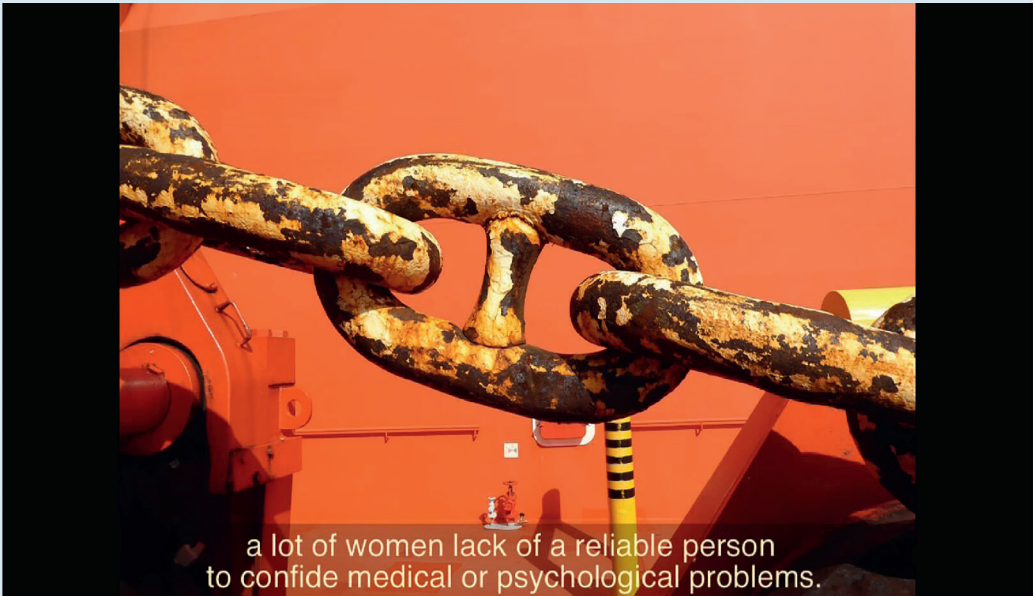


NADJA ABT

SEAWOMEN



The ship is 330m long,



a lot of women lack of a reliable person
to confide medical or psychological problems.

NADJA ABT

SEEFRAUEN



It would cause chaos in the global trade.



many seamwomen are suffering from back and joint pain.

As the daughter of a flight attendant and a former sailor, I have been involved with the sea and transoceanic crossings since childhood. As an artist, I made my first trip aboard a ship in 2011, on a freighter from Varna, Bulgaria to Batumi, Georgia, followed in 2017 by a transatlantic voyage from Hamburg to Santos, Brazil, and later that same year as a passenger on a fishing expedition from Porto, Portugal. I then made a short film that I dedicated, along with the present text, to those women who worked on board the Hamburg container vessel.

The work of the female seafarer presents one of the starkest possible contrasts to the domestic working environment of the “housewife,” or to the social work often associated with female labor. Despite this fact, one thing these different work contexts share is their invisibility: the fact that these women go unseen by the public, and as grist for the mill of globalization and capital, perform underpaid, unrecognized, and often legally unprotected work. The anonymous, isolated, occult world of solitude on the seas was studied in great detail by Allan Sekula.¹ Despite his having focused so firmly – and maybe for the first time throughout art history – on the working conditions of modernized freight ships, the figure of the woman at sea plays no role and is thus entirely absent from Sekula’s research and films. The working environment at sea has been dominated by men for centuries, and it is only just recently that shipping companies such as MAERSK and Hamburg Süd have launched campaigns to recruit female crew members; still, just around one percent of this workforce consist of women,² for whom poor insurance and medical care, such as would be needed in the case of pregnancy, for example, make the profession extremely unattractive.³

Up until the 2000s – and until 2016 in China – maritime training centers banned women from enrolling, even though requirements for physical strength have been minimized through digital navigation controls.

Still, there has been little if any description of working and living conditions in the male-dominated world of the sea vessel, where women are often regarded as intruders or, worse, as harbingers of misfortune. The omission of women seafarers is true both in the real working conditions just described, where few studies and associations work to assert women’s rights on board, as well as in fictional narratives and portrayals of shipping. The ship is a site of projection, and is rich with metaphors for art and literature; its secret society of men was often imagined as a game oscillating between crudeness and romanticism, an area of homosexual fantasies for sailors, including the harbor dive bars as imagined in the work of Jean Genet and Hubert Fichte. “What happens on board, stays on board” is a rule that still applies today – and one that I was informed of when boarding a cargo ship from Hamburg to Santos, Brazil in early 2017. This exhortation, legitimized as a sailor tradition, continues to inspire the imagination of those who remain ashore; in reality, however, it deprives workers of the right to legal recourse, which leads to the fact that many cases of discrimination and sexual assault by crew members go unreported.⁴ There is barely any other place where superstition, sailor’s yarn, and romance collide so brutally with the facts of a working day at sea – a place where myths and stories are kept alive by the very workers themselves, perhaps as a means to help them endure the brutal working conditions their profession brings with it.

Als Tochter einer ehemaligen Flugbegleiterin und eines ehemaligen Matrosen beschäftigte ich mich seit Kindesalter mit der See und transozeanischen Überquerungen. Als Künstlerin unternahm ich daher 2011 die erste Reise mit einem Frachter von Varna, Bulgarien, nach Batumi, Georgien – 2017 folgten eine transatlantische Containerschiffahrt von Hamburg nach Santos, Brasilien, und eine Fischfangfahrt in Porto, Portugal. Den Frauen, die an Bord des Hamburger Containerschiffes arbeiteten, widmete ich daraufhin einen Kurzfilm und diesen Text.

Der Beruf der Seefahrerin stellt einen der stärksten Gegensätze zur domestizierten Arbeitswelt der „Hausfrau“ bzw. dem mit Arbeitnehmerinnen konnotierten Sektor der sozialen Berufe dar. Eine Gemeinsamkeit läge wohl darin, dass sie, für die Öffentlichkeit unsichtbar, das Mühlrad der Globalisierung und des Kapitalismus antreiben – um dabei völlig unterbezahlte, nicht anerkannte oder nicht rechtlich geschützte Arbeit zu verrichten. Die auf den Meeren herrschende anonyme, isolierte okkulte Welt der Einsamkeit behandelte in größter Ausführlichkeit der amerikanische Künstler Allan Sekula in seinen Filmen und Fotografien.¹ Und obwohl er den Arbeitern von modernisierten Frachtschiffen zum ersten Mal in der Kunstgeschichte derart viel Aufmerksamkeit widmete, spielt in seinen Recherchen und Filmen die Figur der Frauen auf See keine Rolle. Ihr Arbeitsumfeld ist seit Jahrhunderten von Männern geprägt und dominiert – erst in den vergangenen Jahren haben Reedereien wie MAERSK und Hamburg Süd Kampagnen zur Rekrutierung von weiblichen Besatzungsmitgliedern gestartet. Der Prozentsatz von Frauen an Bord² liegt immer noch bei etwa einem Prozent. Ungezügelter ärztlicher Versorgung und Absicherungen,

beispielsweise im Falle einer Schwangerschaft, lassen den Beruf äußerst unattraktiv erscheinen.³ Bis in die 2000er Jahre untersagten maritime Ausbildungsstätten Frauen die Einschreibung (in China etwa bis 2016), obwohl beispielsweise für die Navigation von Containerschiffen aufgrund der hochtechnisierten Computersteuerung heutzutage keine hohen physischen Kräfte mehr notwendig sind.

Arbeit und Leben in einer männlich dominierten Welt auf einem Schiff, in der die Frau als Eindringling gilt und dem Aberglauben folgend Unglück an Bord bringt, sind nach wie vor fast unbeschrieben. Dies gilt sowohl für die Realität, in der wenige Studien und Vereinigungen für die Rechte der Frauen an Bord kämpfen, als auch für fiktionale Erzählungen oder Darstellungen der Schifffahrt. Das Schiff als Ort von Projektionen und Metaphern in Kunst und Literatur: Imaginiert als geheime Gesellschaft von Männern, als Spiel zwischen Rohheit und Romantik, als Ort homosexueller Fantasien von Matrosen und dunklen Hafenbars, wie etwa bei Jean Genet oder Hubert Fichte. „Was auf dem Schiff passiert, bleibt auf dem Schiff“ ist eine Regel, die auch heute noch gilt – und die so auch der Autorin beim Betreten des Frachters von Hamburg nach Santos Anfang Februar 2017 eingebläut wurde. Diese Anweisung, als Tradition legitimiert, beflügelt zwar die Imagination der an Land Gebliebenen, ganz real nimmt sie jedoch den Mitreisenden sogleich das Recht der Anklage, was de facto zu vielen Fällen der Diskriminierung und zu sexuellen Übergriffen innerhalb der Crew führt, die nicht gemeldet werden.⁴ Es gibt wohl kaum einen anderen Ort, an dem Aberglaube, Seemannsgarn und Romantik derart hart auf einen realen Arbeitsalltag prallen – ein Ort, an dem von den



HE DECIDED

THAT I SHOULD

TAKE UP PAINTING AS A HOBBY.

Schiffsarbeiter*innen selbst die Mythen und Geschichten am Leben gehalten werden, vielleicht gerade um derart brutale Arbeitsbedingungen ertragen zu können. Zur physisch anstrengenden Arbeit ohne Tageslicht im Maschinenraum kommt die psychische Belastung der „Eintönigkeit“. Lediglich von Meer umgeben, verliert sich schnell das Gefühl für Zeit, Proportionen, Geschwindigkeiten und Entfernungen. So wäre der Übergang von Realität zu Fiktion innerhalb der Welt auf See nicht weit, könnte man meinen. Doch welche Rolle ist der Frau an Bord in diesem Zwischenraum zgedacht? Sie dringt in die imaginäre Welt einer melvillesken männlichen Besatzung mit ihren eigenen Regeln ein und erschließt diese – indem sie, literaturhistorisch gesprochen, ihre Rolle von der Prostituierten in den Häfen oder der wartenden Ehefrau/Hausfrau an Land gegen die eines effektiven Besatzungsmitglieds eintauscht. Wie lässt sich diese Erschließung in einer Kulturgeschichte des Meeres nachvollziehen? Hier nur einige Beispiele:

„Call me ...“ – mit diesen Worten beginnt der wohl bekannteste Roman über die Seefahrt von Herman Melville. Er eröffnet der Leser*in zunächst eine Option, „nennt mich ...“, und nimmt ihr diese Option im gleichen Moment, indem der Name des Erzählers eindeutig als ein männlicher, nämlich Ismael, vorgeschlagen wird. Wie wären jener Roman und all die anderen Seefahrerromane rezipiert worden, hätte Ismael einen genderneutralen Namen getragen?

Dies fiel zuletzt auch René Pollesch auf: In seinem jüngst uraufgeführten Stück *Black Maria* am Deutschen Theater Berlin beschreibt eine der Schauspielerinnen die Inszenierung des Romanklassikers *Moby Dick* als Paradebeispiel der *empty stage* wie sie einst der Regisseur Peter Brook

definierte, die Raum lässt für Imagination. So sei damals sowohl Zuschauer*innen und Kritiker*innen als auch dem Regisseur selbst der Wal und das Meer auf der leer gelassenen Bühne deutlich vor ihrem inneren Auge erschienen – dass die gesamte Schiffsmannschaft der *Pequod* jedoch auch von acht Schauspielerinnen und nicht ausnahmslos von männlichen Darstellern hätte besetzt werden können, dies hätte wohl jenseits jeglicher Vorstellungskraft gelegen.

Über Frauen und das Meer (nicht auf dem Meer) ist hingegen vielfach geschrieben worden, wie bereits die Studie von Margaret S. Creighton und Lisa Norling *Iron Men, Wooden Women. Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700–1920* (1996) festhält. Zur Hochzeit der Seestücke und Seefahrerromane ab Mitte des 19. Jahrhunderts gab es auch einige Frauen, die das Meer als Hauptmotiv und Metapher menschlicher Beziehungen nutzten, darin jedoch vornehmlich die Rolle der Frau als an der Küste Verweilende und die des Mannes als Abenteurer auf See reproduzierten.⁵

Eine kulturhistorisch weit zurückgehende Verbindung der Frau zur See stellt hingegen die Figur der Meerjungfrau dar. Sie sorgt als Galionsfigur für den Schutz des Schiffes, und ist etwa in der afrobrasilianischen Religion *Candomblé* die Göttin des Meeres, genannt *Yemanjá*. Halb Frau, halb Fisch, manchmal mit und manchmal ohne Beine mit der See verbunden, sehnt sich das Wasserwesen namens *Undine* in den Dramen von Friedrich de la Motte Fouqué über Henrik Ibsen bis hin zu Ingeborg Bachmanns Kurzgeschichte zurück in seine eigentliche Lebenswelt. Als sensibles Geschöpf mit allen überbordenden romantischen Eigenschaften ausgestattet, die traditionell dem weiblichen Geschlecht sowie auch dem astrologischen Sternzeichen Fisch

Working without daylight in the physically demanding engine room, it is the psychological strain of monotony that dominates. Surrounded only by the sea, one's sense of time, proportion, speed, and distance is quickly lost. So it could be fair to think that for those at sea, the transition from reality to fiction is not a difficult one to make. But what is the role of women on board, in this in-between space? She deploys her own rules to penetrate into and open up the imaginary world of a Melville, occupied by men, leaving behind the roles ascribed to her as sex worker in the harbor, or as on-land marital partner/housewife for the man at sea.

Call me ... it is with these words that the most famous novel about seafaring begins, that of Herman Melville. Initially opening up to readers an option for naming the narrator, he removes it in the same moment by proposing an unambiguously masculine name – Ishmael. How would that novel, and all other seafaring novels, have been received if Ishmael had carried a gender-neutral name or character? René Pollesch also remarked on this: in his play *Black Maria*, which recently premiered at the Deutsches Theater in Berlin, one of the actresses describes a staging of the classic novel *Moby Dick* as a prime example of the “empty stage” as defined by director Peter Brook – a space left for the imagination. She reminds us that for the audience, critics, and the director himself, the whale and the sea on the empty stage had appeared clearly before the mind's eye. Perhaps, though, having the entire ship's crew of the Pequod be comprised of eight actresses and not entirely of male performers would have challenged both the director's and the public's imagination.

On the other hand, women and the sea (not on the sea) have been the subject of many texts, as noted in Margaret S. Creighton and Lisa Norling's study *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700–1920* (1996). During the mid-nineteenth century's golden age of seascapes and seafaring novels, there were some female authors who used the sea as a motif or metaphor, but who nevertheless perpetuated women's roles as those who stay behind on the coast while men take to adventures on the high sea.⁵

The figure of the mermaid, on the other hand, represents a cultural and historically far-reaching link between women and the sea. She is the figurehead protecting the ship, or the goddess of the sea, as in, for example, the Afro-Brazilian religion Candomblé, where she bears the name Yemanjá. In the work of Friedrich de la Motte Fouqué, Henrik Ibsen, and Ingeborg Bachmann, the water creature Undine yearns to return to her own world of the sea. A sensitive creature with all the exuberant romantic qualities traditionally associated with the female sex and the astrological zodiac sign Pisces, Undine always struggles with her emotions. She longs for domesticity with a man but cannot escape her inner urge for freedom. In the end, with restrictions, freedom wins, as shown in Susan Sontag's⁶ late adaptation of the Ibsen drama *The Lady from the Sea* (1826). The play's protagonist, Ellida, decides to stay with her husband, Hartwig, who had previously given her the freedom to leave whenever she wanted. Deflated and unsure of whether she has made the right decision, Ellida addresses this conflict: “I will just finish this last bit of embroidery and then I will get up and I will go to the sea and jump in. / Or better yet, I'll take Hartwig down to the shore with me and point to the horizon



WENN WEIT IST ES ZU DIR.

WEIT IST ES, WEIT.

UND WEIT IST ES ZU MIR.



Taking a shower with Lux-Soap.

to distract him and then smash his head in with a flat rock, and then I will jump into the sea and swim and swim ...”⁷

In the middle of the nineteenth century, Hans Christian Andersen’s *The Little Mermaid* (1837) and Melville’s *Moby Dick* (1851) created two completely different perspectives on the sea. While the creature from the marine world wrestles in constructed romantic scenarios with unfulfilled love for a man on land, Captain Ahab and his crew vie for the attention of the white whale they follow through the oceans. As the motif of the ship as heterotopy is absent in the mermaid narratives, the comparison stumbles; nevertheless, it still shows the absence of a literature in which women would dominate both the male rules of the sea and those of the ship.

It is truly lamentable that even in more recent examples by female authors there is little encouragement for women to ride the seas. In Marguerite Duras’s novel *The Sailor from Gibraltar* (1952), a (very wealthy) woman is in command of a sailboat, but her justification and incentive for her adventures is to be found in her love for the titular deck boy. Here, too, the woman is not a seafarer in the truest sense of the word who has control over a ship, but a product of the first-person narrator: the fantasy of the “independent” adventure-seeking woman from a male perspective. Likewise, in Catherine Poulain’s latest novel *Woman at Sea* (2016), an initially promising story of a woman hired on board a fishing boat in Alaska quickly degenerates into romantic kitsch.

To do justice to that one percent of seafarers



four more days of sea prison

zugeordnet werden, kämpft es stets mit seinen Emotionen. Es sehnt sich nach der Häuslichkeit mit dem Manne, kann sich aber seinem inneren Freiheitsdrang nicht entziehen. Am Ende siegt die Freiheit mit Einschränkungen für die weibliche Figur, wie etwa eine späte Adaption des Ibsen-Dramas *Die Frau vom Meer* (1826) von Susan Sonntag⁶ zeigt. Die Protagonistin Ellida entschließt sich, bei ihrem Mann Hartwig zu bleiben, der ihr zuvor die Freiheit eingeräumt hatte, zu gehen, wann immer sie wolle. Ernüchert ob der falschen Entscheidung spricht sie am Ende zu sich selbst: „I will just finish this last bit of embroidery and then I will get up and I will go to the sea and jump in. / Or better yet, I'll take Hartwig down to the shore with me and point to the horizon to distract him and then smash his head in with

a flat rock, and then I will jump into the sea and swim and swim ...“⁷

Mitte des 19. Jahrhunderts entstanden Hans Christian Andersens *Die kleine Meerjungfrau* (1837) und Herman Melvilles *Moby Dick* (1851) aus zwei völlig unterschiedlichen Blickwinkeln auf das Meer. Ringt das Wesen aus der Wasserwelt in konstruierten Romantizismen mit der unerfüllten Liebe zum Mann an Land, so buhlen Kapitän Ahab und seine Crew um die Aufmerksamkeit des weißen Wals, dem sie durch die Ozeane folgen. Der Vergleich hinkt, da bei den Meerjungfrau-Erzählungen das Motiv des Schiffes als Heterotopie nicht vorkommt, er zeigt dennoch gerade deshalb die Leerstelle einer Literatur, in der Frauen sowohl die männlich erdachten Regeln der See als auch die des Schiffes beherrschen.

who are women, and to their working reality, we should perhaps look at the sea from new perspectives, tell new stories at a safe distance from cheesy romanticism, and honor the women, both in the engine room and on the bridge, who ship thousands of containers across distant oceans. While the opening up of maritime professions to women may in fact be the product of accelerated globalization, it nevertheless provides an occasion to rethink women at sea and their stories.

Translation: Matthew James Scown

Notes

- 1 See Hilde Van Gelder (ed.), *Allan Sekula, Ship of Fools/The Dockers' Museum*, Leuven 2015.
- 2 This text looks exclusively at cargo shipping, as the cruise ship sector is characterized by very different onboard conditions.
- 3 I have described the working conditions of women at sea more precisely in my film essay *Der Tag einer Seefrau an Bord* (The Day of a Seawoman on Board, 2017).
- 4 See the report of the International Labour Organization, "Recruitment and Retention of Seafarers and the Promotion of Opportunities for Women Seafarers," report for discussion at the "Sectoral Meeting on the Recruitment and Retention of Seafarers and the Promotion of Opportunities for Women Seafarers," Geneva, February 25–March 1, 2019.
- 5 See Melody Graulich, "Opening Windows toward the Sea: Harmony and Reconciliation in American Women's Sea Literature," in: Margaret Creighton/Lisa Norling (eds.), *Iron Men, Wooden Women: Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700–1920*, Baltimore 1996.
- 6 Susan Sontag, "Lady from the Sea," drama, first performed 1997.
- 7 Susan Sontag, "Lady from the Sea," São Paulo, 2013.

Bilder in abgedruckter Reihenfolge / images in the following order
„Der Tag einer Seefrau an Bord /
A Seawoman's Day on Board", 2017, film stills
poster, Undine I (Susan Sontag „Lady from the Sea“) & Undine II
(Ingeborg Bachmann „Undine geht“), 2017

Sieht man sich nun aktuellere Beispiele von Autorinnen an, die mit dem Motiv umgehen, so ist es fast bedauerlich, dass der Ansporn, als Seefahrerin auf das Meer zu fahren, anscheinend immer noch mit den gleichen Voraussetzungen assoziiert wird. In Marguerite Duras' Roman *Der Matrose von Gibraltar* (1952) hat zwar eine – sehr reiche – Frau das Kommando über das Segelschiff, jedoch sind Rechtfertigung und Ansporn für all die erlebten Abenteuer in ihrer Liebe zu eben jenem titelgebenden Decksjungen zu finden. Die Frau ist auch hier eigentlich keine Seefahrerin im wahrsten Sinne, sondern ein Produkt des Ich-Erzählers: die Imagination der „unabhängigen“ abenteuersuchenden Frau aus männlicher Perspektive. Auch im zuletzt erschienenen Roman *Die Seefahrerin* von Catherine Poulain (2016) verkommt eine zunächst interessante Geschichte einer Frau, die auf einem Fischkutter in Alaska anheuert, zu romantischem Kitsch.

Um folglich dem einen Prozent Seefahrerinnen und ihrer Arbeitsrealität gerecht werden zu können, sollten wir das Meer von neuen Perspektiven aus betrachten, neue Geschichten fern von Romantizismen erzählen und den Frauen Achtung schenken, die für uns Tausende Container über ferne Ozeane sowohl im Maschinenraum als auch auf der Brücke verschiffen. Denn mag die Öffnung der maritimen Berufe für Frauen auf einem rein kapitalistischen Prinzip der akzelebrierten Globalisierung begründet sein, so brachte sie dennoch die Möglichkeit, Frauen auf See und deren Geschichten neu zu denken.

Anmerkungen

1 Vgl. Allan Sekula, *Ship of Fools / The Dockers' Museum*, hg. von Hilde Van Gelder, Leuven 2015.

2 Der folgende Text bezieht sich auf die Frachtschiffahrt. Der Kreuzfahrtsektor wird aufgrund völlig anderer Bedingungen an Bord ausgeklammert.

- 3 Genauere Arbeitsbedingungen von Frauen an Bord beschreibe ich in meinem Fotofilm *Der Tag einer Seefrau an Bord* (2017).
- 4 Vgl. den Bericht der International Labour Organisation: „Recruitment and retention of seafarers and the promotion of opportunities for women seafarers“, Report for discussion at the Sectoral Meeting on the Recruitment and Retention of Seafarers and the Promotion of Opportunities for Women Seafarers, Geneva, 25. Februar bis 1. März 2019.
- 5 Siehe hierzu: Melody Graulich, „Opening Windows toward the Sea. Harmony and Reconciliation in American Women's Sea Literature“, in: M. Creighton/L. Norling (Hg.), *Iron Men, Wooden Women. Gender and Seafaring in the Atlantic World, 1700–1920*, Baltimore 1996.
- 6 Susan Sontag, *Lady from the Sea*, uraufgeführt 1997.
- 7 Dies., *Lady from the Sea*, São Paulo, 2013.