenig über die Kompromisse in Erfahrung bringen konnte, welche die Seeleute mit ihren Lebensgefährt\*innen zu Beginn ihrer Beziehung eingingen, so ließ sich zumindest feststellen, dass zumindest die Akteur\*innen an Bord ihre Tätigkeit nicht aufgaben und weiterhin zur See fuhren. Unter dieser Prämisse betrachtet ging es den Seeleuten weiterhin darum ihre eigenen Lebensentwürfe, die sie schon weit vor Begründung einer sozialen Paarbeziehung entworfen haben, auch weiterhin mit ihren Partner\*innen an ihrer Seite aufrechtzuerhalten und zu verwirklichen. Damit einher ging eine Trennung von ihren Partner\*innen in Abwesenheitszeiten und darüber hinaus die Aufrechterhaltung eines

individuellen Alltages an Bord, der sich grundlegend von dem ihrer Partner\*innen differenzierte. Ähnlich sah es auch Bode\*, der im gemeinsamen Gespräch anmerkte,

„wenn du sagst, das ist jetzt mein Leben und ich fahr weg, dann sind das Parallelwelten. Weil (...) alle Personen ja für sich ihren eigenen Alltag leben“ (Transkript Bode\*, S.8).

Wenn Keddi im Rahmen ihrer Untersuchung nun auf unterschiedliche Lebensthemen zu sprechen kommt, denen sich die Akteur\*innen einer sozialen Paarbeziehung zuwenden und die sie als geeignet für ihr Zusammenleben mit der Partnerin erachten (vgl. Keddi 2006, S.148ff.), so muss das Forschungsprojekt an dieser Stelle einräumen, dass es nach Auswertung der Zeitzeugenberichte nur randständig möglich war, eine Position der Seeleute und ihrer Partner\*innen zu diesem Thema in Erfahrung zu bringen. Lediglich unter Berücksichtigung des von Keddi aufgegriffenen Lebensthema eines gemeinsamen Weges von Akteur\*innen in einer sozialen Paarbeziehung, ließen sich für die Majorität der von uns befragten Untersuchungsteilnehmer\*innen entsprechende dem Lebensthema zuzuordnende Motive konstatieren. Keddi selbst betrachtet unter diesem Aspekt eine Beziehungssituation, in der einer der Akteur\*innen den Rahmen der Partnerschaft und die Entwicklungsrichtung definiert, während der oder die Andere sich in diesen Rahmen fügt und ihn ergänzt (vgl. Keddi 2006, S.153). Folgt man Keddi, so kann angenommen werden, dass die Seefahrer\*innen mit ihrer Tätigkeit an Bord eine Richtung vorgaben, in die sich die jeweilige Beziehung mit ihren Partner\*innen entsprechend entwickelte, folglich waren sie aufgrund ihrer Erwerbstätigkeit für lange Zeit von der Familie entfernt und die Partnerin, die an Land unterschiedliche Tätigkeiten ausführte, akzeptierte diese Rolle und fügte sich in diesen Rahmen ein und ergänzte ihn durch Übernahme familiärer Pflichten, welchen der Seemann aufgrund seiner Abwesenheit nicht entgegenkommen konnte. Damit einher ging für beide Akteur\*innen ein individueller Alltag, der sich durch den Gegensatz von Land (wo die Partnerin verblieb) und See (wo der Seemann an Bord arbeitete) geprägt wurde und welcher Einflüsse auf eine gemeinsame Alltagswelt nach sich zog. Ob dabei die Aussage von Luhmann, welcher der Überzeugung ist, dass es grundlegend keine gemeinsame Paarwelt gibt, sondern dass die individuellen Welten von Akteuren immer getrennte Welten darstellen und einer der Partner grundlegend in einer Beziehung die Rolle eines Komplementärs einnimmt (vgl. Luhmann 1994, S.18 und 25 in Keddi 2006, S.160), stimmig erscheint, bleibt hier nicht Gegenstand der Untersuchung. Sie verdeutlicht aber durchaus, dass beide Akteur\*innen in individuellen Lebenswelten leben und einer der Partner, in diesem Fall die

Partner\*innen der Seeleute an Land, eine komplementäre Rolle übernehmen, die den Fortbestand der Beziehung sowie der Familie sicherstellt.

Zu Beginn der Beziehung, davon kann ausgegangen werden, wobei es im wissenschaftlichen Diskurs eine große Übereinstimmung darüber gibt, dass es drei bis fünf unterschiedliche Phasen einer Beziehung gibt, wobei sich Aufbau-, Bestands- und Auflösungsphase in allen Theorien finden, lernten sich die Seeleute und ihre (zukünftigen) Partner\*innen kennen, unternahmen Aktivitäten und machten miteinander Erfahrungen, die in Akzeptanz der anderen Personen mündeten und damit auch die ständig wiederkehrenden Abwesenheitszeiten der Seeleute, die kontinuierlich wiederauftraten, berücksichtigten. Nur durch Akzeptanz dieser konnte die Beziehung nach einem entsprechenden Modell in eine Bestandsphase eintreten, in der die Akteur\*innen an ihre Beziehung und dessen Fortbestand glaubten, wenn das Projekt auch von Beispielen erfuhr, in denen die ständigen Abwesenheitszeiten durchaus ein gravierendes Problem darstellten und insbes. bei einer unzureichenden interpersonalen medienvermittelten Kommunikation der Seeleute mit ihren Lebensgefährt\*innen durchaus zur Auflösung der Beziehung führen konnten (vgl. die Ansätze von Döbler 2020, S.10ff.). Auch dass die Folgen bei einer möglichen Beziehungsaufnahme mit einem Seemann nicht jeder Partnerin gleichermaßen bekannt waren, spielte dabei zunächst keine Rolle, da trotz einer möglichen Problematik für die Beziehung, die sich weitgehend aus dessen Abwesenheit von Zuhause ergaben, an einer Beziehung festgehalten wurde, so die Ergebnisse des Forschungsprojektes, wenn es auch davon leichte Abweichungen gab, wie der Leser bspw. an der Aussage von Beinlich (s. S.241f.) konstatieren konnte. Die letztlich Schwierigkeiten sich an die Abwesenheitszeiten zu gewöhnen und die Folgen für den Alltag benannten sowohl Weinert\* wie auch Rohmer. So gibt diese zu verstehen, dass „man (sich) (...) an erster Stelle in den Mann (verliebt) und nicht in den Beruf „Seemann“. Die harte Realität würde einen da sehr rasch aus dem Reich der Illusionen zurückholen“ (Rohmer 1998, S.53). Und Weinert\* gibt zu Protokoll, dass sie „keine Ahnung gehabt (hat), was das bedeutet ja. Ich habe mir das nicht klar gemacht, was das, was das heißt ähmm... den Alltag vollständig alleine zu stemmen“ (Transkript Weinert\*, S.11).

Losgelöst dessen erfolgte somit von der Majorität der Partner\*innen eine Akzeptanz ihrer Situation bedingt durch eine wiederkehrende Abwesenheit der Seeleute von Zuhause einen familiären Alltag an Land weitgehend eigenständig zu organisieren. Ein Austausch mit Hilfe von Medien blieb dabei die einzige Option für die Lebensgefährt\*innen, aber auch für die Seeleute an Bord selbst, sich wechselseitig auszutauschen und Bezug aufeinander zu nehmen.

Mit Begründung einer Partnerschaft und durch die Gründung einer Familie trat die Familie in eine Bestandsphase ein, wobei die familiäre Lebensführung nach Hagen-Demszky als ein System von Lebensführungen der Mitglieder eines zusammenlebenden Familienhaushalts zu definieren ist, bei der konzeptionelle Differenzen bestehen zwischen der alltäglichen Lebensführung der Akteure selbst und der familialen Lebensführung der Familie (vgl. Hagen-Demszky 2006, S.73). So ist es einfach, folgt man der Autorin, den Urheber der alltäglichen Lebensführung auf eine einzelne Person zu reduzieren (beim Seemann auf ihn selbst in seiner Rolle an Bord), während es keinen eindeutigen Begründer einer familialen Lebensführung gibt. Dabei besteht die familiäre Lebensführung in einer Familie, die aus dem Seefahrer und dessen Partnerin und möglichen Kindern besteht, weitgehend aus den auf Sozietät gerichteten Lebensführungen der Familienmitglieder und so aus denjenigen Anteilen der einzelnen Lebensführungen, die auf das Zusammenleben der Familie gerichtet sind und es koordinieren (vgl. auch Hagen-Demszky 2006, S.73). Dabei tragen unserer Ansicht nach die Seefahrer\*innen an Bord genauso Anteil am familialen Zusammenleben wie die Partner\*innen, die beide auf das Zusammenleben der Familie ausgerichtet sind und es koordinieren, unabhängig ob die Koordination eines familienbezogenen Alltags in der Abwesenheit der Akteur\*innen nahezu ausschließlich von deren Partner\*innen umgesetzt wird oder nicht. Die gemeinsame Entscheidung der Akteure ermöglichte dabei eine Fortführung der Tätigkeit der Seeleute auf hoher See und legte so den Grundstein für die Entwicklung der Beziehung. Dass die Partner\*innen mit einer Akzeptanz dabei eine möglicherweise traditionelle Geschlechterrolle übernahmen, wie in einer Seefahrerfamilie üblich (s. auch Kapitel 4.2.1 und 4.2.2), mag zunächst stimmig erscheinen, wengleich immer berücksichtigt werden muss, dass Veränderungen der Geschlechterrollen (auch in den Seefahrerfamilien) durchaus zu einer egalitären Arbeitsteilung führten, wenn die Seefahrer\*innen an Land verweilten und ihren Partner\*innen bei Aufgaben zur Seite stehen konnten, die diese in deren Abwesenheit alleine umsetzen mussten (vgl. hierzu auch die Aussagen von Keddi 2006, S.162).

Während die Lebensgefährt\*innen dabei von Land aus eine Umsetzung eines familienbezogenen Alltages möglich machten, blieb es den Seeleuten selbst nur möglich, mit Hilfe von Medien, die laut Schier „vielfältige, organisatorische, koordinierende, kommunikative, kontrollierende, emotionale sowie gemeinschaftsfördernde Funktionen“ (Schier 2016, S.6 in Gerleigner 2016, S.27) übernehmen, einen Einfluss auf den Alltag zuhause auszuüben, unabhängig wie intensiv sich dieser nun gestaltete. Mit Zunahme

unterschiedlicher Medien, wobei „zu den klassischen Medien wie Brief, Telefon oder Fax (...) eine Vielzahl an Internet- und Mobiltelefon- basierten Plattformen wie E-Mail, Chat, Instant Messenger, SMS, soziale Netzwerke sowie Internet-Telefonie hinzugekommen (sind)“ (Schier 2016, S.4 in Gerleigner 2016, S.27), erweiterten sich die entsprechenden Möglichkeiten einer Partizipation am Alltag der Familie zuhause und konnten auch eine mögliche Gefahr des Auseinanderlebens der Partner\*innen mitunter reduzieren (vgl. auch Gerleigner 2016, S.29f.). Dass unter Zuhilfenahme von Medien von den Seeleuten dabei nicht immer eine Einflussnahme auf den Alltag zuhause möglich gemacht werden konnte, wurde dabei jedoch insbes. durch Lektüre der Kapitel 5.7 bis 5.9.4 deutlich. Denn zu unterschiedlich sind dabei nicht nur die in diesem Abschnitt erläuterten Funktionen der Medien selbst, sondern auch die jeweiligen Möglichkeiten für die Seeleute darauf an Bord zugreifen zu können, wobei eine entsprechende Nutzung auch unterschiedlichen Restriktionen unterlag, wie das Projekt in Erfahrung bringen konnte. Eine fundamentale Einflussnahme auf den Alltag zuhause und dessen Gestaltung durch die Lebensgefährt\*innen konnte daher mit ihrer Hilfe nicht eingeräumt werden.

Die Option eines Austausches diene laut Projektauffassung nach eher dazu, um die Gemeinschaft der Partner\*innen zu festigen und somit zu ihrem Fortbestand beizutragen. Dabei kam es durch die genutzten Medien zu einer mehr oder weniger intensiven Verschmelzung von zwei individuellen Lebenswelten der Akteur\*innen, die eine Anteilnahme am Alltag des Anderen ermöglichten, wenngleich auch diese durchaus unterschiedlich ausfallen konnte. So blieb eine Anteilnahme am Alltag der voneinander entfernten Personen unter Zuhilfenahme einer Briefkommunikation unserer Meinung nach durchaus geringer einzustufen als unter Zuhilfenahme des Mobiltelefons, mit der theoretisch jederzeit eine Konversation der beiden voneinander entfernten Lebensgefährt\*innen möglich gemacht werden konnte.

Und ein Austausch der Lebenspartner\*innen ist dabei auch nach Schneider in einer Distanzbeziehung durchaus bedeutend, denn diese leben in eigenen Lebenswelten und haben letztlich nur über Medien die Chance, sich regelmäßig und relativ dicht über alltägliche Erlebnisse mit dem Partner auszutauschen. Die fehlenden face-to-face-Kontakte können dabei seiner Ansicht nach durch Telefonate, E-Mail oder andere Kommunikationsformen nicht vollständig, aber doch hinreichend substituiert werden (vgl. Schneider 2009, S.688f.). Wenn sich auch Schneider hier nahezu ausschließlich auf o.g. Medien der Telekommunikation bezieht, so lassen auch analoge Medien wie Briefe oder Telegramme zumindest eine



Kommunikation der voneinander abwesenden Partner zu, wenn hier auch fraglich bleibt, wie häufig dabei ein Kontakt der voneinander entfernten Kommunikationsteilnehmer\*innen zueinander erfolgen musste, damit dieser von den Akteur\*innen als hinreichend erachtet werden konnte. Dieses hätte, um auf unsere Untersuchungsgruppe zurückzukommen, mglw. eine Vielzahl an Briefsendungen und möglichen Telegrammen der Seefahrer\*innen an ihre Familie vorausgesetzt, wobei sich dieser Austausch insbes. bei Telegrammen auch bedingt durch die jeweiligen Restriktionen an Bord, wie hohe Kosten, kaum hätte umsetzen lassen. Auch bleibt diskussionswürdig, ob wirklich alle Kommunikationsteilnehmer\*innen, die in einer Distanzbeziehung zueinander leben, eine medienvermittelte Kommunikation im Vergleich zu einer direkten Kommunikation als ein hinreichendes Substitut bewerten oder eine andere Ansicht als Schneider vertreten.

Deutlich wird jedoch, dass es mit einer Übernahme von Medien in den Alltag möglich ist das Erleben von Einsamkeit und Verlassenheit zu reduzieren und eine Form der Gemeinschaft (vgl. Schneider 2009, S.688f.) zwischen den Partner\*innen aufrechtzuerhalten und sich miteinander auszutauschen. Auch Döring betont dabei an anderer Stelle, dass ein regelmäßiger Austausch im Rahmen einer Fernbeziehung (welche die Seeleute in Zeiten ihrer Abwesenheit mit ihren Partner\*innen pflegen) eine wichtige Rolle für den Zusammenhalt von Paaren bildet (vgl. Döring 2009, S.671). Mit der Übernahme von Medien in einen Alltag kommt es nun laut Morley zu einer „Verbindung von technologischen Innovationen, sozialen Beziehungen und kulturellen Identitäten; die Einbindung „der Texte und Technologien von Kommunikation und Information“ in das „Management von Zeit und Arbeitsteilung sowie in die Schaffung und Erhaltung sozialer Beziehungen und individueller Identitäten, die Organisation sozialer Räume, in denen Individuen, in Familie und Haushalt mittels Medien miteinander verbunden und voneinander getrennt sind; die medienvermittelte Beziehung zwischen der Familie/dem Haushalt und der sie umgebenden Welt“ (Morley 1999, S.313).

Mittels einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation wurde es den Seeleuten, losgelöst der entsprechenden Medien, die sie selbst verwendeten, möglich an zwei Orten gleichzeitig kopräsent zu sein. Dabei bleibt der Begriff selbst durchaus problematisch. Das Projekt folgt dabei dem Ansatz von Goffman, der Kopräsenz folgendermaßen definiert: „Die einzelnen müssen deutlich das Gefühl haben, dass sie einander nahe genug sind, um sich gegenseitig wahrzunehmen bei allem was sie tun, einschliesslich ihrer Erfahrung der anderen, und nahe genug auch um wahrgenommen zu werden als solche, die fühlen, dass sie

wahrgenommen werden“ (Goffman 1971, S.28). Wenngleich Goffman dabei in erster Linie an eine Face-to-Face-Kommunikation von Kommunikationsteilnehmern denkt, so ist man sich laut Monz in der kommunikations- und mediensoziologischen Forschung weitgehend darin einig, dass Medien durchaus eine Anwesenheit von Akteur\*innen an zwei Orten ermöglichen können, die eine Kopräsenz schaffen, bei dem sich die Teilnehmer an zwei Orten befinden und sich wechselseitig austauschen und wahrnehmen können. Dabei werden nicht nur zwei Orte (bspw. das Schiff und das Zuhause der Partnerin zuhause) miteinander verbunden, sondern es entsteht ein dritter Ort, an dem sich die Interaktionspartner befinden, laut Monz ein virtueller Ort der Konversation oder ein Nicht-Ort bzw. Informationsraum, in dem die Personen zwar körperlich präsent, aber dennoch nicht in vollem Maße anwesend sind, da sie sich virtuell an einem anderen Ort befinden und ihre Umwelt eingeschränkt wahrnehmen (vgl. insges. Monz 2018, S.129f.). Dies mag unserer Ansicht nach durchaus logisch erscheinen, wenn man bedenkt, dass sich die Kommunikationsteilnehmer\*innen bspw. unter Zuhilfenahme des Telefons an zwei unterschiedlichen Orten austauschen, dabei aber nur eingeschränkt die Umwelt des Anderen wahrnehmen können (so hören sie zwar die Stimme des Gesprächspartners, nehmen aber nur bedingt Umgebungsgeräusche wahr). Und auch unter Verwendung eines internetbasierten Instant-Messaging-Dienstes wie Skype und einem Videotelefonat nehmen die Akteur\*innen zwar die Stimme, das Gesicht, mitunter den Körper sowie die Gestik und Mimik des Gesprächspartners wahr, aber nur sehr eingeschränkt dessen Umwelt (bspw. die Räumlichkeit selbst oder in der Umgebung anwesende Personen). Dieser Ort wird zu einem Nicht-Ort, an dem sich die Gesprächspartner befinden, der jedoch von den Kommunikationsteilnehmer\*innen nur eingeschränkt wahrgenommen werden kann. Die jeweilige Kopräsenz der Akteure hängt dabei auch entscheidend damit zusammen, wie sie selbst ihre Gesprächspartner bei einem Austausch mit den Medien wahrnehmen, so bleibt die Kopräsenz bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation unserer Ansicht nach der Face-to-Face-Kommunikation unterlegen, bei der im gemeinsamen Austausch der Kommunikationspartner gleichzeitig Informationen ausgetauscht werden und es sofort möglich ist auf die Reaktionen des Anderen zu reagieren und hier eine „besondere Gegenseitigkeit von unmittelbar sozialer Interaktion“ (Goffman 1971, S.27) gegeben ist.

Die Kopräsenz von Familienmitgliedern bildet dabei eine entscheidende Forderung des Konzepts des doing family, welches das Projekt bereits an anderer Stelle aufgriff (s. S.293f.) und unter anderem von Schlör thematisiert wurde. Gemäß dieses Ansatzes, darauf weist uns die Autorin hin, sind gemeinsam verbrachte Zeit, stabile Rahmenbedingungen, ein Erbringen körperlicher, mentaler und emotionaler Leistungen sowie das Vorhandensein räumlicher

Kopräsenz für die Aufrechterhaltung einer Familie essentiell (vgl. Schlör 2012, S.60). Die oftmals genannte Forderung nach kopräsenten Zeiten der Familienmitglieder, losgelöst des entsprechenden Konzeptes, darauf weist uns Monz hin, orientiert sich dabei weitgehend an einem bürgerlichen Modell der Normalfamilie, in dem das gemeinsame Wohnen der Familienmitglieder unter einem Dach stattfindet und in dem konstante, sichere und regelmäßige Zeiten der Kopräsenz der Mitglieder ein konstitutives Merkmal für die Familie darstellen, somit ein Modell, in dem Mutter und Vater mit Kindern in einem gemeinsamen Haushalt leben (vgl. Monz 2018, S.15f.). Gerade berufsmobile Eltern, darauf weist Monz anschließend hin, sind hingegen nicht täglich zu Hause, so dass eine Kopräsenz, zumindest in Form einer direkten Kommunikation der Familienmitglieder miteinander nicht jederzeit stattfinden kann und, so ergänzt das Projekt die Aussage der Autorin, ein rares Gut verbleibt (vgl. Monz 2018, S.15f.). Dies gilt stellvertretend auch für die Situation der Seeleute, deren Alltag durch lange Abwesenheit von Zuhause geprägt ist, während ihre Partner\*innen räumlich kopräsent sind und sich direkt mit den anderen Familienmitgliedern austauschen können. Ein Austausch über unterschiedliche Medien bleibt für die Akteur\*innen dabei die einzige Option den Kontakt zueinander aufrechtzuhalten und kann durchaus als ein Instrument zur Organisation und Koordination von familienbezogenen Aspekten oder als Gegenstand familiärer Unternehmungen dienen (vgl. Schlör 2012, S.60) und eine Form von Kopräsenz ermöglichen, wenn ein Partner (in diesem Fall der Seemann) von Zuhause entfernt einer Erwerbstätigkeit nachgeht.

Weitgehend angelehnt an kommunikations- und mediensoziologische Auffassungen ist daher auch das Projekt davon überzeugt, dass ein interpersoneller medienvermittelter Austausch der Seeleute in Zeiten ihrer Abwesenheit von Zuhause mit ihrer Familie eine mögliche Kopräsenz im Alltag vermitteln konnte, wenn diese sich auch grundlegend von einer wie im Konzept des *doing family* angelehnten räumlichen Kopräsenz der Familienmitglieder und einer damit verbundenen direkten Kommunikation der Akteur\*innen unterschied (vgl. auch Monz 2018, S.129f.). Dass diese Form einer durch Medien vermittelten Kopräsenz von einer direkten Kommunikation zu differenzieren ist, erwähnte das Projekt ausführlich in Kapitel 5.1 und auch, dass diese durch Medien übermittelte Kopräsenz eines abwesenden Gesprächspartners letztlich von allen Kommunikationsteilnehmer\*innen weitgehend individuell gewertet wird (s. S.530). Doch unabhängig dessen wird unter Zuhilfenahme von unterschiedlichen Medien eine Form von Nähe der Gesprächspartner in einer Situation geschaffen, in der sich beide mit Hilfe voneinander zu differenzierender Medien austauschen. Wenngleich hierbei in erster

Linie an Medien der Telekommunikation zu denken ist, bei dem bspw. über das Telefon ein wechselseitiger Austausch der Seeleute und ihrer Partner\*innen initiiert wird und es hierbei möglich ist eine Form der Intimität und Nähe zueinander auszudrücken, wenngleich diese von den Akteur\*innen gerade unter Zuhilfenahme des Telefons oftmals mitunter unterdrückt wurde, wie das Forschungsprojekt den Zeitzeugenberichten an der einen oder anderen Stelle entnehmen konnte (s. bspw. S.356). Doch auch bei einem Austausch von Briefen, die eine räumlich und zeitlich überschreitende Kommunikation der Seeleute mit ihrer Familie möglich machen konnte, war es den Akteur\*innen möglich eine Form von Intimität und Nähe zueinander auszudrücken und sich beim Lesen der entsprechenden Zeilen dem abwesenden Partner verbunden zu fühlen. Doch letztlich müsste an dieser Stelle anhand der vom Forschungsprojekt untersuchten Medien, welche die Seeleute und ihre Partner\*innen für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation verwendeten, ausführlich geprüft werden, wie viel Nähe und Anteil an Kopräsenz sie laut Aussagen der Zeitzeug\*innen vermittelten und wie diese Übermittlung von den Akteur\*innen selbst gewertet wurde, um finale Aussagen tätigen zu können, auf welche Art die verwendeten Medien tatsächlich eine Form der gemeinsamen Nähe der Akteure zueinander schaffen konnten. Diese Prüfung bleibt jedoch aufgrund des beschränkten Rahmens dieser Arbeit nicht möglich. Um jedoch ein kurzes Beispiel aufzugreifen verweist das Projekt abschließend auf die Aussage von Müller, der uns im Gespräch mitteilte, dass auch ein kurzes und knappes Gespräch, welches am Telefon durchgeführt wurde, durchaus eine Form von Kopräsenz und somit Anteilnahme am familialen Leben übermitteln konnte. Dies mag als Indiz betrachtet werden, dass Seeleute (wie andere Personen auch) die tatsächliche Kopräsenz von abwesenden Personen, die bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation übermittelt wird, je anders wahrnehmen und anders beurteilen. Und darüber hinaus, dass die Häufigkeit eines Austausches zwischen den Partnern selbst nichts darüber aussagt, welche Form einer Kopräsenz damit übermittelt wird, wie ebenfalls dem Zitat zu entnehmen ist.

„(Ich) brauch´ also kein langes Gespräch, um (...) das hängt ja da auch denn von ab von der, von dem Vertrauen, was ich in sie habe und sie in mir (...). Nur ganz (...) Hörer und Hallo und wie ist das gelaufen, wie war das und das und und (...) und wenn ich ganz kurz frage, scheint bei euch die Sonne, ja das Wetter ist wunderbar usw., okay, dann ist gut, dann weiß ich ist alles in Ordnung. Oder dann ist der Kontakt gewesen (...)“ (Transkript Müller, S.8).

An dieser Stelle kehrt das Forschungsprojekt jedoch zunächst zur Ausgangssituation der Seeleute und ihrer Partner\*innen zurück. Bedingt durch die ständig wiederkehrenden Abwesenheitszeiten der Seefahrer\*innen und die Tatsache, dass ihre Partner\*innen in diesen

weitgehend eigenverantwortlich sowohl familiäre als auch individuelle Tätigkeiten ausführen mussten, herrschte in Seefahrerfamilien ein Ungleichgewicht vor, welches sich prinzipiell auf die mit einer kontinuierlichen Abwesenheit einhergehenden Zeiten der Akteur\*innen zurückführen lässt. Einer der Partner blieb somit allein zu Hause und maßgeblich verantwortlich für die Familie, während der andere Akteur auf hoher See einer Erwerbstätigkeit folgte. Wenngleich der biografische Entschluss des Seemannes von Seiten der Lebensgefährt\*innen im Rahmen ihrer Beziehung von diesen akzeptiert wurde und beide sich gemeinsam darüber austauschten, ging damit ein Ungleichgewicht einher, welches dazu führte, dass die Partner\*innen wesentliche Aufgaben an Land ausführen mussten, welche die Seeleute an Bord aufgrund ihrer Abwesenheit nicht umsetzen konnten. Wie bereits in Kapitel 5.2 (s. auch S.296ff.) erläutert, lässt sich die Beziehung der Seefahrer\*innen im Rahmen der Austauschtheorie als eine Beziehung beschreiben, in der die Akteur\*innen unterschiedliche Leistungen erbringen, die in Interaktionen von Partnern entstehen und die wechselseitig miteinander ausgetauscht werden. Austauschtheoretiker, wie bereits auf S.296f. erörtert, gehen davon aus, dass Menschen versuchen mit möglichst geringen Beiträgen (input) maximal positive Ergebnisse (output) zu erhalten und die Ergebnisse dabei alle Formen einer positiven und negativen sozialen Interaktion umfassen können, während die Beiträge unterschiedliche Verhaltensweisen oder Merkmale von Personen einschließen, die zu einem Erhalt von positiven und negativen Konsequenzen beitragen (vgl. für den Absatz Lamnek 1997; Sichelstiel 2001, S.5; <https://docplayer.org/51248008-2-theoretischer-hintergrund.html> und Hassebrauck 1984, S.7f.).

Überträgt das Projekt entsprechende Gedanken auf die Situation der Seeleute und geht davon aus, dass sich die Beziehung der beiden Akteure als eine Austauschbeziehung beschreiben lässt, bei der die Personen wechselseitig aufeinander Bezug nehmen und sich miteinander austauschen. Eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit ihren Partner\*innen lässt sich dabei mit etwas Mühe durchaus als ein Austauschprozess auffassen, bei dem von beiden Akteur\*innen gleichermaßen unter Zuhilfenahme von Medien ein unterschiedlicher Beitrag übermittelt wird, der gleichermaßen als Belohnung und somit als das Ergebnis eines in diesem Fall Kommunikationsprozesses verstanden werden kann. Unabhängig ob nun mit analogen oder digitalen Medien entspricht der Austausch mit Hilfe eines Mediums somit einer Leistung und somit einem Beitrag, der an die Familienmitglieder oder die Seefahrer\*innen überbracht wird. Mit dessen Hilfe ist es den Seeleuten bspw. möglich den Kontakt aufrechtzuerhalten und ihren Partner\*innen zur Seite zu stehen, so dass

bei einem Austausch über die Medien ein Austausch, der auch als Beitrag verstanden werden kann, eine Kommunikation zueinander ermöglicht. Dieser Beitrag kann mitunter zu positiven Ergebnissen führen, der für die Seeleute nicht nur darin besteht, sich miteinander auszutauschen, sondern auch Anteilnahme am Leben der temporär voneinander entfernten Familienmitglieder nehmen zu können, ihnen Ratschläge zu erteilen oder sie emotional zu unterstützen. Und diese Anteilnahme schafft auch für die Daheimgebliebenen zuhause ein positives Erlebnis bei einem gemeinsamen wechselseitigen Austausch, so die Auffassung des Forschungsprojektes. Der mediale Austausch wird somit zum Austauschprodukt und somit zu einem Beitrag, der wechselseitig vermittelt wird und beiden Akteur\*innen zumindest in der Theorie die Option ermöglicht Anteil am Alltag des anderen zu nehmen, wenngleich diese Anteilnahme und somit das Ergebnis eines Austauschprozesses durchaus variieren und unterschiedlich von den Kommunikationsteilnehmer\*innen betrachtet werden kann.

Unter Zuhilfenahme des Ansatzes der Equity-Theorie (s. Kapitel 5.2, S.297ff.), eines austauschtheoretischen Ansatzes, der davon ausgeht, „daß eine Austauschbeziehung dann ausgewogen ist, wenn das Verhältnis zwischen „Beitrag“ und „Ergebnis“ an der sozialen Austauschbeziehung beteiligten Personen gleich ist“ (Jacobs 2000, S.56), lassen sich folgende Grundgedanken formulieren. Sowohl Seefahrer\*innen und ihre Partner\*innen schaffen mit Hilfe einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation einen Austausch untereinander, der von den Akteur\*innen weitgehend als gleichwertig erachtet wird. Dabei werden wechselseitig Informationen ausgetauscht und unter Zuhilfenahme eines Mediums der Alltag der voneinander abwesenden Partner miteinander verbunden, losgelöst dessen, wie intensiv damit eine Anteilnahme tatsächlich möglich wird. Dabei legen die Partner\*innen selbst fest, was für sie als ein gleichberechtigter medienvermittelter Austausch gelten kann und mussten nach Projektaufassung dabei grundlegend Rücksicht auf die Situation an Bord der Kreuzfahrtschiffe im Untersuchungszeitraum nehmen. Denn bedingt durch hohe Kosten bei einer Nutzung von Medien an Bord oder auch bei prinzipiellen Restriktionen ihrer Anwendung war es den Seeleuten nicht jederzeit möglich die Familie an Land zu erreichen. Diese Verhältnisse mussten von ihren Lebensgefährt\*innen akzeptiert werden, wollten sie diese Beziehung aufrechterhalten, ansonsten wäre es zu einem vorzeitigen Scheitern ihrer Beziehung mit den Seefahrer\*innen gekommen.

Austauschtheoretiker gehen hierbei vom einem Streben nach Ausgleich von Kosten und Nutzen in einer Beziehung aus, damit diese ausgeglichen erscheint

(<https://docplayer.org/51248008-2-theoretischer-hintergrund.html>). Unter dieser Prämisse lässt sich anklingend an das so eben genannte Beispiel anmerken, dass den Seeleuten bei einer interpersonal medienvermittelten Kommunikation unterschiedliche Kosten entstehen, die sie auf sich nehmen müssen, um einen Ausgleich in ihrer Beziehung zu schaffen und diese nicht zu gefährden. Denn eine unzureichende Kommunikation der Akteur\*innen zueinander, dies teilte uns Bode\* mit, führe über kurz oder lang zu einem Scheitern und zur Auflösung der Beziehung. „Aber wie gesagt, wenn es nicht möglich ist, ist es nicht möglich zu kommunizieren und dann wird es sehr schwer. Und dann ist es auch meiner Meinung nach mit zunehmender Dauer unmöglich eine Beziehung aufrechtzuerhalten“ (Transkript Bode\*, S.8).

Unabhängig dessen, dies erwähnte das Forschungsvorhaben bereits in Kapitel 5.2, entstehen in einer sozialen Paarbeziehung, bestehend aus einem Seefahrer und dessen Partnerin, beiden unterschiedliche Kosten, losgelöst ob beide Partner\*innen die zeitweise Abwesenheit und somit mglw. die damit einhergehende Einsamkeit ertragen müssen oder Angst vor sozialer Entfremdung oder Überforderung bei der Umsetzung von beruflichen oder familienbezogenen Aufgaben ihren Alltag bestimmt. Mit Hilfe von Medien können diese benannten Kosten nun reduziert werden, indem ein wechselseitiger Austausch die jeweilige Situation der Partner\*innen sowohl an Bord als auch an Land verdeutlicht und eine Form der Anteilnahme schafft, wobei diese jedoch, wie das Projekt in den Kapiteln 5.7 bis 5.9.4 in Erfahrung brachte, je nach verwendetem Medium voneinander differenziert werden muss und letztlich auch von den Akteur\*innen selbst individuell bewertet wird.

Um eine erfolgreiche interpersonale medienvermittelte Kommunikation nun möglich machen zu können, benötigen beide Kommunikationspartner gemäß der Theorie der interpersonalen Medienwahl eine intersubjektive Grundlage und eine Orientierung an gemeinsamen Regeln, die ihnen erläutert, welches Medium in bestimmten Situationen zu verwenden ist. Können diese gemeinsamen Regeln unterstellt werden (und halten sich beide Akteur\*innen an entsprechende Vorgaben), so erreicht die Kommunikation eine gewisse Erwartbarkeit. So weiß der Seefahrer an Bord, wenn er das Telefon zum Beispiel für einen dringenden Notfall nutzt, dass seine Partnerin das ebenso sieht und umgekehrt ebenso handeln würde, um den Seefahrer zu erreichen (vgl. insges. Höflich 2016, S.51). Höflich verweist jedoch darauf, dass auch individuelle Momente bei der Medienwahl genauso eine Rolle spielen, wie die generelle und situative Verfügbarkeit und technische Beherrschung. Auch spielen Reziprozitätserwartungen und die Dringlichkeit durchaus eine Rolle, welches Medium zu nutzen ist, denn jedes Medium hat eine gewisse Rückantwortzeit, wie bspw. der Brief, der

sich nicht eignet, insbes. am Beispiel der Seeleute dargelegt, wenn diese über einen schweren Unfall an Bord berichten, der ihnen geschehen ist. Bedingt durch die lange Laufzeit, welche der Brief auf seinem Weg zur Partnerin nimmt, wäre es durchaus möglich, dass diese erst Wochen später über sein Unglück informiert werden würde (vgl. Höflich 2016, S.51).

Unabhängig jedoch des gewählten Mediums, welches bspw. die Seefahrer, um ein Beispiel zu nennen für eine Kommunikation wählen, wird deutlich, dass es gemäß des Modells der interpersonalen Medienwahl auf ihr Gegenüber, in diesem Fall ihre Partner\*innen abgestimmt sein muss. Denn letztlich ist es durchaus möglich, dass sich die Partner\*innen der individuellen Medienpräferenz der Seefahrer\*innen entziehen und wenn diese eine E-Mail versenden diese nicht regelmäßig lesen oder umgekehrt ihren Partner\*innen bestimmte Medien aufdrängen, um miteinander in Austausch zu verbleiben. Dass die jeweiligen Medienpräferenzen dabei an Bord letztlich nicht nur von der Verfügbarkeit von Medien und eventuellen Restriktionen abhängen, konnte bereits den Auszügen aus den Kapiteln 5.4, 5.5.1 und 5.6 kenntnisreich entnommen werden. Dennoch werden individuelle Medienpräferenzen, worüber uns Döring informiert, auch durch Persönlichkeitsdispositionen wie Schüchternheit, soziographische Merkmale wie das Alter, aber auch Medienerfahrungen selbst beeinflusst und bestimmen dabei auch wie benutzerfreundlich den Akteur\*innen ein Medium erscheint (vgl. insges. Döring 2013, S.426). Ein Beispiel für eine bestimmte Medienwahl, die der Partnerin eines Seemannes aufgedrängt wurde, liefert dabei Tränke\*, die im gemeinsamen Gespräch erklärte, dass sich aufgrund persönlicher Präferenzen ihres Mannes auf bestimmte zur Verfügung stehende Medien geeinigt werden musste, um einen Austausch miteinander zu initiieren.

„Naja ich hätte gerne (...) also ich persönlich hätte lieber Videotelefonate gemacht. (...) Das habe ich auch immer wieder angemerkt, dass wir zumindest einmal die Woche das machen, auch für unseren kleinen Sohn. Das hat er nicht, das wollte er nicht. Weiß ich nicht warum. Kann ich nicht (...) also keine Ahnung. Ihm war das einfach lieber per E-Mail. (...) Und deswegen (...) hatten wir da auch so'n kleines, nen' kleinen Kampf wer jetzt gewinnt, aber er hat dann einfach gewonnen, weil wenn er's nicht macht, dann macht er's nicht in dem Sinne. Und ja deswegen war es dann im Endeffekt auch okay, also ging dann auch weiter in dem Sinne“ (Transkript Tränke\*, S.3).

Um somit gemäß der Austauschtheorie einen Ausgleich zu schaffen, akzeptierte die Zeitzeugin die Medienpräferenz ihres Mannes, was nach der Theorie als Kosten und Aufwendungen aufgefasst werden kann, die ihr durch Nutzung von E-Mail als Kommunikationsmittel bei einem gemeinsamen Austausch entstanden, um nicht die



Möglichkeit eines gemeinsamen Austausches mit dem Partner zu gefährden. Die Belohnung, die sie durch die entsprechende Akzeptanz des Mediums dabei erhielt beinhaltete einen kommunikativen Austausch mit dem Partner, welches auch als positives Ergebnis für die Akteurin aufgefasst werden kann weiterhin miteinander in Kontakt stehen zu können. Die gemeinsame Entscheidung ein Medium zum gemeinsamen Austausch zu verwenden ermöglichte in diesem Fall eine Fortsetzung der Kommunikation der Akteur\*innen und trug zu einem Ausgleich bei, der darin bestand sich durch gemeinsame Nutzung von E-Mail auszutauschen und den Kontakt zueinander nicht zu verlieren.

Die Verwendung von Medien erfolgt dabei aufgrund unterschiedlicher Motive der Akteure und unter dem Aspekt damit ein Bedürfnis befriedigen zu können und sei es nur, um einen Austausch mit den Partner\*innen an Land durchzuführen und den Kontakt zueinander nicht abbrechen zu lassen. Spricht man in der Austauschtheorie von Kosten, die Akteur\*innen in einer sozialen Paarbeziehung entstehen, um ihre Beziehung aufrechtzuerhalten und einen Ausgleich miteinander zu schaffen, so bleibt zu fragen, welche Kosten den Seeleuten bei einem Austausch mit ihren Familien tatsächlich entstanden und in welcher Form sie eine Belohnung erhielten, wenn sie ein Medium für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation verwendeten. Losgelöst der jeweiligen Kosten, die den Kommunikationsteilnehmer\*innen unter Zuhilfenahme von Medien entstanden, bleibt zu fragen, welche Motive sie leiteten diese Kosten zumindest in Kauf zu nehmen. Der Frage, welche Motive dabei zu einer Verwendung von Medien führen, widmete sich bereits der Uses and Gratifications-Ansatz in den 1940er Jahren am Beispiel der Massenmedien. Dieser geht davon aus, dass Medien immer aufgrund einer Defizitsituation ausgewählt werden und unterschiedliche Bedürfnisse der Akteure befriedigen können, wie bspw. kognitiv (um Wissen oder Informationen zu liefern), affektiv (um eine Form der Entspannung oder eine Alltagsflucht zu ermöglichen), sozial (um Themen für Gespräche zu stimulieren) oder aber um Identitätsbedürfnisse zu erfüllen, indem sie soziale Vergleiche anregen (vgl. insges. Höflich 2016, S.53f.). Befriedigt man somit unter Zuhilfenahme von Medien spezielle Bedürfnisse erhält man unterschiedliche Gratifikationen, wobei jedoch unterschieden werden muss zwischen gesuchten und erhaltenen Gratifikationen (vgl. Höflich 2016, S.54). So kann ich bspw. eine Dokumentation im Fernsehen anschauen, um ein kognitives Bedürfnis zu befriedigen und nach Betrachtung des Beitrages feststellen, dass ich nicht die gewünschte Gratifikation (ein Mehr an Informationen über ein bestimmtes Thema) erhalten habe. Erhalte ich hingegen die gewünschte Gratifikation, so bestärkt dies laut Höflich die erneute

Ausführung der Handlung und ein Medium in gewohnter Manier zu verwenden (vgl. Höflich 2016, S.54). Laut dem Erwartungs-Bewertungsmodell stellen Gratifikationen ein Produkt aus Erwartungen und Bewertungen dar und werden dadurch getragen, dass ein Medium die erwarteten Gratifikationen zulässt. Erhalten Akteur\*innen somit durch Nutzung von Medien eine bestimmte Belohnung, so stabilisieren sich Medienerwartungen und dessen individuelle Bedeutung und werden im Zuge einer wiederkehrenden, habitualisierten Mediennutzung wiederverwendet. Dabei ist laut Höflich nicht genau klar, ob es sich dabei um die Gratifikation des Medieninhalts oder das Medium selbst handelt, wobei eine Trennung beider voneinander nicht möglich erscheint (vgl. Höflich 2016, S.54). Problematisch bleibt nun bei einer Massenkommunikation, dass diese unter dem Vorzeichen der Einseitigkeit steht und Akteure auch dann in der Lage sind eine bestimmte Belohnung bei einer Medienverwendung zu erhalten, wenn keine anderen beteiligt sind (vgl. Höflich 2016, S.54). So kann ich ein kognitives Bedürfnis durchaus bei Betrachtung einer Dokumentation im Fernsehen befriedigen, die mich über ein interessantes Thema informiert, ohne dass dazu eine andere Person notwendig ist.

Die medienvermittelte Kommunikation setzt nun eine Wechselseitigkeit der Akteure voraus, die sich miteinander austauschen und lässt sich als ein soziales Handeln verstehen, bei dem Akteur\*innen sich gemäß der zuvor an anderer Stelle (s. S.535f.) erwähnten Theorie der interpersonalen Medienwahl aneinander orientieren und ein gleiches Medium für einen gemeinsamen Austausch wählen. Das Medium geht dabei in die Handlungsplanung- und durchführung ein (vgl. Höflich 2016, S.56) und ermöglicht eine wechselseitige Kommunikation der Kommunikationspartner miteinander. Nur durch gemeinsame Fokussierung auf ein Medium gemäß der Theorie der interpersonalen Medienwahl, welches die Akteur\*innen miteinander verwenden, ist eine Gratifikation für die Kommunikationsteilnehmer möglich, denn Höflich erklärt, dass dies auf eine Gratifikationsperspektive umgemünzt bedeutet, dass eine Verwendung von Medien nur dann eine Belohnung für eine Person mit sich bringt, wenn die andere dies zulässt. Hier verweist er auf das Beispiel, wenn Ego anruft und Alter den Telefonhörer nicht abhebt (vgl. Höflich 2016, S.54).

Eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation des Seefahrers beginnt unter einer solchen Prämisse mit der Entscheidung für ein bestimmtes Medium, auf das er sich mit seiner Partnerin geeinigt hat und mit dem er gewisse Kommunikationsziele anstrebt (bspw. über

bestimmte Ereignisse an Bord zu berichten) und mit deren Erreichen er bestimmte Gratifikationen erwartet, die mitunter zur Aufrechterhaltung der Beziehung der Partner beitragen. Diese Festlegung auf bestimmte Medien kann dabei bedingt durch individuelle Momente bei der Medienwahl genauso eine Rolle gespielt haben, wie durch eine generelle und situative Verfügbarkeit und technische Beherrschung der Medien, aber auch bedingt durch Kosten, die für eine Nutzung anfielen und Restriktionen in ihrer Anwendung, unabhängig ob an Bord oder an Land. Bei einer Mediennutzung kommt es nun unserer Ansicht gemäß der Austauschtheorie nach zu unterschiedlichen Kosten, die dem Seemann entstehen, bspw. die Entrichtung von finanziellen Kosten bei Medienverwendung oder die Überwindung bestimmter Restriktionen bei einer Verwendung von Medien an Bord, die er jedoch auf sich nimmt, um eine Belohnung in Form eines persönlichen Austausches mit seiner Partnerin zu erhalten, die es ihm ermöglicht ihr nahe sein zu können und mitunter seine Einsamkeit an Bord zu lindern und einen Beitrag zu schaffen die Beziehung nach Equity-Theorie (s. S.534f.) auszugleichen, indem sich beide Akteur\*innen miteinander austauschen. Die Erfüllung von Bedürfnissen, die der Uses and Gratifications- Ansatz jedoch vorschlägt, wie von affektiven oder kognitiven Bedürfnissen (s. S.537f.) eignen sich laut Projektauffassung nach jedoch nicht, um in Erfahrung zu bringen, welche Bedürfnisse die Seeleute mit einem medienvermittelten Austausch mit ihrer Partnerin letztlich tatsächlich befriedigen wollten.

Resümiert das Projekt somit insgesamt betrachtet die Aussagen der Seeleute an dieser Stelle, so ging es primär darum ihren Partner\*innen unter Zuhilfenahme eines Mediums nah sein zu können, eine Form der Intimität und Nähe somit zueinander zu schaffen, sich über den Alltag an Bord auszutauschen, sich über die Situation der Familie an Land zu informieren, die Familienmitglieder emotional zu stabilisieren, ihnen Ratschläge zu erteilen, um ihren Alltag zu koordinieren und um sich letztlich nicht sozial betrachtet voneinander zu entfremden. Die Motive waren somit vielfältig, wenn jedoch deutlich differenziert werden muss, welche mit Verwendung von bestimmten Medien verbundenen Gratifikationen die Seeleute bei einem Austausch mit ihrer Familie letztlich tatsächlich erhielten. Die Einflussnahme auf einen Alltag zuhause, die ihnen unter Zuhilfenahme von Medien wie Briefen oder Telegrammen von Bord oder von Land aus möglich war, lässt sich nach Auswertung des Forschungsprojektes (wie in den Kapitel 5.7.2 und 5.7.6 angemerkt) als gering erachten und somit als eine sehr gering zu betrachtende Gratifikation für die Seeleute selbst, wenn sie dieses Ziel bei einer medienvermittelten Kommunikation anstrebten. Es ist daher, wie aus den jeweiligen Zitaten

in Kapitel 5.7.2 und 5.7.6 deutlich geworden sein sollte eher davon auszugehen, dass in diesem Fall andere Kommunikationsziele eine Rolle spielten, die als eine Gratifikation für die Seefahrer\*innen betrachtet werden können, wie mitunter die emotionale Verbundenheit zur Partnerin bei einem Briefwechsel zueinander aufrechtzuerhalten.

Mit einer Zunahme an unterschiedlichen Medien wie bspw. über die an Bord frei zur Verfügung stehenden Telefone oder die Nutzung des bordeigenen Internets auf Computern, die an Bord genutzt werden konnten, aber auch durch Medien wie Mobiltelefone und die Nutzung unterschiedlicher Kommunikationsdienste wie WhatsApp oder Skype, über die das Projekt in den Kapiteln 5.9.2 und 5.9.4 berichtete, wurde eine intensivere Einflussnahme der Seeleute auf den Alltag zuhause zumindest theoretisch möglich. Wenn diese Einflussnahme auch differenziert betrachtet werden muss, wie den Abschnitten in Kapitel 5.8.1 bis 5.9.4 zu entnehmen war. Mit dieser Vielfalt an Medien, wobei das Projekt nach Auswertung der Zeitzeugengespräche davon überzeugt ist, dass zunehmend ab den 2000er Jahren die meisten Seeleute die entsprechend o.g. Medien für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit ihrer Familie verwenden konnten, wengleich hier die generelle und situative Verfügbarkeit an Bord genauso berücksichtigt werden muss wie der persönliche Besitz von Medien für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seefahrer selbst, kam es zu einer an Höflich angelehnten intensiven medialen Durchdringung des Alltags an Bord, die bei Krotz betrachtet als eine Mediatisierung des Alltages bezeichnet wird (vgl. Höflich 2016, S.202 und Krotz 2001, S.22). Angelehnt an Krotz können wir davon ausgehen, dass durch eine Zunahme von Medien, die an Bord zur Verfügung standen und von den Seeleuten genutzt werden konnten, diese verstärkt in unterschiedliche Interaktionen im Alltag einbezogen wurden (u.a. zum Austausch mit der Partnerin) und die mit den Medien verbundenen Möglichkeiten ein Potential beinhalteten (mitunter Einfluss auf den Alltag zuhause nehmen zu können), das die Akteur\*innen an Bord mitunter erkannten, aber aufgrund eventueller Restriktionen und Kosten nicht jederzeit umsetzen konnten. So mögen sie zwar das Potential eines Telefongesprächs, welches mit einem Mobiltelefon durchgeführt werden kann, erkannt haben, ihre Partnerin jederzeit und von überall erreichen zu können, dessen Nutzung jedoch weitgehend auf einen Landgang beschränkt haben, da die Kosten für ein entsprechendes Gespräch ihnen von Bord aus zu hoch erschienen. Es kam unserer Ansicht nach zu einer zunehmenden Koexistenz mehrerer zur Verfügung stehender Medien für einen Kontaktaustausch mit der Familie, der nicht nur in einer Nutzung von ausschließlich Briefen, dem Telefon oder einem Telegramm resultierte. Mit dieser Zunahme verbunden blieben nun

auch spezielle Kompetenzen, die für eine Nutzung von Medien benötigt wurden und die tatsächliche generelle und situative Verfügbarkeit dieser, die mitunter auch Restriktionen unterlag, worüber die Untersuchung berichtete. Die tatsächliche Verfügbarkeit von Kommunikationsmitteln, die den Seeleuten an Bord für eine interpersonelle medienvermittelte Kommunikation zur Verfügung standen, unabhängig ob es sich dabei um auf den Schiffen vorhandene Medien (wie Telefone, Computer und das damit verbundene Internet) oder um persönliche Medien der Seeleute (wie eigene Mobiltelefone oder Laptops) handelte, nahm damit genau wie die Bedeutung von Medien an Bord unserer Ansicht nach deutlich zu und sie konnten sich präsenter im Alltag der Seefahrer\*innen etablieren als zuvor (vgl. insges. die Ansätze von Krotz 2001, S.19). Dazu beigetragen nach Projektauffassung auch entscheidend die Entkopplung von der Person des Funkoffiziers, der sich für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit der Familie bis in die 1990er Jahre auszeichnete sowie die generelle Verfügbarkeit von Medien an Bord, wie zuvor angemerkt.

Nach Auswertung der Gespräche mit den Untersuchungsteilnehmer\*innen ist das Projekt daher der Überzeugung, dass es mit einer Zunahme an zu verwendenden Medien an Bord zu einer Koexistenz von Medien auf den Schiffen kam, die zwar nicht länger gleichberechtigt nebeneinander standen, die jedoch immer noch eine Bedeutung für die Seeleute aufwiesen, wenn andere Medien mitunter nicht für einen Austausch mit der Familie zur Verfügung standen. So wurde ein Mobiltelefon aufgrund hoher Nutzungskosten, die nach einer Einwahl ins Satellitennetz an Bord anfielen, weitgehend nur an Land verwendet und stattdessen eher ein auf der Kammer der Seeleute vorhandenes Telefon genutzt, weil es günstiger für die Berufsgruppe war. Oder gezielt der Computerraum bzw. das Internetcafé des Schiffes aufgesucht, um mit Hilfe eines internetbezogenen Dienstes eine Kommunikation mit der Partnerin aufzunehmen, die kostengünstiger ausfiel als die Nutzung des persönlichen Smartphones bei Kontaktaufnahme über einen Instant-Messaging-Dienst wie WhatsApp. Die Zunahme an unterschiedlichen zu nutzenden Medien für die Berufsgruppe, darin lässt sich grundlegend der allgemeinen Überzeugung von Stock anschließen, „(verlangte) nach Entscheidung (...), mehrmals täglich: Man muss sich überlegen, wie man jemandem etwas mitteilt, welchen Einfluss das gewählte Medium auf die Botschaft hat und welche Kanäle der Adressat in welcher Weise benutzt“ (Stock 2001, S.47), wobei diese Entscheidung vielfach auch von der Verfügbarkeit der Medien selbst und eventuellen Restriktionen ihrer Nutzung an Bord abhing, wie das Forschungsprojekt ergänzen möchte und oben bereits thematisiert wurde. In Zeiten als sich noch Funkoffiziere für einen Austausch mit der Familie der Seeleute

verantwortlich zeigten, musste eine entsprechende Entscheidung für oder gegen ein Medium nicht in aller Ausführlichkeit erfolgen, denn letztlich standen der Berufsgruppe nur das Telefon, Telegramme oder Briefe für einen Austausch miteinander zur Verfügung, wobei diese für die Akteur\*innen unterschiedliche Vor- und Nachteile bei einer medienvermittelten Kommunikation aufwiesen, auf welche das Forschungsvorhaben in den Kapiteln 5.7.2, 5.7.4 und 5.7.6 zu sprechen kam. Erst eine entsprechend freie Verfügbarkeit und die Zunahme an unterschiedlichen Medien an Bord, aber auch an Land, die von den Seeleuten genutzt werden konnten wie bspw. das Mobiltelefon, führten zu einer genauen Abwägung für oder gegen ein bestimmtes Medium, welche zumindest in dieser Detailgenauigkeit laut Auffassung des Forschungsprojektes vorher nicht notwendig war.

Und heute gehen alte und neue Medien auf den Schiffen weitgehend eine Koexistenz ein, wenngleich nicht alle Medien gleichermaßen von den Seeleuten im Alltag verwendet werden. Durch ihre Existenz jedoch und die oftmals bestehenden Restriktionen, die bei ihrer Anwendung bestehen, ist es den Akteur\*innen gezielt möglich auf ein anderes Medium, solange es an Bord vorhanden ist, auszuweichen, um einen Austausch mit der Partnerin zu initiieren. Dabei haben die Medien einen Bedeutungswandel erfahren, der sich recht anschaulich am Beispiel des Telefons und Telegrammes verdeutlichen lässt, wenn deren Bedeutung für einen Austausch der Seeleute mit ihrer Familie reflektiert wird. Bildete das Telefon für lange Zeit die einzige Option die Stimme der Partnerin an Land zu übermitteln, so wurden diese Möglichkeiten durch Medien wie das Mobiltelefon, aber auch durch Softwareprogramme, die das Internet nutzen wie WhatsApp oder Skype deutlich erweitert. Das Telefon hat somit mitunter an Bedeutung für die Berufsgruppe bei einem Austausch mit der Partnerin heute eingebüßt, wenngleich es nach wie vor durchaus dann verwendet wird, wenn andere mediale Optionen nicht zur Verfügung stehen, wie angemerkt. Und im Extremfall führt ein Bedeutungsverlust gar zu einem Verschwinden von Medien aus dem Alltag von Personen (vgl. Höflich 2016, S.207), welches sich nach Auswertung der Zeitzeugengespräche gut am Beispiel des Telegrammes nachweisen lässt, welches heute durch andere mediale Alternativen wie E-Mail, SMS und Instant-Messaging-Dienste keine Rolle mehr für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit ihrer Familie spielt. Neue Medien, darauf weist auch Höflich an anderer Stelle hin, verändern somit die Bedeutung bereits bestehender Medien und ihrer sozialen Repräsentation (vgl. Höflich 2016, S.207f.), wobei sie nicht zwingend zu einem Verschwinden eines alten Mediums beitragen (vgl. ebd., S.208), was das Projekt am Beispiel des Telefons verdeutlichte.

Ob es mit Zunahme unterschiedlicher Medien, welche die Seeleute an Bord verwenden konnten, unabhängig ob es sich um dort vorhandene Kommunikationsmittel oder persönliche Medien der Akteur\*innen selbst handelte, zu einer intensiveren und häufigeren Kommunikation der Seefahrer\*innen mit ihrer Familie kam, konnte das Projekt nach Auswertung der Zeitzeugengespräche und über die bestehenden Beispiele in den Kapiteln 5.7 bis 5.9.4 hinaus nur im Ansatz nachweisen. Dabei bleibt der Begriff der Häufigkeit selbst problematisch und wird unserer Ansicht nach von den Seeleuten selbst festgelegt. Diese entschieden letztlich, wie häufig tatsächlich ein Austausch mit der Familie erfolgte, wie intensiv dieser umgesetzt wurde, welche Kommunikationsziele damit verbunden und welche Kosten und Mühen aufgewendet wurden und welche Gratifikationen sie von einem Austausch erwarteten.

Ausgegangen werden kann nach Auffassung des Forschungsprojektes und einer Analyse der Zeitzeugenaussagen schlussendlich, dass von der Majorität aller Akteur\*innen, aufgrund unterschiedlicher Restriktionen Medien an Bord verwenden zu können, diese zeitweise nicht zur Verfügung standen oder hohe Kosten ihre Nutzung weitgehend im Alltag nahezu verhinderten, so dass keineswegs von einer täglichen Kommunikation der Seeleute mit Zuhause gesprochen werden kann. Obgleich einige Akteur\*innen an Bord aufgrund ihrer Position an Bord mitunter einen erleichterten Zugang auf die Kommunikationsanlagen hatten oder bedingt durch ihre Tätigkeit häufiger die an Bord vorhandenen und eigentlich ausschließlich für den beruflichen Gebrauch vorgesehenen Medien auch privat nutzen konnten (wie am Beispiel von Senke\*, s. S.502f. oder Müller, s. S.445 dargelegt).

Dem Wunsch nahezu täglich miteinander in Kontakt mit der Familie treten zu können sind die Seeleute laut Ansicht des Projektes nach zwar durch freie Verfügbarkeit und somit einen Zugang auf die an Bord vorhandenen oder persönlichen Medien, die sie an Bord oder auf einem Landgang nutzen können, einen Schritt näher gekommen. Eine Umsetzung bleibt dabei aber eher eine Wunschvorstellung als Realität. Denn auch wenn, wie Schlör an anderer Stelle anmerkt, die neuen Medien eine orts- und zeitunabhängige Kommunikation von Akteuren zueinander ermöglichen, bleiben trotz ihrer Verwendung immer noch bestimmte Einflüsse auf den Alltag von entfernten Personen aufrechterhalten wie bspw. deren Arbeitszeiten, mögliche Zeitverschiebungen, aber auch andere Verpflichtungen, die den Alltag beeinflussen und die auch unter Zuhilfenahme von Medien nicht beseitigt werden können (vgl. Schlör 2012, S.64f.) und der sich auch die Seeleute nicht entziehen können. Und auch kann die Verwendung von Medien unterschiedlichen Restriktionen unterworfen sein und die

Handlungsspielräume der Akteure deutlich einschränken oder es herrscht ein Mangel an Medienkompetenz vor (vgl. Schlör 2012, S.64), der es verhindert, dass eine tägliche Kommunikation zueinander erfolgen kann, so unsere Ergänzung an Schlör anknüpfend. Die Seeleute sind in ihrem Alltag genauso unterschiedlichen Einflüssen wie ihre Partner\*innen unterworfen, über die das Projekt u.a. bereits in den Kapiteln 2.8.2 und 4.1.2 berichtete, wobei die Arbeitszeiten der Akteur\*innen (sowohl der Seeleute an Bord als auch ihrer Partner\*innen, wenn diese erwerbstätig sind) insbesondere auf den Alltag der Akteur\*innen einen gewichtigen Einfluss nehmen und die Seeleute nahezu ausschließlich in Zeiten ihrer Freizeit eine medienvermittelte Kommunikation mit ihrer Familie durchführen können. Durch die Entfernung des Schiffes von Zuhause und mehrere Zeitzonen, die das Schiff mitunter durchläuft, ändern sich die jeweiligen Tages- und Nachtzeiten vor Ort, was durchaus Einfluss auf die jeweilige Erreichbarkeit der Partnerin an Land nehmen kann. Mitunter liest diese eine WhatsApp-Nachricht nicht, die sie gegen 3Uhr nachts empfangen hat und schläft bereits, während sich der Seemann an Bord bereits am frühen Morgen gegen 9Uhr seiner Erwerbstätigkeit widmet. Und bestehende Restriktionen persönliche Medien bspw. nicht in Bereichen verwenden zu dürfen, wo sich Passagiere an Bord aufhalten, können genauso eine mögliche tägliche Kommunikation der Seefahrer\*innen mit ihrer Familie verhindern wie hohe Nutzungskosten und ein Ausweichen bei einer Verwendung von Medien auf einen Landgang, welcher der Berufsgruppe auf einem Kreuzschiffahrt nicht jeden Tag zur Verfügung steht.

Letztlich unabhängig dessen, ob und wie nun tatsächlich eine tägliche Kommunikation der Seeleute mit ihrer Familie stattfand, bleibt nachvollziehbar, dass die Vielfalt der unterschiedlichen Medien, welche den Seeleuten weitgehend seit den 2000er Jahren und anschließend zur Verfügung standen, zumindest theoretisch eine bessere Anteilnahme am Alltag der entfernten Familienmitglieder ermöglichen konnte, worüber uns auch die Kapitel 5.8.1 bis 5.9.4 informierten. Dies mag die heutige Resonanz erklären, welche den heutigen Medien, die für eine medienvermittelte Kommunikation an Bord zur Verfügung gestellt werden tatsächlich eingeräumt wird, wie auch Kleber\* zu berichten weiß und darauf hinweist, dass die heutigen Seeleute vielfach bei Einstellung die Frage danach stellen mit welchen Medien die Kreuzfahrtschiffe ausgestattet sind, auf denen sie eingesetzt werden sollen. Erfüllen diese nicht ihre entsprechenden Erwartungen, so kann dies mitunter dazu führen, dass eine Tätigkeit in der Seefahrt abgelehnt wird.

„Ich denke, dass (...) in der heutigen Zeit auch immer mehr wird nech, (...) dass ist auch das A und O, weil anders kriege ich auch die Leute kaum noch überzeugt sich auf so einen Bordalltag einzulassen (...). Und das ist ein KO- Kriterium ne für die (...) Leute, dass die sagen, nö wenn



das geht nicht (...) also ich die ganze Zeit da und dann kann ich noch nicht einmal mit meinen Freunden kommunizieren oder mit meiner Familie kommunizieren (...). Geht gar nicht mehr anders. Also die modernen Medien bestimmen (...) oder die Möglichkeit der Nutzung moderner Medien bestimmen den Bordalltag insofern, als dass die Leute da hingehend entscheiden sie gehen an Bord oder nicht, ja so und ähmmm... ist so“ (Transkript Kleber\*, S.11f.).

Hier ist es allerdings, so führt Kleber\* an anderer Stelle aus, wichtig nach der jeweiligen Grundüberzeugung der Seeleute zu differenzieren. So ist es mitunter vielen Akteur\*innen, er verweist hier auf Seeleute aus Asien, gar nicht möglich eine Erwerbstätigkeit auf einem Kreuzfahrtschiff aufgrund entsprechender Gründe abzulehnen, da diese gezwungen sind ihre Familien finanziell zu unterstützen und der Verdienst hier oftmals höher liegt als bei einer Tätigkeit an Land (vgl. Transkript Kleber\*, S.12). Ob sich daher die Aussage von Kleber\* tatsächlich auf alle Seeleute generalisierend übertragen lässt, die vor Einstellung auf einem Kreuzfahrtschiff stehen, bleibt kritisch zu hinterfragen, verdeutlicht aber die Bedeutung von Medien auf dem Schiff selbst und ihre Bedeutung für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit der Familie, die früher mitunter weniger eine Rolle gespielt hat als nur wenige Medien wie Telefon, Telegramm oder Brief für einen Austausch zur Verfügung standen.

Und unabhängig, welche Optionen nun den Seeleuten tatsächlich mit einer Zunahme an Medien auf den Kreuzfahrtschiffen zur Verfügung standen, mussten sowohl Seefahrer\*innen als auch ihre Partner\*innen entsprechende Kosten in allen Zeiten des Untersuchungszeitraumes aufwenden, um ihre Beziehung nach der Equity-Theorie als einen ausgewogenen Austausch zu gestalten. Dabei bildete die medienvermittelte Kommunikation zueinander einen immateriellen Austauschgegenstand, der wechselseitig ausgetauscht wurde und von den Akteur\*innen selbst mit bestimmten Kommunikationszielen verknüpft wurde und mögliche Gratifikationen beinhaltete, wie bereits erläutert. Um jedoch überhaupt einen wechselseitigen Austausch zu initiieren mussten an Bord unterschiedliche Voraussetzungen erfüllt sein, weshalb das Projekt im folgenden Abschnitt nun gern einige Beispiele geben möchte, welche die Seefahrer\*innen selbst erläuterten, die auch als Kosten interpretiert werden können, welche den Akteur\*innen entstanden, wenn sie miteinander kommunizieren wollten.

### **6.1.2 Voraussetzungen für eine Kontaktaufnahme mit der Familie an Land**

Eine grundlegende Voraussetzung für eine Kontaktaufnahme mit der Familie an Land blieb im gesamten Untersuchungszeitraum eine generelle und situative Verfügbarkeit von Medien

selbst. Standen diese nicht oder nur sehr eingeschränkt den Seeleuten für einen Austausch zur Verfügung, so hatte dies gravierenden Einfluss auf eine mögliche Kommunikation der Akteur\*innen mit ihrer Familie. Dass Restriktionen in ihrer Nutzung, trotz einer möglichen Präsenz von Medien auf den Schiffen und mitunter den Einschränkungen Medien auf einem Landgang nutzen zu müssen (s. auch Kapitel 6.3), darüber hinaus ebenso gravierende Auswirkungen auf eine Kontaktaufnahme mit den Partner\*innen zuhause nach sich ziehen konnten, wurde dabei bereits deutlich (auch Kapitel 5.5.1). Mit einem Vorhandensein von Medien selbst ging allerdings auch eine Form von Abhängigkeit einher, worüber folgend Bode\* berichtete.

„Naja der Nachteil ist erst mal, dass man sie überhaupt haben muss. Also du kannst natürlich das tollste Handy haben und den tollsten Laptop, wenn kein Internet da ist, dann ist kein Internet da. Das passierte bei Überfahrten über den Atlantik, das passierte in der Arktis oder so weiter (...)“ (Transkript Bode\*, S.6).

Mit Präsenz der entsprechenden Medien, wobei der Akteur auf ein Mobiltelefon oder einen Laptop hinweist, die von den Seeleuten persönlich an Bord für einen Kontaktaustausch genutzt werden konnten, ging eine Abhängigkeit von einer funktionierenden Technik der Geräte einher, die für eine Kommunikationsaufnahme mit der Familie essentiell war. Funktionierte in diesem Fall das bordeigene Internet nicht, dann konnte zumindest über einen Laptop kein Austausch mit Zuhause initiiert werden. Wenn Bode\* sich dabei auf digitale Medien bezieht, so blieb die Wichtigkeit einer technischen Funktionsfähigkeit des Internet für zu nutzende Medien (wie den Laptop) von Bord aus eine essentielle Voraussetzung für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikationsaufnahme mit der Partnerin, aber gleichermaßen die Beherrschbarkeit des Mediums selbst und dazu notwendige Medienkompetenzen. Dabei war eine technische Funktionsfähigkeit des Internet in einigen Situationen nicht gegeben, wie Bode\* am Beispiel bestimmter Fahrtgebiete der Schiffe anmerkte, in denen es zum Ausfall des Internet kam und die somit einen Einfluss auf die Verfügbarkeit von Internet auf den Schiffen nehmen konnten. Das Bewusstsein in einigen Fahrtgebieten nicht über Internet verfügen zu können oder wie auch Senke\* an anderer Stelle anmerkt, Kenntnisse über die schwankende Qualität des Satelliteninternets an Bord registriert zu haben (vgl. Transkript Senke\*, S.5), mag mitunter die Seeleute dazu ermutigt haben in einigen Situationen andere Medien für einen Kontaktaustausch von Bord aus ausgewählt zu haben, die weitgehend internetunabhängig eine Verbindung mit Zuhause aufbauen konnten (wie bspw. ein Telefon) solange diese zur Verfügung standen oder aber eine Kontaktaufnahme mit der Partnerin erst auf einem Landgang durchzuführen.

Losgelöst von einer generellen Verfügbarkeit der Medien an Bord, die Bode\* am Beispiel digitaler Medien anspricht, kann grundlegend jedoch durchaus die Auffassung vertreten werden, dass diese Voraussetzung auch in Zeiten erfüllt sein musste, als an Bord ausschließlich noch analoge Medien wie Telefon, Telegramm oder Telefax für einen Austausch mit der Familie an Land verwendet werden konnten. Dies betrifft dabei gleichermaßen die Verfügbarkeit von Medien auf den Schiffen selbst, die den Seeleuten frei zugänglich zur Verfügung standen wie Telefone auf den Kammern der Akteur\*innen oder auf den Gängen der Schiffe, aber auch die Option diese Medien in der Funkstation unter Zuhilfenahme des Funkoffiziers, der einen Austausch mit Zuhause initiierte, verwenden zu können. Eine generelle Verfügbarkeit von Medien blieb daher zu allen Zeiten eine wesentliche Voraussetzung, wollten sich die Seeleute mit ihren Familien austauschen. Dabei spielte auch eine technische Funktionsfähigkeit der Medien eine wesentliche Rolle, die grundlegend zunächst durch Funkoffizier\*innen, später durch andere Akteur\*innen an Bord, worüber das Projekt auf S.353f. informierte, sichergestellt wurde. Damit einher ging eine Abhängigkeit von der Funktionsfähigkeit der Medien für einen Kontaktaustausch mit Zuhause, dem alle Seefahrer\*innen unterworfen waren, es sein denn sie versendeten Briefe von Bord aus an ihre Familie, obgleich diese zumindest auf ihrem Vermittlungsweg von gewissen infrastrukturellen Voraussetzungen, die auch technisch bedingt sein können, beeinflusst werden konnten.

Geht das Projekt somit nach Auswertung der Zeitzeugengespräche davon aus, dass eine grundlegende Verfügbarkeit von Medien auf den meisten Schiffen bestand, unabhängig ob es sich dabei zunächst noch um weitgehend analoge (wie bspw. in den 1970er Jahren) oder digitale Medien (in den 2000er Jahren) handelte, so müssen die jeweilige situative Verfügbarkeit und damit einhergehende Einschränkungen ihrer Nutzung differenziert werden. Zumeist mussten im gesamten Untersuchungszeitraum, zumindest von der Majorität der Seeleute, so die Schlussfolgerung des Forschungsprojektes, hohe finanzielle Kosten an Bord getragen werden, wenn sie sich mit der Familie austauschen wollten. Nur wenige hatten gewisse Vorteile, bedingt durch ihre Position an Bord wie Kapitän\*innen oder Funkoffizier\*innen, worüber das Projekt in Kapitel 5.6 berichtete, die vielfach kostengünstiger oder oftmals kostenlos Kontakt aufnehmen konnten oder einen erleichterten Zugang auf die zur Verfügung stehenden Medien hatten. Und selbst wenn es mitunter an Bord zeitweise kostenlos möglich war ein Medium für einen Austausch mit der Familie verwenden zu können, bedeutete das keineswegs wie Schuldt erläutert, dass eine kostenlose Nutzung jederzeit möglich war und es durchaus jederzeit zu Einschränkungen kommen konnte und

eine Verwendung plötzlich Geld kostete, wie er am Beispiel von E-Mail erläutert, die auf einem an Bord vorhandenen Computer unter Zuhilfenahme des Internets geschrieben und versendet werden konnten.

„ (...) Das war eigentlich die gängigste Art oder E-Mails nā. Wobei E-Mails war das auch nachher schon so eine Sache, da waren meistens Kosten liefen da auf. Das war aber eine Sache, die die über die Reederei gesteuert wurde oder bestimmt wurde nā. Ja dass dass man denn nicht mehr kostenfrei eine E-Mail schicken konnte oder Internetzugang war denn nicht mehr kostenfrei auch für die Besatzung nicht“ (Transkript Schuldt, S.7).

Restriktionen, welche die Reederei des Schiffes festlegte, beeinflussten dabei mitunter die Kommunikation des Seemannes an Bord, der bedingt durch Nutzungskosten, die nun für die Nutzung des bordeigenen Internets anfielen, mitunter auf andere kostengünstigere Alternativen von Medien an Bord zurückgriff, um sich mit seiner Familie auszutauschen, wie Schuldt an anderer Stelle betont.

„Hmmm... kommt darauf an, wenn wenn mit Mobiltelefonen Kontakt möglich war, denn hat man das genutzt, dass war meistens denn doch teurer als dies, über diese Telefonkartengeschichte. Die war meistens billiger oder kostengünstiger und in aller Regel habe ich das genutzt. Also man konnte auch von der Kabine aus dann oder von der Kammer aus durchwählen nach Hause (...)“ (Transkript Schuldt, S.8).

Schuldt bezieht sich dabei auf internationale Calling Cards, mit dessen Hilfe man sich in das Netz des Calling Card Anbieters einwählen und kostengünstigere Gespräche von Bord aus führen kann (vgl. auch <https://www.calling-cards-prepaid-telefonkarten-online.de/shop/Kartendetails.asp#Funktionsweise>). Dieses Ausweichen auf ein anderes Medium (in diesem Fall das Telefon auf der Kammer) war dem Akteur letztlich nur möglich durch eine entsprechende Vielfalt an unterschiedlichen Medien, die auf dem Schiff zur Verfügung standen oder die von ihm selbst persönlich an Bord gebracht wurden, wie ein Mobiltelefon und dort verwendet wurden. Eine Festlegung auf alternative Medien setzte dabei anklingend an die Theorie der interpersonalen Medienwahl (s. S.535f.) voraus, dass sich sowohl der Zeitzeuge als auch seine Partnerin bereits vor Abfahrt des Seemannes auf mögliche Medien einigten, mit denen im Alltag ein Austausch erfolgen konnte.

Nahmen die Seeleute nun trotz bestehender finanzieller Kosten eine medienvermittelte Kommunikation über ein Medium wahr, so nahmen sie damit nach der Austauschtheorie unterschiedliche Kosten in Kauf, um sich mit ihren Partner\*innen austauschen zu können und somit zu einem Ausgleich der Beziehung beizutragen, der es bedingt durch die Abwesenheit der Akteure erforderte sich mit Medien auszutauschen, um sich nicht auseinanderzuleben.

Dabei muss vorsichtig differenziert werden, wie spontan dieser Austausch miteinander tatsächlich erfolgen konnte. In Zeiten als sich die Funkoffizier\*innen noch für eine Kontaktaufnahme auszeichneten, darauf kommt Paul Hag zu sprechen, war ein spontaner Austausch mit der Familie keineswegs möglich, sondern setzte immer entsprechende Planung voraus. So führte der Zeitzeuge aus, dass ein

„Nachteil (...) natürlich dieser spontane Austausch (war). Der sich z.B. so im alltäglichen Zusammenleben ergibt. Das man irgendwas, irgendeine Idee oder irgendwas hat, was man sofort mitteilen kann oder diskutieren kann. Es war also immer etwas mit Verzögerung und irgendwo auch mit Ansage oder mit mit einer gewissen Planung verbunden“ (Transkript Paul Hag, S.15).

Wie sich diese Planung letztlich gestaltete kann das Projekt dem Zitat und auch den weiterführenden Aussagen des Zeitzeugen nicht entnehmen. Möglicherweise bestanden gewisse Absprachen zwischen ihm und seiner Partnerin, wann ein Austausch miteinander über ein vorab bestimmtes Medium, wie bspw. über das Telefon, erfolgen sollte. Problematisch blieben dabei auch die aufwendigen Prozeduren bei einer Kontaktaufnahme als sich noch der Funkoffizier für die Umsetzung einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation mit der Familie auszeichnete. Lange Wartezeiten bis mitunter die Partnerin erreicht werden konnte waren keine Seltenheit und wurden an anderer Stelle (s. S.340) bereits erörtert (vgl. auch Gesprächsprotokoll Norddeich Radio vom 23.02.2017). Und auch bei einem Versand von Briefen, der den Zeitzeug\*innen als analoges Medium bereits lange Zeit vor Erfindung der Funktelegrafie zur Verfügung stand, müssen die relativ langen Versandzeiten berücksichtigt werden bis eine Nachricht die Partner\*innen erreichte und diese auf eine erhaltene Nachricht antworten konnten.

Möchte das Forschungsprojekt somit abschließend sämtliche Voraussetzungen der Seeleute zusammenfassen, die von ihnen für eine Kontaktaufnahme unter Zuhilfenahme eines Mediums mit ihrer Familie erfüllt sein mussten, so lassen sich zunächst losgelöst des jeweiligen Zeitpunktes, wann von diesen während des Untersuchungszeitraumes eine Kontaktaufnahme erfolgte, folgende Aspekte festhalten.

1. Für einen Austausch zueinander war eine generelle Verfügbarkeit der Medien essentiell, unabhängig ob diese in der Funkstation zur Verfügung standen und nur vom Funkoffizier verwendet werden konnten oder bereits von den Akteur\*innen frei auf dem Schiff genutzt werden konnten, wie auf der Kammer oder auf den Gängen des Schiffes. Brachten die Seeleute selbst persönliche Medien wie Mobiltelefon oder Laptop an Bord und wollten diese

für eine medienvermittelte Kommunikation nutzen, so waren sie trotz Erfüllung einer generellen Verfügbarkeit eines Mediums an Restriktionen gebunden, um es zu verwenden.

2. Nur weil Medien an Bord vorhanden waren, hieß es nicht, dass sie jederzeit genutzt werden konnten. Die situative Verfügbarkeit variierte, wenngleich es den Seeleuten insgesamt betrachtet nur möglich war sie in Zeiten der Freizeit zu verwenden, konnte das Projekt durchaus kenntnisreich nachweisen, dass bedingt durch die Rolle, welche die Akteur\*innen an Bord wahrnahmen es durchaus möglich für einige Personen war häufiger mit ihrer Familie zu kommunizieren als andere, was auch mit einer gewissen Nähe zu den Kommunikationsanlagen (wie bei den Funkoffizier\*innen) oder beruflichen Pflichten an Bord (bspw. der Kapitän\*innen) zu tun hatte, die einen häufigen Einsatz von Medien rechtfertigten (s. auch Kapitel 5.6).

3. War es den Seefahrer\*innen möglich frei auf die Medien an Bord oder auf einem Landgang zugreifen zu können, so erforderte dies entsprechende Medienkompetenzen sie zu nutzen. Waren diese Medienkompetenzen in Zeiten als sich noch Funkoffizier\*innen für einen Austausch mit der Familie auszeichneten von den anderen Akteur\*innen nicht grundlegend erforderlich, da sich ausschließlich die Berufsgruppe für eine medienvermittelte Kommunikation mit Zuhause verantwortete, so mussten sie sich nun Kompetenzen aneignen die Medien selbst zu verwenden, um mit der Familie kommunizieren zu können.

4. Dabei erfolgte eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation zu allen Zeiten immer im Alltag der Seeleute und setzte entsprechend freie Zeitfenster voraus, die vielfach nur in Zeiten ihrer Freizeit bestanden. Die Majorität der Seeleute war dabei durch ihre Arbeit an Bord stark eingespannt und nach Beendigung ihrer Arbeit und dies muss letztlich immer berücksichtigt werden, war es ihnen sicher wichtig sich auch einmal auszuruhen, zu schlafen oder einer anderen Beschäftigung nachzugehen. Unter dieser Prämisse ist laut Auffassung des Projektes nach davon auszugehen, dass auch als eine Vielfalt an unterschiedlichen Medien an Bord zur Verfügung gestellt werden konnte, nicht täglich eine Kontaktaufnahme der Akteur\*innen mit ihren Partner\*innen erfolgte. Denn abgesehen davon, dass hohe Kosten diesen Austausch einschränkten, blieben auch andere Einflüsse wie eine technische Abhängigkeit nach wie vorhanden, die darauf sicher Auswirkungen hatte, wie bspw. Fahrtgebiete, in denen kein Austausch über digitale Medien möglich werden konnte, Ausfälle der Technik an Bord oder Beeinträchtigungen durch Wind und Wetter. Und letztlich blieben diese Einflüsse unabhängig des Zeitraumes, auf den sich das Forschungsprojekt bezieht, zu allen Zeiten des Untersuchungszeitraumes bedeutsam und mögen einen Austausch zueinander beeinflusst haben und unserer Ansicht nach mitunter auch zukünftig noch beeinflussen.

Konnten entsprechende Voraussetzungen für eine Kontaktaufnahme letztlich im Alltag erfüllt werden, wie das generelle Vorhandensein eines Mediums, situativ auf dieses zugreifen zu können (losgelöst von entsprechenden Einschränkungen in seiner Verwendung), Medienkompetenzen aufzuweisen, um es zu verwenden und für die Nutzung unterschiedlich hohe Kosten auf sich zu nehmen, so gelang anschließend ein Austausch der Seeleute mit Zuhause. Dieser konnte sich dann routiniert im Alltag platzieren, wobei durchaus kritisch erörtert werden kann, in welcher Häufigkeit aufgrund entsprechender Restriktionen in der Nutzung von Medien tatsächlich ein Austausch im Alltag von beiden Akteur\*innen der sozialen Paarbeziehung erfolgte. Mit einem Austausch der Kommunikationsteilnehmer\*innen zueinander ergaben sich spezielle Kommunikationsgewohnheiten oder Regelmäßigkeiten, die auch als ein Ritual (s. S.553f.) bezeichnet werden können, unabhängig dessen wie häufig tatsächlich einen Austausch der Kommunikationspartner\*innen miteinander im Alltag tatsächlich erfolgte. Wenngleich das Projekt jedoch bereits zahlreiche Beispiele erwähnte, wie im Alltag der Seeleute ein Austausch mit ihrer Familie erfolgte, möchte es in den zwei nun folgenden Abschnitten hingegen sein Augenmerk auf eine routinierte medienvermittelte Kommunikation der Berufsgruppe mit ihren Partner\*innen legen, die an Feier- und Festtagen sowie bei speziellen Ereignissen eine besondere Rolle für die Akteur\*innen spielte. Dabei wird besonders unter Berücksichtigung der Ereignisse, welche die Zeitzeugen in den gemeinsamen Gesprächen erwähnten deutlich, dass eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation insbesondere in Zeiten als sich noch Funkoffizier\*innen für einen Austausch mit der Familie auszeichneten, diese vielfach Anlass dazu boten sich ausführlicher mit den Familienmitgliedern auszutauschen als es sonst im Alltag der Fall war.

## **6.2 Kommunikation mit Hilfe von Medien als Teil eines rituellen Handelns**

Geht das Forschungsprojekt daher davon aus, dass sich in den Seefahrerfamilien spezielle Kommunikationsgewohnheiten und Regelmäßigkeiten etablierten, wie und mit welchen Medien ein Austausch zueinander erfolgen sollte (bzw. aufgrund spezieller Restriktionen eines Fehlens von Medien an Bord oder Einschränkungen in ihrer Nutzung) erfolgen musste, so ging damit eine Verpflichtung zu einem Austausch einher, der in erster Linie den Seeleuten dazu diente, den abwesenden Partner\*innen an Land nah sein zu können. Ein Versprechen, welches auch Bode\* an anderer Stelle erwähnte, „dass man halt ab und zu mal schreibt“ (Transkript Bode\*, S.8), um nicht den Kontakt zueinander zu verlieren, denn wie der Zeitzeuge an anderer Stelle betont „wenn es nicht möglich (ist) (...) zu kommunizieren (...) wird es sehr schwer“ (Transkript Bode\*, S.8) die Beziehung zur Partnerin an Land aufrechtzuerhalten.

Ähnlich sah es auch Beinlich, der im gemeinsamen Gespräch anmerkte, dass es während der Tätigkeit an Bord notwendig war den Dialog mit der Partnerin aufrechtzuerhalten, um sich nicht auseinander zu leben (vgl. Transkript Beinlich, S.10). Obgleich beide Akteur\*innen dabei auf ihre Erfahrungen rekurrieren, die sie dabei in den 2000er und 2010er Jahren an Bord eines Kreuzfahrtschiffes sammelten, bildete ein Austausch der Seeleute mit ihren Familien unserer Ansicht nach in allen Zeiten des Untersuchungszeitraumes eine essentielle Rolle für die Aufrechterhaltung der Beziehung der Akteur\*innen. Dazu wurden die zur Verfügung stehenden Medien verwendet, losgelöst ob ein Austausch zueinander regelmäßig oder unregelmäßig stattfand und es etablierten sich spezielle Kommunikationsgewohnheiten. Diese entsprechenden Kommunikationsgewohnheiten, die an dieser Stelle (s. S.553f.) auch durchaus als ein Ritual bezeichnet werden können, spielten bei einem Austausch der Seefahrer\*innen eine Bedeutung und beeinflussten die Beziehung, aber darüber hinaus den Alltag der an Land verweilenden Partner\*innen, die mitunter auf einen Austausch mit den Seefahrer\*innen warteten, der in ihren Alltag eingepflegt wurde, der sich aus vielen unterschiedlichen Tätigkeiten konstituierte. Letztlich blieb die Entscheidung für oder gegen eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Akteur\*innen mit ihren Partner\*innen an Land jedoch losgelöst von entsprechenden Restriktionen, auf die das Projekt u.a. in den Kapiteln 5.5.1 sowie 5.7 bis 5.9.4 zu sprechen kam, auch entscheidend von den Seeleuten selbst geprägt, denen es letztlich selbst oblag die Medien zu verwenden. So mag eine noch bei Jürgen Bärhold eingenommene Haltung, dass es „während (seiner) (...) Reisen (...) keinen familiären Austausch (gab), keine Medien“ (Transkript J. Bärhold, S.4) als eine Entscheidung gesehen werden, die mitunter vom Akteur eigenständig getroffen wurde, aber letztlich Auswirkungen auf die Situation der Partnerin an Land nach sich zog. Denn hier fand eben kein Austausch der Akteur\*innen zueinander während der Tätigkeit des Seefahrers statt. Diese fehlende Kommunikation der Personen mag dabei ebenso wie eine regelmäßige oder unregelmäßige Kommunikation von Akteur\*innen als eine Kommunikationsgewohnheit betrachtet werden können, die Auswirkungen auf die Paarbeziehung hatte, die das Projekt an dieser Stelle nicht erörtern kann.

Um weitere Kommunikationsgewohnheiten der Seeleute im Austausch mit ihrer Familie unter Zuhilfenahme eines Mediums vorzustellen, die mitunter routiniert und somit als ein Ritual in den Alltag eingepflegt wurden, möchte das Projekt nun folgend sein Hauptaugenmerk auf besondere Ereignisse legen, die von den Akteur\*innen selbst thematisiert wurden. Losgelöst voneinander zu differenzierender Ereignisse, die anschließend im Folgekapitel gesondert



vorgestellt werden, handelte es sich dabei vielfach um eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation, die an Feier- oder Festtagen mit den Partner\*innen an Land und somit an feststehenden Tagen kontinuierlich erfolgte.

Der Begriff des Rituals, der vom lateinischen Substantiv *rituale* abgeleitet ist, steht dabei laut Pethes für eine festgeschriebene Form, Gebrauch oder Sitte und wird die Funktion zugeschrieben die Tradition und Identität eines Kollektivs durch kontinuierliche Gedächtnispraktiken zu sichern. Dabei sind laut dem Autoren in der Ritual-Forschung zwei unterschiedliche Richtungen zu unterscheiden, so die ethnologisch-anthropologische und soziologische Richtung (vgl. Pethes 2001, S.502). Abgekoppelt von einer ethnologisch-anthropologischen Sichtweise fokussiert sich das Forschungsprojekt ausschließlich auf die soziologische Position, deren Interesse sich laut Wiedenmann auf die „im Alltag beinahe allgegenwärtigen habitualisierten Kleinformen rituellen Handelns“ (Wiedenmann 1991, S.177) fokussiert. Die Soziologie, darauf weist Pethes im Folgenden hin, nimmt dabei Bezug auf während der Sozialisationsphase gelernte alltägliche Interaktionsrituale wie Begrüßung, Verabschiedung, einen Austausch von Geschenken oder die Gestaltung von Mahlzeiten in der Familie, die „ökonomisch und handlungs- bzw. entscheidungsentlastend“ (Soeffner 1989, S.14) sind, wobei es sich um erprobte und erfolgssichere Routinehandlungen handelt, die spontan und unreflektiert erfolgen und die gegenwärtige Alltagspraxis strukturieren und organisieren (vgl. Pethes 2001, S.502f.). Die Rituale unterscheiden sich dabei von bloßen Gewohnheiten, da sie für die Beteiligten eine subjektive Bedeutung aufweisen und vielfach eine emotionale Komponente beinhalten, wie Linke ergänzt (vgl. Linke 2011, S.87). Durch ein Ritual festgelegte Regeln und eine kontinuierliche Fortsetzung dieser kann sich eine Regelmäßigkeit im Verhalten der beteiligten Personen ergeben und bei Veränderungen und neuen Situationen eine Erleichterung in der Orientierung ermöglichen (vgl. Linke 2011, S.87).

Eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute und ihrer Partner\*innen kann diesem Verständnis nach als ein im Alltag durchgeführtes Ritual, als eine erprobte und erfolgsversprechende Routinehandlung aufgefasst werden, die den Kommunikationsteilnehmer\*innen bei einem Austausch miteinander eine Entlastung verspricht bspw. um die Einsamkeit zu reduzieren, eine Nähe zur Familie zu schaffen oder aber um einen Einfluss auf die Organisation eines familienbezogenen Alltages der Partner\*innen von Seiten der Seeleute auszuüben. Dabei lässt sich die Kommunikation als ein Interaktionsritual auffassen, mit dessen Hilfe sich die zwei Akteur\*innen wechselseitig unter

Zuhilfenahme eines bestimmten Mediums verständigen und austauschen können, wobei dieser Austausch selbst für beide eine subjektive Bedeutung (und nach dem Uses and Gratifications-Ansatz oder der Austauschtheorie einen speziellen Nutzen) aufweist, der vielfach auch eine emotionale Komponente beinhaltet. Bei einem Austausch an den Feiertagen wird dabei durch das Ritual festgelegte Regeln nun festgelegt, wie und ob ein Austausch der Partner\*innen erfolgt, der auch zur Entlastung der Kommunikationsteilnehmer\*innen beiträgt und der an feststehenden Tagen wiederholt wird und somit zu einer Konstanz im Verhalten der Seeleute beiträgt, bspw. sich an bestimmten Feiertagen wie Weihnachten mit der Partnerin immer wieder unter Zuhilfenahme eines Mediums miteinander auszutauschen.

Wenn Linke an anderem Ort darauf hinweist, dass sich bedingt durch eine Mediatisierung des Alltages von Familien auch zunehmend Rituale finden lassen, die zunehmend mit digitalen Medien von mobilen Familienmitgliedern durchgeführt werden (vgl. Linke 2011, S.83) und Döbler anschließend auf Guten-Morgen, Gute-Nacht-Nachrichten oder Nachrichten als E-Mail, SMS oder WhatsApp-Nachrichten hinweist, die nahezu routiniert im Alltag von mobilen Familienmitgliedern versendet werden und einer gemeinsamen Synchronisation der Akteure dienen (vgl. Döbler 2020, S.154), bleibt hier anknüpfend die Frage, wie sich entsprechende Rituale im Alltag der Seeleute und ihrer Partner\*innen konstituierten. Fokussieren sich dabei Linke und Döbler an dieser Stelle auf entsprechende Rituale, die mit Hilfe digitaler Medien im Alltag von mobilen Familienmitgliedern durchgeführt werden können wie bspw. ein routinierter Versand einer WhatsApp-Nachricht, so muss bedacht werden, dass sich auch unter Zuhilfenahme analoger Medien bestimmte Rituale in Familien etablieren konnten, die von den Autorinnen hier nicht thematisiert werden. Hier kann bspw. auf die regelmäßige Nutzung des Telefons hingewiesen werden, die routiniert im Alltag erfolgte und bei der sich die Akteur\*innen bereits vorab auf bestimmte Tage und Zeiten festlegten, an denen ein Austausch der Personen miteinander erfolgte, der letztlich beiden eine Form der Entlastung brachte und als Ritual somit die gegenwärtige Alltagspraxis beider Personen strukturierte und beeinflusste. Hinweise auf entsprechende Rituale fanden sich auch im Rahmen der Zeitzeugengespräche, so u.a. bei Tränke\*, die auf feststehende Telefontage hinwies, an denen ein Austausch mit ihrem Partner, der auf hoher See einer Erwerbstätigkeit nachging, erfolgte.

„Wir hatten zweimal die Woche einen festen Telefontermin, also wir hatten Telefontage, es war immer klar in welchen Häfen er dann anruft (...). (...) Wir hatten ja diese Telefontage und da hat er meistens nach dem Mittagessen angerufen. Es war immer zwischen eins und drei. Da habe

ich nichts gemacht. Da saß ich zuhause und also (...) wenn dann jemand anders angerufen hat, hab' ich den sofort abgewimmelt, ich so nee ich kann nicht, ich warte auf nen' Anruf, also gleich weg“ (Transkript Tränke\*, S.2 und S.5).

Abgesehen davon, dass sich die zweimal in der Woche vorab festgelegten Kommunikationszeiten der Akteur\*innen miteinander als ein feststehendes Ritual im Austausch der Kommunikationsteilnehmer\*innen bezeichnen lassen, welches sich regelmäßig wiederholte, erscheint es interessant, wie dieses Ritual von der Partnerin eines Seefahrers gestaltet wurde. Sie selbst fokussierte sich in den vorab festgelegten Zeiten ausschließlich auf das Medium selbst und führte keine anderen Aufgaben aus, um schnellstmöglich auf einen zu erwartenden Anruf reagieren zu können. Andere mögliche Gesprächspartner wurden sofort darüber informiert, dass sie einen Anruf erwartete und ein Austausch mit diesen abgelehnt. Damit einher ging eine Abhängigkeit von einem funktionierenden Medium selbst und vom Seemann, der entsprechend der vorab festgelegten Telefonzeiten selbst die Zeit für ein Gespräch mit der Partnerin über das Telefon bestimmte. Abhängig blieb er dabei von freien Zeitfenstern, die ihm für einen Austausch dabei zur Verfügung standen.

Letztlich verdeutlicht das von Tränke\* benannte Beispiel anknüpfend an Brüggen, dass es in Familien grundlegend viele unterschiedliche Rituale gibt, die unter Zuhilfenahme von Medien umgesetzt werden können und die auch von den Nutzungsgewohnheiten der Akteur\*innen selbst abhängig bleiben. Diese Rituale, so merkt der Autor anschließend an, sind dabei eng an den jeweiligen Beziehungsstrukturen und Bedürfnissen der Familienmitglieder orientiert und angepasst und werden so zu einem Teil des Alltags der Familien selbst und prägen ihn (vgl. Brüggen 2018, S.16f.). Beide Partner\*innen der sozialen Paarbeziehung einigten sich auf vorher festgelegte Telefontermine in einem bestimmten Zeitfenster, in dem es beiden Akteur\*innen möglich war sich miteinander auszutauschen. Gemäß den jeweiligen Bedürfnissen der Akteur\*innen selbst wurde sich dabei auf zwei Mal in der Woche stattfindende Telefongespräche geeinigt. Für beide wurden diese zu einem feststehenden Ritual, welches entscheidend den Alltag der Familienmitglieder prägte und bei der Akteurin selbst dazu führte sich in dieser Zeit keinen anderen Aufgaben zu widmen, was sie mitunter selbst als eine Regel bei einem Austausch für sich festlegte.

Unter dieser Prämisse kann nach Auswertung der Zeitzeugengespräche hier anklingend durchaus angemerkt werden, dass eine interpersonelle medienvermittelte Kommunikation der Seeleute mit ihrer Familie vielfach als ein Ritual durchgeführt wurde, dass beiden Kommunikationsteilnehmer\*innen eine Form der Entlastung brachte sich unter Zuhilfenahme

eines Mediums miteinander auszutauschen, um sich über den Zustand des anderen Partners informieren zu können, aber auch Einblick in dessen Alltag zu erhalten. Als eine erprobte und erfolgsversprechende Routinehandlung wurde diese sowohl von den Seefahrer\*innen in den jeweiligen Alltag an Bord oder von den Partner\*innen in einen Alltag an Land eingepflegt und dabei in regelmäßigen Abständen wiederholt. Von einer regelmäßigen Wiederholung entsprechender Medienrituale der Berufsgruppe und ihrer Lebensgefährt\*innen unter Zuhilfenahme eines Mediums kann dabei auch an Feier- oder Festtagen bzw. bei speziellen Ereignissen oder in Krisen ausgegangen werden, wenn das Projekt nun folgend auf die Aussagen der Zeitzeug\*innen selbst zu sprechen kommt. Dabei fokussiert es sich ausschließlich auf Feier- oder Festtage ersatzweise Ereignisse, die von den Akteur\*innen selbst benannt wurden wie einem Austausch an Weihnachten oder Ostern bzw. bei Festtagen wie dem Muttertag oder Geburtstag. Dass die Umsetzung von entsprechenden Ritualen an diesen Tagen letztlich von den Untersuchungsteilnehmer\*innen selbst unterschiedlich gestaltet wurde dient an dieser Stelle nur als abschließender Hinweis, der dem Leser allerdings genauso bewusst sein sollte wie die Tatsache, dass abschließend nur einige Aussagen der Akteur\*innen selbst präsentiert werden können.

Fokussiert sich das Projekt daher zunächst auf die Aussage von Beinlich, dieser betont im gemeinsamen Gespräch insbesondere an Weihnachten eine wiederholte Nutzung des Telefons vorgenommen zu haben, um einen Austausch mit der Familie zu initiieren, der sich wiederholt aufgrund seiner Abwesenheit von Zuhause ergab und er den entfernten Familienmitgliedern nah sein wollte. Als feststehendes Ritual wurde dies kontinuierlich vom Akteur an den Feiertagen wiederholt.

„Ich versuche auf jeden Fall dann immer anzurufen, also Weihnachten. Sonst bin ich telefonisch nicht so der, naja ich (...) schreibe dann lieber und das (...) reicht dann. Aber Weihnachten rufe ich auf jeden Fall an. Und dann versuche ich auch, wenn (...) es geht so den Zeitpunkt zu erwischen, dass meine Familie gerade (...) Bescherung haben so ungefähr, wo (...) dann Oma, Onkel usw. alle zusammensitzen und dass ich in dem Moment anrufe und dann (...) mich mit allen kurz austauschen kann ja“ (Transkript Beinlich, S.16).

Im Vergleich zu einer interpersonellen medienvermittelten Kommunikation, über die Tränke\* an anderer Stelle (s. S.554f.) berichtete und bei der sich beide Gesprächspartner\*innen primär auf bestimmte Tage und Zeiträume einigten an denen ein Austausch stattfinden sollte, wurde dieser vom Seemann wesentlich lockerer umgesetzt. Denn letztlich weiß das Projekt nicht genau, auf welchen Tag an den Weihnachtsfeiertagen er sich selbst explizit bezieht, obwohl davon auszugehen ist, dass er Heiligabend und die anschließende Bescherung, die er selbst im

Kontext erwähnt, meint. Zur Zeit der Bescherung, wobei das Projekt über diesen Zeitpunkt keine Informationen erhält, führte der Seefahrer unter Zuhilfenahme des Telefons einen Austausch mit der Familie aus. Es ist davon auszugehen, dass die Familienmitglieder zumindest über diesen Anruf informiert waren und letztlich an Heiligabend davon ausgehen mussten, dass in der Zeit der Bescherung ein Anruf des Seemannes erfolgte. Dieses Interaktionsritual diente ihm dabei dazu der Familie nah sein zu können, sich gemeinsam auszutauschen und wurde daher wiederholt an Heiligabend eines jeden Jahres wiederholt.

Einem Wunsch entsprechend der Familie an den Weihnachtsfeiertagen nah sein zu können spornte auch Lose\* an, der allerdings auch darauf hinweist, dass dieser sich jedoch gerade an diesen Feiertagen schwieriger gestaltete als im Alltag selbst, da die Familienmitglieder allesamt sehr stark in Abläufe eingebunden waren.

„Ja, wenn’s möglich ist, denn die sind natürlich auch eingebunden, gerade Weihnachten dann fahren die zu den Großeltern usw., dann wird’s eher noch schwieriger (...) oder die sind dann, Silvester haben sie dann, wat weiß ich, sind sie bei den Nachbarn usw., da wird’s eigentlich schwieriger. Und auf’n Kreuzfahrtschiff ist dann natürlich ein denen Tagen natürlich dann auch noch mehr Rennie Demmie, und und noch mehr los, was gemacht werden muss usw., also der Wunsch ist sicherlich da dann verstärkt Austausch zu erhalten mit der Familie, aber ähmmm...es wird dann eher tendenziell schwieriger. Ja, weil dann alle (...) das man nirgendwo mehr durchkommt“ (Transkript Lose\*, S.9).

Konträr zu Beinlich, der einen telefonischen Austausch an den Weihnachtsfeiertagen mit seiner Familie als ein wiederkehrendes Ritual praktizierte, ist davon auszugehen, dass Lose\* selbst hingegen mitunter an den Weihnachtstagen auf eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit seiner Familie verzichtete und verweist dabei auf die intensive Eingebundenheit seiner Familienmitglieder in unterschiedliche Prozesse. Es erscheint schlüssig, wenn wir davon ausgehen, dass diese sich an den Tagen unterschiedlichen Tätigkeiten, die der Vorbereitung des Weihnachtsfestes dienen, widmeten. So zum Beispiel dem Schmücken des Baumes, der Dekoration des Hauses, aber auch haushaltsbezogenen Aufgaben wie Backen oder Kochen und einer möglichen Reinigung der Wohnräume. Auch mögliche Besuche der Großeltern oder anderer Familienmitglieder, darauf weist Lose\* selbst hin, mögen die Erreichbarkeit der Partner\*innen zueinander an diesen Tagen an Land deutlich eingeschränkt haben. Hinzu kamen weitere Verpflichtungen für den Akteur, der an den Feiertagen mitunter zusätzliche Aufgaben auf dem Schiff ausführen musste, so dass sich ein Austausch miteinander schwierig gestalten ließ. Interessant bleibt an den Ausführungen des Seemannes darüber hinaus auch, dass er randständig auf die Situation aller Seeleute an Bord

eines Kreuzfahrtschiffes zu sprechen kommt, die insbesondere an den Feiertagen sich sehr gerne unter Zuhilfenahme eines Mediums mit ihrer Familie austauschen wollen und es hierdurch bedingt mitunter zu einer Überlastung der Kommunikationsanlagen an Bord kommt, wie bspw. dem Satellitennetz, und die somit eine Kontaktaufnahme mit Zuhause darüber hinaus wesentlich erschweren können.

Eine intensivere Kommunikation von Seefahrer\*innen an den Weihnachtsfeiertagen räumt hingegen Hellriegel ein, die als ein feststehendes Ritual zwischen Seefahrer\*innen und ihren Partner\*innen erfolgte, wobei laut Hechtel vielfach Telegramme und Funkgespräche an den Tagen übermittelt wurden und es zu einem erhöhten Arbeitsaufwand für die Funkoffizier\*innen an Bord eines Kreuzfahrtschiffes kam (vgl. Hechtel 2005, S.210). Hellriegel verweist im nachfolgenden Zitat auf die zunehmende Bedeutung von Telegrammen, die an den Weihnachtstagen häufiger als im Alltag von Bord aus versendet wurden. So merkte er an, dass

„andererseits (...) natürlich auch an Bord so Weihnachten so ein Hauptkampftag für uns Funker (war), weil praktisch zu Weihnachten jeder n´ Telegramm gekriegt oder die meisten n´ Telegramm gekriegt haben und auch selbst eines geschickt haben“ (Transkript Hellriegel, S.11).

Ein feststehendes Ritual bildete für einige Seefahrerfamilien, hier jedoch ausschließlich für die Familienangehörigen an Land, auch die Teilnahme an der Sendung Gruß an Bord, die erstmalig 1953 vom NDR produziert wurde und die es den Teilnehmer\*innen ermöglichte persönliche Grüße an die Seefahrer\*innen auf hoher See zu senden, die anschließend mit Hilfe von Norddeich Radio an die Akteur\*innen an Bord unterschiedlicher Schiffe übermittelt wurden. Diese Grüße, die dabei über Radio vermittelt wurden, werden auch heute noch ausgestrahlt, wenn auch nicht mehr über Norddeich Radio übermittelt, da die Küstenfunkstelle zum 31.12.1998 abgeschaltet wurde. Wenngleich bei einer entsprechenden Übermittlung der Grüße nicht von einem wechselseitigen Austausch der Akteur\*innen gesprochen werden kann und die Radiosendung selbst unter Zuhilfenahme von Norddeich Radio somit nur einseitig die Nachrichten der Partner\*innen an die Seeleute übermittelte, so bildeten diese dennoch ein feststehendes Ritual für die Lebensgefährt\*innen, die auch in den Folgejahren nach 1953 verstärkt Grüße an den NDR sendeten, wobei der Sender aus den zahlreichen Schriften die Personen auswählte, die dann letztlich Grüße über Norddeich übermitteln durften (vgl. auch <https://www.wedel.de/leben-in-wedel/stadtleben/geschichte-der-stadt/historisches-kalenderblatt/1950-1959/dezember-1953-gruss-an-bord>). Ob die Seefahrer\*innen anschließend mit Hilfe an Bord vorhandener Medien auf einen erhaltenen

Gruß ihrer Partner\*innen antworteten und somit eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation aufnahmen, kann das Projekt hingegen nicht einräumen und hier mitunter nur Mutmaßungen anstellen, die jedoch nicht zielführend erscheinen.

Doch unabhängig dessen konnte es kenntnisreich die Bedeutung der Weihnachtsstabe nachweisen, die für die Seeleute oder ihre Partner\*innen Anlass boten sich abseits des Alltags miteinander auszutauschen und diesen Austausch als ein Ritual umzusetzen, irrelevant ob sie dieses mit Hilfe des Telefons oder eines anderen Mediums gestalteten, um sich einander nah sein zu können. Neben den Weihnachtsfeiertagen wurden darüber hinaus allerdings auch weitere Feier- oder Festtage benannt, die für die Seeleute Anlass bildeten, mit ihrer Familie einen Austausch zu initiieren. Hellriegel verweist dabei an anderer Stelle auf die Bedeutung des Muttertages, eines Festtages, an dem der Mütter gedacht und diese geehrt werden sollen und verzeichnete dabei in seiner Position als Funkoffizier eine noch intensivere Nutzung von Medien als an den Weihnachtsfeiertagen. Hier nimmt er Bezug auf einen Austausch unter Zuhilfenahme von Telegrammen, welche die Seefahrer\*innen dabei an ihre Mütter an Land sendeten und die als Form einer einseitigen Kommunikation gewertet werden können, es sei denn, dass die Mütter auf diese Telegramme mit dem gleichen oder einem anderen Medium antworteten. „Und (...) Muttertag, man darf nicht vergessen der Seemann hat (...) es gab (...) zum Muttertag wurden mehr Telegramme gesendet als zu Weihnachten, nech?“ (Transkript Hellriegel, S.11).

Wenngleich es sich hierbei nicht um einen wechselseitigen Austausch von Seefahrer\*innen und ihren Partner\*innen handelte, sondern um eine einseitige Kommunikation zwischen Seeleuten und ihren Müttern, die letztlich ein Telegramm von diesen erhielten, so bildete der Muttertag für die Akteur\*innen an Bord einen wichtigen Tag, an dem diese in Form eines immer wiederkehrenden Rituals Jahr für Jahr unter Zuhilfenahme eines Telegrammes einen Kontakt mit ihren Müttern herstellten, um ihnen kurzzeitig nah sein zu können.

Andere bedeutsame Festtage für die Seefahrer\*innen wie auch für die Partner\*innen an Land waren auch die eigenen Geburtstage, welche die Akteur\*innen aufgrund ihrer Abwesenheit von Zuhause häufig auf hoher See begehen mussten, während ihre Partner\*innen diese im Kreis anderer Familienmitglieder, Freunde und Bekannter feiern konnten. Dabei fanden sich gelegentlich Hinweise in den Zeitzeugengesprächen, sowohl von den Seefahrer\*innen als auch ihren Lebensgefährt\*innen, dass diese eine interpersonale medienvermittelte

Kommunikation als ein feststehendes Ritual an den Geburtstagen ausführten, um den abwesenden Personen nah sein zu können. So merkte bspw. Bode\* an, dass er sich

„ (...) an Geburtstagen (...) in Unkosten gestürzt (hat) und den Hörer in die Hand genommen (hat), egal wo ich dann war. Damit habe ich dann gelebt, das hat dann halt Geld gekostet. Aber das macht man dann schon. Und ansonsten ist es ein kurzer Anruf, dauert nicht lange, ab in den Alltag, was organisieren, arbeiten, Tschüss“ (Transkript Bode\*, S.12).

Die Geburtstage seiner Partnerin oder eines anderen Familienmitgliedes bildeten für den Akteur ein wichtiges Ereignis, welches dazu führte losgelöst der Kosten, die für ein Telefongespräch von Bord oder Land aus anfielen, auf sich zu nehmen, um den entfernten Kommunikationsteilnehmer\*innen nah sein zu können. Der Geburtstag eines Familienmitgliedes wurde dabei als Anlass genommen sich losgelöst der Kosten ausführlicher miteinander auszutauschen als bei einem Austausch im Alltag, in dem sich nur kurz und knapp mit der Partnerin oder einem anderen Kommunikationsteilnehmer über das Telefon unterhalten wurde. Der Geburtstag der Partnerin an Land bildete entsprechend einen wichtigen Anlass sich losgelöst aller Kosten wechselseitig miteinander auszutauschen, worauf auch Tränke\* hinweist und dabei Bezug nimmt auf die Erfindungsgabe ihres Lebensgefährten, der an ihrem Geburtstag das Satellitentelefon für einen Austausch mit der Akteurin verwendete, um ihr zu gratulieren und nah sein zu können. So merkt Tränke\* an, dass dies

„also das war schon immer was, ein spezieller Tag und der hat auch spezielle Kommunikationsmöglichkeiten hervorgerufen. Einmal war er auch in Asien und das, da haben wir auch über Satellitentelefon dann telefoniert, (...) es war einfach was Neues, weil mich dann einfach auch ne´ Nummer angerufen hat, die ich halt gar nicht kannte (...) und das war dann schon speziell zum Geburtstag“ (Transkript Tränke\*, S.13).

Wenngleich die Aussagen der Zeitzeug\*innen somit nahelegen, dass bei speziellen Ereignissen oder mitunter an Feiertagen durchaus intensiver miteinander kommuniziert wurde als im Alltag und die finanziell zu tragenden Kosten dabei insbes. für die Seeleute an diesen Tagen eine weniger gewichtige Rolle spielten, kann dies letztlich unter Berufung auf die Gesamtheit aller Aussagen der Untersuchungsteilnehmer\*innen nicht für alle Akteur\*innen gleichermaßen konstatiert werden. So merkte bspw. Jutta Hag an, dass sie an den Weihnachtsfeiertagen übereinstimmend mit ihrem Partner, der an Bord arbeitete, die Entscheidung traf an diesen Tagen nicht mit Hilfe eines Mediums zu kommunizieren und den Kontakt erst anschließend wieder aufzunehmen, um sich emotional nicht zu sehr zu belasten.



In diesem Fall konnte daher keineswegs von einer intensiveren Kommunikation an den Feiertagen gesprochen werden. So merkte die Zeitzeugin an:

„Also wir persönlich haben es nicht gemacht. Andere haben das vielleicht gemacht, aber wenn wir schon nicht zusammen sind, dann wenigstens lange und ausgiebig telefoniert...nee das hätten wir nicht ausgehalten...nee also das, dass wäre nicht gegangen. Ich glaube, hätte nur rum geschluchzt am Telefon (...) wir haben nie an so hohen Feiertagen telefoniert. Da haben wir halt keinen Kontakt aufgenommen. Erst wenn die ganzen Tage vorüber waren“ (Transkript Jutta Hag, S.12).

Zusammenfassend verdeutlicht das Zitat, dass es sich letztlich bei einer medienvermittelten Kommunikation, die von den Seeleuten und ihren Partner\*innen an Feier- und Festtagen ausgeführt wurde, immer um eine gemeinsame Entscheidung beider Akteur\*innen handelte den Kontakt zueinander unter Zuhilfenahme eines Mediums herzustellen oder diesen abzulehnen. Trafen diese den Entschluss sich miteinander auszutauschen, so wurden unterschiedliche Medienrituale an diesen Tagen ausgeführt, wobei einige Seefahrer\*innen bspw. ein Telegramm nach Hause sendeten oder andere das Telefon nutzten, ihre Partner\*innen mitunter an der Radiosendung „Gruß an Bord“ teilnahmen, um den Seefahrer\*innen eine persönliche Nachricht zu übermitteln. Dabei hatte dieses Ritual für die Kommunikationsteilnehmer\*innen eine subjektive Bedeutung und für alle an der Kommunikation beteiligten Akteur\*innen einen Nutzen, der generalisierend betrachtet darin bestand den abwesenden Familienmitgliedern unter Zuhilfenahme eines Mediums an diesen Tagen nah sein zu können.

Eine Abwesenheit von Zuhause, die den Seefahrer\*innen an Bord an Feiertagen wie Weihnachten oder an Festtagen wie dem eigenen oder dem Geburtstag eines Familienmitgliedes besonders deutlich wurde (vgl. auch Transkript Kleber\*, S.14) und mitunter auch emotionale Folgen nach sich ziehen konnte wie ein verstärktes Gefühl der Isolation oder Einsamkeit (vgl. auch den Ansatz des Transkripts von Müller, S.10f.), konnte dabei durch einen interpersonalen medienvermittelten Austausch mit den Familienmitgliedern unserer Ansicht nach zumindest ansatzweise entgegengewirkt werden, unabhängig ob man von diesen an jenen Tagen einen Brief erhielt, sich mit ihnen am Telefon austauschte oder sich wechselseitig WhatsApp-Nachrichten sendete. Dieser Austausch nahm eine gemeinschaftsstiftende Funktion ein, stärkte die Bindung der Akteur\*innen zueinander und hatte auch über die Feier- und Festtage hinaus eine wichtige Bedeutung für die soziale Paarbeziehung der Akteur\*innen. Insbesondere in Krisen und bei Problemen in der Familie und in Umbruchsituationen, die eine Veränderung des Alltages an Bord oder einen Wandel des Alltages der Partner\*innen an Land einleiteten, spielte die wechselseitige

medienvermittelte Kommunikation miteinander darüber hinaus eine entscheidende Bedeutung, um nicht den Kontakt zueinander zu verlieren und hierdurch mglw. die Beziehung zu gefährden. Daher möchte das Forschungsprojekt nun abschließend gern einige Beispiele demonstrieren, wie die Akteur\*innen und ihre Partner\*innen selbst unter Zuhilfenahme von Medien in Krisen oder in Umbruchsituationen, die mit einer Veränderung des Alltages einhergingen, den abwesenden Familienmitgliedern nah sein konnten.

### **6.2.1. Handeln in Krisen und Umbruchsituationen unter Zuhilfenahme von Medien**

Hierbei ist es zunächst unumgänglich die beiden Begriffe voneinander zu differenzieren und näher zu erläutern, wie sie vom Forschungsprojekt verstanden werden. Dabei rekuriert dieses maßgeblich auf die Definition des Terminus Krise, wie er von Berger und Riecher-Rössler vorgenommen wird. Diese gehen davon aus, dass eine Krise in Zusammenhang mit einem emotional relevanten Ereignis oder einer bedeutsamen Veränderung der Lebensumstände einhergeht und es sich dabei letztlich um einen akuten, zeitlich begrenzten Zustand handelt, der von den Akteuren mitunter als bedrohlich für ihre Lebenssituation wahrgenommen wird und der temporär ihre Bewältigungsmöglichkeiten überfordert (vgl. Berger 2004).

Grundlegend rekurrierend auf die Aussagen der Zeitzeug\*innen selbst lassen sich Umbruchsituationen hingegen als Situationen beschreiben, die eine Veränderung des gewohnten und gelebten Alltages mit sich bringen und es erfordern die vorher bestehenden Routinen anzupassen und zu verändern. Dabei kann es sich mitunter um die Geburt eines Kindes handeln, welches eine Anpassung des Alltages der Partnerinnen an Land zur Folge hat und mitunter dazu führt, dass die Lebensgefährtinnen eine Erwerbstätigkeit aufgeben müssen, die sie vorher neben anderen Verpflichtungen ausführen konnten. Wenngleich weitere Szenarien denkbar sind, möchte das Projekt letztlich jedoch nur auf zwei unterschiedliche Umbruchsituationen zu sprechen kommen, die nicht nur den Alltag der Seeleute und ihrer Partner\*innen temporär beeinflussten, sondern mitunter auch eine Krise in der Beziehung der Paarteilnehmer\*innen auslösten. Unabhängig, ob diese Ereignisse, die eine Umbruchsituation einleiteten von den Akteur\*innen selbst positiv oder negativ wahrgenommen wurden, erforderten sie eine schnelle Reaktion von Seiten der abwesenden Seefahrer\*innen an Bord unter Zuhilfenahme von Medien, losgelöst wie häufig die Kommunikationsteilnehmer\*innen eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation miteinander im Alltag pflegten. Dass auch bei entsprechenden Ereignissen grundlegend Restriktionen an Bord oder an Land (siehe Kapitel 6.3) bestanden Medien für eine Kontaktaufnahme mit der Familie an Land nutzen zu

können, musste hierbei genauso von den Seeleuten berücksichtigt werden wie ihre Verfügbarkeit selbst.

Diese Situationen lassen sich auch, wie an anderer Stelle bereits ausführlich thematisiert (s. S.302ff.), als Bindungssituationen beschreiben, die einen wesentlichen Bestandteil der Bindungstheorie bilden und bei denen es sich um Anlässe handelt, in der die Akteur\*innen sehr intensiv die Unterstützung eines Lebensgefährten herbeisehnen und sich ihrer Beziehung rückversichern möchten, etwa wenn sie Stress, Ängsten, Trauer, Einsamkeit ausgesetzt sind oder Beziehungskonflikte mit einem Partner bestehen (vgl. Kapitel 5.2, S.305 und Döring 2003). In diesen Situationen befinden sich die Akteur\*innen in einer emotionalen Notlage und suchen die Nähe zu ihrem Partner und aktivieren wie in Kapitel 5.2, S.305 angemerkt, unterschiedliche Signale, um deren Aufmerksamkeit und Nähe zu erhalten. Bedingt durch die emotionale Dringlichkeit wenden sie sich nun unterschiedlichen und jeweils zur Verfügung stehenden Medien zu, um eine Erreichbarkeit ihrer abwesenden Lebensgefährte\*innen zu erzielen, die räumliche und zeitliche Distanz zueinander zu überwinden und mit ihrer Hilfe bei einem Austausch ihren Ängsten, einer Stresssituation, ihrer Trauer oder Einsamkeit zu begegnen und diese mitunter zu überwinden. Döring verweist dabei an anderer Stelle auf die Optionen der Mobilkommunikation, die schnellstmöglich einen Austausch von Kommunikationsteilnehmer\*innen über Zeit und Raum hinweg ermöglichen kann und so zu einem spontanen mediatisierten Austausch von Akteur\*innen in unerwartet auftretenden Bindungssituationen führt, bei dem sich beide nah sein können und sich austauschen (vgl. Döring 2003). Abgesehen jedoch von den Optionen der Mobilkommunikation, die das Projekt in den Kapiteln 5.8 und 5.8.1 detailliert thematisierte und auf die Döring hier nicht genauer eingeht, muss unter Bezugnahme auf den Untersuchungszeitraum unseres Forschungsprojektes bedacht werden, dass hier nicht durchgängig von einer theoretischen Erreichbarkeit der Seeleute und ihrer Partner\*innen gesprochen werden kann, die durch das Mobiltelefon sichergestellt werden konnte. So blieb schließlich die Majorität der Projektteilnehmer\*innen lange Zeit auf Medien wie Brief, Telefon, Telegramm oder Telefax für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation angewiesen, wollten sie sich miteinander austauschen, irrelevant dabei ob sich eine medienvermittelte Kommunikation durch eine emotionale Dringlichkeit auszeichnete oder nicht und somit auf die Bedürfnisse der Partner\*innen an Land sofort reagiert werden musste. Denn bedingt durch die Vor- und Nachteile der Medien, welche den Seefahrer\*innen somit an Bord zur Verfügung standen (und in Kapiteln 5.7 bis 5.9.4 geschildert wurden) konnte keineswegs davon ausgegangen

werden, dass in konkreten Notfällen, wie oben geschildert, jederzeit ein spontaner Austausch der Partner\*innen miteinander möglich war. Bedenken wir hierbei, nur um ein kurzes an die Kapitel 5.7.2 und 5.7.4 angelehntes Beispiel aufzugreifen, die langen Versandzeiten von Briefen oder die aufwendige Prozedur bis die Funkoffizier\*innen in der Funkstation ein Funk- bzw. Telefongespräch über eine Küstenfunkstelle mit den Partner\*innen an Land initiieren konnten. Letztlich jedoch dessen losgelöst spielten Restriktionen bei einer Nutzung der Medien zu allen Zeiten im Untersuchungszeitraum eine wesentliche Rolle und beeinflussten die Möglichkeiten einer Kontaktaufnahme der sich Liebenden. Unabhängig ob dabei durch technische Schwierigkeiten bedingt, finanzielle Kosten, Unwetter, fehlende Medienkompetenzen oder eine fehlende generelle Verfügbarkeit von Medien selbst. Die Restriktionen konnten einen Austausch der voneinander abwesenden Akteur\*innen erschweren und mitunter zu einer Krise der Beziehungspartner\*innen führen, wenn diese auf eine im Notfall gesendete Nachricht ihrer Lebensgefährt\*innen nicht unvermittelt reagierten und eine Anteilnahme ausblieb. Über eine entsprechende Situation berichteten nachfolgend die Eheleute Paul und Jutta Hag, in der ein schneller Austausch der Kommunikationspartner\*innen aus unterschiedlichen Gründen miteinander nicht stattfinden konnte. Beide beziehen sich dabei auf den Tod des Schwiegervaters bzw. den Tod des Vaters der Akteurin, über den der Seemann erst verspätet unter Zuhilfenahme von Medien informiert werden konnte. Lassen wir hierbei zunächst Jutta Hag selbst zu Wort kommen, die dieses Ereignis folgendermaßen reflektierte:

„Ich kann mich erinnern, als mein (...) Vater ähmmm... starb, da war er auf dem Weg nach Australien und (...) da war es wetterbedingt, ich glaube anderthalb Tag nicht möglich das Schiff über Norddeich zu erreichen. Ja und mehr Möglichkeiten gab es damals nicht. Und ähmmm... so dass ich denn ihn dann erst erreicht habe zwei Tage nach dem Tod (...) von meinem Vater. Und das fand ich damals, weil meine Mutter da, auch dass kam auch alles überraschend (...) vollkommen fertig war (...) und das war für sie ganz furchtbar und ähmmm... das war ne' schlimme Situation. Dass ich da jetzt erst nach praktisch zwei Tagen erreichen konnte, um ihm das mitzuteilen, (...) da standen schon am nächsten Tag die Beerdigung (...) im Termin und er wusste das immer noch nicht, nä? Und er war natürlich auch ähmmm... ja sehr berührt davon, aber der war so weit weg, wenn er jetzt mit dem Schiff noch Irgendwo hier in der Nähe gewesen wäre, wäre er vielleicht nach Hause gekommen (...)“ (Transkript Jutta Hag, S.4).

Die eingeschränkte Erreichbarkeit des Schiffes, bedingt durch wetterbedingte Kapriolen, wobei mitunter von Unwettern ausgegangen werden kann, die eine technische Störung der Kommunikationsanlagen an Bord zur Folge hatten, verhinderten für einen Zeitraum von knapp zwei Tagen einen Austausch der Kommunikationsteilnehmer\*innen unter

Zuhilfenahme von Medien miteinander. Erst dann konnte Jutta Hag ihren Partner über ein entsprechendes Ereignis wie den Tod ihres Vaters informieren. Paul Hag schilderte die Kontaktaufnahme anschließend folgendermaßen:

„Der Vater starb dann und das wurde in langen Briefen erzählt, obwohl ich das vorher schon wusste. Die Tatsache als solche, die kommt dann so per Telegramm. Aber was willst du in so einem Telegramm sagen? Da schreibst du dann nur Ludwig, na ich habe ihn immer mit Vornamen angedet, Ludwig gestorben, ja und das gibt dir dann ein Kollege in Australien, ja sagst du ist Scheiße ja er ist tot, aber naja weißt keine Umstände nichts so. Und das kommt denn in die Briefe rein nee“ (Transkript Paul Hag, S.16f.).

Paul Hag erhielt von seinem Kollegen in Australien ein Telegramm, welches ihn über den Tod des Schwiegervaters informierte, den er selbst sehr schätzte, wie er an anderer Stelle einräumte und dessen Tod ihn persönlich betraf, wie er folgend anmerkte: „Dass war auch etwas, das war schlimm für mich, weil ich mich mit dem Mann sehr sehr gut verstanden habe“ (Transkript Paul Hag, S.22).

Und trotz dieser Wertschätzung mag es verwundern, dass der Seefahrer nachdem ihm das entsprechend genannte Ereignis bekannt geworden war, nicht ein Medium wie das Telefon nutzte, um sich schnellstmöglich mit seiner Ehefrau auszutauschen und ihr Beistand zu leisten. Mitunter war die emotionale Belastung auch für den Akteur selbst sehr hoch in dieser Situation und es fiel ihm leichter einen Brief zu verfassen, der ihm die Option ermöglichte in aller Ruhe seine Gedanken zu fokussieren und sich genau zu überlegen, was er seiner Frau schreiben könnte, um Anteilnahme zu demonstrieren und ihr nah sein zu können. Dass seine Ehefrau selbst mitunter in dieser Situation eine Kontaktaufnahme von seiner Seite aus unter Fokussierung auf ein Medium wie bspw. das Telefon hätte vorgezogen, übersah der Zeitzeuge dabei eventuell. Dies womöglich auch, weil sich seiner Ansicht nach ein spontaner Austausch der Partner\*innen trotz einer generellen Verfügbarkeit von Medien auf dem Schiff selbst nicht jederzeit umsetzen ließ und finanzielle Kosten, die für eine Medienverwendung anfielen und technische Probleme eine medienvermittelte Kommunikation durchaus einschränken konnten. Hierzu merkte der Zeitzeuge nämlich an:

„Also Nachteil war natürlich dieser spontane Austausch. Der sich z.B. so im täglichen Zusammenleben ergibt. Dass man irgendwas, irgendeiner Idee oder irgendwas hat, was man sofort mitteilen kann oder diskutieren kann. Es war also alles immer etwas mit Verzögerung und irgendwo auch mit Ansage oder mit (...) einer gewissen Planung verbunden. Nun hatten wir halt in der Funkstation insofern etwas einfacher, weil man wenn immer uns danach war, telefonieren konnten. (...) Da gab es aber zwei Einschränkungen. Die eine war natürlich das Finanzielle. (...) Und das andere lag in der Technik selber“ (Transkript Paul Hag, S.15).

Hag konnte bedingt durch seine Position als Funkoffizier in der Funkstation im Vergleich zu anderen Besatzungsmitgliedern schnellstmöglich auf die Kommunikationsanlagen zugreifen und abgesehen von finanziellen Kosten, die ihm bei einem Gespräch mit seiner Partnerin entstanden und möglichen technischen Problemen, die einen Austausch zueinander verhinderten, jederzeit mit seiner Ehefrau telefonieren. Und trotz dieser Privilegien überrascht wie oben angemerkt, dass er auf das Ereignis in Briefen Bezug nahm und sich über dieses Medium mit seiner Partnerin wechselseitig austauschte. Ein Telefongespräch mit seiner Ehefrau, wenn auch nach zwei Tagen und dem Erhalt eines Telegrammes, welches ihn über den Tod des Schwiegervaters informierte, hätte es ihr vielleicht leichter gemacht mit dem Stress, den Ängsten oder der in dieser Situation auftretenden möglichen Einsamkeit, der sie ausgesetzt war, umzugehen. Wenngleich dies letztlich eine unbewiesene Hypothese bleibt, räumte Jutta Hag jedoch durchaus ein, dass der Tod ihres Vaters für sie einen Umbruch in ihrem gelebten Alltag bedeutete und zumindest kurzfristig bestehende Routinen veränderte. Bedingt durch die intensive emotionale Belastung ihrer Mutter war die Akteurin gezwungen die Beerdigung ihres Vaters eigenständig zu organisieren, was kurzfristig zu einer Krise führte, in der zwar nicht das Leben der Zeitzeugin bedroht war, aber welche temporär ihre Bewältigungsmöglichkeiten des Alltags überforderte, auch weil sie letztlich in dieser Situation vollkommen alleine blieb und nur über Briefe in Austausch mit ihrem Mann auf hoher See stand, der auf ihre Lage reagierte. Die Bewältigung dieses Ereignisses kostete die Akteurin viel Kraft und Zeit bis sie wieder einem geregelten Alltag nachgehen konnte. Diese Gegebenheit beschrieb Jutta Hag dabei folgendermaßen:

„Ja, was ich vorhin sagte, da konnte ich ihn nicht erreichen. Und da war er ja auch weit weg und (...) meine Mutter sah sich da auch außer Stande, sich überhaupt um die Beerdigung und alles zu kümmern, also das hab´ ich dann alles gemacht und organisiert und den ganzen Ablauf und so weiter. Und dann fand ich das auch schlimm...besonders schlimm. Da kam soviel zusammen. Der Tod meines Vaters selber, dann dass meine Mutter sich da vollkommen ausklinkte, sich einfach ins Bett legte und sagte ich kann nicht und dann, dass ich meinen Mann nicht erreichen konnte. Und er ohnehin in der Situation gar nicht da war, also da kam viel zusammen. Das, das war ganz schlimm. Das war ganz schlimm. Da habe ich auch ein bisschen gebraucht, um dass dann alles wieder zu verarbeiten und zum normalen Alltag überzugehen“ (Transkript Jutta Hag, S.11).

Der Tod des Vaters bildete für die Akteurin ein einschneidendes Ereignis, welches ihren Alltag kurzzeitig veränderte und dazu führte, dass sie sich noch stärker als sonst im Alltag üblich bei der Umsetzung ihres Alltages der Unterstützung ihres Partners versichern wollte. Dies bedingt durch potentiellen Stress, den sie bei der Organisation der Beerdigung ihres

Vaters ertragen musste, aber auch daraus resultierend aus einer Angst oder Einsamkeit in der entsprechenden Situation vollkommen alleine dazustehen und letztlich die Trauer um ihren Vater selbst allein ertragen zu müssen. Dies löste Bindungssignale zum Partner aus und es entstand eine emotionale Dringlichkeit und der Wunsch sich schnellstmöglich über dieses Ereignis unter Zuhilfenahme von Medien auszutauschen, um die gewünschte Unterstützung des Seemannes zu erhalten (siehe auch Döring 2003 und die Aspekte zur Bindungstheorie in Kapitel 5.2, S.302ff.). Unter Zuhilfenahme von Medien, hier dem Telefon, versuchte sie einen Austausch mit dem Seemann zu initiieren, der zwei Tage lang fehl schlug, bis sie ein Telegramm sendete, in dem sie den Akteur über den Todesfall in der Familie informierte. Auf dieses Telegramm erfolgte vom Ehemann eine Rückantwort mit Hilfe von Briefen, die bedingt durch lange Versandzeiten ihr in der damaligen Situation mitunter nur bedingt eine Unterstützung boten das Ereignis zu verarbeiten und sich der Unterstützung des Partners zu versichern. Dabei mögen mehrere Gründe eine Rolle dafür gespielt haben, dass sich der Seefahrer dazu entschloss seiner Partnerin nach Bekanntwerden dieses Ereignisses per Brief zu antworten, um ihr nahe stehen zu können. Möglicherweise war er selbst von diesem Ereignis emotional zu stark im Alltag belastet und fand nicht die passenden Worte am Telefon, um ihr Unterstützung zu leisten und präferierte Briefe, um seine Worte genau zu überlegen, zu verfassen und ihr zu übermitteln. Auch mögen noch immer technische Probleme der Kommunikationsanlagen an Bord an diesen Tagen einen Austausch über Funk verhindert und somit ein Ausweichen auf ein anderes Medium wie einen Brief erfordert haben. Letztlich weiß auch das Projekt darauf keine abschließende Antwort und möchte zu diesem Zweck auf ein anderes Ereignis zu sprechen kommen, dass ähnlich wie der zuvor geschilderte Tod eines Familienmitgliedes eine unmittelbare Reaktion von den abwesenden Seeleuten erforderte, um ihren Partner\*innen an Land nah sein zu können und sie emotional zu unterstützen.

Dabei handelt es sich um die Geburt eines Kindes. Ein Ereignis, über welches die Partnerinnen oder andere Familienmitglieder an Land die Seeleute unter Zuhilfenahme eines Mediums an Land informierten und durch das sich eine Umbruchsituation ergab, die sowohl für die Seefahrer\*innen wie auch ihre Lebensgefährtinnen langfristig eine Abkehr von gewohnten und gelebten Gepflogenheiten bedeutete, wenngleich sich diese Veränderung zunächst auf die Situation der Partnerinnen an Land auswirkte, da sie zunächst weitgehend eigenständig, zumindest in Zeiten der Abwesenheit der sich auf See befindlichen Väter, die Fürsorge für das neugeborene Kind übernehmen mussten. In dieser Lage erscheint es

nachvollziehbar, dass die abwesenden Seeleute gerne ihren Partnerinnen bei der Geburt eines Kindes zur Seite stehen wollten und dabei versuchten mit Hilfe von Medien einen Kontakt zueinander herzustellen. Auch hier kann davon ausgegangen werden, dass es sich um eine Bindungssituation handelte, in der die Seefahrer\*innen eine Unterstützung ihrer Partnerinnen gesucht haben, die allerdings weitgehend darin bestand über das Ereignis informiert zu werden und mitunter zu versuchen dem Stress oder den Ängsten ihrer Lebensgefährtinnen, dem diese bei der Geburt eines Kindes durchaus ausgesetzt sein konnten, unter Zuhilfenahme von Medien zu begegnen und ihnen nah zu stehen. Auch hier lag somit eine emotionale Dringlichkeit vor, die eine schnelle Reaktion von den Kommunikationsteilnehmer\*innen erforderte, um sich der Beziehung und Unterstützung des Anderen zu versichern.

Wenngleich Lose\* uns schon an anderer Stelle (s. u.a. S.471f.) von einer gewissen Abhängigkeit von zur Verfügung stehenden Medien auf den Schiffen berichtete, die für einen Austausch mit der Familie notwendig sind, mag seine nun folgende Darstellung doch verdeutlichen, wie hilflos der Akteur auch bei einem entsprechenden Ereignis wie der Geburt seines Sohnes blieb, wenn in einer Umbruchsituation für die Familie selbst kein Kontakt mit der Partnerin an Land hergestellt werden konnte. Dies ist der Grund, weshalb das Projekt noch einmal auf seine Aussage rekurriert und ihn an diesem Ort noch einmal zu Wort kommen lässt. Er erklärt uns, dass

„Am 01.Juni ist mein (...) drittes Kind jetzt geboren worden und wir hatten (...) vom 27.05. bis 02.06. kein Internet an Bord, das Internet ist also komplett zusammengebrochen. Das heißt, wir hatten keinen E-Mail-Austausch, wir hatten kein Telefon, weil das auch über das Internet läuft, (...) das Schiff war also tot. Es gab gar nichts, es gab absolut gar nichts. Ich hatte zum Glück als Staff, ich hab' n' (...) Satellitentelefon, das ich zwei Stunden im Monat umsonst nutzen kann (...). Und ich bin (...) da saß ich wirklich wie auf heißen Kohlen, weil ich wusste jetzt, das Kind wird jetzt irgendwie kommen in diesen Zeitraum, ich war auch noch in St. Petersburg und konnte also auch nicht mit meinem Privathandy telefonieren, weil das mit dem Roaming da halt auch nicht funktioniert (...) und (...) saß da wie auf glühenden Kohlen und hab' gedacht was, was ist zuhause los? Ich wusste also überhaupt nicht, ist meine Frau noch zuhause, ist sie schon im Krankenhaus, ist das Kind schon da...Gar nichts! Und ähmmm... da hat man doch gemerkt, wie stark man abhängig ist“ (Transkript Lose\*, S.6).

Eine Isolation vom Geschehen in der Familie an Land wurde dabei maßgeblich durch einen technischen Ausfall der Kommunikationsanlagen an Bord ausgelöst und führte für den Akteur zu einer Unsicherheit, wie es um seine Partnerin an Land stand und der Frage, ob diese bereits Mutter geworden war. In dieser Situation war der Zeitzeuge einem extremen Stress ausgesetzt



und konnte diesen erst bewältigen als eine Kontaktaufnahme mit der Familie an Land unter Zuhilfenahme eines Mediums wieder möglich war. Hierzu merkte er selbst an, dass

„die Geburt meines Sohnes, das ähmmm... war in der Art und Weise eigentlich dass (...) ähmmm... das Schlimmste in der Beziehung, weil bei den anderen, bei den Kindern war ich zuhause als sie geboren wurden und das fiel dann schon schwer sich dann auf die Sachen zu konzentrieren“ (Transkript Lose\*, S.9).

Eine fehlende Kommunikation der Akteur\*innen miteinander führte zu einem Stress, der den Zeitzeugen während anderer Aufgaben im Alltag ständig begleitete und sein Verhalten maßgeblich prägte. Er selbst sprach dabei von einer erschwerten Konzentration auf auszuführende Tätigkeiten und bedingt durch den Stress hervorgerufene leichte Reizbarkeit im Umgang mit anderen Mannschaftsmitgliedern.

„ (...) Aber es beschäftigt mich schon, es spukt natürlich die ganze Zeit im Hinterkopf rum und beeinflusst natürlich, mich natürlich in der Art und Weise, dass ich dann ähmmm... mental vielleicht, naja bisschen anders drauf bin als sonst. Also ich (...) gerade in der Situation habe ich das schon gemerkt, dass ich sehr reizbar war, das lag aber auch eben an diesem Zusammenbruch der Kommunikation. Wenn man dann weiß jetzt geht's zuhause los und dann kommt einer (...) mit irgend so nem' Tschuldigung Scheißproblem an, dann ähmmm... dann wird man dann auch schon mal ungnädig“ (Transkript Lose\*, S.10).

Bedingt durch einen technischen Ausfall der Kommunikationsanlagen an Bord und somit einem fehlenden Austausch der Kommunikationspartner\*innen miteinander, kam es zu einer Abweichung des Ist-Wertes von einem vom Seemann erwarteten Soll-Wert hinsichtlich der Erreichbarkeit seiner Bezugsperson an Land, in diesem Fall seiner Frau, die von ihm an Land erreicht werden sollte, um sich mit ihr über die Niederkunft des Kindes auszutauschen (vgl. auch Wölfer 2003, S.12). Wenn dabei grundlegend davon ausgegangen werden kann, dass der vom Seemann erwartete Soll-Wert eine jederzeitige Erreichbarkeit der Akteur\*innen unter Zuhilfenahme von Medien voraussetzt, die auch durch deren Funktionsfähigkeit sichergestellt wird, so mag eine oben benannte Situation der Kommunikationsteilnehmer\*innen als ein Mangel in ihrer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation betrachtet werden können. Bedingt nun durch eine entsprechende Abweichung des Ist-Wertes vom Soll-Wert kam es zu negativen Emotionen des Seefahrers wie etwa Stress oder Angst um seine Partnerin. Diese konnte der Akteur letztlich nur effektiv bewältigen, in dem er trotz möglicher Beschränkungen einer medienvermittelten Kommunikation zum genannten Zeitpunkt das Satellitentelefon an Bord für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation verwendete, um sich über den Zustand seiner Lebensgefährtin und deren Lage zu informieren. Dies beruhigte ihn mitunter und führte zu einem Stressabbau und zu einer Annäherung des

Ist-Wertes an den Soll-Wert hinsichtlich seiner Vorstellung von der Erreichbarkeit seiner Bezugsperson an Land.

Wenn damit beide Kommunikationsteilnehmer\*innen auch letztlich in einer entsprechenden Situation unter Zuhilfenahme eines Mediums wie dem Satellitentelefon, welches Lose\* für einen Austausch verwendete, miteinander in Kontakt treten konnten, verdeutlicht das Beispiel jedoch die Abhängigkeit von einer generellen Verfügbarkeit und Funktionsfähigkeit von Medien. Stehen diese nicht zur Verfügung, so erschwert dies entscheidend einen Einfluss auf die Verhältnisse an Land und somit in der Familie und nimmt den Akteur\*innen die Option sich trotz räumlicher Trennung voneinander über Zeit und Raum hinweg auszutauschen. Und selbst wenn es möglich ist mit Hilfe von Medien einen Austausch der Kommunikationspartner\*innen miteinander zu erzielen, so muss grundlegend berücksichtigt werden, wie insbes. die Partner\*innen an Land eine Anteilnahme in Krisen oder Umbruchsituationen der abwesenden Seeleute mit Hilfe eines verwendeten Mediums beurteilen, wie insbes. das Beispiel der Familie Hag verdeutlichte.

Um jedoch eine Anteilnahme am Alltag der voneinander entfernten Familienmitglieder zu erzielen und ihnen nicht nur in Krisen oder Umbruchsituationen zur Seite zu stehen, wurden von den Seeleuten nicht nur die an Bord zur Verfügung stehenden Medien verwendet, sondern auch vielfach bedingt durch bestehende Restriktionen ihrer Nutzung an Bord eine Kontaktaufnahme mit der Familie auf einem Landgang unter Zuhilfenahme von Medien durchgeführt. Der Landgang nahm dabei für die Akteur\*innen eine besondere Rolle ein, wenn sie sich mit ihren Partner\*innen austauschen wollten. Im nachfolgenden Kapitel möchte das Projekt daher anhand ausgewählter Beispiele aufzeigen, wie Medien auf einem Landgang von den Seefahrer\*innen im Verlauf des Untersuchungszeitraumes genutzt wurden, um sich medienvermittelt mit ihrer Familie auszutauschen und aufzugreifen, ob dieser Austausch für die Berufsgruppe mitunter wichtiger war als ein entsprechender auf den Schiffen selbst unter Nutzung der dort zur Verfügung stehenden Medien.

### **6.3 Bedeutung des Landgangs für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seefahrer\*innen mit ihrer Familie**

Bei Kreuzfahrten handelt es sich um organisierte Rundreisen, bei denen entlang einer im Voraus geplanten Route bestimmte Ziele angesteuert werden und welche den Passagieren, aber auch der Besatzung selbst die Option bieten zumindest kurzfristig das Schiff zu verlassen

und an Land unterschiedliche Aktivitäten auszuführen (vgl. Kapitel 2.1 und Schulz 2010, S.7 und Hockmann 1993, S.18). Landausflüge bilden dabei für die Passagiere ein wesentliches Motiv überhaupt an einer Kreuzfahrt teilzunehmen und ermöglichen diesen unterschiedliche Aktivitäten, wie bspw. den Besuch von Sehenswürdigkeiten in einer Stadt, welche vielfach von den Reedereien und Reiseveranstaltern vermittelt werden und für diese eine wichtige Einnahmequelle bilden (vgl. Schulz 2010, S.114 und S.120). Die Häfen, die dabei für einen Landgang aufgesucht werden, dienen dabei jedoch nicht nur ausschließlich dazu den Passagieren die Möglichkeit zu Landgängen oder der Besichtigung von Attraktionen zu ermöglichen, sondern darüber hinaus auch die An- und Abreise von Gästen sicherzustellen, eine Entsorgung von Abfällen, die auf dem Schiff angefallen sind möglich zu machen und das Kreuzfahrtschiff mit Lebensmitteln, Frischwasser und Treibstoff zu versorgen (vgl. Schulz 2010, S.102). Die Zeit, die dabei den Gästen und den Seefahrer\*innen für einen Landgang zur Verfügung gestellt wird, differiert, liegt jedoch in der Regel bei einigen Stunden, nur selten wird auf Hochseekreuzfahrtschiffen dabei eine Übernachtung am Zielort eingeplant (vgl. Schulz 2010, S.9 und Berg 2008, S.71).

Die Landgänge bilden dabei ein wichtiges Element einer Kreuzfahrt und können auch den Seeleuten dabei helfen, zumindest temporär, ihrem an Bord üblichen Alltag, bestehend aus Zeiten der Arbeit und Freizeit, zu entfliehen. Hier muss jedoch grundlegend die jeweilige Position der Seefahrer\*innen, die sie an Bord einnehmen berücksichtigt werden, denn mit ihrer Rolle und entsprechenden Tätigkeiten verbunden, kann es durchaus möglich sein, dass sie auch bei einem Aufenthalt in den Häfen und somit an Land, verpflichtet sind an Bord ihrer Erwerbstätigkeit nachzugehen (wie bspw. unterschiedliche Mitarbeiter\*innen aus dem Servicebereich aber auch leitende Offizier\*innen). Oder ob die Akteur\*innen bei einem Landausflug einen wichtigen Ansprechpartner für die Gäste bilden und wie am Beispiel der Position eines Concierge verdeutlicht, diese bei Landausflügen begleiten und mit ihnen unterschiedliche Aktivitäten ausführen müssen. Wenngleich weitere Konstellationen denkbar sind, so ist grundsätzlich also davon auszugehen, dass den Seeleuten zunächst einmal, losgelöst der Position, die sie an Bord einnehmen, die Zeit zur Verfügung stehen muss an einem Landgang teilzunehmen und sie nicht beruflich verpflichtet sind an Bord zu verweilen oder bei einem Landaufenthalt dort einer mit ihrer Rolle verbundenen Tätigkeit nachzugehen. Fehlen etwaige Zeitfenster und kann somit nicht an einem Landgang teilgenommen werden, so kann anknüpfend an Gerstenberger, wenn diese sich auch auf die Situation von Seeleuten auf Frachtschiffen bezieht, eingeräumt werden, dass den Akteur\*innen damit vielfach ein

Ventil fehlt und dieses dabei ihre Optionen einschränkt sich der räumlichen Enge an Bord des Schiffes zu entziehen (vgl. Gerstenberger 2004, S.100f.). Mehr noch als dieses schränkt es eine mögliche interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Akteur\*innen mit Zuhause weitgehend ein und führt dazu, dass diese, möchten sie sich mit ihrer Familie austauschen, ausschließlich auf die an Bord vorhandenen Kommunikationsmittel oder persönliche Medien, die an Bord genutzt werden können (wie bspw. ein Mobiltelefon), fokussieren müssen. Dabei bildet der Landgang nicht nur auf Frachtschiffen, sondern auch auf Hochseekreuzfahrtschiffen für die Besatzung eine willkommene Abwechslung (vgl. Schulz 2010, S.9 und Berg 2008, S.71) und sobald die Seeleute die Option nutzen können daran teilzunehmen, auch die Chance sich mit Hilfe an Land in den jeweiligen Zielhäfen vorhandenen Medien oder persönlichen Medien wie einem Mobiltelefon mit ihrer Familie auszutauschen.

Dies mag zumindest in der Theorie für die Seeleute im Vergleich zu anderen Schifffahrtsbranchen ein großer Vorteil sein, da Landgänge in der Kreuzschifffahrt einen wesentlichen Bestandteil der Reise bilden und häufig und entsprechend der vorab festgelegten Route vorgenommen werden. Dabei müssen für die Umsetzung von Aktivitäten, die den Passagieren eines Kreuzfahrtschiffes an Land angeboten werden, einige Stunden Landaufenthalt eingeräumt werden. Hier liegt durchaus ein gravierender Unterschied zur Handelsschifffahrt vor, bei der es um einen schnellstmöglichen Transport von Gütern an einen anderen Ort geht und hierbei versucht wird möglichst schnell einen Hafen zu erreichen, die Güter abzuliefern und somit die Liegezeit so gering wie möglich zu halten. Dabei führten u.a., worauf Jensen bereits 1980 hinwies, ökonomische und technologische Veränderungen zu einem schnelleren Güterumschlag in den Häfen, womit bereits ab den 1980er Jahren die Liegezeiten von Handelsschiffen wie Tankern, Containerschiffen oder Massengutfrachtern deutlich verkürzt werden konnten (vgl. Jensen 1980, S.64). Und weltweit auch heute noch die Häfen kontinuierlich an Lösungen arbeiten, um die Liegezeiten der Schiffe deutlich zu kürzen und so mehrere Schiffe gleichzeitig abfertigen zu können (vgl. <https://www.it-production.com/news/der-intelligente-hafen/> sowie den Online-Artikel in Wikipedia [https://de.wikipedia.org/wiki/Landgang\\_\(Schifffahrt\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Landgang_(Schifffahrt))). Damit einher kam es auch zu Auswirkungen auf die Landgangszeiten der in dieser Branche beschäftigten Seeleute, die kaum noch oder nur sehr eingeschränkt über Zeit verfügten an einem Landgang teilzunehmen, da sie neben der Ausführung ihrer Erwerbstätigkeit auch in den Häfen unterschiedliche Pflichten wahrzunehmen hatten (wie eine sichere Ablieferung der Güter), so dass nur noch

bedingt Zeit für andere Aktivitäten auf einem Landgang blieb. Denn mit einer schnelleren Abfertigung der Schiffe in der Handelsschiffahrt verbunden, verkürzten sich damit auch entscheidend die Optionen der Seefahrer\*innen sich auf einem Landgang Eindrücke eines Landes zu verschaffen, Bekanntschaften vor Ort zu machen oder Medien zu verwenden, um sich mit der Familie auszutauschen. War ein Landgang hingegen möglich, so merkt Jensen an anderer Stelle an, konnte er der Besatzung vielfach neue Eindrücke vermitteln, so bspw. von einem anderen Land und der lokalen Bevölkerung, wenngleich sich dieser Kontakt seiner Ansicht nach mitunter jedoch oftmals nur oberflächlich und unverbindlich gestalten ließ (vgl. Jensen 1980, S.65), was vielfach jedoch an der eingeschränkten Zeit eines Landgangs lag, wie das Projekt seine Anmerkung ergänzen möchte.

Unabhängig jedoch grundlegend davon welche Aktivitäten die Akteur\*innen selbst auf einem Landgang ausführten, verweist das Forschungsprojekt im Folgenden ausschließlich auf Beispiele, in denen die Seeleute auf einem Kreuzfahrtschiff selbst von einer medienvermittelten Kommunikation mit ihrer Familie auf einem Landgang berichteten. Entsprechende Restriktionen, Medien dabei auf einem Landgang verwenden zu können werden dabei genauso deutlich wie die Relevanz eines Austausches der Partner\*innen untereinander, wenn dieser aufgrund hoher Kosten oder anderer Einschränkungen an Bord vorhandene Medien nutzen zu können, nicht miteinander möglich war. Dabei sei der beispielhaften Demonstration der interessante Hinweis vorangestellt, dass abseits von den zitierten Aussagen der Akteur\*innen selbst bis auf wenige Ausnahmen, letztlich alle Seeleute des Forschungsprojektes eine wesentliche Bedeutung einer Kontaktaufnahme zur Familie auf einem Landgang einräumten, unabhängig dessen, welche Medien sie dabei verwendeten, um sich mit ihrer Familie auszutauschen. Abweichungen ergaben sich dabei im Hinblick auf die Bedeutung einer medienvermittelten Kommunikation der Seefahrer\*innen auf einem Landgang vielfach aufgrund ihrer Rolle, die sie an Bord einnahmen und damit verbundenen Privilegien im Austausch mit ihrer Familie (s. auch Kapitel 5.6 und weiter unten, S.581). Diese verdeutlichten, dass es für die Akteur\*innen selbst nicht zwingend notwendig war sich auf einem Landgang vorrangig einem medienvermittelten Austausch mit der Familie zu widmen, wenn andere Seeleute dies hingegen als ein wichtiges Ziel ansahen. Doch auch hier muss vorsichtig differenziert werden, wenn wir die Forschungsergebnisse nun folgend betrachten. Denn wenn auch die Relevanz einer medienvermittelten Kommunikation auf einem Landgang für die Seeleute mit ihren Partner\*innen eingeräumt werden kann, heißt das

nicht gleichermaßen, dass diese damit per se bei einem Landgang die oberste Priorität für die Akteure selbst bildete.

Dies macht auch Beinlich deutlich und weist auf Einschränkungen hin, die für die Seeleute auch auf einem Landgang zu berücksichtigen waren, wenn sie sich mit ihren Partner\*innen austauschen wollten. So führt der Zeitzeuge aus, dass

„ (...) es war halt nicht meine, mein primäres Ziel, aber sobald ich mir praktisch alles angeguckt hatte und gemerkt habe okay ich habe noch eine halbe Stunde Zeit, bevor ich wieder anfangen muss so in die Richtung, dann in Hafen rein (...) gab es dann doch oft Wlan oder so was, dass ich dann zu dem Zeitpunkt oder in Asien, die haben eigentlich viel in den (...) Häfen freies Wlan, dann saß ich da nochmal (...) habe ich meinen Laptop noch einmal wieder rausgeholt“  
(Transkript Beinlich, S.15f.).

Die Aussage des Akteurs verdeutlicht, dass ein Austausch mit seiner Familie auf einem Landgang nicht zwangsläufig oberste Priorität genoss und er, nachdem er andere Aktivitäten, wir gehen von der Besichtigung an Land vorhandener Sehenswürdigkeiten aus, kurz bevor er zurück an Bord musste, einen Austausch mit Hilfe eines persönlichen Mediums im Hafenbereich, wo das Schiff vor Anker lag, mit seiner Partnerin initiierte. Dieser Austausch war abhängig von einer funktionierenden Internetverbindung, die wiederum abhängig war von einem im Hafen zur Verfügung gestellten Wlan, welches einen drahtlosen Zugang auf das Internet ermöglichte und so die Nutzung des Internets auf dem Laptop des Akteurs sicherstellen konnte. Mit dessen Hilfe konnte der Seemann E-Mails versenden, um einen Austausch mit der Familie aufzunehmen. Stand dieses Wlan nicht zur Verfügung, so war eine Kommunikation über das Internet über den Privatcomputer des Seemannes mit der Familie nicht möglich und ein Ausweichen auf andere Medien wie das persönliche Mobiltelefon des Akteurs oder Medien, die im Hafen zur Verfügung standen, wie bspw. dort vorhandene öffentliche Telefonapparate wahrscheinlich die einzige Option auf einem Landgang mit seiner Partnerin dennoch einen Austausch zu initiieren.

Diese bildeten für die Seeleute häufig einen wichtigen Anlaufpunkt im Hafenbereich und wurden regelmäßig in Zeiten als noch keine Mobiltelefone für einen Austausch der Akteur\*innen mit ihren Partner\*innen zur Verfügung standen oder auf andere Medien der digitalen Kommunikation zurückgegriffen werden konnte (wie einen Computer und das damit verbundene Internet) von den Akteur\*innen genutzt. Hierauf weist uns Schifferdecker hin und merkt im Kontext auch entsprechende Schwierigkeiten an, wenn die Seefahrer\*innen auf

einem Landgang unter Zuhilfenahme eines Telefons mit ihren Lebensgefährt\*innen Kontakt aufnehmen wollten.

„Dann hat man sich also in New York (...) eine Telefonzelle ausgesucht. In Sekundenschnell waren die Anderen auch schon hinter einem nä (...) und dann musste man Operator ja anrufen und musste dem die Nummer durchgeben nä und da hat er ja gesagt, gib' mal drei Dollar ein nä. Und dann hat man eingeworfen (...) und dann haben die dann durchgestellt nä und wenn dann das abgelaufen war, musste man wieder nachwerfen nä. Und das ist aber auch in Singapur und in Hong Kong auch so gewesen nä. Dass die Jungs dann immer alle losgelaufen sind mit ihrem Kleingeld und (...) gab ja nichts anderes. Man konnte nur mit Geld nä. (...) Und dann musste man ja immer warten nä. (...) Und das war schon, also war schon belastend nä. (...) Da wurde telefoniert, also minutenlang nä. Ich auch. Ja“ (Transkript Schifferdecker, S.15).

Verwies Beinlich an obiger Stelle auf die Abhängigkeit von einer funktionierenden WLAN-Verbindung im Zeitalter der digitalen Kommunikation, um sich mit seiner Familie per Internet auf einem Laptop an Land austauschen zu können, so stellt Schifferdecker hingegen bezogen auf die 1970er Jahre eine Abhängigkeit von vorhandenen Telefonzellen in den Zielhäfen bzw. in den jeweiligen Städten, die auf einem Landgang besucht wurden, heraus. Waren diese vorhanden, so musste von Seiten der Seefahrer\*innen genügend Kleingeld in der entsprechenden Landeswährung vorhanden sein, um die Telefonapparate in den Zellen überhaupt nutzen zu können. Mitunter musste somit von den Akteur\*innen zunächst eine Wechselstube aufgesucht werden, um über genügend Kleingeld in Landeswährung für ein Telefonat mit der Familie verfügen zu können. Wenngleich eine Kontaktaufnahme der Seeleute mit ihrem Zuhause bereits an dieser Stelle problematisch anmutet, wird dieser Prozess darüber hinaus auch durch die intensive Frequentierung anderer Seefahrer\*innen von Telefonzellen, die an Land für ein Gespräch mit ihren Partner\*innen zur Verfügung standen, erschwert. Standen nur wenige Zellen zur Verfügung, so bedeutete dies mitunter ein langes und intensives Warten bis die Akteur\*innen eine Kontaktaufnahme mit ihrem Zuhause umsetzen konnten. Die Wartezeiten konnten sich dabei durch langanhaltende Gespräche anderer Besatzungsmitglieder auch durchaus verlängern, so dass nicht immer garantiert werden konnte, dass wirklich alle Akteur\*innen mit einem Kommunikationswunsch einen Austausch mit ihrer Familie über ein Telefon in einer Telefonzelle auf einem Landgang initiieren konnten. Denn letztlich mussten die Seefahrer\*innen auf diesem grundlegend berücksichtigen zu einer bestimmten Zeit wieder an Bord anwesend zu sein, wollten sie das Schiff nicht verpassen, wobei es auch notwendig war zu berücksichtigen, wie weit die jeweiligen Telefonzellen dabei vom Schiff entfernt lagen, wie Rohmer kritisch zu bedenken gibt (vgl. hierzu Rohmer 1994, S.16). Theoretisch kann daher davon ausgegangen werden,

dass einige Akteur\*innen, die es zeitlich bedingt nicht schafften sich mit ihrer Familie über ein Telefon in einer Telefonzelle auszutauschen, einen medienvermittelten Austausch von Bord aus ausführten oder warten mussten bis sich eine erneute Chance auf einem nachfolgenden Landgang ergab.

Wenn somit auch eine generelle Verfügbarkeit eines Mediums, wie dem Telefon, welches sich in öffentlichen Telefonzellen befand, eingeräumt werden kann, das theoretisch einen Austausch der Seeleute mit ihrer Familie auf einem Landgang ermöglichen konnte, blieb dessen Nutzung situativ von unterschiedlichen Voraussetzungen abhängig. Neben Kleingeld, welches benötigt wurde, war die Nutzung auch mit Wartezeiten verknüpft, die sich aus der starken Frequentierung durch andere Besatzungsmitglieder ergaben und darüber hinaus durch die eingeschränkte Zeit, welche diesen zur Verfügung gestellt wurde bis sie sich wieder an Bord begeben mussten. Ähnliches gilt im Übrigen auch für Institutionen, welche die Seefahrer\*innen auf einem Landgang aufsuchten, um von dort aus einen Austausch mit ihren Partner\*innen durchzuführen. Standen also keine Telefonzellen für einen Austausch zur Verfügung, darauf verweist Hellriegel, war die Berufsgruppe in den 1960er Jahren, auf die sich der Zeitzeuge bezieht, gezwungen eine Einrichtung wie die Post auf einem Landgang aufzusuchen, dort ein Gespräch anzumelden, um eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit der Familie umzusetzen. Dieser Besuch gestaltete sich, wenngleich die Kosten für ein Gespräch günstiger waren als ein vergleichbares Telefongespräch von Bord aus, oftmals anspruchsvoll, weil auch hier Wartezeiten entstanden bis ein Telefongespräch vermittelt werden konnte und dieser Austausch nicht immer zustande kam.

„ (...) War aber auch schon sehr problematisch, weil (...) ich hab' versucht praktisch in jedem Hafen (...) nach Hause zu telefonieren, weil das billiger war ja als an Bord, (...) aber in vielen Häfen (...) aber selbst da gab's auch noch keinen Selbstwähldienst, man musste zu den Postämtern hingehen und (...) Auslandsgespräch anmelden (...) und dann (...) saß dann man da ne' Viertelstunde oder ne' halbe Stunde bevor die Verbindung überhaupt zustande kam. Und wenn da keiner da war, musste man trotzdem bezahlen (...) also auch da hatte man sich das schon überlegt, ob man das macht oder nicht. Aber man hat diese Möglichkeit jedenfalls öfter genutzt als an Bord dann“ (Transkript Hellriegel, S. 14).

Es ist nach Aussage des Akteurs davon auszugehen, dass auch andere Seeleute Einrichtungen wie die Post, standen keine Telefonzellen an Land für eine medienvermittelte Kommunikation mit der Familie zur Verfügung, im genannten Zeitraum aufsuchten und von dort aus versuchten Kontakt mit ihren Familienmitgliedern aufzunehmen. Problematisch neben entsprechenden Wartezeiten bis eine Kontaktaufnahme glückte, blieb neben der technischen



Umsetzung auch ob die Partnerin zuhause ein Telefongespräch annehmen konnte, was ihre physische Präsenz am Ort, wo sich das Telefon zuhause befand genauso voraussetzte wie die generelle Verfügbarkeit des Mediums selbst. War diese nicht zuhause, konnte sie den Anruf nicht entgegennehmen, so mussten die Akteur\*innen diesen Kommunikationsversuch dennoch bezahlen, was mitunter, wenngleich hier auch geringere Kosten als bei einem Austausch als an Bord entstanden, durchaus das Kommunikationsverhalten der Seeleute beeinflussen konnte und eventuell dazu führte auf andere Medien auszuweichen bspw. einen Brief zu schreiben oder, wenn entsprechende finanzielle Mittel vorhanden waren, eine Kontaktaufnahme zur Familie von Bord aus über den Funkoffizier zu initiieren.

Wenngleich in früheren Zeiten somit entsprechend genannte Einrichtungen wie die Post oder Telefonzellen an Land für die Berufsgruppe relevant waren, um von dort aus mit ihrer Familie kommunizieren zu können, haben insbesondere durch die Entwicklung der Mobiltelefonie speziell öffentliche Telefonapparate, die in Telefonzellen an Land zur Verfügung gestellt wurden, deutlich an Bedeutung verloren, wie auch Wehrmann zu verstehen gibt. Sie merkt an, dass „die früher zur Kommunikation mit der Heimat dringend benötigten Telefonzellen (...) es seit ein paar Monaten nicht mehr (gibt), weil sie in Zeiten des Mobilfunks ungenutzt herumstanden“ (Wehrmann 2016, S.67). Wenn auch mit der Nutzung entsprechender Mobiltelefone für die Seeleute Kosten anfielen, so ermöglichten sie ihnen einen persönlichen Zugriff auf ein Medium, mit dessen Hilfe sie jederzeit und von überall, auch auf einem Landgang telefonieren konnten. Dennoch müssen letztlich die auftretenden Roaminggebühren bei Telefongesprächen über das Mobiltelefon an Land berücksichtigt werden, die wie Schuldt an anderer Stelle erwähnt, durchaus dazu führen konnten, dass die Seeleute ihren Austausch über ein Telefon oder Mobiltelefon eher von Bord aus mit Hilfe spezieller Telefonkarten durchführten, die Telefongespräche deutlich günstiger machten als ein Mobiltelefon an Land zu verwenden, was horrende Roaming-Kosten nach sich zog. So gibt Schuldt zu bedenken, dass

„ (...) ich sagte es vorhin schon diese Kommunikationsstrecke via Satellit mit diesen Telefonkarten, die es an Bord gab, war günstiger als mit diesen Roaminggebühren an Land nä mit Handfunkgerät. (...) Es gab Länder und auch Singapur gehörte dazu und Hong Kong, wo man für relativ wenig Geld eine (...) Telefonkarte sich kaufen konnte“ (Transkript Schuldt, S.17).

Losgelöst dessen, ob an Schuldt anknüpfend wirklich repräsentativ davon ausgegangen werden kann, dass sich die Seeleute auf einem Landgang oder an Bord tatsächlich mit Telefonkarten versorgten und von dort aus einen Austausch mit Hilfe dort vorhandener

Telefone oder unter Zuhilfenahme ihres privaten Mobiltelefons kostengünstig mit Telefonkarten durchführten, verdeutlicht seine Aussage die generelle Bedeutung dieser Telefonkarten, die kostengünstig Telefongespräche von Bord als auch von Land aus mit Hilfe eines Telefons oder Mobiltelefons ermöglichen konnten. Sie (die Karten) ermöglichen heute und wie an der Aussage von Schuldt verdeutlicht, eine kostengünstigere Kommunikation mit der Familie, wie auch Wehrmann einräumt. Denn „während früher ein siebenminütiger Anruf nach Myanmar zehn Dollar gekostet hat, verkaufen wir einem Inder eine Telefonkarte, mit dessen Hilfe er für ein paar Cent pro Minute nach Hause telefonieren kann“ (Wehrmann 2016, S.68).

Ein Erwerb entsprechender Telefonkarten, die auch als Calling Cards bezeichnet werden (s. auch S.548) ist sowohl online möglich, aber auch bei Kiosken und darüber hinaus in einer speziell für die Seeleute etablierten Einrichtung wie einem Seemannsheim, welches die Akteur\*innen auf einem Landgang vordergründig aufsuchen, um dort ihre Freizeit zu verbringen, wenn sie nicht anderen Aktivitäten wie einem Besuch von Sehenswürdigkeiten vor Ort nachgehen. Die Geschichte der Seemannsheime geht dabei auf das 19.Jahrhundert zurück, wobei sie lange Zeit eine wichtige Einrichtung für die Seeleute bildeten, wenn diese beschäftigungslos waren und vielfach als Aufenthaltsort für die Akteur\*innen dienten. Hier konnten sie ihre Freizeit verbringen oder übernachten, wenn sie keine anderen Übernachtungsmöglichkeiten hatten. Die Seemannsheime wurden dabei lange Zeit von den Akteur\*innen sowohl in ihrer Funktion als ein Hotel aufgesucht als auch als ein Ort, wo sie unterschiedlichen Freizeitaktivitäten nachgehen konnten. Diese Bedeutung spielt heute eine wesentlich größere Rolle, da die Nachfrage nach Übernachtungsmöglichkeiten für die Seeleute deutlich nachgelassen hat, dessen Gründe das Forschungsprojekt aufgrund des beschränkten Rahmens dieser Arbeit an dieser Stelle nicht darlegen kann. Damit einher kam es zu einer Umwandlung der Funktion der Seemannsheime, die heute verstärkt als ein Seemannsclub genutzt werden, wenngleich es, wie am Beispiel des Seemannsheimes Bremerhaven bezeugt, immer noch Einrichtungen gibt, die noch immer als Hotel und als Club gleichermaßen genutzt werden und für die Seefahrer\*innen zur Verfügung stehen (vgl. insges. <https://www.dsm-bremerhaven.de/das-seemannshotel-bremerhaven/#5> und den Beitrag auf <https://de.wikipedia.org/wiki/Seemannsheim>). In diesen Clubs ist es den Akteur\*innen nun möglich während der Hafentiegezeiten der Schiffe ihre Freizeit zu verbringen, Rat und Hilfe sowie Unterstützung bei persönlichen Problemen zu erhalten oder in der Einrichtung mit ihrer Familie zu telefonieren, E-Mails zu versenden und das Internet vor Ort verwenden zu können

(vgl. insges. <https://de.wikipedia.org/wiki/Seemannsheim> und <https://www.dsm-bremerhaven.de/das-seemannshotel-bremerhaven/#5>). Wie Gerke anmerkt, auf den Andryszak Bezug nimmt, stehen den Seefahrer\*innen in einem Seemannsclub dabei unterschiedliche Optionen zur Verfügung, so „können sie mit Billard, Tischtennis, Spielen, Büchern oder Sport für eine gewisse Zeit den Alltag auf dem Schiff vergessen und ihre Freizeit genießen oder auch soziale Beratung, Hilfen und Seelsorge in Anspruch nehmen“ (Andryszak 2013, S.49).

Sowohl die Seemannsheime als auch die Seemannsclubs werden dabei von verschiedenen christlichen Seemannsmissionen getragen, wenn es auch nichtkonfessionelle Träger gibt (vgl. <https://de.wikipedia.org/wiki/Seemannsheim>). Die Deutsche Seemannsmission e.V. (DSM) bildet dabei eine der weltweit größten Seelsorge- und Sozialeinrichtungen für die Seeleute und „betreibt Stationen in 37 Städten weltweit, davon 17 in Deutschland, mit über 700 haupt- und ehrenamtlichen Mitarbeitern“ (Andryszak 2013, S.51). Der Verein selbst fördert das Wohl der Seeleute und versteht sich als ein Fürsprecher der Akteur\*innen, der gleichermaßen durch Lobbyarbeit und Zusammenarbeit mit unterschiedlichen Einrichtungen auf die schwierigen Arbeitsbedingungen der Seeleute aufmerksam macht, sich aber auch als Kontaktstelle und Vermittler zwischen Seefahrer\*innen und Reedern, Besatzungsmitgliedern untereinander und zwischen Hafendarbeiter\*innen und Schiffsbesatzungen versteht (vgl. [www.seemannsmission.org/images/stories/pdf/satzung\\_dsm.pdf](http://www.seemannsmission.org/images/stories/pdf/satzung_dsm.pdf)).

In ihrer Funktion als eine Sozialeinrichtung ermöglicht die Deutsche Seemannsmission e.V. den Seeleuten nun bei einem Besuch in den von ihr betriebenen Seemannsheimen oder Seemannsclubs die Kontaktaufnahme mit ihren Familien unter Zuhilfenahme unterschiedlicher Medien, die vor Ort zur Verfügung gestellt werden oder mit deren Hilfe ein Austausch über persönliche Medien der Seeleute, bspw. durch Nutzung von WLAN in der Einrichtung auf einem persönlichen Laptop oder dem eigenen Smartphone der Akteur\*innen, hergestellt werden kann. So ist es den Personen u.a. möglich „mit ihren Lieben in der Heimat zu telefonieren, zu skypen oder zu mailen“ (Wehrmann 2016, S.67) und ein Besuch kann durchaus dazu dienen sich mit Telefon-, Auflade- und Simkarten einzudecken, die eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Berufsgruppe mit ihrer Familie über ein Telefon oder Mobiltelefon kostengünstig sicherstellen können. Aber auch über im Seemannsheim oder im Seemannsclub vorhandene Telefone oder Computer besteht hier die Chance für die Akteur\*innen sich wechselseitig mit ihren Partner\*innen auszutauschen (vgl. auch im Ansatz [https://de.wikipedia.org/wiki/Seemannsclub\\_Duckdalben](https://de.wikipedia.org/wiki/Seemannsclub_Duckdalben)). Die Bedeutung

der Seemannsheime oder Seemannsclubs für die Seefahrer\*innen verdeutlicht auch Schifferdecker, der darauf hinweist, dass der Besuch einer entsprechenden Einrichtung oftmals die einzige Option für die Akteur\*innen bildet sich kostengünstig auszutauschen. So merkt der Zeitzeuge an:

„Gehen Sie mal ins Seemannsheim, was die Leute für eine Not haben mit dem Telefonieren nä. Ich spende immer hier für die Seemannsmission diese Telefonkarten. Dass wenn die im Hafen sind, dass dann wenigstens mal mit ihrer Familie telefonieren können. (...) Die verdienen 100 \$ im Monat nä und wenn sie telefonieren können, dann müssen sie immer irgendwo zur (...) Seemannsmission gehen oder Seemannsheim weltweit nä“ (Transkript Schifferdecker, S.18).

Wenn auch nicht genau deutlich wird auf welche Seeleute der Zeitzeuge in seiner Aussage Bezug nimmt, ist davon auszugehen, dass er sich auf international agierende Akteur\*innen bezieht, die unterschiedliche Tätigkeiten u.a. im Servicebereich ausführen und von „Arbeitern aus Ländern ausgeführt (werden), in denen eine hohe Arbeitslosigkeit und ein niedriges Lohnniveau herrschen“ (Schulz 2010, S.141). Aufgrund eines niedrigen Lohnniveaus sehen diese sich laut Schifferdecker gezwungen eine entsprechende Einrichtung wie ein Seemannsheim aufsuchen zu müssen, um sich mit ihrer Familie auszutauschen. Ob abseits der von Schifferdecker thematisierten Akteur\*innen, auf die er unserer Ansicht nach Bezug nimmt, allerdings auch deutsche Seefahrer\*innen eine Einrichtung wie ein Seemannsheim im Untersuchungszeitraum aufsuchten, um sich dort vor Ort mit ihrer Familie medienvermittelt auszutauschen, kann nach Auswertung der Zeitzeugengespräche nicht nachgewiesen werden, da sich hierzu keine Informationen fanden, die eine entsprechende These bestätigen oder falsifizieren konnten. Dennoch erscheint es durchaus schlüssig, dass sich auch diese ab und an in eine solche Einrichtung begaben, um sich dort kostengünstiger als von Bord aus mit ihrer Familie auszutauschen, obgleich dem Projekt wie angemerkt die konkreten Nachweise aufgrund des untersuchten Datenmaterials hierfür letztlich fehlen.

Gleichwohl der Besuch eines Seemannsheimes also mitunter auch für einige deutsche Seeleute eine wichtige Rolle gespielt haben könnte (vgl. auch das Zitat von Kleber\* im Folgenden, aber auch Gerstenberger 2004, S.275), wenn sie unter Zuhilfenahme eines Mediums mit ihrer Partnerin Kontakt aufnehmen wollten, so hatte eine Kontaktaufnahme mit der Familie auf einem Landgang nicht für alle Seefahrer\*innen die gleiche Relevanz und wurde von einigen mitunter gar nicht wahrgenommen, auch wenn ihnen die entsprechenden Möglichkeiten dazu zur Verfügung standen. Vielfach wurde dieses Versäumnis durch die weitreichenden Optionen einen medienvermittelten Austausch mit der Partnerin von Bord aus initiieren zu können begründet, so dass keine Notwendigkeit bestand auch auf einem Landgang mit dieser Kontakt aufnehmen zu müssen.

„Nö brauchte ich ja nicht. Ja außer dem Handy so was da. Ich (...) bin ja nicht drauf angewiesen gewesen (...), in so einen Internetladen zu marschieren. Die anderen Besatzungsmitglieder sehr wohl nech, als dass noch nicht so populär war nech (...). Also das ist schon so und das merkt man jetzt (...) bei den Jungs ähmmm... die da, die erste Frage ist immer, wo ist die Seemannsmission. Weil da gibt es freies Internet oder so was ne, das ist so, aber für mich war das unbedeutend ne das ist so. (...) Aber ähmmm... so letztendlich aber da war ich irgendwie zweiter Offizier oder so was, das war dann also letztendlich so in meiner Position als Kapitän (...), also ich bin nie in irgendeinen Internetladen gegangen. Weil ich es einfach nicht musste.

Ich habe das Telefon genommen und habe angerufen. Fertig. Aus“ (Transkript Kleber\*, S.17).

Die Aussage des Zeitzugegen veranschaulicht, dass er bedingt durch seine Position an Bord selbst weitgehend selbstständig Zugriff auf Medien hatte und auch bis auf gelegentliche Ausnahmen nicht auf einem Landgang mit seiner Familie kommunizierte. Dabei räumt er ein, dass er es auf Landgängen ansonsten nicht nötig hatte wichtige Einrichtungen für die Besatzung wie Seemannsheime oder Internetläden, in denen Computer und Internet zur freien Benutzung gegen Entgelt für die Seeleute zur Verfügung standen, aufsuchen zu müssen. In seiner Position als Kapitän des Schiffes konnte er neben einer berufsbedingten Nutzung der Medien, wobei er an dieser Stelle ausschließlich auf das Telefon zu sprechen kommt, auch privat das Medium nutzen und sah so keine Notwendigkeit, bis auf gelegentliche Ausnahmen auf einem Landgang mit seiner Partnerin Kontakt aufzunehmen. Das Privileg selbstständig ein Medium wie das Telefon von Bord aus beliebig verwenden zu können ermöglichte es Kleber\* verstärkt eigenen Aktivitäten auf einem Landgang nachgehen zu können ohne sich dabei, wie andere Besatzungsmitglieder auf den Weg in das nächste Seemannsheim zu machen oder eine medienvermittelte Kommunikation mit der Familie in einem Internet-Café umsetzen zu müssen. Diese mussten entsprechende Einrichtungen erst einmal finden, sich dort hinbegeben und jederzeit eine mögliche vor Ort entsprechend hohe Frequentierung durch andere Akteur\*innen oder Seeleute berücksichtigen, die durchaus dazu führen konnte, dass sie einen medienvermittelten Austausch mit ihrer Familie auf einen anderen Landgang verschieben mussten, da sie zum gegebenen Zeitpunkt mitunter keinen Zugriff auf die dort vorhandenen Medien erhalten konnten.

Doch fassen wir an dieser Stelle final die Ergebnisse unserer Untersuchung in Hinblick auf die Relevanz einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation der Seeleute auf einem Landgang mit ihrer Familie zusammen. In Zeiten als sich die Funkoffizier\*innen noch für einen Austausch mit der Familie verantwortlich zeigten, nahm die medienvermittelte Kommunikation von Land aus durchaus eine wichtige Bedeutung für die Seefahrer\*innen ein,

da sich, bedingt auch durch hohe Nutzungskosten der Medien an Bord, die Nutzung an Land vorhandener Medien preislich günstiger gestaltete. Hier musste zunächst von den Akteur\*innen eine Einrichtung wie die Post aufgesucht werden, um zu telefonieren oder ein Telegramm zu versenden. Dabei spielte auch der technisch bedingte Stand des jeweiligen Landes, in dem sich die Seeleute befanden eine wichtige Rolle und hatte Auswirkungen auf die Kommunikation mit der Familie, worüber die Mitarbeiter\*innen des Museum Norddeich Radio informierten. So wiesen unabhängig des jeweiligen Zeitraumes einige Länder technisch bedingte Rückstände auf, wie bspw. Spanien, wo es sehr lange dauerte bis auf einem Postamt ein Gespräch durchgeführt werden konnte, während es in den Vereinigten Staaten wesentlich schneller ging (vgl. Gesprächsprotokoll Norddeich Radio 13.09.2017). Für ein Telefonat oder ein Telegramm musste ein entsprechender Geldbetrag genauso zur Verfügung stehen wie später für die Nutzung von öffentlichen Telefonzellen, die im Hafen, aber auch in den Innenstädten zu finden waren. Neben einer aufwendigen Suche von Postämtern und später öffentlichen Telefonzellen musste immer berücksichtigt bleiben, wann die Akteur\*innen wieder auf dem Schiff sein mussten, so dass es durchaus zu einem fehlenden Austausch mit ihren Partner\*innen auf einem Landgang kommen konnte, wenn die Akteur\*innen nicht mehr über genügend Zeit für einen Kontaktaustausch mit der Familie verfügten.

Durch Entwicklung des Mobiltelefons, welches eine jederzeitige und von überall ausgehende Kommunikation mit der Partnerin zuhause sicherstellen konnte und durch an Bord vorhandene Computer oder persönliche Laptop der Seeleute, die unter Zuhilfenahme des Internet damit eine digitale Kommunikation mit der Familie initiieren konnten, wurden weitreichende Optionen für die Seeleute geschaffen sich wechselseitig mit ihren Partner\*innen auszutauschen, wenn diese Kontaktaufnahme über entsprechende Kommunikationsoptionen auch bestimmten Restriktionen unterworfen war, auf die wir bereits hinwiesen (s. Kapitel 5.5.1, 5.8.2 und 5.9 bis 5.9.4). Auch an Land gab es jedoch Einschränkungen ihrer Nutzung. So verursachten die Mobiltelefone bei Anrufen hohe Nutzungskosten in Form von Roaming-Gebühren, so dass es sich für die Seefahrer\*innen lohnte so genannte Telefonkarten oder Calling Cards an Land zu erwerben, mit denen sie sich kostengünstiger, unabhängig ob an Bord oder von Land aus, mit vorhandenen Telefongeräten oder Mobiltelefonen mit ihrer Familie austauschen konnten. Um einen Zugriff auf das Internet im Zeitalter der digitalen Kommunikation auf einem Landgang zu erhalten, waren die Akteur\*innen angewiesen ein Internet-Café aufzusuchen oder sich in ein Seemannsheim zu begeben, um E-Mails zu versenden oder mit der Familie zu skypen, wenn sie über kein

Smartphone oder einen eigenen Laptop verfügten, die sie unter Zuhilfenahme von Internet selbst für eine Kontaktaufnahme verwenden konnten. Die Suche und der Weg in diese entsprechenden Einrichtungen konnte maßgeblich die zur Verfügung stehende Zeit auf einem Landgang beeinträchtigen und musste zeitlich exakt vorgeplant umgesetzt werden, um wieder rechtzeitig an Bord sein zu können. Wie im Zeitalter der analogen Medien auch (am Beispiel öffentlicher Telefonzellen demonstriert), musste dabei auch eine mitunter starke Frequentierung durch andere Besatzungsmitglieder in den Einrichtungen berücksichtigt werden, die ihrerseits einen Kommunikationswunsch mit der Familie hatten. Leichter war es dann eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit den Partner\*innen mit einem Besuch eines Cafés, einer Bar oder eines Restaurants zu verknüpfen und das dort vorhandene Internet per Wlan oder Wifi, hier synonym verwendet, zu nutzen, um sich mit Hilfe eines Smartphones mit den Familienmitgliedern auszutauschen, wie das Beispiel von Senke\* veranschaulicht. Sie merkt an, dass sie hauptsächlich ein Smartphone für einen Austausch mit Zuhause nutzte und über dieses Anrufe tätigte, WhatsApp verwendete oder E-Mail abrief „und das meistens mit Wifi in den Cafés, Bars und Restaurants. Wo ich mich hinsetze, ein Getränk bestelle, etwas Geld da lasse und dann eben Wifi nutze“ (Transkript Senke\*, S.11). Auf diese Art konnten Bedürfnisse wie Hunger und Durst genauso gestillt werden wie ein Kommunikationsbedürfnis sich mit der Familie auszutauschen.

Wenngleich das Beispiel von Senke\* auch nicht zwangsläufig repräsentativ für die Untersuchungsgruppe erscheinen mag, verdeutlicht es zumindest den Einfallsreichtum der Untersuchungsgruppe sich im Zeitalter der digitalen Kommunikation auf einem Landgang mit der Familie auszutauschen, wobei dieser Austausch an den Besitz eines persönlichen Smartphones oder Laptops der Akteur\*innen und die generelle Verfügbarkeit eines freien Zugriffs auf das Wlan in einer entsprechend genannten Einrichtung gebunden bleibt. Ohne diesen freien Zugriff entfällt eine oben geschilderte Kontaktaufnahme und zwingt die Seeleute auf andere Medien, die an Land zur Verfügung stehen, wie bspw. einen Computer in einem Seemannsheim oder in einem Internet-Café bzw. auf ein öffentliches Telefon auszuweichen, wenn keine Anrufe oder SMS von einem Mobiltelefon getätigt bzw. gesendet werden sollen, um miteinander zu kommunizieren.

Unabhängig jedoch letztlich dessen mit welchen Medien die Seeleute auf einem Landgang einen Austausch mit ihrer Familie initiierten, versuchten sie wie auch bei einer medienvermittelten Kommunikation von Bord aus den abwesenden Familienmitgliedern trotz einer räumlichen Entfernung zueinander nah zu sein, ihnen zur Seite zu stehen, sich

miteinander über Probleme und Sorgen des Alltages auszutauschen und mitunter etwaige im gemeinsamen Austausch zu lösen. Damit konnten sie einen Einfluss auf einen Alltag ihrer Partner\*innen ausüben, der sich jedoch je nach verwendetem Medium deutlich voneinander differenzieren ließ, wie insbesondere der Darstellung der Kapitel 5.7 bis 5.9.4 zu entnehmen war. Das folgende Kapitel versteht sich dabei als eine übergreifende Zusammenfassung der wichtigsten Informationen aus den zuvor genannten Abschnitten und möchte seinen Blick letztlich noch einmal auf die Aussagen der Zeitzeug\*innen selbst lenken und herausstellen, wie sie selbst eine Einflussnahme auf einen Alltag ihrer Partner\*innen unter Zuhilfenahme unterschiedlicher Medien beschrieben und ob es ihrer Ansicht nach damit einher tatsächlich zu unterschiedlichen Auswirkungen auf deren Situation zuhause an Land kommen konnte.

#### **6.4 Auswirkungen von Medieneinsätzen auf den Alltag sozialer Paarbeziehungen am Beispiel der Seeleute und ihrer Partner\*innen und Optionen einer Einflussnahme auf deren Alltag**

Dabei spielten für die Familienmitglieder wie auch für die Seeleute an Bord die Medien, die den Akteur\*innen zuhause oder an Bord für einen wechselseitigen Austausch zur Verfügung standen eine entscheidende Bedeutung, um miteinander zu kommunizieren. Ihre generelle Verfügbarkeit musste somit zunächst erfüllt sein, wollten die Kommunikationspartner\*innen über ein gewähltes Medium miteinander in Kontakt treten. Neben dieser generellen Verfügbarkeit spielte auch ihre situative Verfügbarkeit eine wesentliche Rolle und mögliche Einschränkungen, die einen Kontaktaustausch der Akteur\*innen verhindern konnten. Darüber hinaus war grundsätzlich auch die technische Beherrschung der zur Verfügung stehenden Medien von den Seefahrer\*innen wie ihren Partner\*innen zu berücksichtigen, denn unabhängig ob sich ein Seemann über sein persönliches Mobiltelefon mit seiner Partnerin austauschte oder die Kontaktaufnahme über den Funkoffizier in der Funkstation initiiert wurde, so mussten von den Akteur\*innen, die sich für eine Kommunikation mit der Familie verantworteten, entweder die Funkoffizier\*innen, die Seeleute, aber auch von den Familienmitgliedern an Land selbst, spezielle Medienkompetenzen vorhanden sein die vorhandenen Medien adäquat nutzen zu können, um sich miteinander auszutauschen (vgl. auch Höflich 2016, S.51). Waren diese Bedingungen grundlegend erfüllt, so konnten allgemein betrachtet die Kommunikationspartner\*innen sich mit einem gewählten Medium austauschen und dabei einen möglichen Einfluss auf den Alltag der entfernten Partner\*innen an Land wie auch auf den Alltag an Bord ausüben, wenngleich sich dieser je nach gewähltem Medium durchaus gravierend unterscheiden ließ (vgl. auch Kapitel 5.7 bis 5.9.4).



So konnte eine gemeinsame Fokussierung der Kommunikationsteilnehmer\*innen auf Briefe als Kommunikationsmittel bei einem wechselseitigen Austausch nur zu einem geringen bis kaum vorhandenen Einfluss auf den Alltag der voneinander abwesenden Familienmitglieder führen. Denn bedingt durch lange Versandzeiten bis die Briefe ihre Empfänger\*innen an Land erreichten und Informationen, die bei Empfang oftmals bereits überholt waren, erhielten die Akteur\*innen an Land zwar mitunter einen Einblick in den Alltag der Seeleute an Bord selbst. Aber der Informationsaustausch gestaltete sich zeitlich sehr aufwendig und ermöglichte den abwesenden Teilnehmer\*innen nur wenig Anteilnahme am Alltag des Anderen. Darüber informiert uns auch Becker<sup>o</sup>, wenn er anmerkt, dass ein Brief

„in den Briefumschlag (kam) und ging weg und eventuell habe ich dann in Sydney oder in Brisbane schon, zwei Monate später Antwort gehabt. (...) (Oder) der Agent nimmt das mit. Es gab ja schon Flugpost. Das war ja immer schon beachtlich nech. Das dauert also anderthalb bis zwei Wochen bis das bei ihr war. Dann antwortete sie (...)“ (Transkript Becker<sup>o</sup>, S.6).

Wenn nun jedoch an Land in der Familie Probleme auftraten oder die Partner\*innen schnellstmöglich eine Antwort vom Seefahrer benötigten, um diese zu lösen, so eigneten sich Briefe kaum als ein geeignetes Medium. Bedingt jedoch, dass sie vor Entdeckung der drahtlosen Telegraphie und Medien wie Telegramm und dem Telefon für lange Zeit das einzige Kommunikationsmittel bildeten, was einen reziproken interpersonellen Austausch der Seefahrer\*innen mit Zuhause ermöglichen konnte, erklärt dies ihre Bedeutung für die Untersuchungsgruppe. Und auch wenn sich zu Beginn des Untersuchungszeitraumes die Möglichkeiten für die Seeleute sich medienvermittelt über Telefon oder Telegramm mit ihrer Familie auszutauschen nicht erst zu Beginn der 1960er Jahre erweiterten, sondern bereits vorher (vgl. Kapitel 5.4), blieben Briefe als ein Kommunikationsmittel für die Akteur\*innen relevant, da sie relativ günstig waren und den Vorteil boten, dass sich die Akteur\*innen in Zeiten ihrer Freizeit auf ihre Kammer zurückziehen konnten, um dort in aller Ruhe einen Brief, adressiert an ihre Partner\*innen, verfassen zu können. Das Themenspektrum war dabei breit gefächert und enthielt neben geschilderten Alltagserlebnissen auch Informationen über ihre persönliche Situation an Bord, ihre Gesundheit oder ihre emotionale Lage, aber auch Nachfragen über das Befinden der Familienmitglieder an Land und deren Situation. Einen entsprechenden Prozess des Briefeschreibens schildert Becker<sup>o</sup> folgendermaßen: „Wenn ich Feierabend hatte, dann habe ich mich hingesezt und habe Briefe geschrieben. Hab geschrieben alles praktisch (...). Aber das war so mein seelischer Stuhlgang“ (Transkript Becker<sup>o</sup>, S.8).

Wollten sich die Seeleute nun zu Beginn des Untersuchungszeitraumes in den 1960er Jahren und laut Auffassung des Forschungsprojektes weitgehend bis in die 1980er Jahre hinein mit

einem anderen Medium als einem Brief mit ihren Partner\*innen austauschen, so mussten sie den Funkoffizier in der Funkstation aufsuchen, der sich für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Akteur\*innen mit ihren Familien verantwortete. Dem Funkoffizier war es möglich Telefongespräche (Funkferngespräche) und Telegramme über eine Küstenfunkstelle zu vermitteln und so den Seefahrer\*innen eine Option bieten sich mit ihren Lebensgefährt\*innen auszutauschen. Die entsprechenden Kosten, die bei vermittelten Telefongesprächen von Bord aus entstanden waren hoch und führten unserer Ansicht nach dazu, dass kaum von einem regelmäßigen Austausch der Kommunikationspartner\*innen gesprochen werden kann, darüber hinaus auch, weil sich diese Kontaktaufnahme über das Telefon zunächst sehr aufwendig gestaltete (vgl. S.340). Über dies hinaus blieben sie abhängig von der Technik, so dass es zu Schwankungen der Gesprächsqualität kommen konnte, die sich zwar im Verlaufe des Untersuchungszeitraumes besserte (vgl. Kapitel 5.7.4), wie im Zeitalter der Satellitenkommunikation, aber immer noch hohe Gesprächskosten für die Seefahrer\*innen nach sich zog. Um diesen Kosten weitgehend entgegenzuwirken wurden von den Seeleuten auf Landgängen dort vorhandene Einrichtungen wie Postämter aufgesucht, um von dort aus Telefongespräche zu führen oder Telegramme zu senden, aber auch öffentliche Telefonzellen im Hafen oder in den jeweiligen Städten, wo sich das Schiff gerade aufhielt, für einen Austausch verwendet. Die Nutzungskosten dort vorhandener Medien waren geringer als von Bord aus und ermöglichten eine intensivere Anteilnahme am Alltag der Partner\*innen an Land durch längere Telefongespräche. Tiefgehende Telefongespräche von Bord aus zu führen war zwar möglich, aber wurden, davon ist das Projekt überzeugt, eher selten ausgeführt und mitunter nur dann, wenn wichtige Dinge mit den Lebensgefährt\*innen besprochen werden mussten. Die Telefongespräche hatten den Vorteil einer schnelleren Erreichbarkeit der Partner\*innen an Land, setzten jedoch deren Anwesenheit am Ort, wo sich das Telefon befand, voraus. Wollten diese nun hingegen die Seeleute an Bord erreichen, so war es ihnen möglich sich über Probleme in der Familie auszutauschen und schnellstmöglich von diesen eine Antwort zu erhalten, die ihnen mitunter dabei helfen konnte Entscheidungen zu treffen, die Auswirkungen auf die Gestaltung ihres Alltages nehmen konnten.

Dafür blieben jedoch intensive Telefongespräche notwendig, so dass bei kurzen Telefongesprächen von Bord aus wohl kaum detailliert auf mögliche Probleme in der Familie Bezug genommen werden konnte und diese mehr die Funktion eines Informationsaustausches einnahmen, bei denen sich die Akteur\*innen wechselseitig kurz über die Situation ihrer Partner\*innen austauschten, um die Stimme des Anderen wahrzunehmen und ihm kurzzeitig nah sein zu können. Erst durch längere Telefongespräche, die unserer Ansicht nach wohl eher

auf Landgängen ausgeführt werden konnten, war eine bessere Anteilnahme am Alltag der voneinander entfernten Akteur\*innen möglich, in dem ein intensives Gespräch stattfinden konnte, was es auch den Partner\*innen ermöglichte Probleme und Schwierigkeiten bei der Organisation und Koordination eines familienbezogenen Alltages anzusprechen, die Situation ausführlich zu schildern und um Unterstützung und Ratschläge der Seefahrer\*innen zu bitten.

Dies war den Partner\*innen, aber auch den Seeleuten unter Zuhilfenahme von Telegrammen in entsprechender Ausführlichkeit nicht möglich, wenn diese jedoch laut Auswertung des Forschungsprojektes von den Seeleuten wesentlich häufiger versendet wurden, da sie kostengünstiger waren als Telefongespräche von Bord aus zu führen. Der Austausch fand jedoch zumeist intensiver an Feiertagen oder bei speziellen Ereignissen statt und vielfach erhielten die Akteur\*innen dabei auf hoher See ein Telegramm von ihren Lebensgefährt\*innen, wenn sie über die Geburt eines Kindes oder den Tod eines Familienmitgliedes informiert wurden. Ein ausführlicher Austausch über Telegramme gestaltete sich zu teuer, so dass oftmals nur kurze Informationen von den Seeleuten an die Familie zuhause übermittelt wurden, der nur einem kurzen Informationsaustausch diente und wie auch bei Kleber\* thematisiert, als ein adressiertes „Lebenszeichen“ (Transkript Kleber\*, S.7), um die Familie über die Situation der Seeleute zu informieren. Ein Telegramm konnte dabei laut Auffassung des Forschungsprojektes grundlegend kaum Einfluss auf die Situation an Bord noch an Land nehmen, wenngleich nicht auszuschließen ist, dass die übermittelten Informationen (am Beispiel des Todes eines geliebten Familienmitgliedes, wie von Paul Hag geschildert (vgl. S.565)), durchaus den Alltag der Seeleute durcheinander bringen konnte.

Das Projekt geht daher nach Auswertung der Zeitzeugengespräche von Beginn des Untersuchungszeitraumes an für einen Zeitraum bis in die 1990er Jahre hinein von den drei oben geschilderten Medien aus, die den Seeleuten sowohl an Bord als auch auf einem Landgang zur Verfügung standen, wobei diese weitgehend selbstständig nur auf einem Landgang eine Kontaktaufnahme mit ihren Partner\*innen herstellen konnten, unabhängig ob sie dazu ein öffentliches Telefon verwendeten oder sich in eine Einrichtung wie die Post begaben, um dort ein Telegramm aufzugeben oder ein Telefonat durchzuführen. An Bord hingegen erfolgte diese Kontaktaufnahme grundsätzlich nur über die verantwortlichen Funkoffizier\*innen. Mit Hilfe der genannten Medien konnte unserer Ansicht nach nur ein sehr geringer bis kaum vorhandener Einfluss auf den Alltag ihrer Lebensgefährt\*innen erzielt werden, was final auch die Aussagen der Akteure Bärhold, Hellriegel und Sense<sup>o\*</sup>

verdeutlichen, die grundsätzlich der Überzeugung sind, dass mit Hilfe von Medien ein Alltag zuhause nicht beeinflusst werden konnte und dieser Austausch über Medien mehr einer Informationsweitergabe entsprach (vgl. die Transkripte von Bärhold, S.4; Hellriegel, S. 6 und Sense<sup>o\*</sup>, S.6). Ein Austausch der Kommunikationsteilnehmer\*innen diente eher dazu sich der Situation der Familie an Land zu vergewissern, sich ihr kurzzeitig nah zu fühlen, sich kurz über Telefon (bis auf den Brief, in dem durchaus ausführlich Inhalte thematisiert werden konnten) miteinander über aktuelle Geschehnisse zu unterhalten und kaum dazu Einfluss auf den Alltag oder eine Organisation familien- und haushaltsbezogener Tätigkeiten der Partner\*innen auszuüben. Nur wenn längere Telefongespräche miteinander geführt werden konnten war dies bedingt möglich, wobei unserer Ansicht nach ein solcher Austausch von Bord aus kaum stattfand und auch wenn mitunter längere Telefongespräche von Bord aus geführt wurden, konnten diese durch entsprechend in Kapitel 5.5.1 und 5.7.4 geschilderte Restriktionen nicht immer erfolgen und nahmen so Einfluss auf den Austausch der Kommunikationsteilnehmer\*innen zueinander.

Insgesamt betrachtet blieb ein Austausch von Bord unserer Auffassung nach daher entweder zeitlich zu aufwendig (wie am Beispiel der Briefe belegt) oder war grundlegend zu teuer, zu aufwendig oder von Bord aus einfach zu kurz (wie am Beispiel des Telefons demonstriert) oder bot, wollte man die Kosten bei einer Kontaktaufnahme mit Hilfe eines Mediums weitgehend gering halten, zu wenige Informationen, die man bei einem Austausch kostengünstig (durch eine geringe Wortanzahl in Telegrammen bedingt) übermitteln konnte ohne sich finanziell zu übernehmen. Letztlich hatten jedoch auch die Partner\*innen der Seeleute an Land keine andere Wahl als sich gemeinsam mit den Seefahrer\*innen auf die zur Verfügung stehenden Medien zu einigen, wenn diese einen Austausch miteinander initiieren wollten. Die Akteur\*innen im entsprechenden Zeitraum, davon ist das Projekt fest überzeugt, wussten von einer entsprechenden Armut der den Seeleuten zur Verfügung stehenden Medien und mussten, wollten sie sich miteinander austauschen, auf diese Medien einigen. Nur dann war ein Austausch zueinander möglich. Bedingt jedoch durch oftmals aufwendige Prozeduren bis eine Kontaktaufnahme der Familie über das Telefon über eine Küstenfunkstelle wie Norddeich Radio mit den Seeleuten auf den Schiffen hergestellt werden konnte, fand eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation verstärkter denn über das genannte Medium statt, wenn es darum ging Probleme, Sorgen oder spezielle Ereignisse mit den Seefahrer\*innen zu besprechen. Dabei wurden, wie auch die Aussage von Jutta Hag verdeutlicht, sämtliche vorliegende Medien genutzt, um Kontakt zueinander aufzunehmen

(vgl. Transkript Jutta Hag, S.3), unabhängig der mit einer Medienverwendung entsprechend verbundenen Vor- und Nachteile, die an dieser Stelle nicht noch einmal detailliert geschildert werden (vgl. auch Kapitel 5.7 bis 5.9.4). Inwiefern dabei das Warten auf eine Kontaktaufnahme über unterschiedliche Medien wie Brief, Telefon oder Telegramm im entsprechenden Zeitraum bis in die 1990er Jahre hinein den Alltag der Partner\*innen an Land beeinflusste, ließ sich dabei nur bedingt den Aussagen dieser entnehmen. So räumte Jutta Hag beispielsweise ein, „das habe ich schon manchmal als belastend empfunden“ (Transkript Jutta Hag, S.4), während Elisabeth Bärhold anmerkte, dass dies „den Alltag (überhaupt) nicht beeinflusst (hat)“ (Transkript E. Bärhold, S.5).

Dieser geringe Einfluss auf ihren Alltag mag unserer Ansicht nach mitunter auch durch die weitgehende Eigenständigkeit der Lebensgefährt\*innen selbst begründet werden können, die selbstständig ihren Alltag zuhause regelten, dabei familien- und haushaltsbezogene Aufgaben verwirklichten und mitunter nebenbei einer Erwerbstätigkeit nachgingen. Bedurften sie bei der Umsetzung und Koordination ihres Alltages einer Hilfestellung, so bildeten andere Familienmitglieder für sie wichtige Ansprechpartner und nur im Notfall die Seeleute auf hoher See, die bedingt durch ihre Situation an Bord und nur unter einem aufwendigen Prozedere bei der Kontaktaufnahme über den Funkoffizier erreicht werden konnten, wenn man sich telefonisch miteinander austauschen wollte. Die Bedeutung anderer Familienmitglieder im Alltag betonten sowohl Elisabeth Bärhold, die anmerkte, dass „(sie) jegliche Unterstützung von (ihren) Schwiegereltern (hatte), das muss ich sagen. Das war sehr erfreulich“ (Transkript E. Bärhold, S.10), während Jutta Hag angab, dass „also wenn, dann konnte ich mich auf meine Eltern verlassen (...)“ (Transkript Jutta Hag, S.9). Und trotz einer Unterstützung kritisierte die Akteurin, dass man „häufig von der Umwelt für sehr stark gehalten (wird), weil man immer alleine ist und immer alles auch hinkriegt, Beruf und Haushalt und Kind“ (Transkript Jutta Hag, S.9), wobei es für sie selbst doch schön gewesen wäre „wenn man einfach ohne besonderen Grund ähmmm...gerne mal die Stimme (des Anderen) gehört hätte. Einfach mal so. Nicht immer nur, um (...) irgendwas (zu) besprechen auch nette Sachen, müssen ja nicht immer Probleme sein, um sich irgendwas mitzuteilen, sondern einfach (...) bisschen miteinander zu quatschen“ (Transkript Jutta Hag, S.4).

Mitunter ist daher davon auszugehen, dass die Medien, die sowohl den Seeleuten als auch ihren Partner\*innen an Land im Alltag in dieser Zeit zur Verfügung standen, eine weniger prominente Rolle im Austausch der Kommunikationspartner\*innen miteinander einnahmen als angenommen. Vielfach spielten sie dann eine Rolle, wenn die Akteur\*innen sich über

spezielle Ereignisse austauschen wollten oder wenn Probleme, Sorgen oder Nöte, die im Alltag entstanden, einen zwingenden Austausch und eine Rücksprache mit dem Partner eine Nutzung erforderten. Dann griffen die Akteure zum Telefon oder sendeten ein Telegramm bzw. suchten als Seemann den Funkoffizier in der Funkstation auf, der eine Kontaktaufnahme mit ihrer Familie initiierte. Ansonsten galt es insbesondere für die Partner\*innen an Land abzuwarten bis sich die Seefahrer\*innen wieder zuhause an Land befanden, um gemeinsam Probleme zu lösen oder sich der Unterstützung durch andere Familienmitglieder, Bekannte oder Freunde zu versichern, einen Ratschlag, den auch Schifferdecker seiner Frau machte. „ (...) Entweder du wartest ab bis ich komme nä oder spreche das mal mit dem Nachbarn ab“ (Transkript Schifferdecker, S.9).

Eine wesentlich prominentere Rolle nahmen Medien im Alltag der Untersuchungsteilnehmer\*innen dann anschließend laut Ermessen des Forschungsprojektes durch Entwicklung der Mobiltelefonie in den 1990er Jahren ein, wenngleich das Mobiltelefon selbst unterschiedliche historische Vorläufer kennt, die bereits in Kapitel 5.8 vorgestellt wurden. Das Mobiltelefon ermöglichte eine raum- und zeitunabhängige Kommunikation der Kommunikationspartner\*innen untereinander und erforderte es nicht länger, wie beim Telefon, sich an einem Ort aufhalten zu müssen, wo sich das Medium befand, um miteinander in Kontakt treten zu können. Es konnte sowohl an Bord als auch an Land von den Akteur\*innen verwendet werden und ermöglichte zumindest in der Theorie einen jederzeit stattfindenden Austausch der Seeleute mit ihren Partner\*innen, wenngleich zahlreiche Restriktionen (vgl. Kapitel 5.8.1) bei einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikation über das Mobiltelefon berücksichtigt werden mussten und durchaus Auswirkungen auf die Verwendung des Mediums nach sich ziehen konnten. Zu erinnern ist dabei an hohe Nutzungskosten bei einer Verwendung an Bord und einer Einwahl ins Satellitennetz der Kreuzfahrtschiffe oder Roaminggebühren, die an Land bei einem telefonischen Austausch der Kommunikationspartner\*innen zueinander entstanden. Wenngleich diese Kosten auch durch spezielle zu erwerbende Telefonkarten für die Seeleute reduziert werden konnten. Dennoch kann nicht davon ausgegangen werden, dass diese auch tatsächlich allen Seefahrer\*innen zur Verfügung standen, wie zuvor auf S.578 angemerkt und es oftmals problematisch war darauf Zugriff zu erhalten (vgl. auch Gerstenberger 2004, S.275).

Neben dem Mobiltelefon bot aber auch der Computer, sehen wir von einem freien Zugang auf an Bord oder an Land zur Verfügung stehende Telefone ab, der Berufsgruppe einen individuellen Zugriff auf ein Medium, das sie an Bord nutzen konnte, um sich mit ihrer Familie auszutauschen, wenngleich auch hier Restriktionen in ihrer Anwendung bestanden. Medien wie Computer boten den Seeleuten auf den Schiffen, wenngleich sie zunächst ausschließlich beruflich genutzt wurden, unter Zuhilfenahme des Internet die Möglichkeit sich mittels E-Mail mit ihren Partner\*innen auszutauschen, unabhängig ob sich dieses Medium in einer Einrichtung wie einem Internet-Café an Bord oder an Land befand oder ob es an Bord spezielle Räume gab, in denen ein Computer vor Ort genutzt werden konnte. Stand ihren Partner\*innen nun ebenfalls ein Computer zur Verfügung, so konnte damit ein Austausch über E-Mail ermöglicht werden. Das Internet bot darüber hinaus eine Vielzahl an Optionen sich mit den abwesenden Partner\*innen auszutauschen, unabhängig ob in Chatgruppen oder über soziale Onlinenetzwerke (vgl. Kapitel 5.9 bis 5.9.4).

Bot somit ein Mobiltelefon zunächst nur die Option die abwesenden Akteur\*innen per Telefonat oder SMS zuhause über die Situation an Bord oder die Lage zuhause zu informieren, so intensivierten sich diese Möglichkeiten mit einer Weiterentwicklung der Handys (vgl. Kapitel 5.8, S.447f.) zu „kleine(n), mobile(n) Kompaktcomputer(n), (die) am Körper mitgetragen werden können und dem Nutzer damit zeit- und ortsungebunden alle wichtigen Computer- und Online-Dienste anbieten“ (Fahlenbrach 2019, S.63) und die auch als Smartphones bezeichnet werden, wie das Projekt Fahlenbrach ergänzen möchte. Unabhängig ob hierzu auf Smartphones nun Instant Messenger wie WhatsApp, Instagram oder Skype verwendet wurden, ein Austausch der Akteur\*innen über SMS oder Telefonate stattfand oder sich diese per E-Mail miteinander austauschten, nahm die Diversität der Kommunikationsoptionen deutlich zu und sie erreichten bisher unbekannte Ausmaße und begünstigten, insbesondere am Beispiel von WhatsApp verdeutlicht (vgl. Kapitel 5.9.4), eine Verschmelzung der mündlichen und schriftlichen Kommunikation. WhatsApp als ein Instant Messenger ermöglichte dabei erstmalig eine Fusion von Bildern, Texten, Emoticons, aber auch von Dokumenten und bot den Kommunikationspartner\*innen darüber hinaus die Möglichkeit sich mündlich mit Hilfe von Telefongesprächen miteinander auszutauschen oder aber im Rahmen eines Videotelefonats auch ihre Mimik und Gestik den abwesenden Akteur\*innen zu übermitteln.

Mit Hilfe digitaler Medien wie dem Computer, aber auch mit dem Smartphone und entsprechend genannter Kommunikationsprogramme, vergrößerten sich die Optionen der Seeleute, aber auch ihrer Familienmitglieder Bezug auf den Alltag der voneinander entfernten Partner\*innen nehmen zu können und schufen die Voraussetzung dafür sich permanent mit den Familienmitgliedern über den Tag hinweg und über Distanzen auszutauschen (vgl. auch Gerleigner 2016, S.54). Sie erleichterten dabei durchaus an Gerleigner anknüpfend, Absprachen der Kommunikationspartner\*innen untereinander, ermöglichten eine bessere Abstimmung und Aufgabenverteilung, eine sinnvolle Terminkoordination und verbesserten das Vereinbarkeits- und Balancemanagement in den Familien (vgl. ebd., S.54). Dabei unterstützten die digitalen Medien die Herstellung von Gemeinsamkeit in den Familien, losgelöst ob durch kurze WhatsApp-Nachrichten, E-Mail oder Videotelefonate, bei denen sich die Akteur\*innen wechselseitig austauschten und einen Bezug der Partner\*innen über den Tag und etwaige Distanzen dieser hinweg schufen (vgl. auch Gerleigner 2016, S.55).

Wenngleich diese Diversität an unterschiedlichen Kommunikationsoptionen mitunter die Seeleute vor die Frage stellte, welche Medien diese für eine Kontaktaufnahme mit ihrer Familie auswählen sollten, dürfen diese vielfältigen Möglichkeiten jedoch letztlich nicht darüber hinwegtäuschen, dass eine simple Kommunikationsaufnahme mit den Partner\*innen im Alltag nicht immer so einfach in diesen integriert werden konnte. Neben der ständig auszuführenden Erwerbstätigkeit war ein Austausch für die Majorität der Seefahrer\*innen nur in Zeiten ihrer Freizeit möglich und darüber hinaus bestanden jederzeit Restriktionen an Bord der Schiffe, die eine Mediennutzung durchaus beeinflussen konnten, so bspw. die Kontaktaufnahme über das Smartphone und Nutzung von WhatsApp, welches durch hohe Kosten durch Einwahl in das Satellitennetz der Schiffe, nur gelegentlich verwendet werden konnte. Auch waren ständige Ausfälle der Technik zu berücksichtigen, die das Kommunikationsverhalten der Akteur\*innen beeinflussen konnten. Unabhängig der jeweiligen Kommunikationsoptionen, die den Seeleuten somit im Untersuchungszeitraum zur Verfügung standen, bleiben laut Überzeugung des Forschungsprojektes für die Akteur\*innen eingeschränkte Kommunikationsmöglichkeiten, bedingt auch durch zahlreiche Restriktionen an Bord, aber auch auf einem Landgang (vgl. Kapitel 6.3) das größte Problem für die Berufsgruppe, wenngleich sich diese Situation verändert und größtenteils verbessert hat, worüber wir in den vorhergehenden Kapiteln ausführlich berichteten (vgl. Kapitel 5.8.1 bis 5.9.4). Insbesondere mit digitalen Medien (s. S.320ff.) konnte eine intensivere Anteilnahme am Leben der Partner\*innen an Land stattfinden, ein tieferer Einblick in ihre Lebenssituation



genommen und ihnen besser bei Problemen, Sorgen und Ängsten zur Seite gestanden werden. Dabei blieb über den gesamten Untersuchungszeitraum eine unzureichende Kommunikation der Akteur\*innen zueinander durchaus problematisch und konnte sogar zu einem Scheitern einer Beziehung führen, worauf uns nicht nur stellvertretend Beinlich hinwies. So merkte der Zeitzeuge an, dass „einerseits die Beziehung ist von (...) ihrer Seite kaputt gegangen und ja die (...) Kommunikation ist immer weniger geworden, ja (...). Wobei ich ja ich habe so in Erinnerung, dass einfach der (...) Dialog war einfach nicht so gegeben und dass (...) muss man halt so, dass man sich dann konstant unterhält“ (Transkript Beinlich, S.10).

Ähnlich sieht es auch Döbler, die im Rahmen ihrer Untersuchung von Paaren, die in einer Distanzbeziehung miteinander leben auf folgende Grundannahmen rekurriert, welche deren Situation betrifft und die auch auf die Lage der Seefahrer\*innen selbst übertragen werden kann. So ist es ihrer Ansicht nach notwendig, dass die Akteur\*innen nicht den Kontakt zueinander verlieren dürfen und die Verbindung somit nicht abreißen darf, man grundlegend den Partner am Alltag teilhaben lassen sollte, ihn nicht ausschließen darf, um die Entwicklung der anderen Person verstehen zu können, auch um sich nicht zu entfremden. Dabei ist es wichtig die nicht vorhandene physische Präsenz der abwesenden Partner\*innen zu kompensieren, um trotzdem eine gemeinsame Lebenswelt aufrechtzuerhalten, da diese nur dann erhalten bleiben kann, wenn trotz entsprechender Nicht-Präsenz, Gemeinsamkeiten und Gründe erhalten bleiben, die einen als Paar miteinander verbinden (vgl. Döbler 2020, S.145). Wenngleich das Projekt zu etwaigen Gründen keine Informationen in Erfahrung bringen konnte, weshalb die Seeleute und ihre Partner\*innen trotz oftmals wiederkehrender Abwesenheitszeiten und somit eintretender Nicht-Präsenzen am Wohnort, ihre Beziehung zueinander aufrechterhielten, so mag es ihnen jedoch entscheidend geholfen haben sich in Zeiten der Abwesenheit voneinander wechselseitig mit Hilfe von Medien über den Alltag ausgetauscht zu haben, was zumindest eine mehr oder weniger intensive Verschränkung zweier unterschiedlicher individueller Lebensführungen ermöglichte (vgl. auch Monz 2018, S.146). Dieser mediale Austausch erlaubte eine Integration zweier individueller Lebensführungen zu einer gemeinsamen familialen Lebensführung oder zumindest ein Aufeinander-bezogen-Bleiben beider Lebensführungen in Zeiten der Abwesenheit eines Partners, wie auch Monz einräumt (vgl. Monz 2018, S.142f. und S.146), wenn auch nach Auffassung des Forschungsprojektes diese Bezugnahme aufeinander, je nach verwendetem Medium mehr oder weniger intensiv ausgeprägt, erfolgen konnte.

Die digitalen Medien ermöglichten dabei die intensivste Bezugnahme der Kommunikationspartner\*innen aufeinander und die größtmögliche Anteilnahme an Alltag der abwesenden Partner\*innen an Land im Untersuchungszeitraum. Dennoch dürfen sie nicht darüber hinwegtäuschen und dies erörtert abschließend auch Lose\* noch einmal, dass trotz aller Optionen und auch mit einer intensiveren Häufigkeit eines Austausches bedingt, nur bedingt eine Einflussnahme auf den Alltag zuhause genommen werden kann und auch noch im 21. Jahrhundert zwei individuelle Lebenswelten der Seeleute und ihrer Partner\*innen zueinander bestehen, die lediglich, wenn die Akteur\*innen nicht an Land verweilen, medial miteinander verbunden werden können und so eine Anteilnahme am Alltag des Anderen ermöglichen. Denn letztlich, dies wird seinen folgenden Aussagen deutlich, bleibt der familiäre Alltag an Land nach wie vor in den Händen der Partner\*innen, die eigenständig und selbstverantwortlich unterschiedliche familien- und haushaltsbezogene Aufgaben übernehmen und mitunter selbst beruflich eigenen Tätigkeiten nachgehen, vorbehalten.

„Ich muss halt (...) davon ausgehen, dass sie das alles so in unserem Sinne macht, aber (...) eben durch die Kommunikation heutzutage können viele Sachen auch viel leichter abgesprochen werden. Also sie kann mich ja mal erreichen und was nachfragen und sagen, wie sieht n´ das aus bist du damit einverstanden, wenn wir das so und so machen. Oder siehst du das irgendwie anders? Aber im Großen und Ganzen muss ich mich da komplett auf meine Frau verlassen. (...) Den Alltag an Land gestalten, nein. Wenn ich an Bord bin, nein, dann bin ich komplett raus. Das ist (...) hundert Prozent Sache meiner Frau (...). Alles was hier mit Anschaffungen usw. zu tun hat, (...) also was im Bereich paar Hundert bis tausend Euro geht, dann äh...sprechen wir uns da ab, aber ansonsten ja...bin ich da komplett raus und meine Frau schaltet und waltet hier, wie sie will“ (Transkript Lose\*, S.6f.).

Und unabhängig letztlich dessen, welche Form der Einflussnahme mit den digitalen Medien auf einen Alltag zuhause an Land tatsächlich genommen werden konnte, kam es mit ihrer Zunahme und weitreichenden Kommunikationsoptionen zu einer stärkeren Präsenz der Medien im Alltag der Seeleute. Diese wurden regelmäßiger im Alltag genutzt und in bestimmten Situationen von den Akteur\*innen für einen wechselseitigen Austausch verwendet, wenn auch bestimmte Restriktionen einer Medienverwendung einen möglichen täglichen Austausch der Kommunikationspartner verhindern konnten. Dazu bei trug entscheidend auch die Entkopplung von der Person des Funkoffiziers, der sich für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit der Familie bis in die 1990er Jahre verantwortlich zeigte und der freie Zugriff auf an Bord zur Verfügung stehende Medien, aber auch eine Nutzung persönlicher Medien, die eigenständig von den Seeleuten sowohl an Land

als auch an Bord verwendet werden konnten. Damit einher kam es zu einer häufigeren Kommunikation der Akteur\*innen untereinander, wenn das Forschungsprojekt letztlich auch keine Angaben über die tatsächliche Häufigkeit der Kommunikation der Kommunikationsteilnehmer\*innen machen konnte. Es ist jedoch nach Auswertung der Forschungsergebnisse davon auszugehen, dass sich mit einer digitalen Kommunikation verbunden nicht mehr nur ausschließlich über Probleme, Sorgen oder Nöte der Kommunikationspartner\*innen ausgetauscht wurde, sondern auch andere Inhalte thematisiert wurden, die einen intensiveren Einblick in die Lebenssituation und den Alltag der voneinander entfernten Akteur\*innen schaffen konnten.

### **Block 7: Zusammenfassung der Ergebnisse des Forschungsprojektes**

Im Rahmen der vorliegenden Forschungsarbeit wurde der Versuch unternommen, unter Zuhilfenahme von 15 halbstrukturiert-leitfadengesteuerten Interviews mit Seefahrer\*innen und 5 halbstrukturiert-leitfadengesteuerten Interviews mit Partner\*innen der Akteure sowie Beiträgen aus der Primär- und Sekundärliteratur sowie weiteren ergänzenden Quellen, Aufschluss über die Alltagssituation am Beispiel von Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen und ihren Partner\*innen im Untersuchungszeitraum zwischen 1960 und 2018 zu erhalten. Dabei ging es grundlegend darum in Erfahrung zu bringen, auf welche Art die Akteur\*innen Kommunikationsmedien in ihren Alltag integrierten, um sich miteinander auszutauschen. Ein deutlicher Fokus wurde dabei auf die Situation der Seeleute an Bord der Kreuzfahrtschiffe gelegt, während die Auffassungen der Partner\*innen der Akteursgruppe lediglich eine Kontrastfolie zum Alltag der Seeleute bildeten und nur randständig vom Projekt erfasst und in die Auswertung einbezogen wurden. Dabei ging die Untersuchung zu Beginn davon aus, dass in Seefahrerfamilien Kommunikationsmedien eine besonders wichtige Rolle spielten, um eine Koordination und Umsetzung familiär bedeutsamer Aufgabenstellungen trotz der Abwesenheit eines Familienmitgliedes (in diesem Fall den Seefahrer\*innen, die erwerbsbedingt auf hoher See eine Tätigkeit ausübten) vornehmen zu können und damit die Akteur\*innen sich bei einer Medienverwendung trotz physischer Distanz zueinander nah sein konnten. Hierbei lautete die zentrale Fragestellung des Projektes: Wie sieht der Alltag der Mitglieder einer Seefahrerfamilie, am Beispiel von Mitgliedern auf Kreuzfahrtschiffen aus, und auf welche Art beeinflussen sich verändernde Medien die Koordination und Umsetzung alltäglicher Aufgaben und die Kommunikation mit der Familie?

Bedingt durch eine weitgehend als fehlend zu bezeichnende wissenschaftliche Beschäftigung mit einem Alltag von Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen im gewählten Untersuchungszeitraum und durch ein Fehlen geeigneter Beiträge, die detailliert auf die Bedeutung von Kommunikationsmedien für die Akteur\*innen eingehen, um die Koordination und Umsetzung alltäglicher Aufgaben ihrer Partner\*innen zu beeinflussen, entschloss sich das Projekt daher zu einer empirischen Datenerhebung, die mit Hilfe eines Ansatzes aus der qualitativen Sozialforschung, mit Hilfe halbstrukturiert-gestalteter Leitfadeninterviews durchgeführt wurde, um die Fragestellung des Forschungsprojektes zu beantworten. Die Aussagen der Gesprächspartner\*innen wurden dabei nach Transkription anhand einer qualitativen Inhaltsanalyse ausgewertet, wobei die Auffassungen der Akteur\*innen miteinander verglichen wurden, um ein Gesamtbild ihrer Situation zu schaffen und eventuelle Widersprüchlichkeiten ihrer Äußerungen aufzudecken. Dabei ergab sich eine sehr glaubwürdige Darstellung der Akteur\*innen, die nur an sehr wenigen Stellen Zweifel an ihren Aussagen von Projektseite aufkommen ließ.

Die Ergebnisse im Folgenden bilden dabei lediglich eine kurze und knappe Zusammenfassung und gehen kaum in die Tiefe. Für eine detaillierte Darstellung sollte sich ausführlich den jeweiligen Abschnitten der Forschungsarbeit gewidmet werden, da es dem Projekt aufgrund eines beschränkten Rahmens dieser Arbeit nun folgend nicht möglich war sämtliche Forschungsergebnisse detailliert aufzuzeigen. Sie verstehen sich als eine mögliche Generalisierung zunächst der Alltagssituation der Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen und der Nutzung von Kommunikationsmedien im Alltag, um den Partner\*innen an Land nah sein zu können und mitunter unter Zuhilfenahme eines Mediums Einfluss auf deren Alltag nehmen zu können. Trotz dieser Verallgemeinerung müssen grundlegende Abweichungen, die in den behandelten Abschnitten ausführlich erörtert wurden, berücksichtigt bleiben. Eine entsprechende Generalisierung versteht sich an dieser Stelle vielmehr als ein Kompromiss, um die von Projektseite aus wichtigsten Gemeinsamkeiten der Akteur\*innen aufzuzeigen und dem Leser noch einmal vorzustellen.

Zu Beginn ist daher zunächst kurz auf die Gründe hinzuweisen, welche die Seeleute dazu bewogen eine Beschäftigung auf einem Kreuzfahrtschiff einzugehen. Einige der Projektteilnehmer\*innen waren zuvor bereits in anderen Bereichen der Schifffahrt wie bspw. in der Frachtschifffahrt beschäftigt und suchten ein neues Betätigungsfeld oder hatten, um nicht in die Arbeitslosigkeit zu geraten, keine andere Wahl als auf einem Kreuzfahrtschiff

anzuheuern. Auch bildete vielfach der Wunsch die Welt zu bereisen, neue Menschen und andere Kulturen kennen zu lernen durchaus ein Motiv, um sich für eine Beschäftigung auf einem Kreuzfahrtschiff zu entscheiden, wie sich den Ergebnissen der Untersuchung entnehmen ließ.

Unabhängig ob es sich dabei um die erste Beschäftigung auf einem Schiff handelte oder nicht, ging mit der Tätigkeitsübernahme auf einem Kreuzfahrtschiff eine unterschiedlich lange Abwesenheit der Seeleute von ihren Familien an Land einher, die gravierende Auswirkungen auf die soziale Paarbeziehung von Seefahrer\*innen und ihren Partner\*innen nehmen konnte. Diese mussten oftmals Abwesenheitszeiten der Seeleute, die in der Kreuzschiffahrt in der Regel zwischen sechs bis neun Monate (vgl. auch Schulz 2010, S.140) und seltener bis zu einem Jahr betragen, erdulden. Die Lebensgefährt\*innen waren dabei grundlegend gezwungen die fehlende physische Präsenz der Seeleute in ihrem Alltag an Land zu akzeptieren, um die soziale Paarbeziehung nicht zu gefährden, da es ansonsten zu einem vorzeitigen Ende der Beziehung der Akteur\*innen gekommen wäre. Die Abwesenheitszeiten eines Partners als Bestandteil der Beziehung der Partner\*innen einer entsprechenden sozialen Paarbeziehung zu akzeptieren fiel dabei nicht allen Partner\*innen leicht, wie die Ergebnisse der Untersuchung verdeutlichten. Bedingt durch diese sich ständig wiederholenden Abwesenheitszeiten der Seeleute von Zuhause waren die Akteur\*innen wie auch ihre Lebensgefährt\*innen gezwungen Optionen zu finden, um die Funktionsfähigkeit ihrer Familie aufrechtzuerhalten. Dabei entwickelten die Seefahrer\*innen mit ihren Lebensgefährt\*innen individuelle Strategien, die an dieser Stelle nicht erneut im Detail wiedergegeben werden können. Interessant blieb dabei jedoch, dass sich unabhängig des jeweiligen Zeitraumes, in dem die Akteur\*innen in der Kreuzschiffahrt beschäftigt waren, sich die Majorität der dem Forschungsprojekt zur Verfügung stehenden Zeitzeug\*innen auf klassische traditionelle Rollenbilder zurückgriff, bei der sich der Mann um die Ausführung der Erwerbstätigkeit kümmert, während die Frau zuhause hauptverantwortlich für die Versorgung der Familie und die Umsetzung haushaltsbezogener Aufgaben bleibt. Dieses Rollenbild wurde entsprechend von den Seeleuten vielfach aufgegriffen und derart umgesetzt, in dem die zur See fahrenden Seeleute einer Erwerbstätigkeit auf einem Kreuzfahrtschiff nachgingen, während ihre Partnerinnen zuhause familien- und haushaltsbezogene Tätigkeiten ausführten und so die Funktionsfähigkeit der Familie zuhause sicherstellten. Diese Rollenverteilung sicherte ein weitgehendes Funktionieren der sozialen Paarbeziehung, aber auch der Familie, wengleich die Ergebnisse der Untersuchung auch gleichermaßen verdeutlichten, dass es den Partnerinnen durchaus gelegentlich möglich war selbst einer Erwerbstätigkeit nachzugehen.

Und auch dann blieben die Akteur\*innen hauptverantwortlich für die Versorgung der Familienmitglieder und eine Umsetzung familien- und haushaltsbezogener Aufgabenstellungen. Wenn sie auch gelegentlich Unterstützung im Alltag hatten bspw. von Freund\*innen, Bekant\*innen oder anderen Familienmitgliedern änderte dies grundsätzlich betrachtet im Untersuchungszeitraum wenig daran, dass sie letztlich eigenverantwortlich dafür blieben, dass ein koordiniertes und organisiertes Familienleben der Familienmitglieder sichergestellt werden konnte. Dies prägte maßgeblich ihre Situation an Land und somit ihren Alltag, der sich weitgehend aus sach-, familien- und haushaltsbezogenen Aufgaben wie der Erziehung der Kinder, der Erbringung von Fürsorgeleistungen für die Familienmitglieder, Haushaltsmanagement, Verpflegungsleistungen (wie Kochen und Essen zubereiten), der Gestaltung der Freizeit und mitunter auch aus Ausführung einer Erwerbstätigkeit konstituierte (vgl. auch die Ansätze von Schütz und Luckmann 2003, S.29f. und Micale 2013, S.13 und S.21). Die alltägliche Lebensführung der Partner\*innen, so kann durchaus an Micale angeknüpft werden, stand dabei in einem ständigen Spannungsfeld zwischen Routinen und Neuerungen, wobei die Akteur\*innen selbst in Einklang mit individuellen und paar- bzw. familienbezogenen Interessen handelten und ihren Alltag gestalteten (vgl. Micale 2013, S.21).

Bedingt durch die ständig wiederkehrenden Abwesenheitszeiten der Seeleute von Zuhause, die nach einem Aufenthalt an Land wieder einer Erwerbstätigkeit auf einem Kreuzfahrtschiff nachgingen, war es für die Akteur\*innen einer sozialen Paarbeziehung, bestehend aus den Seefahrer\*innen und ihren Partner\*innen, notwendig sich miteinander auszutauschen, auch um die Bindung zueinander aufrechtzuerhalten und sich nicht zu entfremden. Dieser Austausch wurde dabei im Untersuchungszeitraum maßgeblich durch Kommunikationsmedien möglich, die eine Kommunikation der Akteur\*innen miteinander ermöglichten. Er gestaltete sich gleichermaßen als ein Austauschprozess, bei dem die Akteur\*innen selbst unter Zuhilfenahme eines Mediums wesentliche Inhalte miteinander austauschten und sich so darüber vergewissern konnten, dass es ihren Partner\*innen auf hoher See, aber auch an Land gut ging und ferner ihnen bei Problemen zur Seite stehen zu können, wenn die Kommunikationspartner\*innen darüber berichteten. Die Nutzung eines Mediums ermöglichte somit eine Form der Anteilnahme am Leben der temporär voneinander entfernten Familienmitglieder und je nach verwendetem Medium auch die Möglichkeit ihnen Ratschläge zu erteilen und sie emotional zu unterstützen. Dabei muss jedoch deutlich danach differenziert werden, wie viel Einfluss tatsächlich mit Hilfe der den Seeleuten zur Verfügung stehenden Medien auf die Situation der Familienmitglieder zuhause genommen werden konnte und wie

eine Anteilnahme an einem Alltag an Land von den Akteur\*innen selbst wahrgenommen wurde, der sich kaum generalisieren lässt, worüber das Forschungsprojekt ausführlich in den Kapiteln 5.7 bis 5.9.4 berichtete.

Doch zunächst dessen losgelöst traten mit Übernahme einer Position an Bord für die Seefahrer\*innen unterschiedlich lange Abwesenheitszeiten von ihrer Familie ein, die ähnlich wie auch bei anderen Erwerbsgruppen, die beruflich bedingt sehr viel unterwegs sind, einen Familienalltag stark beeinträchtigen können. Im Vergleich allerdings zu anderen mobilen Gruppierungen, die ebenfalls berufsbedingt ihre Familie verlassen müssen, um einer Erwerbstätigkeit nachzugehen wie bspw. Saisonarbeiter\*innen, Pilot\*innen, Fernfahrer\*innen, Unternehmensberater\*innen oder Auslandsmonteur\*innen (vgl. auch Schneider 2002, S.173) und die ähnlich wie die Seeleute auch maßgeblich auf Kommunikationsmedien zurückgreifen, um während ihrer Abwesenheit von Zuhause nicht den Kontakt zu ihren Familien zu verlieren, bildet das Schiff, auf dem die Seefahrer\*innen tätig sind, einen Mobilitätsträger und schafft einen eigenen Mikrokosmos, auf dem bedingt durch die Enge an Bord unterschiedliche soziale Interaktionen der Mitglieder miteinander ausgeführt werden, die ihren Alltag genauso beeinflussen wie die Erwerbstätigkeit selbst. Und im Vergleich zu anderen mobilen Erwerbstätigen, die im Untersuchungszeitraum des Forschungsprojektes dabei maßgeblich auf Kommunikationsmedien zurückgreifen konnten, die an Land zur Verfügung standen, war dies den Seeleuten nur bei einem Landgang möglich, um sich mit ihrer Familie auszutauschen. Da sie den Großteil ihres Alltages an Bord verbrachten, spielte für die Akteur\*innen daher eine generelle Verfügbarkeit bestehender Kommunikationsmedien an Bord eine wichtige Rolle.

Unabhängig davon lassen sich die Seeleute daher in Anlehnung an Schneider et al. als Varimobile bezeichnen, die permanent arbeitsbedingt mobil sind und hierbei einer Erwerbstätigkeit an einem anderen Ort nachgehen und dabei vielfach für Tage, Wochen oder Monate von ihren Familien getrennt sind (vgl. Schneider 2002, S.26 und S.173ff. und Kapitel 2.7, S.105ff.). Entgegen jedoch anderen Berufsgruppen handelt es sich bei den Seeleuten auf den Kreuzfahrtschiffen jedoch um keine homogene Gruppe, sondern vielmehr um eine Gruppe, die sich aus vielen unterschiedlichen Akteur\*innen zusammensetzt und die mit Akzeptanz der Hierarchie an Bord eine bestimmte Rolle und Position übernehmen, mit der voneinander zu differenzierende Aufgaben verknüpft sind, die entscheidend ihren Alltag an Bord bestimmen. Unabhängig ob es sich dabei um nautische Offizier\*innen, Kapitän\*innen, Animater\*innen, Kreuzfahrtdirektor\*innen, Hotelmanager\*innen, Friseur\*innen, Hostessen,

Kellner\*innen oder Köch\*innen handelt, gehören alle Akteur\*innen dabei gleichermaßen nach Projektaufassung zur Gruppe der Seeleute, die nach Antritt ihrer Stelle an Bord eine Erwerbstätigkeit übernehmen, auch wenn sie dabei unterschiedliche Berufe und voneinander abweichende Tätigkeiten ausüben (s. auch Kapitel 2.5.1 und 2.5.1.1).

Ein Kreuzfahrtschiff fungiert dabei als eine mobile Organisationseinheit, die von unterschiedlichen Reedereien betrieben wird und welche die Seefahrer\*innen bei Vertragsabschluss dazu verpflichten eine Tätigkeit an Bord zu übernehmen, wobei sie bis auf wenige Ausnahmen, wie bspw. die Gruppe der Konzessionäre und Freischaffenden, Angestellte der Reederei bleiben (vgl. Schulz 2010, S.135) und maßgeblich dafür verantwortlich sind als ein Vertreter der Reederei professionell aufzutreten sowie auf die Wünsche der Gäste einzugehen, diese bestmöglich umzusetzen und kundenorientiert zu arbeiten (vgl. Schulz 2010, S.134). Kreuzfahrtschiffe agieren dabei als Dienstleistungsunternehmen, die ihren Kunden (in diesem Fall den Passagieren) unterschiedliche Leistungen zur Verfügung stellen (vgl. Kapitel 2.1). Dabei weisen sie unterschiedliche Ressorts auf, wie „die drei Ressorts Nautik, Technik und Kreuzfahrt- bzw. Hotelbereich“ (Schulz 2010, S.134). In jedem dieser Bereiche arbeiten Seeleute in voneinander zu differenzierenden Positionen, so bspw. im Ressort Nautik Kapitän\*innen, welche die Gesamtverantwortung für das Schiff, die Besatzung sowie die Passagiere tragen oder im Ressort Technik angestellte technische Offizier\*innen, die maßgeblich für die Funktionsfähigkeit der Kommunikationsanlagen an Bord verantwortlich sind. Aber auch Schiffsärzt\*innen, die dem Ressort Kreuzfahrt zugeordnet werden und Ansprechpartner bilden, wenn die Besatzung oder die Passagiere über gesundheitliche Beschwerden klagen (vgl. auch Schulz 2010, S.134). Ergänzend finden sich auch Seeleute, die im Kreuzfahrt- bzw. Hotelbereich tätig sind und vielfach im Servicebereich arbeiten und hier unterschiedliche Aufgaben übernehmen wie bspw. als Köch\*innen die Zubereitung von Speisen oder als Kabinenreinigungskräfte die Sauberkeit der Kabinen auf dem Schiff sicherstellen (vgl. auch Schulz 2010, S.134). Dabei variiert der Anteil der Begegnungen der Seefahrer\*innen mit den Gästen an Bord oftmals drastisch und hängt auch davon ab, welche Position die Akteur\*innen an Bord übernehmen. So kann bspw. ein Austausch der Kabinenreinigungskräfte mit den Gästen als recht hoch eingeschätzt werden, während technische Offizier\*innen nur selten in Kontakt mit den Passagieren kommen. Dabei kann die Interaktion mit den Passagieren auf dem Kreuzfahrtschiff durchaus einen wesentlichen Bestandteil der Arbeit bilden, wie die Forschungsergebnisse deutlich zum Ausdruck brachten und Einfluss auf den Alltag der Seeleute nach sich ziehen. Denn während Akteur\*innen wie bspw. Funkoffizier\*innen nur



gelegentlich mit den Gästen an Bord in Kontakt kamen, waren Concierges oder Restaurantmitarbeiter\*innen verpflichtet einen Großteil ihres Alltages mit der Personengruppe zu verbringen, um sie bspw. bei Landausflügen zu begleiten oder in einem Restaurant auf dem Schiff eine kurzweilige Konversation mit dieser zu pflegen.

Die Ausführung der mit einer bestimmten Position verbundenen Arbeit prägte dabei entscheidend den Alltag der Seeleute und nahm auch Einfluss darauf, wie viel Zeit den Akteur\*innen dabei letztlich für eine Kontaktaufnahme unter Zuhilfenahme eines Kommunikationsmediums zur Verfügung stand, um sich wechselseitig mit ihrer Familie auszutauschen. Ein Alltag der Akteur\*innen konstituierte sich dabei generell aus unterschiedlichen Zeiten, die gravierenden Einfluss auf die Situation an Bord nahmen und mitunter einen Austausch mit ihren Partner\*innen verhindern konnten. Anklingend an die Abhandlung von Steusloff, der in seiner Untersuchung das Bordleben von Seefahrer\*innen auf Rostocker Handelsschiffen untersuchte, konnte das Forschungsprojekt seine Ergebnisse bestätigen und auf die Situation auf Kreuzfahrtschiffen übertragen, wonach sich ein Alltag der Seeleute prinzipiell aus Zeiten der Arbeit, Zeiten der Freizeit, Zeiten einer Interaktion mit anderen Besatzungsmitgliedern und internen Kommunikation mit anderen Mannschaftsmitgliedern zusammensetzte (vgl. auch Steusloff 1995, S.7). Gemeinsame Interaktionen mit anderen Besatzungsmitgliedern fanden dabei nach Auswertung der Forschungsergebnisse mehrheitlich in Zeiten der Freizeit der Akteur\*innen statt, wobei unabhängig dessen eine interne Kommunikation mit anderen Seeleuten an Bord jederzeit in Zeiten der Arbeit, aber auch in Zeiten der Freizeit der Personen vorgenommen werden konnte. Die Zeit, die den Seefahrer\*innen dabei für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit ihrer Familie an Land zur Verfügung stand, divergierte dabei und fand nach Auffassung des Forschungsprojektes nahezu ausschließlich in Zeiten der Freizeit der Akteursgruppe statt. Losgelöst dessen, ob sich die Akteur\*innen dabei auf einem Landgang befanden oder ihre Freizeit mit anderen Aufgaben ausfüllten, wurde ein Austausch mit der Familie sowohl zu Beginn des Untersuchungszeitraumes 1960 als auch zum Ende im Jahr 2018 maßgeblich in Zeiten der Freizeit in den Alltag der Seeleute integriert, wobei es von Projektseite aus nicht möglich war in Erfahrung zu bringen, wie viel Zeit den Seeleuten dabei tatsächlich für eine Kontaktaufnahme unter Zuhilfenahme eines Kommunikationsmediums mit Zuhause zur Verfügung stand.

Dabei musste jederzeit im Untersuchungszeitraum berücksichtigt bleiben, dass eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Fahrensleute mit ihren Familien in Zeiten ihrer Freizeit an Bord permanent mit anderen Optionen der Freizeitgestaltung konkurrierte. So war es den Akteur\*innen nur in ihrer Freizeit maßgeblich möglich andere Interaktionen mit anderen Mannschaftsmitgliedern wie bspw. gemeinsame Fernsehende, gemeinsame Spiele, kollektive Konversationen oder sportliche Aktivitäten auszuüben, aber auch individuellen Beschäftigungen wie Bastelarbeiten, Lesen unterschiedlicher Lektüre, einem privaten Musikgenuss auf der Kammer über ein Radio oder anderen Aktivitäten nachzugehen. Und auch auf einem Landgang konkurrierte die Kontaktaufnahme über ein Medium letztlich immer mit anderen Möglichkeiten der Freizeitgestaltung wie der Besichtigung von Sehenswürdigkeiten oder sportlichen Aktivitäten wie Golfspielen oder Fahrrad fahren, ob allein oder in der Gruppe. Zudem musste in der Freizeit auch fehlender Schlaf, bedingt auch durch oftmals lange Arbeitszeiten, nachgeholt werden, was sich deutlich auf die Verfügbarkeit freier Zeitfenster, die für einen Austausch mit der Familie zur Verfügung standen, auswirkte. Dies verdeutlichte dem Forschungsprojekt, dass die Bereitschaft eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit der Familie aufzunehmen von Seiten der Akteur\*innen immer konkret bei der Gestaltung ihrer Freizeitaktivitäten berücksichtigt werden musste, unabhängig ob sie sich dabei an Bord befanden oder auf einem Landgang die Option nutzten sich mit dort vorhandenen Kommunikationsmedien mit ihren Partner\*innen auszutauschen.

Wenngleich das Forschungsprojekt nach Auswertung der Ergebnisse davon überzeugt ist, dass freie Zeitfenster für die Kommunikationspartner\*innen eine wesentliche Rolle spielten, um sich wechselseitig miteinander austauschen zu können oder aber um, wie im Fall der Briefkommunikation, sich im Alltag zurückziehen zu können und einen Brief zu schreiben, der einen Dialog miteinander ersetzt, so muss bei den Akteur\*innen auf den Kreuzfahrtschiffen aber auch ihren Partner\*innen zwingend eine generelle Verfügbarkeit von Kommunikationsmedien berücksichtigt bleiben, die vielfach nicht oder nur eingeschränkt gegeben war. Waren diese vorhanden, dann bedeutete dies nicht automatisch einen jederzeitigen Zugriff, um sich miteinander auszutauschen. Und gerade hier findet sich eine deutliche Differenz zur Situation der Partner\*innen an Land, die bei Verfügbarkeit eines Kommunikationsmediums wie am Beispiel des Telefons dargelegt, dieses jederzeit im Alltag verwenden konnten, wenn sie einen Austausch mit den Seeleuten wünschten, unabhängig dessen, welche Aufgaben ihren Alltag konstituierten und wie sie diese Mediennutzung in

einen Alltag integrierten. Wenngleich die situative Verfügbarkeit bei Nutzung eines Mediums auch bei ihnen variierte, lässt sich die Situation kaum mit der ihrer Partner\*innen auf hoher See vergleichen.

Allgemein gesprochen musste eine generelle Verfügbarkeit eines Kommunikationsmediums auf den Schiffen den Seeleuten vorliegen, damit sie sich wechselseitig mit ihren Lebensgefährt\*innen austauschen konnten. Das gewählte Medium musste dabei beiden Akteur\*innen gleichermaßen vorliegen. Neben einer Verfügbarkeit selbst spielten auch entsprechende Medienkompetenzen der Seefahrer\*innen und ihrer Partner\*innen eine wichtige Rolle, damit ein Austausch über ein gewähltes Medium ermöglicht werden konnte. Und letztlich wirkte die situative Verfügbarkeit ein Medium zu einem bestimmten Zeitpunkt nutzen zu können auf eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation der Seeleute im Untersuchungszeitraum maßgeblich ein.

Dabei verwendeten die befragten Zeitzeug\*innen, die an Bord einer Erwerbstätigkeit nachgingen unterschiedliche Kommunikationsmedien, mit denen sie sich mit ihrer Familie an Land austauschten und mit denen ein Einfluss auf einen Alltag zuhause ausgeübt werden konnte (s. Kapitel 5.7 bis 5.9.4). Die Untersuchung ergab, dass sich ein wechselseitiger Austausch unter Zuhilfenahme eines Mediums zu Beginn des Untersuchungszeitraumes 1960 bis in die 1980er Jahre hinein, nahezu ausschließlich auf Medien wie das Telefon, Telegramme oder Briefe fokussierte. Briefe bildeten dabei nach Verständnis des Forschungsprojektes kein Medium im technischen Sinne, sondern standen den Akteur\*innen als analoges Medium zur Verfügung (vgl. Kapitel 5.3, Medienbegriff). Sie dienten dazu einen fiktiven Dialog der Kommunikationspartner\*innen miteinander zu schaffen, um sich über bestimmte Inhalte auszutauschen (vgl. im Ansatz Langeheine 1983, S.194). Telegramme wurden reziprok von den Kommunikationsteilnehmer\*innen versendet, um die Seefahrer\*innen über ein Ereignis an Land zu informieren, häufig bei einem Unglück wie einem Todesfall in der Familie, aber auch zu freudigen Anlässen wie der Geburt eines Kindes. Die Seeleute selbst sendeten Telegramme zumeist an Geburtstagen, an speziellen Feiertagen oder bei Jubiläen. Sie eigneten sich im Vergleich zu Briefen nicht als ein Dialogmedium, was auch vielfach daran lag, dass sie auf eine festgelegte Wortzahl begrenzt waren und eine ausführliche Darstellung persönlicher Inhalte die Akteur\*innen viel Geld gekostet hätte, wenn sie das Medium intensiv genutzt hätten.

Dabei bleibt auch zu bedenken, dass die Kontaktaufnahme mit der Familie an Land von Bord aus bis in die 1980er Jahre hinein über die auf dem Kreuzfahrtschiff beschäftigten Funkoffizier\*innen initiiert wurde, die nicht nur Telegramme der Seeleute an eine Küstenfunkstelle weiterleiteten, sondern es den Akteur\*innen auch erlaubten sich mit Hilfe der Kommunikationsanlagen in der Funkstation und eines dort vorhandenen Telefons wechselseitig gegen Entrichtung eines Entgeltes auszutauschen. Dieser Austausch konnte letztlich allerdings nur stattfinden, wenn auch die Partner\*innen an Land bereits über einen Telefonanschluss verfügten und ein Telefon im Haushalt vorhanden war bzw. eine Verbindung über eine öffentliche Telefonzelle zustande kam. Und auch dann war eine reziproke Konversation der Kommunikationspartner\*innen miteinander nur durch genaue Planung und Organisation möglich, denn das Telefon befand sich an einem stationären Platz im Haus und setzte die Anwesenheit der Partner\*innen zuhause voraus (vgl. auch Selmer 2005). Die Akteur\*innen mussten also genaue Kenntnisse über den Alltag ihrer Partner\*innen aufweisen, um zu wissen, wann eine Erreichbarkeit gegeben war. Dies verhinderte einen spontanen Austausch der Kommunikationspartner\*innen, wenn sich die Seeleute nicht sicher waren, wann eine Erreichbarkeit der Partner\*innen zuhause vorlag. Für diese selbst blieb eine Kontaktaufnahme mit den Akteur\*innen auf hoher See, häufig über ein Fernmeldeamt oder eine Küstenfunkstelle, eine aufwendige Angelegenheit, die vielfach viel Zeit in Anspruch nahm bis eine Verbindung initiiert werden konnte (s. u.a. auch Kapitel 5.4, S.340).

Über dies hinaus mussten die Seeleute bei einer Kontaktaufnahme an Bord über die verantwortlichen Funkoffizier\*innen berücksichtigen, ob diese über entsprechende freie Zeitfenster während ihrer Arbeitstätigkeit verfügen konnten, um dem Kommunikationswunsch der Akteur\*innen nachfolgen zu können. Absolute Priorität genoss dabei zunächst die Sicherstellung der Funkwache und der Austausch mit anderen Schiffen und der Reederei, auch um im Seenotrettungsfall sofort mit Hilfe der Kommunikationsanlagen eine Verbindung zu anderen Schiffen herstellen zu können. Auch andere Aufgaben wie die Übermittlung von Wetternachrichten (vgl. Wolfschmidt 2007, S.151) bildeten dabei eine zentrale Aufgabe der Funkoffizier\*innen und waren dem Wunsch einer interpersonalen medienvermittelten Kommunikationsaufnahme der Seeleute mit ihren Familien nachgeordnet. Auch blieb diese grundlegend den Vermittlungswünschen der Passagiere nachgeordnet, die bevorzugt von den Funkoffizier\*innen behandelt wurden, wenn sie ein Telegramm senden wollten oder sich mit ihrer Familie an Land über ein Telefon austauschen wollten. Die Funkoffizier\*innen nahmen hierbei eine besondere Rolle ein und verfügten im Vergleich zu anderen Seefahrer\*innen, auch durch den Erwerb des

Seefunkzeugnisses erster oder zweiter Klasse, über die entsprechenden Kompetenzen die Kommunikationsanlagen an Bord verwenden zu können. Dies erklärt mitunter auch, weshalb andere Seeleute bis weit in die 1980er Jahre auf die Akteur\*innen angewiesen waren, wenn sie sich mit ihren Familien über ein Kommunikationsmedium, welches sich in oder vor der Funkstation befand wie bspw. das Telefon, austauschen wollten.

Wie am Beispiel der Funkoffizier\*innen dargelegt, spielte neben einer generellen Verfügbarkeit von Medien, auf die u.a. bereits auf S.550 hingewiesen wurde, auch die situative Verfügbarkeit einen Zugriff auf an Bord vorhandene Kommunikationsmedien zu erhalten, eine wesentliche Rolle bei einem Kontaktaustausch mit der Familie und diese variierte oftmals deutlich. Bei einer Briefkommunikation der Kommunikationspartner\*innen entschlossen sich die Seeleute dazu, so die Ergebnisse der Untersuchung, sich in Zeiten ihrer Freizeit auf die eigene Kammer zurückzuziehen, um dort in Ruhe einen Brief zu schreiben und sich Gedanken zu machen, welche Inhalte sie ihren Partner\*innen mitteilen wollten. Für diesen Austausch selbst waren die Akteur\*innen lediglich auf Stift und Papier angewiesen, eine Vermittlung erfolgte entweder durch die Kapitän\*innen an Bord der Schiffe, welche die Post einem Angestellten der Schiffagentur (vgl. auch Jensen 1980, S.73) überreichten oder über eine an Land ansässige Institution wie die Post, welche die Seeleute auf einem Landgang aufsuchten.

Gelang nun eine Kontaktaufnahme mit Zuhause über ein Kommunikationsmedium wie das Telefon, so kann nach Erkenntnissen des Forschungsvorhabens keineswegs davon ausgegangen werden, dass es sich dabei um lang anhaltende Telefongespräche der Kommunikationspartner\*innen handelte, die von den Funkoffizier\*innen über eine Küstenfunkstelle vermittelt wurden, denn dazu waren die Kosten und Aufwendungen für einen Austausch miteinander zu hoch. Neben den finanziellen Kosten konnte sich die Kontaktaufnahme sehr aufwendig gestalten oder es durch technische Störungen bedingt zu einem Versagen der Kommunikationsanlagen kommen, so dass nicht jederzeit eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit Zuhause möglich war. Unabhängig dessen spielte die Funktionsfähigkeit der technischen Anlagen und der Medien wie Telegraf und Telefon eine wichtige Rolle, denn ohne dessen Gewährleistung konnte kein Austausch mit dem Land initiiert werden. Wenn also auch Berufsgruppen wie die Funkoffizier\*innen gelegentlich das Telefon in der Funkstation privat kostenlos nutzen konnten oder Telegramme an ihre Familie bei funktionierender Technik gelegentlich kostenreduziert über eine

Küstenfunkstelle übermitteln konnten, war es auch ihnen nicht möglich inflationär die vorhandenen Kommunikationsmedien zu verwenden, um sich mit der Familie zuhause auszutauschen. Sie fungierten maßgeblich als Spezialist\*innen, denn nur mit ihrer Hilfe war es den anderen Seeleuten an Bord möglich sich unter Zuhilfenahme eines Mediums mit ihren Partner\*innen zu verständigen, unabhängig ob dies durch eine Vermittlung eines Telefongespräches oder der Übermittlung eines Telegrammes geschah. Auch sie blieben dabei, wie alle anderen Akteur\*innen auch, von einer funktionierenden Technik an Bord abhängig, die vielfach Schwankungen unterworfen war, um eine Kontaktaufnahme mit Zuhause initiieren zu können. Damit einher ging für die Seeleute somit für den Untersuchungszeitraum von 1960 an, eine Abhängigkeit der Akteur\*innen von den Funkoffizier\*innen, wollten sie sich mit Hilfe eines Kommunikationsmediums, abgesehen von Briefen, mit ihren Familien austauschen, die erst nach und nach in den 1980er und 1990er Jahren aufgehoben werden konnte.

Denn mit der Satellitenkommunikation einhergehend verloren die Funkoffizier\*innen im Verlaufe der 1980er und 1990er Jahre ihre Zuständigkeit für eine Kontaktaufnahme mit dem Land, vielfach folgend durch neue Kommunikationssysteme wie GMDSS, welches automatische Funkwachen sicherstellte und Hörwachen durch die Schiffsoffizier\*innen überflüssig machte, so dass einer ihrer wesentlichen Tätigkeitsbereiche verschwand, der einen essentiellen Bestandteil ihrer Rolle an Bord bildete (vgl. Hechtel 2005, S.295). Die Einführung neuer technischer Anlagen u.a. durch moderne Satellitenanlagen und moderne Kommunikationsanlagen ermöglichte eine Kommunikationsaufnahme mit dem Land, die vielfach Rückgriff auf moderne Technik nahm und die Funktionsfähigkeit der Kommunikationsanlagen erweiterte, wobei nun verstärkt Sende- und Empfangsgeräte auf den Schiffen eingesetzt wurden, die auch an Land Anwendung fanden und die dabei zunehmend auch vom nautischen Personal an Bord mitbedient werden konnten (vgl. Wolfschmidt 2007, S.152f.). Bei entsprechenden Medienkompetenzen war es den Seeleuten nun weitgehend selbstständig möglich Zugriff auf die an Bord vorhandenen Kommunikationsmedien nehmen zu können, die nicht mehr zwingend von Akteur\*innen wie von den Funkoffizier\*innen genutzt werden mussten. Wenn auch die Funkoffizier\*innen von ihrer vorherigen Arbeit nun entbunden waren, so traten nun verstärkt andere Akteur\*innen in den Fokus, wie bspw. Kommunikationsoffizier\*innen oder IT-Spezialist\*innen, welche weitgehend hinter den Kulissen eine Sicherstellung der an Bord vorhandenen technischen Infrastruktur sicherstellten und so auch dazu beitrugen, dass die Seeleute ohne direkte Integration der verantwortlichen

Personen einen Austausch mit ihren Familien über an Bord vorhandene Kommunikationsmedien initiieren konnten. Sicher hilfreich waren hierbei auch Telefone, die auf den Gängen der Kreuzfahrtschiffe oder in den Kammern der Seeleute installiert waren und von den Seeleuten für einen externen oder internen Austausch gegen Entgelt verwendet werden konnten, wobei es dem Projekt nicht möglich war in Erfahrung zu bringen, wann diese auf den Kreuzfahrtschiffen tatsächlich zum ersten Mal eigenständig von den Akteur\*innen genutzt werden konnten. Nützlich waren aber darüber hinaus auch im Verlauf der 1990er Jahre zunehmend Computer auf den Schiffen, die in speziellen Räumlichkeiten, wie bspw. im an Bord vorhandenen Internetcafé den Gästen und der Besatzung zur individuellen Anwendung gegen Gebühren zur Verfügung gestellt wurden. Hier konnten die Mannschaftsmitglieder, vorausgesetzt war eine funktionierende Internetverbindung auf dem Computer, mit ihrer Familie über E-Mail oder Instant Messenger Kontakt zueinander aufnehmen und sich reziprok über ihren Alltag austauschen. Dabei blieb die Telekommunikation auch im Zeitalter der Satellitenkommunikation (s. Kapitel 5.4 und 5.5), für die Seefahrer\*innen trotz einem weitgehend freien Zugriff auf Kommunikationsmedien wie Telefone oder Computer teuer und blieb wie zuvor auch von einer situativen Verfügbarkeit auf Medien zugreifen zu können bestimmt. Neben freien Zeitfenstern spielten dabei auch gewisse Restriktionen eine Rolle, so mitunter neben anfallenden Kosten für einen Austausch auch bestimmte Zeiten, in denen ein Austausch erfolgen konnte oder aber technische Ausfälle der Systeme und Kommunikationsanlagen, die eine Kontaktaufnahme mit Zuhause versagen konnten. Eine Abhängigkeit der Seeleute von einer funktionierenden Technik spielte somit auch weiterhin eine wichtige Bedeutung bei einem Austausch mit Zuhause, die sich auch nicht entscheidend durch die Entwicklung des Mobiltelefons veränderte, wenngleich dieses Medium den Akteur\*innen laut Auswertung des Forschungsvorhabens die größtmögliche Freiheit ermöglichte, um sich mit ihren Partner\*innen an Land austauschen zu können. Bildete vorher eine Kommunikationsaufnahme mit der Familie an Land über die Funkoffizier\*innen und in der Funkstation vorhandene Kommunikationsanlagen, eine weitgehend sehr aufwendige und viel Zeit in Anspruch nehmende Angelegenheit, so verbesserte sich diese Situation deutlich, bereits durch moderne Systeme und neue moderne technische Anlagen an Bord, die neben technischen Verbesserungen auch eine bessere Gesprächsqualität bei Nutzung der an Bord verfügbaren Telefone bewirkten. Doch erst durch Entwicklung des Mobiltelefons, das als ein persönliches Kommunikationsmedium im Besitz der Akteur\*innen selbst verblieb und im Alltag jederzeit und von überall an Bord und an Land genutzt werden konnte, waren die

Seeleute erstmalig von anderen Personen auf dem Schiff unabhängig, wollten sie sich mit der Familie austauschen. Theoretisch war eine Kontaktaufnahme nun jederzeit, mitunter sogar in Pausen bei der Ausführung der Erwerbstätigkeit möglich, um wechselseitig eine SMS auszutauschen. Voraussetzung bildete hierfür jedoch eine bestehende Mobilfunkverbindung, die oftmals jedoch nur in Küstennähe oder bei einem Landgang vorhanden war, wobei auch das Satellitennetz der Schiffe auch eine Verbindung schaffen konnte, die jedoch oftmals mit hohen Nutzungskosten des Mediums verbunden war, wenn die Akteur\*innen Anrufe tätigen oder SMS schreiben wollten. Dennoch war es damit möglich Anrufe mit den Partner\*innen zuhause so relativ spontan in einen Alltag zu integrieren, um die entfernte Stimme der Gesprächspartner\*innen wahrzunehmen, aber auch um sich über den Alltag an Bord und an Land wechselseitig auszutauschen und ferner um Termine zu koordinieren, diese festzulegen, sie zu verschieben oder um einfach Informationen miteinander auszutauschen, wie auch Buschauer anmerkt (vgl. die Ansätze von Buschauer 2010, S.295). Durch die Weiterentwicklung der klassischen Mobiltelefone, die mit ihrer Funktion Anrufe zu tätigen oder SMS versenden zu können vom Projekt auch als Handy bezeichnet werden, zu Smartphones, die eine Vielzahl zusätzlicher differenter Funktionen aufweisen, so neben einer Anruf- und SMS-Funktion (s. auch S.458f.) auch „zeit- und ortsungebunden alle wichtigen Computer- und Online-Dienste anbieten“ (Fahlenbrach 2019, S.63) und dabei als „kleine, mobile Kompaktcomputer am Körper mitgetragen werden können“ (ebd., S.63), erhöhte sich noch einmal das Potential der Seeleute mit Hilfe eines Kommunikationsmediums Einfluss auf einen Alltag ihrer Partner\*innen zuhause nehmen zu können. Dies blieb letztlich abhängig davon, ob die Akteur\*innen unter Zuhilfenahme eines Mediums wie dem Smartphone einen wechselseitigen Austausch über E-Mail oder SMS initiierten oder über Instant Messenger wie WhatsApp Bilder oder Nachrichten miteinander austauschten, per Videotelefonat eine Kommunikation miteinander führten oder das Smartphone als mobiles Telefon verwendeten, um die Stimme der Gesprächspartner\*innen reziprok wahrnehmen zu können.

Nach Ansicht des Forschungsprojektes muss dabei der Begriff der Einflussnahme generell als problematisch aufgefasst werden, wenn er weit gefasst wird und wie im Duden formuliert als „das Ausüben eines Einflusses auf jemanden, etwas (...)“ (<https://www.duden.de/rechtschreibung/Einflussnahme>) definiert wird. Hier bleibt im konkreten Fall danach zu fragen, wer einen Einfluss auf jemanden ausübt und welche Mittel dabei angewendet werden. Denn die Ausübung einen Einfluss auf eine Person oder Situation nehmen zu können, kann von Akteur\*innen auf unterschiedliche Art und Weise durchgeführt



werden und mitunter die mentale und emotionale Situation von Personen, auf die ein Einfluss ausgeübt wird, durchaus beeinflussen. Die Untersuchung ging dabei verallgemeinert gesprochen grundlegend davon aus, dass es den Seeleuten unter Zuhilfenahme sich verändernder Medien im Untersuchungszeitraum möglich war einen Einfluss auf die Koordination und Umsetzung alltäglicher Aufgaben ihrer Partner\*innen nehmen zu können. Die Kommunikationsmedien, die dabei als ein Mittel der Einflussnahme betrachtet werden konnten, ermöglichten zunächst einmal einen wechselseitigen Austausch der Kommunikationspartner\*innen miteinander und die Option sich im Alltag über unterschiedliche Aspekte auszutauschen, so auch Probleme und Sorgen anzusprechen, welche die Akteur\*innen gleichermaßen im Alltag begleiteten. Kam es nun im Alltag der Partner\*innen zu Problemen bei einer Koordination und Umsetzung alltäglicher Aufgaben, die eine sofortige Unterstützung der abwesenden Seeleute verlangten, so konnte durch die Nutzung von Kommunikationsmedien ein Austausch der Kommunikationspartner\*innen miteinander initiiert werden, der es den Seeleuten ermöglichte ihren Partner\*innen Ratschläge zu erteilen und somit Einfluss auf die Koordination und Umsetzung ihrer alltäglichen Aufgaben zu nehmen, wovon das Projekt zu Beginn der Untersuchung prinzipiell überzeugt war.

Einfluss auf den Alltag zuhause nehmen zu wollen bildete dabei nach Auswertung der Ergebnisse des Forschungsprojektes zunächst kaum eine Rolle für die Seefahrer\*innen, wenn sie sich dazu entschlossen über ein Kommunikationsmedium mit ihrer Familie in Kontakt zu treten. Vielmehr stand dahinter zunächst einmal der Gedanke sich ihrer Partner\*innen und deren Situation zu versichern und die Bindung zueinander aufrechtzuerhalten, wobei Medien die einzige Option für die Akteur\*innen bildeten, die physische Distanz zueinander zu überwinden, um sich miteinander auszutauschen. Dieser Austausch hatte vielmehr den Zweck sich einander kurzzeitig bei Nutzung eines Kommunikationsmediums nah sein zu können, um sich wechselseitig über unterschiedliche Themen auszutauschen. Er lässt sich als ein gegenseitiger Austausch auffassen, bei dem die Akteur\*innen unter Zuhilfenahme eines Mediums einen unterschiedlichen Beitrag übermittelten, der gleichermaßen für beide eine Form der Belohnung darstellte. Dieser Beitrag konnte dabei unterschiedliche Formen annehmen und je nach gewähltem Medium zu positiven Erlebnissen der Akteur\*innen führen. So mag ein kurzzeitiger Austausch der Kommunikationspartner\*innen am Telefon für beide Akteur\*innen einen Beitrag gebildet haben, der es ihnen ermöglichte sich wechselseitig kurz über ihre Situation an Bord sowie an Land auszutauschen und zu positiven Erlebnissen

geführt haben, in dem die Personen nicht nur die Stimme der voneinander entfernten Partner\*innen hören konnten, sondern sich auch versichern konnten, dass es diesen gut ging. Der mediale Austausch wurde somit zum Austauschprodukt und somit zu einem Beitrag, der wechselseitig vermittelt wurde und beiden Akteur\*innen zumindest in der Theorie die Option ermöglichte Anteil am Alltag des anderen zu nehmen, wenngleich diese Form einer Anteilnahme und somit das Ergebnis eines Austauschprozesses durchaus variieren und unterschiedlich von den Kommunikationsteilnehmer\*innen betrachtet wurde, wie die Resultate des Forschungsprojektes verdeutlichten.

Wenn die Kommunikationsaufnahme unter Zuhilfenahme eines Mediums nun laut Auffassung des Forschungsprojektes den Seeleuten prinzipiell dem Zweck diene die Bindung zueinander aufrechtzuerhalten und die soziale Paarbeziehung nicht zu gefährden, so bleibt abschließend zu fragen, inwiefern tatsächlich darüber hinaus es den Akteur\*innen möglich war mit Hilfe der ihnen zur Verfügung stehenden Medien einen Einfluss auf die Koordination und Organisation alltäglicher Aufgaben ihrer Partner\*innen im Alltag nehmen zu können. Und hier ist das Forschungsprojekt nach Auswertung der Ergebnisse maßgeblich davon überzeugt, dass es den Seeleuten unter Zuhilfenahme eines Kommunikationsmediums im gewählten Untersuchungszeitraum nur bedingt möglich war Einfluss auf die Koordination und Umsetzung der alltäglichen Aufgaben ihrer Lebensgefährt\*innen, die an Land weilten, nehmen zu können, wobei die Form einer Einflussnahme auf entsprechende Aufgaben ihrer Lebensgefährt\*innen maßgeblich danach bewertet werden muss, welche Kommunikationsmedien die Akteur\*innen für einen Austausch miteinander verwendeten und welche Restriktionen bei einer Mediennutzung einen Austausch miteinander sowohl von Bord als auch von Land aus beeinflussten.

Zu Beginn des Untersuchungszeitraumes Anfang der 1960er Jahre bis hin in die 1980er Jahre konnten die Seeleute, bedingt durch eine generelle Verfügbarkeit von Kommunikationsmedien auf den Kreuzfahrtschiffen, lediglich auf Briefe, Telegramme und das Telefon zurückgreifen, um sich mit ihren Partner\*innen auszutauschen. Briefe eigneten sich dabei zwar als Dialogmedium, brauchten aber oftmals lange Zeit bis die Empfänger\*innen die Nachricht erhielten. Wurden hierin von Seiten der Lebensgefährt\*innen Probleme oder Schwierigkeiten bei einer Koordination und Umsetzung alltäglicher Aufgaben geschildert und um Hilfestellung gebeten, so verging vielfach zu viel Zeit zwischen Versand und Empfang einer Nachricht, so dass es den Seeleuten kaum möglich war darauf zeitnah zu reagieren. Eine Einflussnahme war somit kaum möglich. Dies gilt ebenso für Telegramme,

welche die Kommunikationsteilnehmer\*innen vielfach nur zu besonderen Anlässen oder bei Ereignissen miteinander austauschten und die vielfach mehr als ein Lebenszeichen dienten und den Akteur\*innen versicherten, dass es einander gut ging. Das an Bord vorhandene Telefon, zunächst in der Funkstation oder vor der Funkstation in einer separaten Telefonzelle befindlich, bot den Seeleuten die Option zumindest bei dringenden Problemen ihren Partner\*innen zur Seite stehen zu können und zur Lösungsfindung beizutragen und somit ansatzweise einen Einfluss auf die Situation zuhause nehmen zu können. Doch auch diese Form der Einflussnahme muss weitgehend als gering eingeschätzt werden, war sie doch in Zeiten als sich Funkoffizier\*innen noch für eine Kontaktaufnahme mit der Familie an Land verantworteten, unterschiedlichen Restriktionen unterworfen. So blieb die Kontaktaufnahme der Seefahrer\*innen über ein in der Funkstation vorhandenes Kommunikationsmedium eine nachgeordnete Aufgabe der Funkoffizier\*innen, die sie vielfach freiwillig ausführten. Wurde sie von Akteursseiten dann umgesetzt, so konnte die Herstellung eines Telefongesprächs durchaus lange Zeit in Anspruch nehmen, die den Seeleuten im Alltag und in Zeiten ihrer Freizeit vielfach nicht zur Verfügung stand oder es kam zu technischen Störungen der Kommunikationsanlagen, so dass eine Verbindung nicht zustande kam. Über dies hinaus waren die Nutzungskosten für Telegramme und das Telefon zu hoch, so dass keineswegs von einem täglichen Austausch der Seeleute mit ihren Familienmitgliedern ausgegangen werden kann, was die Ergebnisse des Forschungsvorhabens belegten. Auch die Mitarbeiter\*innen des Museums Norddeich Radio waren sich darin einig, dass bedingt durch eine Vermittlung von aufwendigen Telefongesprächen und hohen Nutzungskosten nur sehr wenige Seeleute im Zeitraum zwischen 1960 bis Ende der 1980er Jahre einen häufigen Kontakt über die Funkoffizier\*innen mit Zuhause veranlassten. Vielfach musste erst eine gewisse Zeit verstrichen sein, damit eine Kontaktaufnahme über das Telefon erfolgte, um sich mit den Partner\*innen an Land über das Medium auszutauschen und ihnen zu versichern, dass es ihnen gut ging. Das Medium selbst diente, wie vom Forschungsprojekt bereits erörtert, dazu die Bindung zueinander aufrechtzuerhalten und wurde verstärkt nur dann verwendet, wenn es darum ging mit den Partner\*innen wichtige Dinge oder Probleme zu besprechen, die eine schnelle Lösung erforderten. Die hohen Kosten versagten den Seeleuten dabei aber vielfach eine inflationäre Nutzung, so dass die Akteur\*innen sich vielfach dazu entschlossen auf andere Medien wie Telegramme oder verstärkter Briefe auszuweichen, um sich mit ihren Partner\*innen auszutauschen, um hohe Nutzungskosten zu vermeiden (vgl. Gesprächsprotokoll Norddeich Radio vom 23.02.2017).

Aber auch auf Landgängen war die Nutzung von Kommunikationsmedien wie Briefen, Telegrammen oder dem Telefon zu Beginn des Untersuchungszeitraumes bis in die 1980er Jahre hinein Restriktionen unterworfen, die einen Austausch der Fahrensleute mit Zuhause verhindern konnten. So mussten die Akteur\*innen den Weg in die nächste Poststation aufsuchen, um Briefe zu frankieren und zu versenden, Telegramme zu senden oder ein Telefongespräch führen zu können oder sie waren aufgefordert öffentliche Telefonzellen zu finden, um sich mit Hilfe eines dort vorhandenen Telefons mit ihrer Familie austauschen zu können. Über dies hinaus blieb die Zeit, die den Seefahrer\*innen dabei für einen Landgang zur Verfügung stand eingeschränkt, so dass auch hier die Akteur\*innen gezwungen waren entsprechend freie Zeitfenster in ihrer Freizeit bei einer Kontaktaufnahme mit ihrer Familie zu berücksichtigen, um nicht die Abfahrt der Kreuzfahrtschiffe zu verpassen.

Freie Zeitfenster spielten dabei für die Seeleute unabhängig des o.g. Untersuchungszeitraumes grundlegend eine wichtige Rolle und standen ihnen maßgeblich nur in Zeiten ihrer Freizeit zur Verfügung. Dann konnte eine Kontaktaufnahme mit der Familie über ein an Bord oder an Land vorhandenes Kommunikationsmedium durchgeführt werden. Daran änderte auch die Einführung moderner Kommunikationsanlagen und die verbesserten technischen Möglichkeiten sowie Sende- und Empfangsgeräte, die auch an Land Anwendung fanden und vom nautischen Personal an Bord bedient werden konnten in den 1980er Jahren durch Einführung der Satellitenkommunikation auf den Schiffen (vgl. auch Wolfschmidt 2007, S.152f.) laut Auffassung des Forschungsprojektes wenig. Auch blieben die Nutzungskosten für die Akteur\*innen nach wie vor hoch, wollten sie Zugriff auf ein an Bord vorhandenes Kommunikationsmedium nehmen. Dieser stand ihnen nun jedoch weitgehend eigenständig offen, da die Funkoffizier\*innen im Verlauf der 1980er und 1990er Jahre ihre Zuständigkeit für eine Kontaktaufnahme mit dem Land, u.a. durch neue Kommunikationssysteme wie GMDSS, verloren (vgl. Hechtel 2005, S.295) und nun Kommunikationsoffizier\*innen oder IT-Spezialist\*innen hinter den Kulissen eine Sicherstellung der an Bord vorhandenen technischen Infrastruktur sicherstellten und so auch dazu beitrugen, dass die Seeleute ohne direkte Integration der verantwortlichen Personen, einen Austausch mit ihren Familien über an Bord vorhandene Kommunikationsmedien initiieren konnten. Hier wies das Projekt bereits auf Telefone hin (s. Kapitel 5.5), die nun zunehmend auf den Gängen der Schiffe oder in den Kammern einzelner Besatzungsmitglieder installiert wurden und die nun, entsprechende Medienkompetenzen vorausgesetzt, gegen ein Entgelt von diesen im Alltag verwendet werden konnten. Aber auch Computer, die mit einer Internetverbindung ausgestattet waren

und in speziellen Räumlichkeiten der Schiffe wie bspw. einem Internetcafé Akteur\*innen wie den Passagieren und den Seeleuten zur privaten Nutzung zur Verfügung gestellt wurden, erweiterten die generelle Verfügbarkeit von Medien an Bord. Dabei blieb die Nutzung jedoch Restriktionen unterworfen, so dass kaum von einem täglichen Austausch der Seeleute mit ihrer Familie zu Beginn der Satellitenkommunikation gesprochen werden konnte. Abgesehen von technischen Problemen, die jederzeit bei Verwendung eines Mediums auftreten konnten, spielten auch finanzielle Kosten eine wichtige Rolle, die es nicht allen Mitgliedern gleichermaßen ermöglichten sich ständig mit Zuhause austauschen zu können.

Unter Zugriff auf einen Computer mit einer funktionierenden Internetverbindung, die durchaus Schwankungen unterworfen sein konnte, wie das Projekt in Erfahrung bringen konnte, wurde es den Seefahrer\*innen durch Rückgriff auf Medien wie E-Mail möglich einen größeren Einfluss auf die Situation der Partner\*innen nehmen zu können. E-Mail fungierten dabei vielfach als ein Briefersatz, überwandten räumliche und zeitliche Distanzen der Kommunikationspartner\*innen zueinander und ermöglichten, eine schnelle Internetverbindung vorausgesetzt, einen wechselseitigen Austausch der Kommunikationspartner\*innen, um sich über ihren Alltag, ihr Befinden und Probleme und Schwierigkeiten bei der Koordination und Umsetzung eines familien- bzw. haushaltsbezogenen Alltages der Partner\*innen an Land auszutauschen. Durch eine schnelle Übermittlung dieser digitalen Nachrichten ermöglichte sie den Akteur\*innen den daheimgebliebenen Familienmitgliedern Ratschläge zu erteilen und sie kurzfristig bei der Lösung eines Problems zu unterstützen.

Der Computer, von dem aus bei funktionierender Internetverbindung E-Mail miteinander ausgetauscht werden konnten, zeichnete sich dabei als ein stationäres Medium aus, das ähnlich wie das Telefon zuvor nur an einem einzigen Standort an Bord vorhanden war, um von den Akteur\*innen genutzt zu werden. Sowohl Computer als auch das frei an Bord zur Verfügung stehende Telefon wiesen dabei nach wie vor das Manko auf, dass sie stationär an einen Ort gebunden waren und von anderen Besatzungsmitgliedern genauso für eine interpersonale medienvermittelte Kommunikation mit deren Familien verwendet wurden, wenn diese über entsprechend freie Zeitfenster verfügten, so dass es durchaus möglich war, dass bedingt durch kurzfristige Belegungen der Telefone oder Computer es einigen Akteur\*innen nicht möglich war einen Austausch mit Zuhause zu initiieren. Daran änderte sich erst durch Erfindung der tragbaren Computer etwas, die von den Seeleuten an jedem Ort

auf dem Schiff, vorausgesetzt blieb auch hier eine bestehende Internetverbindung, genutzt werden konnten, um mit Hilfe von E-Mail mit ihrer Familie kommunizieren zu können ohne dabei grundlegend auf die Frequentierung des Mediums durch andere Seefahrer\*innen Rücksicht nehmen zu müssen, da es sich um ein persönliches Kommunikationsmedium der Akteur\*innen handelte, das sich in ihrem Privatbesitz befand.

Eine Rücksichtnahme auf andere Besatzungsmitglieder entfiel dabei auch unter Zuhilfenahme des Mobiltelefons, unabhängig ob es sich dabei um ein Handy oder Smartphone der Seeleute handelte. Das persönliche Medium der Akteur\*innen konnte von diesen individuell und jederzeit an Bord sowie an Land für einen Austausch mit ihrer Familie verwendet werden, blieb aber dabei wie zuvor auch andere Kommunikationsmedien unterschiedlichen Restriktionen unterworfen. So funktionierte es oftmals nur in Küstennähe oder an Land und eine Nutzung an Bord konnte bedingt durch die Einwahl ins Satellitennetz der Kreuzfahrtschiffe hohe Anwendungskosten verursachen. In seiner Funktion als ein Handy mit Hilfe der Anruhfunktion und der Möglichkeit digitale Kurznachrichten (SMS) versenden zu können, bot es den Seefahrer\*innen vielfache Optionen Einfluss auf den Alltag zuhause zu nehmen. Es ermöglichte hierbei auch anklingend an Buschauer und Selmer die Möglichkeit einer schnellen und einfachen Absprache der Kommunikationsteilnehmer\*innen, um sich über den Alltag auszutauschen, Termine zu koordinieren oder festzulegen, Absprachen über die Organisation alltäglicher Aufgaben zu treffen, Treffpunkte abzusprechen und den Akteur\*innen mit Ratschlägen zur Seite stehen zu können, wenn diese über Probleme berichteten (vgl. auch Buschauer 2010, S.295 und Selmer 2005). Mit Hilfe des Mobiltelefons wurde es den Seeleuten, so die Auffassung des Forschungsprojektes, möglich den größten Einfluss auf die Situation ihrer Partner\*innen an Land nehmen zu können, da sie nun theoretisch jederzeit auf die Geschehnisse des Alltages reagieren konnten und so bei Problemen der Familienmitglieder schnellstmöglich zu einer Problemlösung beitragen konnten, losgelöst ob dazu die Anruhfunktion des Mediums gewählt, SMS miteinander ausgetauscht wurden oder sich per Instant Messenger (s. Kapitel 5.9.2 und 5.9.4) wie WhatsApp auf einem Smartphone miteinander verständigt wurde. Dabei wurde die gegenseitige Erreichbarkeit der Kommunikationsteilnehmer\*innen voneinander entscheidend durch ihre Aufgaben im Alltag beeinflusst, die diese auszuführen hatten. So konnte eine Kontaktaufnahme durchaus scheitern, wenn die Akteur\*innen mit anderen Aufgaben beschäftigt waren, die ihre absolute Priorität genossen und sie somit nicht auf einen Anruf, eine SMS oder eine WhatsApp-Nachricht reagieren konnten. Stand den Seeleuten prinzipiell

nahezu ausschließlich bei bestehenden freien Zeitfenstern in Zeiten ihrer Freizeit die Möglichkeit offen sich mit Hilfe eines Kommunikationsmediums mit ihrer Familie auszutauschen, so änderte daran auch zunächst einmal das Mobiltelefon nichts. Dennoch kann keineswegs, so die Überzeugung des Forschungsprojektes, ausgeschlossen werden, dass die Seefahrer\*innen in Zeiten der Ausführung ihrer Arbeit, wie bspw. in kurzen Pausen, das Mobiltelefon für eine Kontaktaufnahme verwendeten, um ihren Partner\*innen schnell einmal eine SMS oder WhatsApp-Nachricht zu senden. Entscheidend für diese leichtere Integration in einen bestehenden Alltag an Bord blieben dabei die vielfältigen Nutzungsoptionen der Mobiltelefone, die es auch erlaubten die emotionale Stabilisierung der Familienmitglieder zu erhöhen, in dem ein intensiverer Kontaktaustausch zueinander möglich wurde, unabhängig ob dazu im Alltag SMS oder WhatsApp-Nachrichten reziprok ausgetauscht oder Ratschläge über ein kurzes Telefongespräch unter Zuhilfenahme des Mediums initiiert wurden (vgl. auch Ansätze von Selmer 2005). Eine intensivere Kommunikation der Partner\*innen mit Hilfe des Mobiltelefons trug somit zur emotionalen Stabilisierung der Partner\*innen bei, die wussten sich bei Problemen schnellstmöglich an die Akteur\*innen auf hoher See wenden zu können. Sie konnte darüber hinaus durch weitere Funktionen der Mobiltelefone, hier ist insbesondere an Smartphones zu denken, erhöht werden, indem die Seefahrer\*innen ihrer Familie bspw. über Instant Messenger wie WhatsApp ein Foto sendeten oder bei einem kurzen Videotelefonat über Instant Messenger wie WhatsApp oder Skype miteinander kommunizierten, wobei neben ihrer Stimme auch ihre Gestik und Mimik den Gesprächspartner\*innen übermittelt werden konnte.

Wenn somit durch digitale Medien (zur Definition s. S.320ff.) und hierbei insbes. mit einem Smartphone die größte Unterstützung der Partner\*innen bei einer Koordination und Umsetzung alltäglicher Aufgabenstellungen erreicht werden konnte, indem die Seefahrer\*innen maßgeblich in Zeiten ihrer Freizeit mit Hilfe des Mediums über SMS- oder WhatsApp-Nachrichten, aber auch durch Telefonanrufe oder Videotelefonate über Instant Messenger mit ihren Lebensgefährt\*innen in Kontakt standen und ihnen bei Problemen mental zur Seite standen, ihnen Ratschläge erteilten, emotionale Beziehungsarbeit leisteten oder sich über alltägliche Dinge austauschten, muss grundlegend berücksichtigt bleiben, dass die bestehende Meer-Land-Dichotomie, welche beide Kommunikationspartner\*innen prägt, auch mit Hilfe des Mobiltelefons letztlich nicht aufgebrochen werden kann. Denn wenn die zur Verfügung stehenden Kommunikationsmedien, so die finale Auffassung des Forschungsvorhabens, auch eine Annäherung der Akteur\*innen ermöglichen kann, die je nach

verwendetem Medium intensiver ausfallen kann, so bleibt letztlich offensichtlich, dass beide Akteur\*innen gleichermaßen für die Umsetzung und Koordination alltäglicher Aufgabenstellungen selbst verantwortlich bleiben. Unabhängig ob es sich dabei um die Seeleute handelt, deren Alltag sich maßgeblich aus mit ihrer Position und Rolle an Bord verbundenen Pflichten konstituiert oder um ihre Partner\*innen, die an Land familien- und haushaltsbezogene Aufgaben ausführen und die Umsetzung eines familiären Alltags und maßgeblich eine Funktionsfähigkeit der Familie sicherstellen.

Die Ergebnisse des Forschungsprojektes verdeutlichen, dass Kommunikationsmedien als Mittler zwischen den Kommunikationspartner\*innen stehen, die je nach verwendetem Medium einen mehr oder weniger intensiven Einblick in den Alltag der voneinander entfernten Akteur\*innen erzielen können. Sie tragen zu einem Austausch der Personen bei, um sich letztlich nicht voneinander zu entfremden und die soziale Paarbeziehung aufrechtzuerhalten. Dazu tragen vielfältige Optionen der von den Seefahrer\*innen genutzten Medien bei, unabhängig ob es sich dabei um einen Austausch unter Zuhilfenahme von Briefen handelt oder die Nutzung eines Handys und der Möglichkeit sich telefonisch zu verständigen oder SMS auszutauschen. Der Austausch mit Hilfe eines Kommunikationsmediums übernahm dabei grundlegend die Funktion einer Kontaktaufnahme und sollte die Beziehung der Akteur\*innen stabilisieren. Erst nachrangig wurde er dazu genutzt, um einen Einfluss auf die Situation der Familienmitglieder zuhause zu nehmen. Dabei mussten auch die jeweiligen Einflussoptionen, je nach verwendetem Medium, von den Seefahrer\*innen bei einer Kontaktaufnahme Berücksichtigung finden, die eine mehr oder weniger intensive Anteilnahme am Alltag zuhause erlaubten. So konnten Briefe, die oftmals Tage oder Wochen unterwegs waren, kaum eine Auswirkung auf die Koordination und Umsetzung alltäglicher Aufgaben der Partner\*innen zuhause nehmen noch Telegramme, die vielmehr als ein Informationsmedium Verwendung fanden, damit sich die Kommunikationspartner\*innen reziprok bei einem Ereignis in der Familie miteinander austauschen konnten. Und auch wenn unter Zuhilfenahme von digitalen Medien ein Austausch der Seeleute mit ihren Lebensgefährt\*innen eine größere Einflussnahme auf einen Alltag zuhause erlaubte und schnellstmöglich auf Probleme der Familienmitglieder reagiert werden konnte, blieb die interpersonale medienvermittelte Kommunikation Restriktionen unterworfen, die auf einen gegenseitigen Austausch Einfluss nehmen konnten. Grundlegend abhängig zunächst von den Funkoffizier\*innen, blieben die Seefahrer\*innen im gesamten Untersuchungszeitraum abhängig von einer funktionierenden Technik, unabhängig ob an Bord oder an Land, um sich mit ihren Familien auszutauschen. Darüber hinaus war die



Kontaktaufnahme mit Kosten verbunden, die höher oder niedriger ausfallen konnten, allerdings Einfluss auf das Kommunikationsverhalten der Akteur\*innen nahmen. Bedingt auch durch hohe Kosten, wie bspw. im Fall des Mobiltelefons, dass sich in das Satellitennetz des Kreuzfahrtschiffes einwählen musste, um einen Austausch der Kommunikationsteilnehmer\*innen mit ihrer Familie zu ermöglichen, blieben neben digitalen Medien auch analoge Medien für die Akteursgruppe im gesamten Untersuchungszeitraum durchaus bedeutsam, um sich miteinander austauschen zu können. Ein Rückgriff erfolgte dabei häufig, wenn mit einem persönlichen Medium, wie bspw. dem Mobiltelefon der Akteur\*innen, keine Einwahl ins Satellitennetz des Schiffes möglich war oder die Nutzungskosten an Bord zu hoch für die Besatzungsmitglieder erschienen. Neue Medien ersetzten dabei auf den Schiffen nicht zwangsläufig alte Medien wie bspw. Telefone, sondern existierten dabei weiterhin nebeneinander und wurden je nach Situationslage von den Akteur\*innen durchaus für einen Austausch mit der Familie genutzt. Die jeweiligen Vor- und Nachteile bei einem Rückgriff auf ein entsprechendes Medium waren den Seeleuten dabei nach Kenntnisstand des Forschungsprojektes durchaus bewusst. Anknüpfend an Meier kann daher für die Situation der Seeleute auf Kreuzfahrtschiffen durchaus eingeräumt werden, dass neue Medien (wie bspw. das Mobiltelefon) nicht zwangsläufig alte Medien (wie das Telefon) verdrängten, die Medien auch aufgrund unterschiedlicher Restriktionen ihrer Nutzungsweise gleichermaßen im Alltag verwendet wurden, wengleich neue Medien durchaus die kommunikative Vielfalt der Akteur\*innen deutlich erhöhten und ihnen mehr Optionen bot Einfluss auf die Situation ihrer Partner\*innen zu nehmen (vgl. auch Auszüge von Meier 2007, S.69).

Trotz sich weiter entwickelnder Medien im Untersuchungszeitraum und der Verfügbarkeit neuer Medien, räumten letztlich nahezu alle dem Forschungsprojekt zur Verfügung stehenden Seefahrer\*innen in den gemeinsamen Gesprächen ein, dass eine Mitbeteiligung am Alltag ihrer Partner\*innen an Land mit Hilfe von Kommunikationsmedien kaum möglich war. Wie auch das Forschungsprojekt bereits erörterte (s. die Auszüge in diesem Abschnitt), konnten die Medien als ein Mittler zwischen den Kommunikationspartner\*innen fungieren und eine Hilfestellung bieten sich einander nah sein zu können, die Bindung zueinander aufrechtzuerhalten, kurzen Einblick auf die Situation der Partner\*innen zuhause zu erhalten und mehr oder weniger zu einer Problemlösung beitragen, wenn diese bei Nutzung eines Mediums von den Partner\*innen thematisiert wurden. Dies täuscht jedoch keineswegs darüber hinweg, dass eine Beteiligung an der Koordination und Organisation eines

familienbezogenen Alltages der Partner\*innen von den Seeleuten selbst kaum möglich wurde. Die Koordination und Umsetzung dieser familienbezogenen Aufgaben blieb letztlich den Lebensgefährt\*innen vorbehalten, die zwar unter Zuhilfenahme eines Mediums mehr oder weniger Ratschläge oder Unterstützung der Fahrensleute erfahren konnten, aber in letzter Instanz eigenverantwortlich dafür blieben, welche Entscheidungen sie in ihrem Alltag final trafen, die Auswirkungen auf die Situation ihrer Person und der Familie hatten. Die Strategie, die für die Akteursgruppe entscheidender blieb als eine ausschließliche Verwendung von Kommunikationsmedien, blieb schlussendlich im gesamten Untersuchungszeitraum die Entscheidung, dass ein Partner/eine Partnerin an Land verblieb und diese mit der Betreuung familien- und haushaltsbezogener Tätigkeiten beauftragt wurde, um die Funktionsfähigkeit der Familie sicherzustellen. Medien konnten dabei, je nach verwendeten Medium, mehr oder weniger eine Hilfestellung bieten, um sich im Alltag besser miteinander auszutauschen und bei etwaigen Problemen von Seiten der Partner\*innen aus, Ratschläge der Fahrensleute einzuholen, wie auch Lose\* einräumt.

„Eben durch die Kommunikation heutzutage können viele Sachen auch viel leichter abgesprochen werden. Also sie kann mich ja mal erreichen und was nachfragen und sagen, wie sieht n´das aus bist du damit einverstanden, wenn wir das so und so machen“ (Transkript Lose\*, S.6).

Die Umsetzung alltäglicher Aufgaben selbst blieb, unabhängig ob unter Zuhilfenahme analoger oder digitaler Medien, eine individuelle Angelegenheit, die von den Partner\*innen selbstständig getroffen wurde, wenngleich die digitalen Medien auch eine leichtere Absprache miteinander ermöglichten, wie auch final Lose\* hier einräumt und gleichermaßen darauf hinweist, dass der Alltag und die Umsetzung und Koordination alltäglicher Aufgabenstellungen der Familie letztlich seiner Partnerin überlassen blieb, was nach Auffassung des Forschungsprojektes und Auswertung der Forschungsergebnisse grundlegend für alle Akteur\*innen, die dem Projekt zur Verfügung standen, galt.

„Den Alltag an Land gestalten, nein. Wenn ich an Bord bin, nein, dann bin ich komplett raus. Das ist (...) hundert Prozent Sache meiner Frau, meine Frau hat hier das Zepter komplett in der Hand, (...) aber ansonsten ja... bin ich komplett raus und meine Frau schaltet hier, wie sie will“ (Transkript Lose\*, S.7).

## **Block 8: Anhang**

### **8.1 Informationen über die Projektteilnehmer\*innen**

#### **Seefahrer\*innen**

##### **Bärhold, Jürgen**

Jahrgang: 1938

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschifffahrt: Juli 1959

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschifffahrt: März 1964

Kreuzfahrtschiff(e): BREMEN V (Schiff von 1939), BERLIN IV (Schiff von 1925)

Fahrtgebiete: Nordsee, Nordatlantik, Karibik, Mexiko

Position: Funkoffizier

Arbeitsbereich: Funkstation

##### **Becker, Klaus<sup>o</sup>**

Jahrgang: 1936

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschifffahrt: Juli 1952\*

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschifffahrt: September 1960\*

Kreuzfahrtschiff(e): MS DELIA, MOSELSTEIN, TRAVESTEIN, ISARSTEIN\*

Fahrtgebiete: Ostasien, Australien, Indien, Nordamerika, Kanarische Inseln

Position: Erster Steward

Arbeitsbereich: Offiziersmesse

\* (Der Akteur war in der Kombischifffahrt auf Frachtschiffen mit Passagieren tätig).

##### **Beinlich, Wilko**

Jahrgang: 1990

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschifffahrt: 2004

Ende der Beschäftigungszeit in der Kreuzschifffahrt: \*

Kreuzfahrtschiff(e): MS COLUMBUS 2, EUROPA (1999), HANSEATIC

Fahrtgebiete: weltweit

Position: Kadett in Ausbildung zum nautischen Offizier

Arbeitsbereich: Brücke

\* (Bis 2018 war der Akteur noch in der Kreuzschiffahrt beschäftigt).

**Bode, Michael\* (Pseudonym)**

Jahrgang: \*

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigungszeit in der Kreuzschiffahrt: September 2009

Ende der Beschäftigungszeit in der Kreuzschiffahrt: Dezember 2010

Kreuzfahrtschiff(e): -\*

Fahrtgebiete: Mittelmeer, Nordafrika, Schwarzes Meer, Ostsee, Russland, Karibik, Panama

Position: Chefanimateur/ Reiseleiter

Arbeitsaufgaben: Ausflugsorganisation, Eventorganisation, Gestaltung des Bordprogramms

\* (Aus Gründen des Datenschutzes entfällt diese Angabe).

**Hag, Paul**

Jahrgang: 1948

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: 1970\*

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: 1975\*

Kreuzfahrtschiff(e): EUROPA IV (Schiff von 1953), TS HANSEATIC

Fahrtgebiete: weltweit

Position: Funkoffizier

Arbeitsbereich: Funkstation

\* (Der Akteur merkte seine Beschäftigung auf einem Kreuzfahrtschiff zu Beginn der 1970er Jahre für einen Zeitraum von fünf Jahren an, gab jedoch keine Angaben über den genauen Zeitraum seiner Beschäftigungszeit).

**Hellriegel, Wolfgang**

Jahrgang: 1942

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: Mai 1967

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: Juni 1968

Kreuzfahrtschiff(e): EUROPA IV (Schiff von 1953)

Fahrtgebiete: Nordatlantik, Karibik, Nordland, Norwegen, Madeira

Position: Funkoffizier

Arbeitsbereich: Funkstation

**Kleber, Ralf\* (Pseudonym)**

Jahrgang: \*

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: 1988

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: 2007

Kreuzfahrtschiff(e): \*

Fahrtgebiete: weltweit

Position: Kapitän

Arbeitsbereich: Brücke

\* (Aus Gründen des Datenschutzes entfällt diese Angabe).

**Lanz, Natascha<sup>o</sup>\* (Pseudonym)**

Jahrgang: \*

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: 1995

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: 1996

Kreuzfahrtschiff(e): \*

Fahrtgebiete: weltweit

Position: Restaurantfachfrau

Arbeitsbereich: Restaurant, Bar

\* (Aus Gründen des Datenschutzes entfällt diese Angabe).

**Lose, Stefan\* (Pseudonym)**

Jahrgang: \*

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: 2011

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: \*

Kreuzfahrtschiff(e): \*

Fahrtgebiete: weltweit

Position: Staff Kapitän

Arbeitsbereich: Brücke

\* (Aus Gründen des Datenschutzes entfällt diese Angabe).

**Müller, Klaus**

Jahrgang: 1936

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschifffahrt: 1992

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschifffahrt: 2014

Kreuzfahrtschiff(e): STAR CLIPPER

Fahrtgebiete: weltweit

Position: Kapitän

Arbeitsbereich: Brücke

**Rösemann, Jens**

Jahrgang: 1930

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschifffahrt: 1955\*

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschifffahrt: 1969\*

Kreuzfahrtschiff(e): -\*

Fahrtgebiete: weltweit

Position: Funkoffizier, Zahlmeister

Arbeitsbereich: Funkstation

\* (Akteur war nicht auf Kreuzfahrt-, sondern ausschließlich auf Frachtschiffen tätig. Sein Interview wurde nicht transkribiert und nicht in die Auswertung einbezogen).

**Schifferdecker, Wilhelm**

Jahrgang: 1941

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschifffahrt: 1968

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschifffahrt: 1971

Kreuzfahrtschiff(e): EUROPA IV (Schiff von 1953)

Fahrtgebiete: Mittelmeer, Ostsee, Schwarzes Meer

Position: Funkoffizier

Arbeitsbereich: Funkstation

**Schuldt, Bernd**

Jahrgang: 1947

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: 2004

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: 2008

Kreuzfahrtschiff(e): AIDAvita

Fahrtgebiete: weltweit

Position: Kommunikationsoffizier

Arbeitsaufgaben: Instandhaltung und Betreuung von IT-Systemen, Netzwerken, Kommunikations- und Entertainmentsystemen auf dem Schiff

### **Senke, Jennifer\* (Pseudonym)**

Jahrgang: \*

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: 2006\*, 2008\*, 2013\*, 2017\*

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: \*

Kreuzfahrtschiff(e): \*

Fahrtgebiete: weltweit

Position: Concierge

Arbeitsbereich: Reisebüro, Rezeption

\* (Die Akteurin war mehrfach in unterschiedlichen Positionen auf einem Kreuzfahrtschiff beschäftigt. Ihre Angaben, die sie dabei im Interview machte, bezogen sich dabei ausschließlich auf ihre Beschäftigung als Concierge von 2017 an. Dabei war sie bis zur Erhebung des Interviews im Jahr 2018 in der Kreuzschiffahrt beschäftigt. Weitere Angaben fehlen aufgrund des Datenschutzes).

### **Sense, Herbert<sup>o</sup>\* (Pseudonym)**

Jahrgang: \*

Herkunft: Deutschland

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: Mitte/Ende der 1970er Jahre

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: \*

Kreuzfahrtschiff(e): \*

Fahrtgebiete: \*

Position: Funkstellenleiter

Arbeitsbereich: Funkstation

\* (Der Akteur war auf einem Fährkreuzfahrtschiff beschäftigt und konnte sich nicht mehr genau an den Zeitpunkt erinnern, wann er auf dem Schiff beschäftigt war. Er konnte sich allerdings im gemeinsamen Gespräch daran erinnern, dass er etwa ein halbes Jahr auf diesem Schiff als Funkstellenleiter gegen Mitte bzw. Ende der 1970er Jahre, einer Beschäftigung nachging. Weitere Angaben fehlen aufgrund des Datenschutzes).

**Vosova, Jana<sup>o\*</sup>**

Jahrgang: 1982

Herkunft: Slowakei

Beginn der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: September 2004

Ende der Beschäftigung in der Kreuzschiffahrt: November 2010

Kreuzfahrtschiff(e): MS DELPHIN

Fahrtgebiete: weltweit

Position: Bartender, weibliche Form

Arbeitsbereich: Bar und Restaurant

**Partner\*innen der Seeleute**

**Bärhold, Elisabeth**

Jahrgang: 1941

Herkunft: Deutschland

Beginn der sozialen Paarbeziehung mit einem Seefahrer: 1959

Tätigkeitsbereiche während der Abwesenheitszeiten des Seefahrers: Hausfrau und Mutter

Beruf: Rechtsanwalts- und Notarhilfin\*

\* (Die Position übte die Akteurin bis zur Heirat mit dem Seemann aus).

**Crotogino, Annabel**

Jahrgang: 1984

Herkunft: Deutschland

Beginn der sozialen Paarbeziehung mit einem Seefahrer: 2011

Tätigkeitsbereiche während der Abwesenheitszeiten des Seefahrers: Hausfrau und Mutter,

Unternehmensberaterin

Beruf: Unternehmensberaterin



**Hag, Jutta**

Jahrgang: 1945

Herkunft: Deutschland

Beginn der sozialen Paarbeziehung mit einem Seefahrer: 1969

Tätigkeitsbereiche während der Abwesenheitszeiten des Seefahrers: Hausfrau und Mutter, Chefassistentin

Beruf: Chefassistentin

**Tränke, Corinna\* (Pseudonym)**

Jahrgang: \*

Herkunft: Deutschland

Beginn der sozialen Paarbeziehung mit einem Seefahrer: 2013

Tätigkeitsbereiche während der Abwesenheitszeiten des Seefahrers: Hausfrau und Mutter, Betriebswirtin

Beruf: Betriebswirtin

\* (Aus Gründen des Datenschutzes entfällt diese Angabe).

**Weinert, Alexandra\* (Pseudonym)**

Jahrgang: \*

Herkunft: Deutschland

Beginn der sozialen Paarbeziehung mit einem Seefahrer: \*

Tätigkeitsbereiche während der Abwesenheitszeiten des Seefahrers: Hausfrau und Mutter

Beruf: Lehrerin

\* (Aus Gründen des Datenschutzes entfällt diese Angabe).

**8.2 Quellen- und Literaturverzeichnis****Quellenverzeichnis****Quellen und Transkripte**

Bärhold, Elisabeth: Transkript des Leitfadeninterviews

Bärhold, Jürgen: Transkript des Leitfadeninterviews

Becker°, Klaus: Transkript des Leitfadeninterviews

Beinlich, Wilko: Transkript des Leitfadeninterviews

Bode\*, Michael (Pseudonym): Transkript des Leitfadeninterviews

Crotogino, Annabel: Transkript des Leitfadeninterviews

Hag, Jutta: Transkript des Leitfadeninterviews  
Hag, Paul: Transkript des Leitfadeninterviews  
Hellriegel, Wolfgang: Transkript des Leitfadeninterviews  
Kleber\*, Ralf (Pseudonym): Transkript des Leitfadeninterviews  
Lanz<sup>o</sup>\*, Natascha (Pseudonym): Transkript des Leitfadeninterviews  
Lose\*, Stefan (Pseudonym): Transkript des Leitfadeninterviews  
Müller, Klaus: Transkript des Leitfadeninterviews  
Schifferdecker, Wilhelm: Transkript des Leitfadeninterviews  
Schuldt, Bernd: Transkript des Leitfadeninterviews  
Senke\*, Jennifer (Pseudonym): Transkript des Leitfadeninterviews  
Sense<sup>o</sup>\*, Herbert (Pseudonym): Transkript des Leitfadeninterviews  
Tränke\*, Corinna (Pseudonym): Transkript des Leitfadeninterviews  
Vosova<sup>o</sup>\*, Jana: Transkript des Leitfadeninterviews  
Weinert\*, Alexandra (Pseudonym): Transkript des Leitfadeninterviews

### **Leitfadeninterviews ohne Transkription**

Rösemann, Jens

### **Gesprächsprotokolle und E-Mail-Schriftverkehr**

Gesprächsprotokoll mit den Mitarbeiter\*innen des Museums Norddeich Radio e.V. am  
23.02.2017

Gesprächsprotokoll mit den Mitarbeiter\*innen des Museums Norddeich Radio e.V. vom  
13.09.2017

Gesprächsprotokoll mit den Mitarbeiter\*innen des Museums Norddeich Radio e.V. am  
20.05.2019

Hag, Paul: E-Mail-Korrespondenz vom 21.05.2019

Gesprächsprotokoll Müller, Klaus vom 27.05.2019

### **Literaturverzeichnis**

#### **Monographien**

Alderton, Tony: The global seafarer. Living and working conditions in a globalized industry.  
In: Alderton, Tony; Bloor, M.; Kahveci, E.; Lane, T.; Sampson, H.; Thomas, M.; Winchester,  
N.; Wu, B. und Zhao, M. (Hrsg.): The global seafarer. Living and working conditions in a  
globalized industry. International Labour office. Geneva 2004

- Althof, Wolfgang:** Passagiere an Bord. VEB Hirnstorff Verlag. Rostock 1988
- Arlt, Daniela:** Soziale Kompetenz an Bord. Der menschliche Faktor in einer komplexen Arbeitswelt und Möglichkeiten der Einflussnahme durch den persönlichen Führungsstil. Disserta Verlag. Hamburg 2016
- Arlt, Dorothee:** Nicht-Erreichbarkeit in der Mobilkommunikation. Eine medienpsychologische Experimentalstudie zur SMS-Kommunikation. Universitätsverlag Ilmenau, Ilmenau 2008
- Athanassopoulou, Victoria:** Schiffsunternehmen und Schiffsüberlassungsverträge. Max-Planck-Institut für ausländisches und internationales Privatrecht. Studien zum ausländischen und internationalen Privatrecht. Mohr Siebeck, Tübingen 2005
- Baier, Dirk und Tully, Claus J.:** Mobiler Alltag. Mobilität zwischen Option und Zwang- Vom Zusammenspiel biographischer Motive und sozialer Vorgaben. Wiesbaden 2006
- Baier, Lothar:** Keine Zeit! 18 Versuche über die Beschleunigung. Antje Kunstmann Verlag, München 2000
- Barthes, Roland:** Fragmente einer Sprache der Liebe. Frankfurt am Main 1984
- Behnke, Cornelia und Meuser, Michael:** Geschlechterforschung und qualitative Methoden. Springer VS. Verlag für Sozialwissenschaften, Opladen 1999
- Belcher et al. and the International Labour Office (Hrsg.):** Women seafarers: Global employment policies and practices. International Labour Organization. Geneva 2003
- Berg, Matthias:** Kommunikative Mobilität. Die mediale Vernetzung beruflich mobiler Menschen. Springer VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden 2017
- Berger, Peter L. und Luckmann, Thomas:** Die gesellschaftliche Konstruktion der Wirklichkeit. Eine Theorie der Wissenssoziologie. S.Fischer Verlag, Frankfurt am Main 1970
- Bow, Sandra:** Arbeiten auf Kreuzfahrtschiffen. Abenteuer, Exotik, rauhe See. Service- und Knochenjobs. 2.Auflage. Freiburg 2006
- Burkart, Günther:** Handymania. Wie das Mobiltelefon unser Leben verändert hat. Campus Verlag, Frankfurt am Main/New York 2007
- Dahlheim, Holger:** Wandel der Lebens- und Arbeitsweisen von Partikulierschiffen im 20.Jahrhundert. Münster 1991
- Diezinger 2012, zitiert nach Micale, Claudio:** Habitus und Lebenswelt: Warum Soziale Arbeit nicht auf Soziologie verzichten kann. Esslingen 2013
- Döbler, Marie-Kristin:** Nicht-Präsenz in Paarbeziehungen. Lieben und Leben auf Distanz. Springer VS, Wiesbaden 2020
- Dyllick, Jörg und Gross, Raimund:** Frauen wie Ebbe und Flut: die Seemannsfamilie aus der

- Sicht der Frau. Auswertung einer Befragung. Wiefelstede 1987
- Faber, Michael: Schausteller. Volkskundliche Untersuchung einer reisenden Berufsgruppe im Köln-Bonner-Raum. Bonn 1981
- Fahr, Daniela (Hrsg.): Ihr Kurs zur Kreuzfahrt-Karriere: Willkommen an Bord!: Leben und Arbeiten auf Kreuzfahrtschiffen. Bod, Books on demand, Norderstedt 2012
- Feldkamp, Ursula: Frauen an Bord von Frachtsegelschiffen 1850 bis 1939 in autobiographischen Quellen. Deutsches Schifffahrtmuseum und Oceanum Verlag, Bremerhaven 2014
- Frick, Karina: Liebeskommunikation über Facebook. Eine Korpus-basierte Untersuchung kommunikationstheoretischer und sprachlicher Merkmale der Paar-Kommunikation auf Facebook. NET.WORX 65, Aachen und Hannover 2014
- Gerleigner, Susanne und Zerle-Elsäßer, Claudia: Vorstudie zum Thema „Familienleben im Digital-Zeitalter“. Deutsches Jugendinstitut e.V. München 2016
- Gerndt, Helge: Kultur als Forschungsfeld. Über volkskundliches Denken und Arbeiten. 2. erweiterte Auflage. München 1986
- Gerstenberger, Heide und Welke, Ulrich (Hrsg.): Seefahrt im Zeichen der Globalisierung. Münster 2002
- Gerstenberger, Heide und Welke, Ulrich (Hrsg.): Vom Wind zum Dampf: Sozialgeschichte der deutschen Handelsschifffahrt im Zeitalter der Industrialisierung. Münster 1996
- Gerstenberger, Heide und Welke, Ulrich (Hrsg.): Arbeit auf hoher See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung. Westfälisches Dampfboot. Münster 2004
- Goffman, Erving: Verhalten in sozialen Situationen. Strukturen und Regeln der Interaktion im öffentlichen Raum. Gütersloh 1971
- Goffman, Erving: Wir alle spielen Theater. 4. Auflage. Piper Verlag, München 2003
- Goffman, Erving: Asyl. Über die soziale Situation psychiatrischer Patienten und anderer Insassen. Suhrkamp, Frankfurt am Main 1972
- Günther, Susanne: Zur Dialogizität von SMS-Nachrichten- eine interaktionale Perspektive auf die SMS-Kommunikation. In: NET.WORX 60, Hannover und Darmstadt 2011
- Haas, Alexander: Interpersonale Kommunikation und Medienwirkungen. In: Haas, Alexander (Hrsg.): Interpersonale Kommunikation und Medienwirkungen. Beurteilung der Themenrelevanz im Zusammenspiel mit Gesprächen und Mediennutzung. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Springer Fachmedien, Wiesbaden 2014
- Habermas, Jürgen: Theorie des kommunikativen Handelns. Band 2. Frankfurt am Main 1995

- Hagen- Demszky, Alma von:** Familiäre Bildungswelten. Theoretische Perspektiven und empirische Explorationen. Deutsches Jugendinstitut e.V., München 2006
- Harbrecht, Jens- Peter:** Arbeits- und Lebensbedingungen in der deutschen Hochseefischerei. Bremerhaven 1987
- Harris, Mike:** Kommunikation auf See. Pietsch Verlag, Stuttgart 2005
- Hassebrauck, Manfred:** Emotionale Konsequenzen distributiver Ungerechtigkeit. Experimentelle Untersuchung zur Equity-Theorie. S. Roderer Verlag, Regensburg 1984
- Hechtel, Detlef:** Zur Geschichte der Kommunikation auf See. Das Ende der Einsamkeit. Convent Verlag, Hamburg 2005
- Heimerdinger, Timo:** Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844-2003). Böhlau Verlag, Köln, Weimar und Wien 2005
- Heise, Lennart:** Frachtschiffreisen als alternative Reiseform. Analyse einer touristischen Nische. Eine empirische Untersuchung an Passagieren. Diplomica Verlag GmbH, Hamburg 2012
- Henningsen, Henning:** Der Seemann und die Frau. Koehlers Verlagsgesellschaft mbH., Herford 1987
- Hockmann, M.:** Bestimmung heutiger und zukünftiger Einflussfaktoren auf die Nachfrage nach Seetouristikleistungen und deren Konsequenzen für die Angebotsseite. Bremen 1993
- Hohman, E.P.:** Seamen Ashore. New Haven: Yale University Press 1952 In: Jensen, Hans-Joachim: Der Seemann und seine Beziehung zur Arbeit und Führung auf Seeschiffen. Eine empirische Untersuchung. Peter D. Lang Verlag, Frankfurt am Main 1980
- Honnefelder, G.:** Der Brief im Roman. Untersuchungen zur erzähltechnischen Verwendung des Briefes im deutschen Roman. Bonn 1975
- Ifrah, Georges:** Universalgeschichte der Zahlen. Campus Verlag, Frankfurt am Main 1998
- Jacobs, Gabriele:** Kulturelle Unterschiede der Gerechtigkeitswahrnehmung europäischer Manager. Eine vergleichende Studie von Personalentscheidungen im Banksektor. LIT, Münster 2000
- Jensen, H.J.:** Sozialpsychologische Untersuchungen an Bord deutscher Seeschiffe. Band 6 des Forschungsberichts der Forschungsstelle für Schiffsbetriebstechnik an der Fachhochschule Flensburg für das Bundesministeriums für Verkehr. Flensburg 1974
- Jensen, Hans-Joachim:** Der Seemann und seine Beziehung zur Arbeit und Führung auf Seeschiffen: eine empirische Untersuchung. Peter D. Lang, Frankfurt am Main 1980

- Jurczyk, Karin; Schier, Michaela; Szymenderski, Peggy; Lange, Andreas und Voß, G. Günther (Hrsg.):** Entgrenzte Arbeit- entgrenzte Familie. Grenzmanagement im Alltag als neue Herausforderung. Edition Sigma, Berlin 2009
- Kappas, Arvid and Krämer, Nicole C. (Hrsg.):** Face-to-face communication over the Internet: emotions in a web of culture, language and technology. Cambridge University Press, Cambridge 2011
- Keitsch, Christine:** Frauen zur See: weibliche Arbeitskräfte an Bord deutscher Handelsschiffe seit 1945. Flensburg 1997
- Kludas, Arnold:** Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band 1. Die Pionierjahre von 1850 bis 1890. Hamburg 1986
- Kludas, Arnold:** Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band 2. Hamburg 1987
- Kludas, Arnold:** Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band IV: Vernichtung und Wiedergeburt 1914 bis 1930. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Hrsg. von Detlev Ellmers, Wolf-Dieter Hoheisel und Gert Schlechtriem. Band 21. Hamburg 1989
- Kludas, Arnold:** Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band V. Eine Ära geht zu Ende 1930 bis 1990. Schriften des Deutschen Schiffahrtsmuseums. Hrsg. von Detlev Ellmers, Wolf-Dieter Hoheisel und Gert Schlechtriem. Band 22. Hamburg 1990
- Kludas, Arnold:** Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt. Band 1: 1889- 1939. Hamburg 2001
- Kludas, Arnold:** Vergnügungsreisen zur See. Eine Geschichte der deutschen Kreuzfahrt. Band 2: 1952 bis heute. Hamburg 2003
- Krotz, Friedrich:** Die Mediatisierung kommunikativen Handelns. Der Wandel von Alltag und sozialen Beziehungen, Kultur und Gesellschaft durch die Medien. Opladen 2001
- Kube, Kristin:** Hochseefischer. Die Lebenswelt eines maritimen Berufsstandes aus biografischer Perspektive. Waxmann Verlag. Münster, New York, München, Berlin 2013
- Limmer, Ruth, Rosenkranz, Doris und Schneider, Norbert F.:** Nichtkonventionelle Lebensformen. Entstehung, Entwicklung, Konsequenzen. Opladen 1998
- Lisch, Ralf:** Totale Institution Schiff. Soziologische Schriften. Band 20. Duncker & Humblot, Berlin 1976
- McLuhan, Marshall:** Die magischen Kanäle. Understanding Media. Econ Verlag, Düsseldorf, Wien, New York und Moskau 1992
- Meyer-Hentrich, Wolfgang:** Wahnsinn Kreuzfahrt. Gefahr für Natur und Mensch. Ch. Links Verlag, Berlin 2019
- Monz, Anna:** Mobile Arbeit, mobile Eltern. Körperliche und virtuelle Kopräsenz in der

Paarbeziehung berufsmobiler Eltern. Springer VS, Wiesbaden 2018

Nickisch, Reinhard M.G.: Brief. In: Sammlung Metzler. Band 260. Stuttgart 1991

Peuckert, Rüdiger: Beruf, Mobilität und Familie in Zeiten der Globalisierung. In: Ebd. (Hrsg.): Familienformen im sozialen Wandel. Springer VS Verlag, Wiesbaden 2012

Pietsch, Richard: Fischerleben auf der Kurischen Nehrung. Berlin 1983

Rath, Jürgen: Schiffszwieback, Pökelfleisch und Koje. Seemannsleben an Bord. Koehlers Verlagsgesellschaft, Hamburg 2004

Schmitz, Ulrich: Sprache in den modernen Medien. Einführung in Tatsachen und Theorien, Themen und Thesen. Erich Schmidt Verlag, Berlin 2004

Schneider, Norbert F., Limmer, Ruth und Ruckdeschel, Kerstin: Mobil, flexibel, gebunden. Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft. Campus Verlag, Frankfurt/New York 2002

Scholz, Betsy: Funshiptourismus in Deutschland. Ein Marketingkonzept für die amerikanische Kreuzfahrtgesellschaft Carnival Cruise Lines. Eichstätt 1998

Schubert, Wolfgang: Kreuzfahrtboom in der Schifffahrtskrise. Über anhaltende Unternehmenserfolge bei Kreuzfahrtreedereien. Verlag Dr. Kovac, Hamburg 2017

Schütz, Alfred und Luckmann, Thomas: Strukturen der Lebenswelt. UVK Verlagsgesellschaft mbH., Konstanz 2003

Schwender, Clemens: Wie benutze ich den Fernsprecher? Die Anleitung zum Telefonieren im Berliner Telefonbuch 1881-1996/97. Technical writing, Band 4. Frankfurt am Main 1997

Sennett, Richard: Der flexible Mensch. Frankfurt am Main 1998

Simmel, Georg: Soziologie. Untersuchungen über die Formen der Vergesellschaftung. Gesamtausgabe Band II., 2.Auflage. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main 1995

Soeffner, Hans-Georg: Auslegung des Alltags- Der Alltag der Auslegung. Suhrkamp Verlag, Frankfurt am Main 1989.

Srubar, Ilja: Kosmion. Die Genese der pragmatischen Lebenswelttheorie von Alfred Schütz und ihr anthropologischer Hintergrund. Frankfurt am Main 1988

Steppat, Stephanie: Schifferfrauen auf dem Rhein: die familiäre und soziale Lage der Frauen von Binnenschiffen. Mainz 1987

Steusloff, Wolfgang: Bordleben auf Rostocker Handelsschiffen 1950 bis 1980. Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Band 39. Herausgegeben von Uwe Schnak. Ernst Kabel Verlag, Bremerhaven 1995

Täubig, Vick: Totale Institutionen Asyl. Empirische Befunde zu alltäglichen Lebensführungen in der organisierten Desintegration. Juventa Verlag, Weinheim 2009

- Tomforde, Maren: Einsatzbedingte Trennung. Erfahrungen und Bewältigungsstrategien. Forschungsbericht 78. Sozialwissenschaftliches Institut der Bundeswehr. Strausberg 2006
- Tully, Claus: Mensch-Maschine-Megabyte. Technik in der Alltagskultur. Eine sozialwissenschaftliche Hinführung. Leske und Budrich Verlag, Opladen 2003
- Urban, Eberhard: Kreuzfahrtschiffe: vom Vergnügen, auf Meeren und Flüssen zu reisen. Köln 2009
- Verlomme, Hugo: Reisen mit dem Frachtschiff. Umschau Buchverlag. Neustadt an der Weinstraße 2001
- Vogel, Janka: Transnationale Familien Rumäniens: Wie Kinder und Jugendliche die Arbeitsmigration ihrer Eltern erleben. Diplomica Verlag, Hamburg 2013
- Weber, Max: Wirtschaft und Gesellschaft. Grundriss der verstehenden Soziologie. 5. revidierte Aufl., besorgt von Winckelmann, Johannes (Hrsg.): Mohr Siebeck Verlag, Tübingen 1972, hier S.1, S.11-14f. und S.28f.
- Wenzel, Nina Maria: Die Situationsanalyse der Kreuzfahrtbranche (AIDA Cruises). Eine empirische Studie. AVM, München 2012
- Westerdahl, Christer: Fish and Chips. In: Deutsches Schifffahrtsarchiv 30. Wissenschaftliches Jahrbuch des Deutschen Schifffahrtsmuseums. Convent Verlag, Hamburg 2007
- Witt, Jann Markus: Master next God? Der nordeuropäische Handelsschiffskapitän vom 17. bis zum 19. Jahrhundert. Deutsches Schifffahrtsmuseum Bremerhaven und Convent Verlag, Hamburg 2001
- Witthohn, Ralf: Transport, Arbeit und Erholung auf dem Meer. Die Rolle der Schifffahrt in der globalen Wirtschaft. Springer VS Verlag für Sozialwissenschaften, Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH 2019
- Wörmer, Sven: Berufliche Mobilität im Alltag. Praktiken und Formen alltäglicher Lebensführung. LIT Verlag, Berlin 2016
- Yildiz, Erol; Hill, Miriam und Tschuggnall: „Kofferkinder“-Wenn Eltern migrieren und Kinder zurückbleiben. Zeitliche Trennung als Lebensstrategie von Migrationsfamilien. 3. Jahrestagung Migrations- und Integrationsforschung in Österreich, Wien 2014
- Zelger, Sabine: Das Pferd frißt keinen Gurkensalat. Kulturgeschichte des Telefonierens. Böhlau Verlag, Wien 1997

### **Beiträge in Monographien und Sammelbänden**

- Arens, Katja: WhatsApp: Kommunikation 2.0. Eine qualitative Betrachtung der multimedialen Möglichkeiten. In: Bahlo, Nils und König, Katharina (Hrsg.): SMS, WhatsApp



& Co.. Gattungsanalytische, kontrastive und variationslinguistische Perspektive zur Analyse mobiler Kommunikation. Westfälische Wilhelms-Universität Münster. Wissenschaftliche Schriften der WWU Münster. Reihe XII. Band 12. Münster 2014, S.81-106

**Baasner, Rainer:** Briefkultur im 19.Jahrhundert. Kommunikation, Konvention, Postpraxis. In: Baasner, Rainer (Hrsg.): Briefkultur im 19.Jahrhundert. Niemeyer. Tübingen 1999, S.1-36

**Bahlo, Nils und König, Katharina:** SMS, WhatsApp & Co.- Forschungsstand und Analyseperspektiven. In: ebd. (Hrsg.): SMS, WhatsApp & Co. Gattungsanalytische, kontrastive und variationslinguistische Perspektive zur Analyse mobiler Kommunikation. Westfälische Wilhelms-Universität Münster. Wissenschaftliche Schriften der WWU Münster. Reihe XII. Band 12. Münster 2014, S.1-16

**Bausinger, Hermann:** Alltag, Technik, Medien. In: Pross, Harry und Rath, Claus Dieter (Hrsg.): Rituale der Medienkommunikation. Gänge durch den Medienalltag. Guttandin & Hoppe, S.24-36, Berlin und Marburg 1983. Hier In: Röser, Jutta: Der Domestizierungsansatz und seine Potenziale zur Analyse alltäglichen Medienhandelns. In: Röser, Jutta: MedienAlltag. Domestizierungsprozesse alter und neuer Medien. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden 2007

**Bausinger, Hermann:** Die alltägliche Korrespondenz 1996 In: Beyrer, Klaus und Täubrich, Hans-Christian (Hrsg.): Der Brief. Eine Kulturgeschichte der schriftlichen Kommunikation. 1996, S.294-305. Hier In: Ziegler, Arne und Dürscheid, Christa (Hrsg.): Kommunikationsform E-Mail. Band 7. Stauffenburg-Verlag. Tübingen 2007

**Berger, Pascal und Riecher, Rössler, Anita:** Definition von Krise und Krisenassessment. In: Riecher-Rössler, Anita; Berger, Pascal; Yilmaz, Ali Tarik und Stieglitz, Rolf-Dieter (Hrsg.): Psychiatrisch- psychotherapeutische Krisenintervention. Hogrefe Verlag. Göttingen 2004, S.19-30

**Bolte, Karl M.:** Vorwort. In: Kudera, Werner und Voss, Gerd-Günter (Hrsg.): Lebensführung und Gesellschaft. Beiträge zu Konzept und Empirie alltäglicher Lebensführung. Leske + Budrich. Opladen 2000, S.5-10

**Bonß, Wolfgang und Kesselring, Sven:** Mobilität am Übergang von der Ersten zur Zweiten Moderne. In: Beck, Ulrich und Bonß, Wolfgang (Hrsg.): Die Modernisierung der Moderne. Frankfurt am Main 2001, S.177-190

**Brüggen, Niels; Eggert, Susanne; Jochim, Valerie; Oberlinner, Andreas und Schubert, Gisela:** Medienrituale und ihre Bedeutung für Kinder und Eltern. Erster Bericht der Teilstudie „Mobile Medien und Internet im Kindesalter-Fokus Familie“. JFF. München 2018 (MoFam-Mobile Medien in der Familie I)- URN: urn:nbn:de:0111-pedocs-165618

**Burns, Tom R. und Flam, Helena:** The Shaping of Social Organization. Social Rule System Theory with Applications. London u.a. 1987. In: Höflich, Joachim Robert: Technisch vermittelte interpersonale Kommunikation. Grundlagen, organisatorische Medienverwendung, Konstitution „elektronischer Gemeinschaften“. Westdeutscher Verlag, Opladen 1996

**Buschauer, Regine:** Wo bist du? Kommunikation, Koordination und Kontrolle. In: Buschauer, Regine: Mobile Räume. Medien- und diskursgeschichtliche Studien zur Tele-Kommunikation hrsg. von Tolen, Georg Christoph (Hrsg.): Mobile Räume. Medienanalysen. Band 9. Transcript Verlag. Bielefeld 2010, S.286-303

**Cornelißen, Waltraud:** Theoretische Perspektiven auf Geschlecht in familialen Lebensformen. In: Lück, Detlev und Cornelißen, Waltraud (Hrsg.): Geschlechtsunterschiede und Geschlechterunterscheidungen in Europa. Lucius & Lucius. Stuttgart 2014, S.55-88

**Döring, Nicola:** Mediatisierte Beziehungen. In: Lenz, Karl und Nestmann, Frank (Hrsg.): Handbuch Persönliche Beziehungen. Juventa Verlag. Weinheim und München 2009, S.651-676

**Ermert, Karl:** Briefsorten. Untersuchungen zu Theorie und Empirie der Textklassifikation. Tübingen 1979. In: Meier, Jörg: Vom Brief zur E-Mail-Kontinuität und Wandel In: Dürscheid, Christa und Ziegler, Arne (Hrsg.): Kommunikationsform E-Mail. Band 7. Stauffenburg-Verlag. Tübingen 2007, S.57-76

**Felder, Ekkehard:** Der Zwang zur Zwanglosigkeit. Stilistischer Spagat zwischen Konventionalität und Originalität in E-Mails. In: Dürscheid, Christa und Ziegler, Arne (Hrsg.): Kommunikationsform E-Mail. Band 7. Stauffenburg-Verlag. Tübingen 2007, S.169-186

**Foucault, Michel:** Andere Räume. In: Barck, Karlheinz u.a. (Hrsg.): Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik. Leipzig 1992, S.34-46

**French, J.P.R.Jr. und Raven, B.:** The bases of social power. In: Cartwright, D. and Zander, A. (eds.): Group dynamics. Harper and Row, New York 1960

**Friedewald, Michael:** Vom Rechenautomaten zum elektronischen Medium: Eine kurze Geschichte des interaktiven Computers. In: Kimpeler, Simone; Mangold, Michael und Schweiger, Wolfgang (Hrsg.): Die digitale Herausforderung. Zehn Jahre Forschung zur computervermittelten Kommunikation. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden 2007, S.27-38

**Geser, Hans:** Soziologische Aspekte mobiler Kommunikation. Über den Niedergang orts- und raumbezogener Sozialstrukturen, 2005. In: Höflich, Joachim R./Gebhardt, Julian (Hrsg.):

Mobile Kommunikation. Perspektiven und Forschungsfelder. Peter Lang. Frankfurt am Main 2005, S. 43–59. Hier In: Höflich, Joachim R.: Vom häuslichen Telefonieren zur Privatisierung des öffentlichen Raums. Grenzverschiebungen durch das Telefon. In: Arnold, Klaus und Neuberger, Christoph (Hrsg.): Alte Medien- Neue Medien. Theorieperspektiven, Medienprofile, Einsatzfelder. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden **2005 a**, S.184-202

Hirte, Jennifer: In weiter Ferne- so nah. Wie Kommunikationsmedien in Fernbeziehungen genutzt werden und diese strukturieren. In: Beck, Stefan (Hrsg.): Technogene Nähe. Ethnographische Studien. Medien im Alltag. Hamburg/Münster 2000, S.117-129

Höflich, Joachim R.: Das Mobiltelefon im Spannungsfeld zwischen privater und öffentlicher Kommunikation: Ergebnisse einer internationalen explorativen Studie. In: Glotz, Peter; Bertschi, Stefan und Locke, Chris (Hrsg.): Daumenkultur. Das Mobiltelefon in der Gesellschaft. Transcript Verlag. Bielefeld 2006, S.143-157

Höflich, Joachim R.: Einleitung. Mediatisierung des Alltags und der Wandel von Vermittlungskulturen. In: Höflich, Joachim R. und Gebhardt, Julian (Hrsg.): Vermittlungskulturen im Wandel. Brief, E-Mail, SMS. Peter Lang. Frankfurt am Main 2003, S.7-20

Höflich, Joachim R.: Vermittlungskulturen im Wandel: Brief-E-Mail-SMS. In: Höflich, Joachim R. und Gebhardt, Julian (Hrsg.): Vermittlungskulturen im Wandel. Brief, E-Mail, SMS. Peter Lang Verlag. Frankfurt am Main 2003, S.39-62

Höflich, Joachim R.: Vom häuslichen Telefonieren zur Privatisierung des öffentlichen Raums. Grenzverschiebungen durch das Telefon. In: Arnold, Klaus und Neuberger, Christoph (Hrsg.): Alte Medien- Neue Medien. Theorieperspektiven, Medienprofile, Einsatzfelder. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden **2005 a**, S.184-202

Höflich, Joachim Robert: Medien und interpersonale Kommunikation. In: Jäckel, Michael (Hrsg.): Mediensoziologie. Grundfragen und Forschungsfelder. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden 2005, S.69-90

Höflich, Joachim Robert: Telefon: Medienwege- von der einseitigen Kommunikation zu mediatisierten und medial konstruierten Beziehungen. In: Faßler, Manfred und Halbach, Wulf (Hrsg.): Geschichte der Medien. Wilhelm Fink Verlag. München 1998, S.187-225

Hoyer, Michael: Soziale Netzwerke verändern die Kommunikation. In: Dittler, Ullrich und Hoyer, Michael (Hrsg.): Social Network- Die Revolution der Kommunikation. Kundenkommunikation, Facebook-Freundschaften, digitale Demokratie und virtuelle Shitstorms unter medienpsychologischer und mediensoziologischer Perspektive. Kopaed

Verlag. München 2014, S.13-30

**Joisten, Martina:** Multimediale Gespräche in Skype: Hybridisierung von Gebrauchsweisen in der interpersonellen Kommunikation. In: Kimpeler, Simone; Mangold, Michael und Schweiger, Wolfgang (Hrsg.): Die digitale Herausforderung. Zehn Jahre Forschung zur computervermittelten Kommunikation. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden 2007, S.149-158

**Jurczyk, Karin und Rerrich, Maria S.:** Einführung: Alltägliche Lebensführung: der Ort, wo „alles zusammenkommt.“ In: Jurczyk, Karin und Rerrich, Maria S. (Hrsg.): Die Arbeit des Alltags. Beiträge zu einer Soziologie der alltäglichen Lebensführung. Lambertus Verlag. Freiburg im Breisgau 1993, S.11-47

**Jurczyk, Karin:** Entgrenzungen von Zeit und Gender- neue Anforderungen an die Funktionslogik von Lebensführung? In: Wehrich, Margit und Voß, Gerd-Günter (Hrsg.): Tag für Tag. Alltag als Problem- Lebensführung als Lösung? Rainer Hampp Verlag. München und Mering 2002, S.95-115

**Jurczyk, Karin:** Familie als Herstellungsleitung. Hintergründe und Konturen einer neuen Perspektive auf Familie. In: Jurczyk, Karin; Lange, Andreas und Thiessen, Barbara (Hrsg.): Doing Family. Warum Familienleben heute nicht mehr selbstverständlich ist. Weinheim und Basel 2014, S.50-70

**Jürgens, Kerstin:** Alltägliche Lebensführung als Dimension sozialer Ungleichheit? In: Wehrich, Margit und Voß, Gerd-Günter (Hrsg.): Tag für Tag. Alltag als Problem- Lebensführung als Lösung? Rainer Hampp Verlag, München und Mering 2002, S.71-94

**Keddi, Barbara:** Liebe als biografisches Projekt. In: Röttger-Rössler, Birgitt und Engelen, Eva-Maria (Hrsg.): >>Tell me about love<<. Kultur und Natur der Liebe. Mentis Verlag. Paderborn 2006, S.143-164

**Kohns, Oliver:** Stimme-Präsenz-Medialität. Dekonstruktion und Medientheorie. In: Mein, Georg und Sieburg, Heinz (Hrsg.): Medien des Wissens. Interdisziplinäre Aspekte von Medialität. Transcript Verlag. Bielefeld 2011, S.187-202

**Korth, Hans-Georg:** Das Funkwesen auf Seeschiffen. In: Marcus, Christof und Schoppmeyer, Dieter W.F. (Hrsg.): 200 Jahre Seefahrtsschule Bremen. H.M.Hauschild GmbH. Bremen 1999, S.179-190

**Krotz, Friedrich:** Kommunikation im Zeitalter des Internets. In: Höflich, Joachim R. und Gebhardt, Julian (Hrsg.): Vermittlungskulturen im Wandel. E-Mail, Brief, SMS. Peter Lang Verlag. Frankfurt am Main 2003, S.21-38

Langeheine, Volker: Textpragmatische Analyse schriftlicher Kommunikation am Beispiel des Briefes. In: Grosse, Siegfried (Hrsg.): Schriftsprachlichkeit. Sprache der Gegenwart 59. Schwann Verlag. Düsseldorf 1983, S.190-211

Lenz, Karl: Zeit (en) in der alltäglichen Lebensführung von Paaren. In: Jurczyk, Karin; Lange, Andreas und Thiessen, Barbara (Hrsg.): Doing Family. Warum Familienleben heute nicht mehr selbstverständlich ist. Weinheim und Basel 2014, S.113-127

Linke, Christine: Aufwachsen mit mobilen Medien. Rituale und Kommunikation im Alltag von Kindern und Jugendlichen. In: Grimm, Petra und Zöllner, Oliver (Hrsg.): Medien – Rituale – Jugend. Perspektiven auf Medienkommunikation im Alltag junger Menschen. Franz Steiner Verlag. Stuttgart 2011, S. 81-97

Lück, Detlev: Geschlechterunterschiede und Geschlechterunterscheidungen in Europa- eine Einführung ins Thema. In: Lück, Detlev und Cornelißen, Waltraud (Hrsg.): Geschlechtsunterschiede und Geschlechterunterscheidungen in Europa. Lucius & Lucius. Stuttgart 2014, S.1-28

Luhmann, Niklas: Liebe als Passion. Zur Codierung von Intimität. Suhrkamp Verlag. Frankfurt am Main 1994. In: Keddi, Barbara: Liebe als biografisches Projekt. In: Röttger-Rössler, Birgitt und Engelen, Eva-Maria (Hrsg.): >>Tell me about love<<. Kultur und Natur der Liebe. Mentis Verlag. Paderborn 2006, S.143-164

Meier, Jörg: Vom Brief zur E-Mail-Kontinuität und Wandel. In: Dürscheid, Christa und Ziegler, Arne (Hrsg.): Kommunikationsform E-Mail. Band 7. Stauffenburg-Verlag. Tübingen 2007, S.57-76

Mörl, Christoph und Groß, Mathias: Soziale Netzwerke im Internet. Analyse der Monetarisierungsmöglichkeiten und Entwicklung eines integrierten Geschäftsmodells. Hülsbusch Verlag. Boizenburg 2008. In: Leiner, Dominik J. und Weissensteiner, Elke: Facebook in der Wissenschaft: Forschung zu sozialen Onlinenetzen. Medien und Kommunikationswissenschaft, 59(4), 2011, S.526-544. Onlinequelle verwendet, einsehbar unter:  
[https://www.researchgate.net/publication/216429925\\_Facebook\\_in\\_der\\_Wissenschaft\\_Forschung\\_zu\\_sozialen\\_Onlinenetzen](https://www.researchgate.net/publication/216429925_Facebook_in_der_Wissenschaft_Forschung_zu_sozialen_Onlinenetzen) S.1-28 (12.12.2020; 12:45Uhr)

Müller-Fahrenholz, Manfred: Passagier- und Kreuzfahrtschiffe im Wandel der Zeit. Aus: 200 Jahre Seefahrtsschule Bremen. Hrsg. Marcus, Christof und Schoppmeyer, Dieter W.F. Verlag H.M. Hauschild GmbH, Bremen 1999, S.124-131

Nickisch, Reinhard M.G.: Der Brief- historische Betrachtungen. In: Höflich, Joachim R. und Gebhardt, Julian (Hrsg.): Vermittlungskulturen im Wandel. Brief, E-Mail, SMS. Peter Lang Verlag. Frankfurt am Main 2003, S.63-74

Paridon, H.: Berufsbedingte Mobilität. In: Badura, Bernhard; Ducki, Antje; Schröder, Helmut; Klose, Joachim und Meyer, Markus (Hrsg.): Fehlzeiten-Report 2012. Gesundheit in der flexiblen Arbeitswelt: Chancen nutzen- Risiken minimieren. Springer-Verlag. Berlin Heidelberg 2012, S.79-88

Peters, John Durham: Das Telefon als theologisches und erotisches Problem. In: Munker, Stefan und Roesler, Alexander (Hrsg.): Telefonbuch. Beitrag zu einer Kulturgeschichte des Telefons. Suhrkamp Verlag. Frankfurt am Main 2000, S.61-83

Posner, Roland: Zur Systematik der Beschreibung verbaler und nonverbaler Kommunikation. Semiotik als Propädeutik der Medienanalyse. In: Bosshardt, Hans-Georg (Hrsg.): Perspektiven auf Sprache. Interdisziplinäre Beiträge zum Gedenken an Hans Hörmann. De Gruyter. Berlin/New York 1986, S.267-314

Rammert, Werner: Wie das Telefon in unseren Alltag kam...kulturelle Bedingungen einer technischen Innovation und ihrer gesellschaftlichen Verbreitung. In: Becker, Jörg (Hrsg.): Telefonieren- Hessische Blätter für Volks- und Kulturforschung. Band 24. Jonas Verlag 1989, S.77-90

Ramsenthaler, C.: Was ist „Qualitative Inhaltsanalyse?“ In: Schnell, M.; Schulz, C.; Kolbe, H. und Dunger, C. (Hrsg.): Der Patient am Lebensende. Springer VS, Wiesbaden 2013

Ravenstein, Ernest G.: Die Gesetze der Wanderung II. In: Széll, György (Hrsg.): Regionale Mobilität. München 1972, S.65-94

Röser, Jutta und Großmann, Nina: Alltag im Internet und Fernsehen. Fallstudien zum Medienhandeln junger Paare. In: Thomas, Tanja (Hrsg.): Medienkultur und soziales Handeln. Wiesbaden 2008, S.91-103

Röser, Jutta: Der Domestizierungsansatz und seine Potenziale zur Analyse alltäglichen Medienhandelns. In: Röser, Jutta: MedienAlltag. Domestizierungsprozesse alter und neuer Medien. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden 2007, S.15-30

Schier, Michaela und Schlinzig, Tilo: Anwesenheit in Abwesenheit. Digitale Elternschaft in mobilen Gesellschaften. In: Friese, Heidrun; Rebane, Gala; Nolden, Marcus und Schreiter, Miriam (Hrsg.): Handbuch Soziale Praktiken und Digitale Alltagswelten. Springer VS (im Druck), Wiesbaden 2016. Hier In: Gerleigner, Susanne und Zerle-Elsäßer, Claudia: Vorstudie zum Thema „Familienleben im Digital-Zeitalter“. Deutsches Jugendinstitut e.V. München 2016

Schneider, Norbert F.: Die räumliche Dimension der Herstellung von Familie. In: Jurczyk, Karin; Lange, Andreas und Thiessen, Barbara (Hrsg.): Doing Family. Warum Familienleben heute nicht mehr selbstverständlich ist. Weinheim und Basel 2014, S.208-221

Schneider, Norbert F.: Die räumliche Dimension der Herstellung von Familie. In: Jurczyk, Karin; Lange, Andreas und Thiessen, Barbara (Hrsg.): Doing Family. Warum Familienleben heute nicht mehr selbstverständlich ist. Weinheim und Basel 2014, S.208-221

Schneider, Norbert F.: Distanzbeziehungen. In: Lenz, Karl und Nestmann, Frank (Hrsg.): Handbuch Persönliche Beziehungen. Juventa Verlag. Weinheim und München 2009, S.677-694

Schnettler, Bernt: Thomas Luckmann: Kultur zwischen Konstitution, Konstruktion und Kommunikation. In: Moebius, Stephan und Quadflieg, Dirk (Hrsg.): Kultur. Theorien der Gegenwart. 2., erweiterte und aktualisierte Auflage. Springer VS Verlag, Wiesbaden 2011, S.212-226

Schüttpelz, Erhard: Die medienanthropologische Kehre der Kulturtechniken. In: Engell, Lorenz; Vogl, Josef und Siegert, Bernhard (Hrsg.): Kulturgeschichte als Mediengeschichte (oder vice versa?). Universitätsverlag Weimar 2006, S.87-110

Schwitalla, Johannes: Kleine Botschaften. Telegramm- und SMS- Texte. In: OBST. Osnabrücker Beiträge zur Sprachtherapie. Ausgabe 64. Briefkommunikation im 20. Jahrhundert. Von Schmitz, Ulrich und Wyss, Eva Lia (Hrsg.): In ebd., Duisburg 2002, S.33-56

Stafford, Laura: Maintaining long-distance and cross-residential relationships. Mahwah. LEA. 2005. In: Schneider, Norbert F.: Distanzbeziehungen. In: Lenz, Karl und Nestmann, Frank (Hrsg.): Handbuch Persönliche Beziehungen. Juventa Verlag. Weinheim und München 2009, S.677-694

Stegbauer, Christian: Form und Beziehung am Beispiel schriftlicher Kommunikation. In: Höflich, Joachim R. und Gebhardt, Julian (Hrsg.): Vermittlungskulturen im Wandel. Brief, E-Mail, SMS. Peter Lang Verlag. Frankfurt am Main 2003, S.75-94

Steinberg, Mark und Miller, Gerald R.: Interpersonal Communication. A Sharing Process. In: Hanneman, Gerhard J. und McEwen, William J. (Hrsg.): Communication and Behavior. Reading, Mass., u.a. 1975. Hier in: Höflich, Joachim Robert: Technisch vermittelte interpersonale Kommunikation. Grundlagen, organisatorische Medienverwendung, Konstitution „elektronischer Gemeinschaften“. Westdeutscher Verlag, Opladen 1996

Tesak, Jürgen und Dittmann, Jürgen: Syntaktische Strukturen und Ellipsen in deutschen Telegrammen. In: Feldbusch, Elisabeth u.a. (Hrsg.): Neuere Fragen der Linguistik. Tübingen

1991, S.245- 251. Hier In: Schwitalla, Johannes: Kleine Botschaften. Telegramm- und SMS-  
Texte. In: OBST. Osnabrücker Beiträge zur Sprachtherapie. Ausgabe 64.  
Briefkommunikation im 20. Jahrhundert. Von Schmitz, Ulrich und Wyss, Eva Lia (Hrsg.): In  
ebd., Duisburg 2002, S.33-56

Voß, G. Günther: Entwicklung und Eckpunkte des theoretischen Konzepts. In: Projektgruppe  
„Alltägliche Lebensführung“ (Hrsg.): Alltägliche Lebensführung. Arrangements zwischen  
Traditionalität und Modernisierung. Leske+Budrich. Opladen 1995, S.23-44

Wendl, Peter: Gelingende Fern-Beziehung. Entfernt zusammen wachsen. Freiburg 2005. In:  
Schneider, Norbert F.: Distanzbeziehungen. In: Lenz, Karl und Nestmann, Frank (Hrsg.):  
Handbuch Persönliche Beziehungen. Juventa Verlag. Weinheim und München 2009, S.677-  
694

Wendt, Svea: „Man muss dafür geboren sein“. In: Der Tod und das Meer. Seenot in  
Schiffbruch, Kunst, Geschichte und Kultur. Hrsg. von Knöll, Stefanie; Overdick, Michael;  
Fischer, Norbert und Overdick, Thomas: Katalog zur Ausstellung Der Tod und das Meer:  
Seenot und Schiffbruch in Kunst, Geschichte und Kultur im Flensburger Schiffahrtsmuseum.  
25.11. bis 27.01.2013. Handewitt 2012, S.33-36

Wiedenmann, R.E.: Ritual und Sinntransformation. Ein Beitrag zur Semiotik soziokultureller  
Interpenetrationsprozesse. Berlin 1991. In: Pethes, Nicolas und Ruchatz, Jens (Hrsg.):  
Gedächtnis und Erinnerung. Ein interdisziplinäres Lexikon. Rowohlts enzyklopädie.  
Hamburg 2001

Wölfle, Holger: Liebeskommunikation in E-Mails. In: Ziegler, Arne und Dürscheid, Christa  
(Hrsg.): Kommunikationsform E-Mail. Band 7. Stauffenburg- Verlag. Tübingen 2007, S.187-  
216

Wyss, Eva Lia: Fragmente einer Sprachgeschichte des Liebesbriefs. Liebesbriefe des  
20.Jahrhunderts im Spannungsfeld von Sprach-, Kommunikations- und Mediengeschichte. In:  
OBST. Osnabrücker Beiträge zur Sprachtherapie. Ausgabe 64. Briefkommunikation im 20.  
Jahrhundert. Von Schmitz, Ulrich und Wyss, Eva Lia (Hrsg.): In ebd., Duisburg 2002, S.57-  
93

Zimmermann, Doris A. und Zimmermann, Bernhard: Die neuen Informationstechnologien  
und ihre Folgen. München 1988. In: Höflich, Joachim Robert: Technisch vermittelte  
interpersonale Kommunikation. Grundlagen, organisatorische Medienverwendung,  
Konstitution „elektronischer Gemeinschaften“. Westdeutscher Verlag, Opladen 1996



## **Erlebnisberichte**

**Rohmer, Marita:** Verheiratet mit einem Seebären. Das nicht alltägliche Leben einer Seemannsfrau. Verlag H.M. Hauschild GmbH, Bremen 1994

**Rohmer, Marita:** Mein Mann? Der fährt zur See! Aus dem ganz normal- chaotischen Alltag einer Seemannsehe. Verlag H.M. Hauschild GmbH, Bremen 1998

## **Einführungsliteratur, Grundlagenliteratur und Studienliteratur**

**Aeppli, Jürg; Gasser, Luciano; Gutzwiller, Eveline und Tettenborn, Annette (Hrsg.):**

Empirisches wissenschaftliches Arbeiten. 4. durchgesehene Auflage. Verlag Julius Klinkhardt, Bad Heilbrunn 2016

**Anter, Andreas:** Theorien der Macht (Zur Einführung). Junius Verlag GmbH. Hamburg 2012

**Berg, W.:** Gesundheitstourismus und Wellnesstourismus. München, Wien 2008

**Beth, Hanno und Pross, Harry:** Einführung in die Kommunikationswissenschaft. Verlag W. Kohlhammer, Stuttgart, Berlin, Köln und Mainz 1976

**Böhn, Andreas und Seidler, Andreas (Hrsg.):** Mediengeschichte. Eine Einführung. Gunter Narr Verlag, Tübingen 2008

**Brüsemeister, Thomas:** Qualitative Forschung. Ein Überblick. 2.überarbeitete Auflage. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden 2008

**Burkart, Roland:** Kommunikationswissenschaft: Grundlagen und Problemfelder. Umriss einer interdisziplinären Sozialwissenschaft. 4.Auflage, Böhlau UTB, Wien 2002

**Dechmann, Birgit und Ryffel, Christiane:** Soziologie im Alltag. Eine Einführung. 14. überarbeitete und erweiterte Auflage. Beltz Juventa Verlag, Weinheim und Basel. 2015

**Dittmar, Jacob F.:** Grundlagen der Medienwissenschaft. Technische Universität Berlin 2009

**Eichner, Karsten:** Traumschiff ahoi. Das Kreuzfahrt 1x1. Koehlers Verlagsgesellschaft. Hamburg 2017

**Fahlenbrach, Kathrin:** Medien, Geschichte und Wahrnehmung. Eine Einführung in die Mediengeschichte. Springer VS, Wiesbaden 2019

**Faßler, Manfred und Halbach, Wulf (Hrsg.):** Geschichte der Medien. Wilhelm Fink Verlag, München 1998

**Faulstich, Werner (Hrsg.):** Grundwissen Medien. 4.Auflage. UTB für Wissenschaft. Wilhelm Fink Verlag, München 2000

**Faulstich, Werner:** Medienwissenschaft. Wilhelm Fink Verlag, Paderborn 2004

**Flichy, Patrice:** Tele. Geschichte der modernen Kommunikation. Campus Verlag. Frankfurt am Main, New York und Paris 1994

**Flick, Uwe:** Qualitative Forschung. Theorie, Methoden, Anwendung in Psychologie und Sozialwissenschaften. Reinbeck: Rowohlt, Hamburg 2005

**Gläser, Martin:** Medienmanagement. Vahlens Handbücher der Wirtschafts- und Sozialwissenschaften. Vahlen Verlag, München 2008

**Goffman, Erving:** Rede-Weisen. Formen der Kommunikation in sozialen Situationen. UKV, Konstanz 2005. In: Höflich, Joachim R. (Hrsg.): Der Mensch und seine Medien. Springer Fachmedien, Wiesbaden 2016

**Grampp, Sven:** Marshall McLuhan. Eine Einführung. UVK Verlagsgesellschaft mbH., Konstanz und München 2011

**Hartmann, Frank:** Multimedia. Facultas Verlags- und Buchhandels AG, Wien 2008

**Hickethier, Knut:** Einführung in die Medienwissenschaft. J.B.Metzler, Stuttgart. Springer-Verlag, Berlin-Heidelberg 2010

**Höflich, Joachim Robert:** Der Mensch und seine Medien. Mediatisierte interpersonale Kommunikation. Eine Einführung. Springer VS. Springer Fachmedien, Wiesbaden 2016

**Höflich, Joachim Robert:** Technisch vermittelte interpersonale Kommunikation. Grundlagen, organisatorische Medienverwendung, Konstitution „elektronischer Gemeinschaften“. Westdeutscher Verlag, Opladen 1996

**Kaspar, Claude:** Die Tourismuslehre im Grundriss. St. Galler Beiträge zum Tourismus und zur Verkehrswirtschaft. Reihe Tourismus. 5. Auflage. Verlag Paul Haupt. Bern, Stuttgart 1996

**Katz, Alfred:** Staatsrecht. Grundkurs im öffentlichen Recht. 18., völlig neu bearbeitete Auflage. C.F. Müller, Heidelberg 2010

**Lamnek, S.:** Qualitative Sozialforschung. Band 2. Methoden und Techniken. Psychologie Verlags Union, München 1989

**Maletzke, Gerhard:** „Psychologie der Massenkommunikation.“ In: Ders.: Kommunikationswissenschaft im Überblick. Opladen 1998

**Maurer, Michael:** Kulturgeschichte. Böhlau Verlag Köln, Weimar, Wien 2008

**Mundt, J.W.:** Einführung in den Tourismus. München, Wien 2006

**Pfaff, Manfred:** Schiffsbetriebstechnik. Nachschlagewerk und Ratgeber. Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. Springer Vieweg, Wiesbaden 2018

**Picot, Arnold und Reichwald, Ralf (Hrsg.):** Kommunikationstechnik und Wirtschaftlichkeit. Eine Analyse am Beispiel von Teletex und Telefax. Forschungsprojekt Bürokommunikation Band 5. Von Bodem, Helmut; Hanke, Peter; Lange, Bernd und Zangl, Hans. CW-Publikationen 1984

**Pompl, Wilhelm:** Das Produkt Pauschalreise. Konzept und Elemente. In: Mundt, Jörn W. (Hrsg.): Reiseveranstaltung. Lehr- und Handbuch. 7.Auflage. München 2011

**Pürer, Heinz:** Einführung in die Publizistikwissenschaft. 5., überarbeitete Auflage. Ölschläger Verlag, München 1993

**Rosa, Hartmut; Strecker, David und Kottmann, Andrea (Hrsg.):** Soziologische Theorien. UVK Verlagsgesellschaft, Konstanz 2007

**Schanze, Helmut (Hrsg.):** Handbuch der Mediengeschichte. Alfred Kröner Verlag, Stuttgart 2001

**Schellmann, Bernhard; Baumann, Andreas; Gläser, Martin und Kegel, Thomas (Hrsg.):** Handbuch Medien. Medien verstehen. Glaan-Gruiten 2013

**Schnell, R.; Hill, P.B. und Esser, E. (Hrsg.):** Methoden der empirischen Sozialforschung. München/Wien 2005

**Schröter, Jens (Hrsg.):** Handbuch Medienwissenschaft. Verlag J.B.Metzler, Stuttgart und Weimar 2014

**Schulz, Axel und Auer, Josef:** Kreuzfahrten und Schiffsverkehr im Tourismus. Lehr- und Handbücher zu Tourismus, Verkehr und Freizeit. Herausgegeben von Univ.- Prof. Dr. Walter Freyer. Oldenbourg Verlag München, München 2010

**Schulz, Axel; Berg, Waldemar; Gardini, Marco A.; Kirstges, Torsten und Eisenstein, Bernd (Hrsg.):** Grundlagen des Tourismus. Lehrbuch in 5 Modulen. De Gruyter Oldenbourg, München 2014

**Schübler, O.:** Passagierschiffahrt- Ein Handbuch für Reiseverkehrskaufleute in Ausbildung und Praxis. 2.Auflage. Frankfurt am Main 2005

**Seitz, Erwin und Wolf, Jakob (Hrsg.):** Tourismusmanagement und -marketing. Landsberg/Lech 1991

**Steinecke, Albrecht:** Kreuzfahrttourismus. UTB München und Konstanz. UVK Verlagsgesellschaft mbH, Konstanz und München 2018

**Stöber, Rudolf:** Mediengeschichte. Die Evolution „neuer Medien“ von Gutenberg bis Gates. Eine Einführung. Band 1. Westdeutscher Verlag, Wiesbaden 2003

**Weber, Max:** Soziologische Grundbegriffe. Aus: Grundriss der Sozialökonomik, III. Abt.: Wirtschaft und Gesellschaft, I. Teil (1. Lieferung), Kap. I, Tübingen (Mohr Siebeck) 1921. Vollständige Neuausgabe. Herausgegeben von Guth, Karl-Maria (Hrsg.). Hofenbergl Verlag, Berlin 2015

**Wenzel, Horst:** Mediengeschichte vor und nach Gutenberg. WBG (Wissenschaftliche Buchgesellschaft), Darmstadt 2007

Wenzlhuemer, Roland: Globalgeschichte schreiben. Eine Einführung in 6 Episoden. UVK Verlagsgesellschaft mbH. Konstanz mit UVK/Lucius, München 2017

Winkler, Hartmut: Basiswissen Medien. Fischer Taschenbuch-Verlag, Frankfurt am Main 2008

Wolfschmidt, Gudrun (Hrsg.): Vom Hertz zum Handy. Entwicklung der Kommunikation. Nuncius Hamburgensis. Beiträge zur Geschichte der Naturwissenschaften. Band 6. Norderstedt 2007

### **Beiträge in Einführungs-, Grundlagen- und Studienliteratur**

Altendorfer, Otto: Einführung in die Kommunikationswissenschaft. In: Altendorfer, Otto und Hilmer, Ludwig (Hrsg.): Medienmanagement. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden 2009, S.167-195

Bentele, Günter und Beck, Klaus: Information-Kommunikation-Massenkommunikation: Grundbegriffe und Modelle der Publizistik- und Kommunikationswissenschaft. In: Jarren, Otfried (Hrsg.): Medien und Journalismus 1. Eine Einführung. Westdeutscher Verlag, Opladen 1994, S.15-50

Blumer, Herbert: Der methodologische Standort des Symbolischen Interaktionismus. Blumer, Herbert: Der methodologische Standort des Symbolischen Interaktionismus. In: Burkart, Roland und Hömberg, Walter (Hrsg.): Kommunikationstheorien. Ein Textbuch zur Einführung. Wilhelm Braumüller. Wien 1992, S.23-39. Hier In: Pürer, Heinz: Kommunikation. In: Eichhorn, Wolfgang; Pürer, Heinz und Springer, Nina (Hrsg.): Grundbegriffe der Kommunikationswissenschaft. UVK Verlagsgesellschaft mbH. Konstanz mit UVK/Lucius, München 2015, S.11-38

Blumer, Herbert: Der methodologische Standort des Symbolischen Interaktionismus. In: Burkart, Roland und Hömberg, Walter (Hrsg.): Kommunikationstheorien. Ein Textbuch zur Einführung. Wilhelm Braumüller. Wien 1992, S.23-39

Bowlby, John In: Grossmann, Klaus E. und Grossmann, Karin (Hrsg.): Bindung und menschliche Entwicklung: John Bowlby, Mary Ainsworth und die Grundlagen der Bindungstheorie. Klett-Cotta. Stuttgart 2003

Burkart, Roland (1998): Kommunikationswissenschaft. Grundlagen und Problemfelder. Umriss einer interdisziplinären Sozialwissenschaft. 3., aktualisierte Ausgabe. Böhlau Verlag. Wien, Köln und Weimar 1998. In: Pürer, Heinz: Kommunikation. In: Eichhorn, Wolfgang; Pürer, Heinz und Springer, Nina (Hrsg.): Grundbegriffe der Kommunikationswissenschaft. UVK Verlagsgesellschaft mbH. Konstanz mit UVK/Lucius, München 2015, S.11-38

- Dastyari, Soheil:** Computer In: Faulstich, Werner (Hrsg.): Grundwissen Medien. 4.Auflage. Wilhelm Fink Verlag. München 2000, S.151-173
- Distelmeyer, Jan:** Machtzeichen. Anordnungen des Computers. Bertz + Fischer Verlag. Berlin 2017. In: Fahlenbrach, Kathrin: Medien, Geschichte und Wahrnehmung. Eine Einführung in die Mediengeschichte. Springer VS, Wiesbaden 2019
- Döring, Nicola:** Modelle der Computervermittelten Kommunikation. In: Kuhlen, Rainer; Semar, Wolfgang und Strauch, Dietmar (Hrsg.): Grundlagen der praktischen Information und Dokumentation. Handbuch zur Einführung in die Informationswissenschaft und- Praxis. 6.Ausgabe. Berlin 2013, S.424-430
- Eckes, Thomas:** Geschlechterstereotype: Von Rollen, Identitäten und Vorurteilen. In: Becker, Ruth (Hrsg.): Handbuch Frauen- und Geschlechterforschung: Theorie, Methoden, Empirie. 3.Auflage. VS Verlag für Sozialwissenschaft. Wiesbaden 2010, S.178-189
- Faßler, Manfred:** Makromedien. In: Faßler, Manfred und Halbach, Wulf (Hrsg.): Geschichte der Medien. Wilhelm Fink Verlag. München 1998, S.309-359
- Flusser, Vilém:** Die Geste des Telefonierens 1991 In: Pias, Claus; Vogl, Joseph; Engel, Lorenz; Fahl, Oliver und Neitzel, Britta (Hrsg.): Kursbuch Medienkultur. Die maßgeblichen Theorien von Brecht bis Baudrillard. 4. Auflage. Deutsche Verlagsanstalt. Stuttgart 2002, S.185-191
- Gaß, Carl Friedrich** In: Stöber, Rudolf (Hrsg.): Mediengeschichte. Die Evolution „Neuer“ Medien von Gutenberg bis Gates. Eine Einführung. Band 1: Presse- Telekommunikation. Westdeutscher Verlag, Wiesbaden 2003
- Graumann, C.F. (1972):** Interaktion und Kommunikation. In: Graumann, C.F. (Hrsg.): Sozialpsychologie. Handbuch der Psychologie, Band 7. Hogrefe. Göttingen 1972, S.1109-1262
- Halbach, Wulf R.:** Netzwerke. In: Faßler, Manfred und Halbach, Wulf R. (Hrsg.): Geschichte der Medien. Wilhelm Fink Verlag. München 1998, S.269-307
- Hepp, Andreas; Krotz, Friedrich und Winter, Carsten:** Einleitung. Globalisierung in der Medien- und Kommunikationswissenschaft. In: Hepp, Andreas; Krotz, Friedrich und Winter, Carsten (Hrsg.): Globalisierung der Medienkommunikation. Eine Einführung. VS Verlag für Sozialwissenschaften. Wiesbaden 2005, S.7-17
- Hunziker, Peter:** Medien, Kommunikation und Gesellschaft. Darmstadt 1988. In: Schellmann, Bernhard; Baumann, Andreas; Gläser, Martin und Kegel, Thomas (Hrsg.): Handbuch Medien. Medien verstehen. Glaan-Gruiten 2013

**Kammer, Manfred:** Geschichte der Digitalmedien. In: Schanze, Helmut (Hrsg.): Handbuch der Mediengeschichte. Alfred Kröner Verlag. Stuttgart 2001, S.519-554

**Kübler, Hans-Dieter:** Mediale Kommunikation. Niemeyer Verlag, Tübingen 2000. In: Schellmann, Bernhard; Baumann, Andreas; Gläser, Martin und Kegel, Thomas (Hrsg.): Handbuch Medien. Medien verstehen. Glaan-Gruiten 2013

**Kübler, Hans-Dieter:** Medienanalyse. In: Schanze, Hartmut: Handbuch der Mediengeschichte. Alfred Kröner Verlag. Stuttgart 2001, S.41-71

**McLuhan, Marshall:** Die magischen Kanäle. 1968 In: Wenzel, Horst (Hrsg.): Mediengeschichte vor und nach Gutenberg. Wissenschaftliche Buchgesellschaft WBG, Darmstadt 2007

**Morley, David:** Bemerkungen zur Ethnographie des Fernsehpublikums. In: Bromley, Roger; Göttlich, Udo und Winter, Carsten (Hrsg.): Cultural Studies. Grundlagentexte zur Einführung. Zu Klampen Verlag. Lüneburg 1999, S.281-316

**Pürer, Heinz:** Kommunikation, in: Eichhorn, Wolfgang; Pürer, Heinz und Springer, Nina (Hrsg.): Grundbegriffe der Kommunikationswissenschaft. UVK Verlagsgesellschaft mbH. Konstanz mit UVK/Lucius, München 2015, S.11-38

**Reichertz, Jo:** Kommunikationsmacht. Was ist Kommunikation und was vermag sie? Und weshalb vermag sie das? VS Verlag. Wiesbaden 2009. In: Höflich, Joachim Robert: Der Mensch und seine Medien. Mediatisierte interpersonale Kommunikation. Eine Einführung. Springer VS. Springer Fachmedien, Wiesbaden 2016

**Scherr, Albert:** Kommunikation. In: Kopp, Johannes und Steinbach, Anja (Hrsg.): Grundbegriffe der Soziologie. 12.Auflage. Springer VS. Springer Fachmedien Wiesbaden GmbH. Wiesbaden 2018, S.229-234

**Scheufele, B.:** Kommunikation und Medien: Grundbegriffe, Theorien und Konzepte. In: Piwinger, M. und Zerfaß, A. (Hrsg.): Handbuch Unternehmenskommunikation. Gabler Verlag. Wiesbaden 2007, S.89-122

**Schulz von Thun 1981,** zitiert nach: Schellmann, Bernhard; Baumann, Andreas; Gläser, Martin und Kegel, Thomas (Hrsg.): Handbuch Medien. Medien verstehen. Glaan-Gruiten 2013

**Uka, Walter:** Brief. In: Faulstich, Werner (Hrsg.): Grundwissen Medien. 4. Auflage. UTB für Wissenschaft. Wilhelm Fink Verlag. München 2000, S.114-132

### **Aufsätze in Zeitungen und Zeitschriften**

**Andryszak, Peter:** Besinnliches an Bord. In: Deutsche Seeschiffahrt 12/2013, S.44- 51

**Auinger, Alina:** Turn off your Phone, Honey! Eine qualitative Studie zu den Auswirkungen mobiler Erreichbarkeit auf Paarbeziehungen. Onlinejournal des Fachbereichs Kommunikationswissenschaft. Universität Salzburg. 4. Ausgabe. Dezember 2014, S.1-17  
 Auch online abrufbar unter: <http://eplus.uni-salzburg.at/JKM/periodical/pageview/2077793>

**Blätter der Deutschen Seemannsmission.** Ausgabe 04/2016

**Bondy, Curt:** Problems of Internment Camps. The Journal of Abnormal and Social Psychology. Vol.38, 1943, S.453-475

**Bonizzoni, Paola und Leonini, Luisa:** Veränderung der räumlichen Konfiguration von Migrantenfamilien: Narrationen von Kindern nach der Zusammenführung mit ihren Müttern in Italien. In: Comparative Population Studies- Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft. Jg. 38, Heft 2 (2013) S.499- 534

**Buck, Christoph; Eymann, Torsten und Kaubisch, Daniela:** Wer weiß was? Digitale Privatsphäre und App-Literacy aus Nutzerperspektive. In: Nissen, Volker; Stelzer, Dirk; Straßburger, Steffen und Fischer, Daniel (Hrsg.): Multikonferenz Wirtschaftsinformatik (MKWI). Band 1. Universitätsverlag Ilmenau. Ilmenau 2016, S.391-402

**Contzen, Mona:** Ein Leben auf hoher See als Mitglied einer Kreuzfahrt- Crew. 2013 (auch online unter: <https://www.derwesten.de/reise/ein-leben-auf-hoher-see-als-mitglied-einer-kreuzfahrt-crew-id8519040.html> ; 14.08.2020; 09:35Uhr)

**Crolly, Hannelore** in: Die Welt vom 03.10.2016 siehe zusätzlich auch: <https://www.welt.de/reise/Kreuzfahrt/article158331014/Die-geheime-Welt-der-unsichtbaren-Bediensteten.html> (13.12.2017, 09:33Uhr)

**CUX Journal.** Magazin für das Cuxland. Ausgabe vom 19.04.2018 sowie einzelne Beiträge in unterschiedlichen Ausgaben.

**Delius, Ulrich:** Ausbeutung auf hoher See. In: TourismWatch. Informationsdienst Dritte Welt-Tourismus. Nummer 58, März 2010. S.14-16

**Deutsche Seeschiffahrt.** Verband Deutscher Reeder. Ausgabe März/April 2016. 03/04 2016, S.58-62

**Döring, Nicola und Dietmar, Christine:** Mediatisierte Paarkommunikation: Ansätze zur theoretischen Modellierung und erste qualitative Befunde. In: FQS. Forum Qualitative Sozialforschung. Volume 4, No.3, Art.2. 2003

**Dürscheid, Christa:** Zwischen Mündlichkeit und Schriftlichkeit: die Kommunikation im Internet. In: Papiere zur Linguistik 60, Heft 1, 1999, S.17-30

**Eckhardt, Christian:** Aktuelle Trends auf Kreuzfahrtschiffen. In: Hansa. Heft 9/2013. S.22-25

Elsen, Hilke: Das Tradieren von Genderstereotypen- Sprache und Medien. In: *interculture journal: Online-Zeitschrift für interkulturelle Studien*. Vol. 17, Nr. 30, 2018 S.41-61

Feldhaus, Michael und Huinink, Johannes: Fertilität und Pendelmobilität in Deutschland. In: *Comparative Population Studies- Zeitschrift für Bevölkerungswissenschaft*. Jg. 37, 3-4 (2012), S.463-490 (Erstveröffentlichung 06.12.2012)

Feldkamp, Ursula: Die ersten Schiffskrankenschwestern. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* Band 20, 1997. S.219-240

Feldkamp, Ursula: Die ersten Stewardessen auf bremischen Passagierschiffen. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* 21, 1998. S.83-100

Feldkamp, Ursula: Eine Alltagsgeschichte der Segelschifffahrt in Selbstzeugnissen: das Konzept einer Quellendatenbank am Deutschen Schifffahrtsmuseum. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* Band 28, 2005. S.55-74

Feldkamp, Ursula: Verkäuferinnen auf Passagierschiffen. In: *Deutsches Schifffahrtsarchiv* Band 25, 2002. S.135-144

Fink, Pierre-Christian; Rudzio, Kolja und Scherer, Katja: Niedriglöhner unter Druck. *DIE ZEIT* Nr.4/2012, 19.01.2012

Friedrichs, Julia: Volldampf ins Vergnügen. In: *Mare: Die Zeitschrift der Meere*. April/Mai 2017. Nr.121, S.77-79

Gerstenberger, Heide und Welke, Ulrich: „Der gemeine Seemann ist ein vernünftiger, brauchbarer Mensch“. In: *Waterkant* 1/92. S.21-29

Gerstenberger, Heide und Welke, Ulrich: „Der gemeine Seemann ist ein vernünftiger, brauchbarer Mensch“. In: *Waterkant* 2/92. S.25-30 (1992a)

Goertz, L.: Wie interaktiv sind Medien? Auf dem Weg zu einer Definition von Interaktivität. In: *Rundfunk und Fernsehen* 43 (4), 1995, S.477-493

Handler, Peter: There´s a message in the wire...Stilistische Annäherungen an das Phänomen E-Mail. In: *Moderne Sprachen* 39, H. 1-2, 1995, S.44-63

Heilmann, Till A.: Digitalität als Taktilität. McLuhan, der Computer und die Taste. In: *Zeitschrift für Medienwissenschaft*. Heft 3: Aufzeichnen. Jahrgang 2, Nr.2, 2010, S.125-134

Jäckel, Michael: Interaktion. Soziologische Anmerkung zu einem Begriff. In: *Rundfunk und Fernsehen* 43 (4), 1995, S.463-476

Kohlwes, Heidi: Traumjob Traumschiff? In: *physiopraxis* 2008. Heft 6, Ausgabe 10. S.52-53

Leiner, Dominik J. und Weissensteiner, Elke: Facebook in der Wissenschaft: Forschung zu sozialen Onlinenetzen. *Medien und Kommunikationswissenschaft*, 59(4), 2011, S.526-544. Onlinequelle verwendet, einsehbar unter:



[https://www.researchgate.net/publication/216429925\\_Facebook\\_in\\_der\\_Wissenschaft\\_Forschung\\_zu\\_sozialen\\_Onlinenetzen](https://www.researchgate.net/publication/216429925_Facebook_in_der_Wissenschaft_Forschung_zu_sozialen_Onlinenetzen) S.1-28 (12.12.2020; 12:45Uhr)

**Limmer, Ruth:** Berufsmobilität und Familie in Deutschland. In: Zeitschrift für Familienforschung. 17.Jahrg., Heft 2/2005, S.96-114

**Linke, Christine:** Being a couple in a media world. The mediatization of everyday communication in couple relationships. In: Communications, 36. Jg., Heft 1, 2011, S. 91-111.

Hier In: Auinger, Alina: Turn off your Phone, Honey! Eine qualitative Studie zu den Auswirkungen mobiler Erreichbarkeit auf Paarbeziehungen. Onlinejournal des Fachbereichs Kommunikationswissenschaft. Universität Salzburg. 4. Ausgabe. Dezember 2014, S.1-17

Auch online abrufbar unter: <http://eplus.uni-salzburg.at/JKM/periodical/pageview/2077793>

**Madianou, Hirca und Miller, Daniel:** Migration and New Media. Transnational Families and Polymedia. Routledge. London und New York 2012, S.107-115. In: Schlör, Kathrin: Wo is'n dein papa?- Im skype, ne? Doing family und integrative Medienbildung im Kontext von Multilokalität. In: Merz. Medien + Erziehung. Zeitschrift für Medienpädagogik. 56. Jahrgang. Nr.6, 2012, S.57-66

Nordsee-Zeitung, Die. Ausgabe vom 28.12.2017

**Ostersehle, Christian:** Ein Seefahrtsbuch und ein Zeugnisheft eines Kohlenziehers aus dem Jahr 2014. In: Deutsche Schifffahrt 02/2019, S.24- 26

**Pichler, Franz:** Drahtlos über den Atlantik. Erste Telegraphie-Funkübertragung durch Guglielmo Marconi vor 100 Jahren. In: PLUS LUCIS 1/2002, S.18-22

**Quiring, Oliver und Schweiger, Wolfgang:** Interaktivität-ten years after. Bestandsaufnahme und Analyserahmen. In: M & K. 54.Jahrgang, Ausgabe 1, 2006, S.5-23

**Rakow, Lana F. und Navarro, Vija:** Remote Mothering and the Parallel Shift: Women Meet the Cellular Phone. In: Critical Studies in Mass Communication 10, 1993, S.144-157, hier In: Buschauer, Regine: Wo bist du? Kommunikation, Koordination und Kontrolle. In: Buschauer, Regine: Mobile Räume. Medien- und diskursgeschichtliche Studien zur Tele-Kommunikation hrsg. von Tolen, Georg Christoph (Hrsg.): Mobile Räume. Medienanalysen. Band 9. Transcript Verlag. Bielefeld 2010, S.286-303

**Röser, Jutta:** Fragmentierung der Familie durch Medientechnologien? Häusliches Medienhandeln der Generationen und Geschlechter. In: medienheft Dossier 19, 27.Juni 2003, Zürich 2003, S.28-38

**Scheutz, Martin:** „Totale Institutionen“- missgeleiteter Bruder oder notwendiger Begleiter der Moderne? Eine Einführung. In: Wiener Zeitschrift zur Geschichte der Neuzeit. 8.Jahrgang, Heft 1, 2008, S.3-19

Schier, Michaela: Räumliche Entgrenzung von Arbeit und Familie. Die Herstellung von Familie unter Bedingungen von Multilokalität. In: Informationen zur Raumentwicklung. Heft 1/2.2009, S.55-66

Schlör, Kathrin: Wo is'n dein papa?- Im skype, ne? Doing family und integrative Medienbildung im Kontext von Multilokalität. In: Merz. Medien + Erziehung. Zeitschrift für Medienpädagogik. 56. Jahrgang. Nr.6, 2012, S.57-66

Schriften des DRV Deutscher Reiseverband e.V. 2008- 2019

Schulz, Winfried: Reconstructing mediatisation as an analytical concept. In: European Journal of Communication 19, 2004, S.87-101. In: Döring, Nicola: Mediatisierte Beziehungen. In: Lenz, Karl und Nestmann, Frank (Hrsg.): Handbuch Persönliche Beziehungen. Juventa Verlag. Weinheim und München 2009, S.651-676

Selmer, Lena (2005). "Nicht nah, aber immer für dich da" In: Medien und Erziehung. Zeitschrift für Medienpädagogik. Handys im Jugendalltag. Heft 3/2005, S.24-28. Abrufbar im Internet über die Quelle: <https://docplayer.org/27073061-Nicht-nah-aber-immer-fuer-dich-da-erreichbarkeit-im-familienalltag.html>

Sichelstiel, Gerhard: Theoretische Ansätze zur Erklärung von Ähnlichkeit und Unähnlichkeit in Partnerschaften. Diskussionspapier. Technische Universität Ilmenau, Institut für Volkswirtschaftslehre, No.25, 2001, S.1-14

Stock, Ulrich: Bitte melde dich! In: DIE ZEIT. Nr.30, 19.07.2001, S.47-49 auch online einsehbar unter: [https://www.zeit.de/2001/30/200130\\_k\\_anfang\\_begegnu.xml](https://www.zeit.de/2001/30/200130_k_anfang_begegnu.xml) (02.02.2020, 11:00Uhr)

Tagesspiegel, Der. Ausgabe vom 26.06.2014

Tönishoff, Peter: Trends in der Kreuzschiffahrt. In: Schiff & Hafen. Heft 9/2011. Seehafen-Verlag. Hamburg 2011. S. 32-33

Verbandszeitung des Verbandes der Seemannsfrauen e.V., unterschiedliche Ausgaben zwischen 1995- 2005.

Wehrmann, Anne-Kathrin: Ein Stück Heimat in der Fremde. In: Deutsche Seeschiffahrt 01-02/2016, S.66- 69

Z Oya Özçayir: Flags of Convenience and the Need for International Co-operation, In: International Maritime Law, Vol. 7, Nr. 4. Mai 2000, S. 111–117

### **Lexikonartikel**

Faber, Karl- Georg: Macht, Gewalt III. Geschichtliche Grundbegriffe. In: Historisches

Lexikon zur politisch- sozialen Sprache in Deutschland. Band 3. Hrsg. von Otto Brunner, Werner Conze und Reinhart Koselleck. Stuttgart 1982

Fuchs, Heinritz, Werner; Klimke, Daniela; Lautmann, Rüdiger; Rammstedt, Otthein; Stäheli, Urs; Weischer, Christoph und Wienold, Hanns (Hrsg.): Lexikon zur Soziologie. 5. überarbeitete Auflage. Wiesbaden 2011

Kühnhardt, Ludger und Mayer, Tilman (Hrsg.): Bonner Enzyklopädie der Globalität. Band 1 und 2. Wiesbaden 2017

Lamnek, Siegfried; Recker, Helga und Reinhold, Gerd (Hrsg.): Soziologie-Lexikon. Dritte, überarbeitete und erweiterte Auflage. R. Oldenbourg Verlag, München und Wien 1997

Pethes, Nicolas und Ruchatz, Jens (Hrsg.): Gedächtnis und Erinnerung. Ein interdisziplinäres Lexikon. rowohlt's enzyklopedie, Hamburg 2001

Reinhold, Gerd; Lamnek, Siegfried und Recker, Helga (Hrsg.): Soziologie-Lexikon. Vierte Auflage. R. Oldenbourg Verlag, München und Wien 2000

Schulz, Winfried: Kommunikationsprozess, in: Noelle-Neumann, Elisabeth und Schulz, Winfried sowie Wilke, Jürgen (Hrsg.): Fischer-Lexikon Publizistik. Massenkommunikation. Aktualisierte, vollständig überarbeitete und ergänzte Neuauflage. Frankfurt am Main 2002, S.153-182, hier S.153

### **Dissertationen und Facharbeiten**

Adler, Karolin: Bindungstheorie und Bindungsstörung. Nach John Bowlby und Mary Ainsworth. Studienarbeit. München 2011. Auch online einsehbar unter: <https://www.grin.com/document/202824> (19.08.2020; 14:22Uhr)

Brauer, Anja: Das globale Dorf. Marshall McLuhan und das Internet. 2013. Auch online einsehbar unter: <https://www.grin.com/document/275864> (12.02.20; 11:29Uhr)

Brumm, H.E.: Soziale Konflikte im Sozialsystem eines Handelsschiffes. Dissertation. Basel 1967 In: Jensen, Hans-Joachim: Der Seemann und seine Beziehung zur Arbeit und Führung auf Seeschiffen. Eine empirische Untersuchung. Peter D. Lang Verlag. Frankfurt am Main 1980

Cypra, Olgierd: Verhalten-Handeln-Soziales Handeln-Soziale Beziehung. Seminararbeit 2000. Online ebenfalls einsehbar unter: <https://www.grin.com/document/96680> (12.11.2020; 17:44Uhr)

Dietrich, Matthias: Moderne Kommunikationsmöglichkeiten an Bord und ihre Wirtschaftlichkeit. Dissertation 2000

Löwenbruck, Silke: Berufliche Mobilität und Auswirkungen auf die privaten Lebensformen. GRIN Verlag. München 2003

Merkel, Christoph: Die Industrialisierung der Handelsschifffahrt in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts. Das Beispiel der „Hamburg-Amerikanischen Packetfahrt-Aktiengesellschaft“ (HAPAG). Helmut-Schmidt-Universität. Universität der Bundeswehr Hamburg 2004

Micale, Claudio: Habitus und Lebenswelt: Warum Soziale Arbeit nicht auf Soziologie verzichten kann. Esslingen 2013

Rettel, Renate: Frauen im Nautikerberuf. Abschlußarbeit in der Fachrichtung Seefahrt an der Fachhochschule Hamburg. Hamburg 1998

Schäfer, Christian: Kreuzfahrten: die touristische Eroberung der Ozeane. Nürnberg 1998

Von der Lippe, Holger: Die Thematisierung von Beruf und Familie bei Eltern und ihren Kindern. Diplomarbeit. Berlin 2000 (auch online unter:

[https://www.demogr.mpg.de/publications/files/2030\\_1000000000\\_1\\_Full%20Text.pdf](https://www.demogr.mpg.de/publications/files/2030_1000000000_1_Full%20Text.pdf)  
(19.07.2020; 14:33Uhr)

Wolf, Cornelia: Internationale Seekreuzfahrten. Angebote, Entwicklung, Probleme. GRIN Verlag. Norderstedt 2006

Wölfer, Claudia: Wenn Paare sich streiten- Bindungsqualität und Verhalten im Konflikt. Dissertation. Heidelberg 2003

Zygmunt, Susanne: Der Brief und die E-Mail-Kommunikationsformen im Vergleich. Europa Universität Viadrina Frankfurt (Oder). Kulturwissenschaftliche Fakultät 2007. Auch online einsehbar unter: <https://www.grin.com/document/170890> (30.11.2020; 21:21Uhr)

## **Gesetze und Verordnungen**

§ 484 HGB (Handelsgesetzbuch)

Hamburgische Seemannsordnung 1854

Hamburgische Seemannsordnung 1865

Hamburgische Seemannsordnung 1872

Seemannsordnung vom 2.Juli 1902 Abschnitt D

§1356 vom 1.Juli 1958 bis 1.Juli 1977 (auch online einzusehen unter: <https://lexetius.com/BGB/1356,3>) (14.07.2019; 12:29Uhr)

§1356 vom 1.Juli 1977 bis 1.Januar 2002 (auch online einzusehen unter: <https://lexetius.com/BGB/1356,3>) (14.07.2019; 16:34Uhr)

§1356 BGB vom 1.Januar 2002 (auch online einzusehen unter: <https://lexetius.com/BGB/1356,2>) (15.07.2019; 10:07Uhr)

SeeArbG- Seearbeitsgesetz vom 20.04.2013

§3 Abs.1 SeeArbG vom 20.04.2013

§3 Absatz 3 SeeArbG vom 20.04.2013

Seearbeitsgesetz §1 Satz 1, SeeArbG vom 20.04.2013

See-Unterkunftsverordnung- SeeUnterkunftsV vom 25.07.2013

## **Liedtexte**

Lolita (Sängerin): Seemann (Lied von 1960)

## **Verschriftliche Vorträge und Diskussionsbeiträge**

Adler, Johannes: Telefonieren in Deutschland. Wissenschaftliches Institut für Kommunikationsdienste. Diskussionsbeitrag Nr. 97, Bad Honnef, Juli 1992

Weihrich, Margit 1998: In: Diezinger, Angelika: Familiäre Lebensführung in prekären Lebenslagen. Vortrag auf der Mitgliederversammlung der Pro familia Baden-Württemberg April 2010, hier zitiert nach Micale, Claudio: Habitus und Lebenswelt: Warum Soziale Arbeit nicht auf Soziologie verzichten kann. Esslingen 2013

## **Internetquellen**

### **Online- Lexikon- Artikel**

<https://www.duden.de/rechtschreibung/Telekommunikation> (16.04.2019; 13:46Uhr)

[https://www.duden.de/rechtschreibung/Medium\\_Vermittler\\_Traeger](https://www.duden.de/rechtschreibung/Medium_Vermittler_Traeger) (17.04.2019; 12:44Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Telefunken#Die\\_Anf%C3%A4nge\\_bis\\_1945](https://de.wikipedia.org/wiki/Telefunken#Die_Anf%C3%A4nge_bis_1945)

(11.09.2020; 12:45Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Global\\_Maritime\\_Distress\\_and\\_Safety\\_System](https://de.wikipedia.org/wiki/Global_Maritime_Distress_and_Safety_System)

(23.06.2020; 08:12Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%BCsternfunkstelle#Ende\\_der\\_amtlichen\\_K%C3%BCsternfunkstellen\\_f%C3%BCr\\_den\\_%C3%B6ffentlichen\\_Verkehr\\_in\\_Deutschland](https://de.wikipedia.org/wiki/K%C3%BCsternfunkstelle#Ende_der_amtlichen_K%C3%BCsternfunkstellen_f%C3%BCr_den_%C3%B6ffentlichen_Verkehr_in_Deutschland)

(24.06.2020; 09:44Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Literalit%C3%A4t#Tr%C3%A4ger\\_der\\_Schrift](https://de.wikipedia.org/wiki/Literalit%C3%A4t#Tr%C3%A4ger_der_Schrift)

(10.10.2019; 23:12Uhr)

[https://media.daa-pm.de/ufv\\_wirtschaftslexikon/Html/K/Kommunikationskette.htm](https://media.daa-pm.de/ufv_wirtschaftslexikon/Html/K/Kommunikationskette.htm)

(20.09.2020; 10:34Uhr)

<https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/smartphone-52675> (26.06.2020; 16:42Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Datenspeicher#Optische\\_Speicherung](https://de.wikipedia.org/wiki/Datenspeicher#Optische_Speicherung) (19.04.2020; 19:42Uhr)

<https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/mailling-list-38137> (20.10.2020; 15:02Uhr)

<https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/newsgroup-39937> (20.10.2020; 13:22Uhr)

[https://www.gruenderszene.de/lexikon/begriffe/website?interstitial\\_click](https://www.gruenderszene.de/lexikon/begriffe/website?interstitial_click)  
(20.10.2020; 17:21Uhr)

<https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/instant-messaging-37350> (13.04.2020;  
08:33Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Liste\\_von\\_Betriebssystemen](https://de.wikipedia.org/wiki/Liste_von_Betriebssystemen) (19.04.2020; 10:48Uhr)

<https://www.duden.de/suchen/dudenonline/interpersonal> (15.03.2019; 13:22Uhr)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Anciennit%C3%A4t> (16.03.2019; 12:22Uhr)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Kommunikation> (13.04.2019; 13:55Uhr)

<https://www.duden.de/rechtschreibung/Seefahrer> (23.04.2019; 11:22Uhr)

<https://de.wiktionary.org/wiki/Seefahrer> (24.04.2019; 12:45Uhr)

<https://www.duden.de/rechtschreibung/Seemann> (25.04.2019; 12:56Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Personal\\_Computer](https://de.wikipedia.org/wiki/Personal_Computer) (19.04.2020; 15:28Uhr)

<http://wiki.u31.uni-frankfurt.de/index.php/Telegramm> (29.05.2020; 13:05Uhr)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Telegrafie> (29.05.2020; 12:02Uhr)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Kurzwelle> (10.06.2020; 08:25Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Mobiler\\_Seefunkdienst](https://de.wikipedia.org/wiki/Mobiler_Seefunkdienst) (14.06.2020; 11:31Uhr)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Intelsat> (22.06.2020; 12:00Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Inmarsat\\_C](https://de.wikipedia.org/wiki/Inmarsat_C) (22.06.2020; 16:23Uhr)

<https://seo-analyse.com/seo-lexikon/a/app/> (27.06.2020; 19:22Uhr)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Telegramm> (13.07.2020; 14:33Uhr)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Fremdeln> (14.07.2020; 18:46Uhr)

<https://de.wikipedia.org/wiki/EasyCruise> (06.08.2020; 14:34Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte\\_des\\_Telefonnetzes](https://de.wikipedia.org/wiki/Geschichte_des_Telefonnetzes) (15.08.2020; 07:59Uhr)

[https://en.wikipedia.org/wiki/1973\\_oil\\_crisis](https://en.wikipedia.org/wiki/1973_oil_crisis) (07.09.2020; 14:12Uhr)

<https://lexikon.stangl.eu/984/abhaengigkeit/> (25.09.2020; 12:29Uhr)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Chat> (20.10.2020; 08:03Uhr)

<https://www.seo-analyse.com/seo-lexikon/i/irc/> (20.10.2020; 18:55Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Landgang\\_\(Schifffahrt\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Landgang_(Schifffahrt)) (10.11.2020; 14:22Uhr)

[https://en.wikipedia.org/wiki/Facebook\\_Messenger](https://en.wikipedia.org/wiki/Facebook_Messenger) (16.11.2020; 16:22Uhr)

<https://de.wikipedia.org/wiki/Minirechner> (18.11.2020; 15:25Uhr)

<https://de.wiktionary.org/wiki/Interface> (18.11.2020; 18:31Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Maus\\_\(Computer\)](https://de.wikipedia.org/wiki/Maus_(Computer)) (19.11.2020; 13:12Uhr)

<https://de.wikipedia.org/wiki/E-Mail> (21.11.2020; 20:04Uhr)

[https://de.wikipedia.org/wiki/Ray\\_Tomlinson](https://de.wikipedia.org/wiki/Ray_Tomlinson) (21.11.2020; 21:02Uhr)  
<https://www.duden.de/rechtschreibung/Einflussnahme> (24.11.2020; 16:45Uhr)  
[https://de.wiktionary.org/wiki/CERN#CERN\\_\(Deutsch\)](https://de.wiktionary.org/wiki/CERN#CERN_(Deutsch)) (29.11.2020; 15:34Uhr)  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Hypertext\\_Markup\\_Language](https://de.wikipedia.org/wiki/Hypertext_Markup_Language) (30.11.2020; 08:36Uhr)  
<https://de.wikipedia.org/wiki/Seemannsheim> (02.12.2020; 13:23Uhr)  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Seemannsclub\\_Duckdalben](https://de.wikipedia.org/wiki/Seemannsclub_Duckdalben) (03.12.2020; 15:33Uhr)  
<https://de.wikipedia.org/wiki/WhatsApp> (12.12.2020; 19:10Uhr)

### **Andere Internetquellen und Webseiten**

<https://www.merkur.de/leben/karriere/arbeiten-auf-flusskreuzfahrtschiff-zr-11384919.html>  
(12.03.2020; 12:12Uhr)  
<https://www.historisches-marinearchiv.de/sonstiges/berichte/index.php>  
(18.11.2020; 13:22Uhr)  
<http://www.seeleute-rostock.de/content/sailorscab/tips/literature/literatur.htm>  
(22.11.2020; 12:00Uhr)  
<https://kompassprojekt.de/faq/ist-ein-kreuzfahrtschiff-ein-kauffahrteischiff/>  
(17.10.2020; 10:24Uhr)  
DRV, DeutscherReiseVerband e.V., Beitrag aus dem Jahre 2017  
(<https://www.driv.de/pressecenter/presseinformationen/pressemitteilung/detail/passagiere-und-reiseumsatz-wachsen-zweistellig.html>) (29.09.2020, 10:23Uhr)  
<https://www.cruiseindustrynews.com/cruise-news/3093-81809-easycruise-sold-to-hellenic-seaways.html> (17.10.2020; 09:22Uhr)  
<https://www.stern.de/reise/fernreisen/ratgeber-kreuzfahrten/kreuzfahrtreedereien--die-herrscher-der-meere-6746292.html> (06.11.2020; 12:56Uhr)  
<https://www.mein-schiffsexperte.de/neuigkeiten/farbenfrohes-flaggenchaos-warum-es-keine-deutschen-kreuzfahrtschiffe-gibt> (29.04.2019; 09:38Uhr)  
<http://www.zeitclicks.de/top-menu/zeitstrahl/navigation/topnav/jahr/1973/oelkrise-oelembargo/> (14.05.2020; 13:29Uhr)  
<https://www.deutsche-flagge.de/de/besatzung/seearbeit> (20.05.2020; 18:00Uhr)  
[https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_c186\\_de.pdf](https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_c186_de.pdf) (19.12.2019; 14:21Uhr)  
<https://www.openthesaurus.de/synonyme/Seefahrer> (25.04.2019; 07:59Uhr)  
<https://www.helles-koepfchen.de/?suche=seefahrer> (25.04.2019; 09:33Uhr)

<https://www.ilo.org/dyn/natlex/docs/ELECTRONIC/94492/123133/F2140927706/DEU94492%20Ger%202015.pdf> (13.03.2020; 15:26Uhr)

<https://link.springer.com/content/pdf/bbm%3A978-3-642-50701-4%2F1.pdf>  
(16.06.2019; 22:34Uhr)

<https://www.gesetze-im-internet.de/seeunterkunftsv/BJNR621100013.html>  
(16.10.2020; 12:45Uhr)

[https://edoc.sub.uni-hamburg.de/hsu/volltexte/2018/3203/pdf/Merkel\\_Christoph\\_Die\\_Industrialisierung\\_der\\_Handelsschiffahrt\\_in\\_der\\_zweiten\\_Haelfte\\_des\\_19.\\_Jahrhunderts.\\_Das\\_Beispiel\\_der\\_HAPAG.pdf](https://edoc.sub.uni-hamburg.de/hsu/volltexte/2018/3203/pdf/Merkel_Christoph_Die_Industrialisierung_der_Handelsschiffahrt_in_der_zweiten_Haelfte_des_19._Jahrhunderts._Das_Beispiel_der_HAPAG.pdf) (24.11.2020; 12:33Uhr)

<https://technikjournal.de/2019/03/13/lichtmangel-macht-krank/> (25.10.2020; 11:22Uhr)

<https://www.cruisetricks.de/reizthema-klimaanlage-ist-es-auf-kreuzfahrtschiffen-zu-kalt/>  
(25.07.2020; 09:35Uhr)

<https://mil.brandenburg.de/sixcms/detail.php/707906> (12.04.2019; 12:54Uhr)

<https://wirtschaftslexikon.gabler.de/definition/verkehr-48433> (19.07.2019; 14:55Uhr)

<https://www.bundestag.de/resource/blob/516470/3a2134679f90bd45dc12dbef26049977/wd-6-149-16-pdf-data.pdf> (25.05.2020; 14:56Uhr)

<https://www.trucker.de/beruf-und-privatleben-so-klappt-s-mit-der-familie-1362704.html>  
(25.10.2020; 09:55Uhr)

<https://www.angriff-auf-die-seele.de/ptbs/grundlagen/einsatz/47-belastungen-bei-auslandseinsaetzen.html> (18.04.2019; 15:00Uhr)

[https://volkskundemuseum.at/jart/prj3/volkskundemuseum/data/uploads/downloads/OeZV\\_Volltexte/OEZV\\_1985.pdf](https://volkskundemuseum.at/jart/prj3/volkskundemuseum/data/uploads/downloads/OeZV_Volltexte/OEZV_1985.pdf) (25.05.2019; 13:43Uhr)

<http://www.bpb.de/gesellschaft/migration/dossier-migration-ALT/56542/arbeitsmigration?p=all> (14.04.2019; 11:52Uhr)

<http://isifo-online.de/ISIFO%20ALF-Tagung%202018.htm> (14.05.2020; 13:52Uhr)

<https://www.frag-caesar.de/lateinwoerterbuch/communicare-uebersetzung-1.html>  
(12.04.2020; 10:33Uhr)

<https://docplayer.org/51248008-2-theoretischer-hintergrund.html> (05.11.2020; 14:44Uhr)

<https://deacademic.com/dic.nsf/dewiki/335463> (15.05.2020; 12:34Uhr)

<https://www.teltarif.de/roaming/schiff-handynetzt.html> (30.10.2020; 09:41Uhr)

<https://www.cruisetricks.de/internet-auf-kreuzfahrtschiffen-schneller-billiger/>  
(31.10.2020; 15:25Uhr)



<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/38996/umfrage/anzahl-der-befoerderten-briefe-durch-die-deutsche-post/> (02.02.2020; 09:22Uhr)

<https://www.ndr.de/ratgeber/verbraucher/Teures-Telefonieren-auf-Schiffen,handyschiff100.html> (25.09.2020; 13:22Uhr)

<https://sammlungen.museumsstiftung.de/fernschreiben/> (25.05.2020; 17:58Uhr)

<https://digi.ub.uni-heidelberg.de/diglit/bfa1902/01111/image> (26.04.2020; 17:19Uhr)

<https://www.spiegel.de/netzwelt/gadgets/25-jahre-sms-die-kurzmitteilung-hat-kein-langes-leben-mehr-a-1181304.html> (14.03.2020; 16:33Uhr)

<https://www.itwissen.info/Touchscreen-touchscreen.html> (20.11.2020; 12:31Uhr)

<https://www.finanztip.de/handyvertrag/roaming/> (23.04.2020; 19:00Uhr)

<https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Sachgebiete/Telekommunikation/Verbraucher/WeitereThemen/InternRoaming/EUROaming/EUROaming-node.html> (20.11.2020; 10:02Uhr)

<https://www.onpulsion.de/lexikon/hardware/> (24.11.2020; 09:31Uhr)

<https://www.bernd-leitenberger.de/technik-der-computer.shtml> (25.10.2020; 12:36Uhr)

<https://www.ionos.de/digitalguide/websites/web-entwicklung/arpnet-definition-geschichte-des-internetvorgaengers/> (10.12.2020; 12:29Uhr)

<https://www.scinexx.de/news/technik/happy-birthday-world-wide-web/> (30.11.2020; 10:00Uhr)

<https://www.goneo.de/blog/2017/03/20/wo-stehen-die-meisten-server-usa-platz-1-deutschland-platz-2> (25.11.2020; 14:57Uhr)

<https://de.statista.com/statistik/daten/studie/185958/umfrage/registrierte-und-zahlende-skype-nutzer-seit-2007> (01.12.2020; 15:36Uhr)

<https://www.netzwelt.de/abkuerzung/173111-bedeutet-voip-erklaerung-definition.html> (12.04.2020; 14:12Uhr)

[https://praxistipps.chip.de/skype-kosten-wie-viel-kostet-der-messenger\\_31803](https://praxistipps.chip.de/skype-kosten-wie-viel-kostet-der-messenger_31803) (10.04.2020; 15:44Uhr)

<https://www.klicksafe.de/themen/kommunizieren/instant-messenger/was-ist-instant-messaging/> (15.04.2020; 14:14Uhr)

[https://www.researchgate.net/publication/216429925\\_Facebook\\_in\\_der\\_Wissenschaft\\_Forschung\\_zu\\_sozialen\\_Onlinenetzwerken](https://www.researchgate.net/publication/216429925_Facebook_in_der_Wissenschaft_Forschung_zu_sozialen_Onlinenetzwerken) (12.12.2020; 12:45Uhr)

<https://www.heise.de/newsticker/meldung/WhatsApp-mit-800-Millionen-aktiven-Nutzern-2612236.html> (25.11.2020; 17:38Uhr)

<https://www.whatsapp.com/features/> (02.12.2020; 14:39Uhr)

<https://de.statista.com/infografik/13777/pro-tag-verschickte-whatsapp-nachrichten-weltweit/>  
(11.07.2020; 19:08Uhr)

<https://www.calling-cards-prepaid-telefonkarten-online.de/shop/Kartendetails.asp#Funktionsweise> (03.12.2020; 09:33Uhr)

<https://www.wedel.de/leben-in-wedel/stadtleben/geschichte-der-stadt/historisches-kalenderblatt/1950-1959/dezember-1953-gruss-an-bord> (01.12.2020; 20:50Uhr)

<https://www.it-production.com/news/der-intelligente-hafen/> (13.11.2020; 19:00Uhr)

<https://www.dsm-bremerhaven.de/das-seemannshotel-bremerhaven/#5>  
(12.11.2020; 15:29Uhr)

[www.seemannsmission.org/images/stories/pdf/satzung\\_dsm.pdf](http://www.seemannsmission.org/images/stories/pdf/satzung_dsm.pdf) (02.12.2020; 13:46Uhr)

## **Erklärung zur Dissertation**

Name/Anschrift

Oliver Bade, M.A.

### **Ehrenwörtliche Erklärung zu meiner Dissertation mit dem Titel:**

*„Zwischen Ankommen und Verlassen- Der Alltag der Mitglieder einer Seefahrerfamilie am Beispiel von Seefahrer\*innen auf Kreuzfahrtschiffen und die Auswirkungen sich verändernder Medien auf den Alltag“*

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit erkläre ich, dass ich die beigefügte Dissertation selbstständig verfasst und keine anderen als die angegebenen Hilfsmittel genutzt habe. Alle wörtlich oder inhaltlich übernommenen Stellen habe ich als solche gekennzeichnet.

Ich versichere außerdem, dass ich die beigefügte Dissertation nur in diesem und keinem anderen Promotionsverfahren eingereicht habe und, dass diesem Promotionsverfahren keine endgültig gescheiterten Promotionsverfahren vorausgegangen sind.

Bremen, den 21.12.2020