

Dagmar Heißler | Wien

## »Die Hölle ist ein Paradies...«

### *Das Totenschiff* von B. Traven als Symbol nationalstaatlicher Gewalt

Der Mensch gehört als eine frei geborene Person zur Rechtsgemeinschaft eines Staates und damit auch zum Staatsgebiet. Er lebt an einem rechtlichen Ort, in vielgestaltigen und mehrschichtigen rechtlichen Gebietsnetzen. Er wandert auf rechtlichen Wegen von einem rechtlichen Ort zum andern, von einem rechtlichen Gebiet in das andere, über Meere und durch den Luftraum. Dabei ist der von Natur aus freie Mensch räumlich unterschiedlich und vielfach dem Recht unterworfen. Er ist an allen Orten, auf allen Wegen, in allen Gebieten und in allen Räumen auf der Erde, auf dem Meer und in der Luft zugleich rechtlich frei und rechtlich gebunden. Das ist seine rechtliche Grundsituation als Adressat des Rechtes.<sup>1</sup>

Die Entstehung eines Rechtsraums, um das Zusammenleben vieler Menschen über eine verbindliche Form sozialer Organisation zu regeln, ist an das Aufkommen sesshafter Gesellschaften, an die dauerhafte Besiedlung abgegrenzter Territorien, gebunden. Denn der Raum hatte ursprünglich zwar natürliche, aber keine rechtlichen Grenzen (Naturraum, Rechtsraum), das Territorium gehörte zunächst allen, es gab kein Eigentumsrecht an Grund und Boden und daher auch keine Raumvermessung nach rechtlichen

**Identitäts-, Rechts-, Staatenlosigkeit und Ausbeutung sind Themen, die B. Travens Roman *Das Totenschiff* (1926) verhandelt und mit Kritik an Bürokratismus, staatlicher Willkür und Kapitalismus verbindet. Die Geschichte eines Seemanns, der mit dem Verlust seines Passes alle Rechte, die ein Nationalstaat gewährt, einbüßt und auf einem Totenschiff anheuern muss – einem Schiff, das zwecks Versicherungsbetrugs zum Untergang bestimmt ist –, zeigt Festland und Meer als Rechtsräume. Sie korrespondieren mit unterschiedlichen Arten der Gewalt, wobei das Schiff einen Übergang zwischen ihnen symbolisiert und das Verschwimmen der Grenzen, auch in Bezug auf die persönliche Freiheit des Einzelnen.**

1 Winkler: *Raum und Recht*, S. 49f.

Maßen. Mit der Sesshaftigkeit änderte sich das, mit ihr wurden auch die nötigen Voraussetzungen für die Organisation der menschlichen Koexistenz in Form von Staaten geschaffen. Doch erst seit dem 20. Jahrhundert umfasst das staatliche Modell politischer Organisation die gesamte Erde, wobei Staat als »die mit ursprünglicher Herrschaftsmacht ausgerüstete Körperschaft eines sesshaften Volkes«<sup>2</sup> (Gebietskörperschaft) verstanden wird – mit den drei Elementen Staatsgebiet, Staatsvolk und Staatsgewalt.

Diese Art Ordnung betraf das Land als Siedlungsgebiet der Menschen. Das Meer galt als Grenze des menschlichen Lebensraums, aber auch als zweckmäßige Grenzlinie zwischen den einzelnen politischen Machtbereichen. Zugleich bildet es in seiner sich stets bewegenden Substanz eine bedeutungstragende Opposition zur Erde als festem Land: als Unbegrenztes, Formloses, das dem Bestreben nach Ordnung entgegengesetzt ist, als Unbestimmtes, als ungegliederter Raum. Weil das Meer selbst »ein Deteritorium« ist, darum »dem Chaos nah«, wurde und wird die Beherrschung des Meeres mit dessen Territorialisierung gleichgesetzt.<sup>3</sup> Mit der ›Entdeckung‹ und Erschließung der Ozeane in der frühen Neuzeit begann die Ausgestaltung der Meere zu einem Rechtsraum, um den Bedürfnissen der seefahrenden Nationen Rechnung zu tragen (Ausweitung des Seehandels, Vernetzung der Schifffahrtslinien, Entdeckungsfahrten, Bekämpfung der Piraterie).

Vor dem Hintergrund realer machtpolitischer Interessen kristallisierten sich zwei konträre Konzepte heraus: ›mare clausum‹ (geschlossenes, okkupationsfähiges Meer) und ›mare liberum‹. Letzteres, das von der Freiheit der Meere ausgeht, setzte sich nach jahrhundertelangen Kämpfen der europäischen Seemächte um die Vorherrschaft auf den Meeren und um Grenzziehungen für staatliche Herrschaftsbereiche zwischen den Kontinenten und an den Meeresufern der Staaten im 19. Jahrhundert durch und wurde im Laufe des 20. Jahrhunderts durch internationale Abkommen gefestigt.<sup>4</sup> Es besagt, dass die Hohe See frei von der Ausübung jeglicher staatlichen Hoheitsgewalt ist, das Meer nach Völkerrecht ›res communis omnium‹ ist und die Freiheit der Schifffahrt und der Nutzung (Fischfang) für alle Staaten der Welt gilt. Die Schiffe aber, die auf den internationalen Meeresstraßen und Schifffahrtsrouten verkehren, unterliegen auf Hoher See der Hoheitsgewalt ihres Registerstaates als Flaggenstaat.

2 Jellinek: *Allgemeine Staatslehre*, S. 176.

3 Böhme/Böhme: *Feuer, Wasser, Erde, Luft*, S. 60.

4 Siehe dazu Arnauld: *Völkerrecht*, S. 313.

Das Hissen der deutschen Handelsflagge bedeutet folglich nicht nur, dass das Schiff deutsch ist, sondern auch, dass es und seine Mannschaft unter dem Schutz deutscher, international anerkannter See- und Schifffahrtsgesetze stehen, es auf seine Sicherheit und einwandfreie Ladung hin geprüft wurde, sich nur unbescholtene Mannschaft auf ihm befindet und der Kapitän über alle Patente verfügt, die ihm die Befugnis verleihen, »Kommandogewalt auszuüben und Polizeigewalt zu vertreten. Wer auf den Planken eines Schiffes steht, befindet sich auf dem Boden internationaler Rechtssicherheit.«<sup>5</sup> Der Kapitän übt im Auftrag des Staates die Bordgewalt, die Herrschaft über Passagiere und Besatzung, aus. Er zählt zur vollziehenden Gewalt des Staates, übernimmt rechtlich selbstständig die Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben, hat die Letztentscheidungsbefugnis und kann zur Durchsetzung seiner Anordnungen Zwangsmittel, etwa körperliche Gewalt oder vorübergehende Festnahme, anwenden, verfügt also über die Möglichkeit, gewisse Grundrechte einzuschränken.

Wird die deutsche Flagge gestrichen, endet diese vom deutschen Staat garantierte Rechtssicherheit, man befindet sich in einem ›rechtsfreien Raum‹, der oft dazu genutzt wird, andere rechtlos zu stellen oder sich selbst der rechtlichen Verantwortung zu entziehen, was bedeutet, dass hier »das Recht des Stärkeren« gilt und sich die Freiheit »auf Kosten der Lebensbedingungen und Freiheiten der Schwächeren entfaltet«.<sup>6</sup> Derjenige, der auf einem solchen Schiff anheuert, ist vollkommen von der Willkür des Kapitäns abhängig, es gibt keine Beschwerdestelle für ihn; das Streichen der Flagge ist »gleichbedeutend mit einer völligen Rechtslosmachung von Schiff und Mannschaft« – »kein anständiger Seemann würde es sich einfallen lassen, seine Existenz durch Anheuerung auf ein solches disqualifiziertes Schiff zu gefährden«.<sup>7</sup> Handelt es sich dabei auch noch um ein altes, nicht mehr seetaugliches Schiff oder ist seine Ladung »von der Art [...], daß sie kritische Blicke nicht verträgt, dann ist der Tatbestand eines ›Totenschiffes‹ fertig«.<sup>8</sup>

Totenschiffe werden von Reedereien unter anderem zu Zwecken des Versicherungsbetruges benutzt: So ist es einträglicher, ein versichertes altes Schiff untergehen zu lassen und die Versicherungssumme einzustreichen, als es abzuwracken. Zur geschickten Inszenierung, zum unverdächtigen Arrangement des Schiffbruchs gehört, dass »der größte Teil der Besat-

5 »Vorarlberger Landes-Zeitung«, 21.2.1931, S. 11.

6 Comes: *Der rechtsfreie Raum*, S. 14.

7 »Vorarlberger Landes-Zeitung«, 21.2.1931, S. 11.

8 Ebd.

zung ertrinkt«;<sup>9</sup> Kapitän und Offiziere kennen den Unglückszeitpunkt ja und richten sich darauf ein. Ein Totenschiff ist somit das »mit wertvollen Menschenleben und wertlosem Ballast«<sup>10</sup> angefüllte, vom Reeder aus skrupelloser Geldgier zum Untergang bestimmte und hochversicherte Schiff, das auf eine letzte Fahrt geschickt wird, um nie mehr zurückzukehren. Ein Beispiel hierfür ist der italienische Frachtdampfer *Vinicola*, dessen Untergang in einem Gerichtsprozess 1931 verhandelt wurde,<sup>11</sup> ein bekannteres der Massengutfrachter *Lucona*, der 1977 versenkt wurde, wobei sechs der zwölf Besatzungsmitglieder starben.

Bereits vor diesen spektakulären Fällen hatten Totenschiffe Eingang in die Literatur gefunden, etwa durch Ibsens Schauspiel *Die Stützen der Gesellschaft* (1877) und Herman Heijermans' Drama *Die Hoffnung auf Segen* (1900), das der Niederländer als Kapitalismuskritik verstanden haben wollte, aber auch durch den Roman *Das Totenschiff* (1926), von dem es hieß, ein Seemann habe ihn unter dem Decknamen B. Traven verfasst.<sup>12</sup> Bis heute ist ungeklärt, wer sich hinter diesem Pseudonym verbirgt.<sup>13</sup> Anfang der 1930er Jahre war über den vielgelesenen Autor nur bekannt, »daß er Deutscher ist und in Mexiko lebt. Ob er wirklich Traven heißt, welchen Vornamen das B. bedeutet, wie er aussieht, was er erlebt hat, das alles ist unbekannt, und er verweigert jede Auskunft darüber.«<sup>14</sup> Traven, »der zugleich der Held vieler seiner Bücher zu sein scheint«, schildere »immer nur proletarisches Leben, ist aber selber kein Proletarier, sondern höchstwahrscheinlich ein Intellektueller, der in den alleruntersten Schichten der Gesellschaft das Heimatrecht erworben hat«.<sup>15</sup>

Sein vielbeachteter, positiv aufgenommener Roman, der es, im April 1926 in der Büchergilde Gutenberg erschienen, innerhalb eines Monats auf eine Auflage von 100.000 Exemplaren brachte, schildert das Seemannsleben auf einem Totenschiff. Er gliedert sich in drei Bücher, denen jeweils unter-

9 »Arbeiterwille«, 18.7.1926, S. 5.

10 »Hamburger Anzeiger«, 26.1.1931, S. 7.

11 Vgl. ebd.

12 »Vorarlberger Landes-Zeitung«, 21.2.1931, S. 11.

13 Momentaner Forschungsstand ist, dass sowohl B. Traven als auch Ret Marut Pseudonyme des Maschinenschlossers und Gewerkschaftssekretärs Otto Feige sind, der 1882 in Schwiebus (heute Świebodzin, Polen) geboren wurde und 1969 in Mexiko-Stadt starb. Traven hatte als Ret Marut von 1917 bis 1921 die radikal-anarchistische Zeitschrift »Der Ziegelbrenner« herausgegeben und war 1918/19 an der bayerischen Räteregierung beteiligt. Nach Niederschlagung der Räteherrschaft floh er zunächst nach London, 1924 ließ er sich in Mexiko nieder, das er angeblich als Matrose/Kohlentrimmer auf einem Totenschiff erreichte. Siehe dazu u.a. Hauschild: *Das Phantom*.

14 »Tagblatt«, 23.12.1930, S. 12. Siehe auch »Arbeiter-Zeitung«, 21.8.1930, S. 5.

15 Schlesinger: *Ein Epos der Deklassierten*, S. 90.

schiedliche Räume zugeordnet sind: Das Erste, umfangmäßig stärkste, spielt auf dem Festland, das Zweite sowohl auf dem Land als auch hauptsächlich auf Hoher See, das Dritte nur auf dem Meer. Alle drei Bücher bzw. (Rechts-) Räume korrespondieren mit unterschiedlichen Arten der Gewalt.

## 1. Land: Staatsgewalt, institutionelle Gewalt

Das Erste Buch ist der Odyssee des Ich-Erzählers auf dem Festland vorbehalten: Der amerikanische Seemann Gales, ein »ganz schlichter Deckarbeiter«, verpasst Anfang der 1920er Jahre nach einer durchzechten Liebesnacht im Hafen von Antwerpen sein Schiff, ein »feines«, »erstklassiges Dampfschiff«.<sup>16</sup> Die SS Tuscaloosa, auf der sich seine Habseligkeiten und sein Seemannsbuch befinden, lässt ihn mit ihrer Abfahrt mittellos zurück. Die »vorschriftsmäßige Tragikomödie der Menschen ohne Papiere«<sup>17</sup> beginnt: Ohne Ausweispapiere findet er keine Arbeit, wird von Konsulaten und Polizei als Staatenloser behandelt und von einem Land ins andere abgeschoben, um dem jeweiligen Gemeinwesen Kosten zu sparen. Sein Unvermögen, sich mit einem Identitätsnachweis zu legitimieren, macht ihn quasi rechtlos.<sup>18</sup> Nach etlichen Gefängnisaufenthalten wegen seiner fehlenden Papiere und wegen Schwarzfahrens gelingt es ihm, sich bettelnd über Frankreich, wo er sich als Deutscher ausgibt, nach Spanien durchzuschlagen. Mit seiner Anheuerung auf dem Dampfer Yorikke, einer »Unmöglichkeit«<sup>19</sup> von Schiff, endet der erste Teil des Romans.

Auf dem Festland ist Gales vor allem mit der Unmenschlichkeit des Staates als »Zwangsanstalt«, als politischer Anstaltsbetrieb, konfrontiert. Der Staat als Ordnungsgewalt sieht in dem Staatenlosen, dem nicht Ein- und Zuzuordnenden, einen Störfaktor in seinem System und sanktioniert dies durch seine jeweiligen Organe und Institutionen mit Gefängnisstrafen, Zuteilung zu Arbeitskolonnen, Abschiebung, der Androhung von Internierung oder gar Tod. Als Obdachloser ist Gales mehrfach der Gefahr einer Einweisung in ein Arbeitshaus ausgesetzt – einer Form der Kriminalisierung, der strafrechtlichen Disziplinierung von Armut, die auf die Umwandlung herumziehender Mittelloser in wirtschaftlich verwendbare

16 Traven: *Das Totenschiff*, S. 11.

17 »Arbeiterwille«, 18.7.1926, S. 5.

18 Vgl. Traven: *Das Totenschiff*, S. 28.

19 Ebd., S. 111.

Untertanen abzielte und eine für die kapitalistische Gesellschaft »unerlässliche Erziehungsaufgabe«<sup>20</sup> übernahm.

Der Seemann gerät in die Mühlen der Staatsmaschinerie, die ihm vorwiegend in Form der Exekutive, der »vollziehenden Gewalt«, gegenübertritt. Die im Namen des Staates die Hoheitsgewalt ausübenden Beamten, die ihm im Laufe seiner Irrfahrt begegnen, werden als doppelt bestimmt erfahren: Als Exekutoren staatlicher Macht, als Diener des »allmächtige[n] Götze[n] Staat«,<sup>21</sup> sind sie brutal, uneinsichtig, obrigkeitshörig; als Menschen, als Privatpersonen, jedoch sind sie hilfsbereit, gutmütig und freundlich. Der Staat selbst wird als subjektlose, entpersonalisierte Gewalt, als reißendes Untier, als »Biest« erlebt,<sup>22</sup> das seinen Untertanen gegenüber höchst repressiv auftritt. Er bildet mit der Monopolisierung der Gewaltausübung einen Körper, einen Raum, das Innere des Rechtsstaates, den er zu schützen verspricht. Dass der Staat einen Schutzraum markiert, schließt die Bedrohung der Bevölkerung nicht aus, sondern ein. Denn der Schutz dieses Körpers, dieses Innenraums, beinhaltet auch, alles, was diesem schadet oder nicht nutzt, abzustößen, auszuschließen und an einen anderen Ort, ein Außen, das als rechtlos und gewaltsam postuliert wird, zu verweisen. Die Staatsgrenzen fungieren hierbei als »symbolische Markierungen wie technisches und soziales Arrangement, das über Zugehörigkeit und Nicht-Zugehörigkeit, Ein- und Ausschluss bestimmt.«<sup>23</sup> Über In- und Exklusion entscheidet der Staat selbst, indem er über den Personalausweis die Identität aller Individuen festlegt, die in seinem Herrschaftsbereich leben. Durch Pass- und Visazwang, der mit der Durchsetzung der allgemeinen Passpflicht im Ersten Weltkrieg schlagend wurde und die Freizügigkeit einschränkte, nimmt er dem Einzelnen die Freiheit, selbst über seine Identität, seinen Aufenthaltsort zu entscheiden.

Das Gewaltmonopol des Staates beschränkt sich zwar auf das Staatsgebiet, nicht aber auf die eigenen Staatsbürger: Als territoriale Hoheitsgewalt erfasst es alle Personen, die sich im Staatsgebiet aufhalten,<sup>24</sup> wobei es das Anrecht des Staates ist, Schutz und Rechte des Individuums verfassungsmäßig an den Status seiner Bürgerschaft zu binden.<sup>25</sup> Diese Bindung ist ein Zeichen des Nationalstaates; in ihm bilden die drei Konzepte Identität, Nationalität und Staatsbürgerschaft eine unauflösliche Einheit, daher verlieren Personen, die aus dieser Einheit austreten, alle Rechte: »Der Pass bzw. die Identitätskarte verleiht keine Menschenrechte, sondern nur nationale Rechte[,] und andere

20 Rathmayr: *Armut und Fürsorge*, S. 93.

21 Traven: *Das Totenschiff*, S. 253.

22 Ebd., S. 38. – Vgl. dazu Gerstenberger: *Die subjektlose Gewalt*.

23 Krasmann: *Die Materialität der Gewalt*, S. 23.

24 Vgl. Grimm: *Das staatliche Gewaltmonopol*, S. 1303.

25 Vgl. Krasmann: *Die Materialität der Gewalt*, S. 24.

gibt es im Nationalstaatsmodell nicht.«<sup>26</sup> Mit dem Verlust seines Passes, der sich in Form des Seemannsbuchs als »Mittelpunkt des Universums«<sup>27</sup> erweist, wird Travens Romanheld dementsprechend zu einem sozial deklassierten Heimat-, Recht- und Identitätslosen. Pässe und Geburtsurkunden werden so, wie Hannah Arendt bemerkt, zu einem »soziale[n] Mordinstrument, mit dem man Menschen ohne Blutvergießen umbringen kann«.<sup>28</sup> Der Protagonist, der keinen Pass erhält und deshalb von keinem Staat als Bürger akzeptiert wird, kommt in diesem Sinne gegenüber dem Staat einem ›Toten‹ gleich.

## 2. Schiff: strukturelle und personale Gewalt

Das Zweite Buch spielt hauptsächlich auf Hoher See und schildert die Erlebnisse des amerikanischen Seemanns auf einem alten Trampdampfer. Dieser ›Vagabund des Ozeans‹, die Yorikke, sperrt sich gegen jede eindeutige Identifizierung, was Alter, Name, Herkunftsort angeht. Dieses Unbestimmte, nicht Einzuordnende weist das Totenschiff nach außen sichtbar als jenseits der herrschenden Ordnung stehend, als illegalen Raum oder zumindest Graubereich aus: Für ein Schiff ist der staatliche Zuordnungsakt notwendig, weil es andernfalls auf Hoher See, die den Hoheitsrechten der Küstenstaaten grundsätzlich entzogen ist, keiner Rechtsordnung unterliegt und der Willkür an Bord Tür und Tor geöffnet wird.<sup>29</sup> Obschon oder vielleicht weil keinem Staat zuzuordnen und auf diese Weise alle Staaten repräsentierend, dient das Totenschiff, so auch die Yorikke, jedem System. Ihr Rumpf legt mit dem in unterschiedlichsten Farben gehaltenen Anstrich eine gewisse politische Wandelbarkeit nahe: So gibt es große Flächen, die »mit einem schönen saftigen Bolschewistenrot« bemalt sind, andere Stellen präsentieren sich in »Adelsblau«, aber auch in »Freiheitsgrün«.<sup>30</sup> Das »verrückte« Aussehen der Yorikke, ihr »bunte[s] närrische[s] Kleid«,<sup>31</sup> und ihr Name verweisen auf das Narrenmotiv.<sup>32</sup> Der Narr nimmt – ohne Züge privater Existenz, ohne

26 Schmid: *Kultur als Dimension des europäischen Einigungsprozesses*, S. 194. – Auf internationaler Ebene wurden die Rechte von Einzelpersonen erst mit der Allgemeinen Erklärung der Menschenrechte 1948 gesetzlich verankert, durch die alle Menschen Bürger eines transnationalen Rechtsraums wurden.

27 Traven: *Das Totenschiff*, S. 42.

28 Arendt: *Wir Flüchtlinge*, S. 7.

29 Vgl. Beckert/Breuer: *Öffentliches Seerecht*, S. 168. – Nur der Flaggenstaat ist berechtigt, auf Hoher See seine Hoheitsgewalt gegenüber dem Schiff anzuwenden.

30 Traven: *Das Totenschiff*, S. 112.

31 Ebd., S. 114 u. 305.

32 Abgeleitet von dem Hofnarren Yorick in Shakespeares *Hamlet*. Zu weiteren intertextuellen Beziehungen, etwa zu Dantes *Divina Commedia*, vgl. u.a. Pinkert: *Travens Mär vom ›einfachen Erzählen‹*, S. 23–35; Hohnschopp: *Rebellierende Tote*, S. 90–109.

Heim und Familie – eine Außenseiterposition ein, die es ihm ermöglicht, Kritik an der Gesellschaft zu üben und die ›Narrenfreiheit‹ zur »Demaskierung der Macht- und Wahrheitsmonopole«<sup>33</sup> der Obrigkeit zu nutzen. Als Hofnarr übernimmt er die Funktion der Korrektur des Souveräns: Der König als über der menschlichen Ordnung stehender Herrscher kann nur durch eine Person gemäßregelt werden, die dieser Ordnung gleichfalls nicht angehört. Die Ermächtigung zu satirischer Herrschaftskritik darf jedoch nicht darüber hinwegtäuschen, dass der Hofnarr einerseits einen unterprivilegierten Status besaß und zur Befriedigung seiner materiellen Begierden vom Wohlwollen der von ihm Kritisierten abhängig war, andererseits als Abbild oder Doppelgänger des Herrschers eine restaurative Funktion hatte. Dieses kritische, aber zugleich herrschaftsstützende Potenzial enthüllt die Yorikke in der Folge relativ rasch.

Gales erkennt in ihr bereits beim Anheuern anhand ihres Äußeren und am Aussehen ihrer Mannschaft sowie an ihrer Art der Rekrutierung von Seeleuten das Totenschiff. An Bord erweisen sich Quartiere, Verpflegung, Hygiene und Sicherheitsvorkehrungen als völlig mangelhaft. Alles auf der Yorikke ist alt und marode, die Maschinen sind am Rande der Funktionstüchtigkeit, was das Arbeiten auf ihr noch gefährlicher macht. Die Kompanie spart, wo es nur geht, für ihren Profit, die Heuer wird nicht ausgezahlt, es wird immer nur ein kleiner Vorschuss gewährt, jede Ausgabe wird vermieden, und für den Kapitän und seine Vertrauten zählt nur, was Geld einbringt. Sie machen fleißig Nebengeschäfte, vor allem in Form von Waffenschmuggel in den Gewässern vor Marokko, Algerien, Syrien, Libyen. Menschenleben zählen im Verhältnis zum Gewinn des Kapitäns und des Schiffseigentümers nicht: Matrosen, die auf ihre Rechte und auf die Einhaltung der getroffenen Vereinbarungen pochen, werden in der sogenannten Schreckenskammer arretiert, wo sie elendiglich zugrunde gehen. Sie werden »geopfert«, um die Fahrtkosten niedrig und »die Dividenden der Kompanie oder des Einzelbesitzers der Yorikke hoch zu halten«;<sup>34</sup> die Toten werden, mit Kohlenstücken beschwert, über Bord geworfen. Die Bemannung der Totenschiffe, obschon rechtlich frei, werde, so hält der Ich-Erzähler fest, schlechter behandelt als Sklaven, mit denen als kostbare »Handelsware« »sorgfältig« umgegangen worden wäre.<sup>35</sup>

Da sich nun aber Seeleute mit ordentlichen Papieren in solchen eklatanten Fällen der Missachtung ihrer Rechte an das Seemannsamt, die Ge-

33 Lühl: *Lachen als anthropologisches Phänomen*, S. 147.

34 Traven: *Das Totenschiff*, S. 144f.

35 Ebd., S. 146.



werkschaft oder auch die Polizei wenden würden, rekrutieren die Kapitäne der Totenschiffe ihre Besatzung aus Personen ohne Perspektive, für die diese Arbeit einen Ausweg bietet und die sich gegen diese Bedingungen und Behandlung nicht wehren können. Angeheuert werden staatenlose Seeleute, solche, die ihre Patente verloren oder ihren Landgang überschritten haben, sowie aus dem Gefängnis entlassene oder desertierte Matrosen. Auf dem Totenschiff finden sich also Personen, »die den Behörden gerne aus dem Weg gehen und solche, die gern mit ihnen zu tun haben möchten, aber nicht [an sie] herankommen, weil sie das nicht haben, was der Mensch im 20. Jahrhundert zuerst braucht, wenn er leben will: Papiere!«<sup>36</sup> Die aus Verzweifelten, Pass- und Heimatlosen, Desperados und Kriminellen aus aller Herren Länder rekrutierte Besatzung ist ein Äquivalent zu der an Land bestehenden Fremdenlegion. Sie wird in einer Mischung aus Umgehung und Ausnutzung bestehender Gesetze an Bord gebracht: Läuft das Schiff aus bzw. hat es den Blauen Peter gehisst und fehlen Männer, kann der Kapitän, um seine Mannschaft auf Sollstärke zu bringen, Matrosen anheuern, ohne ihre Papiere den Behörden vorlegen zu müssen. Er muss das erst im nächsten Hafen nachholen: »Nach Seemannskarte, Heuerbuch, Paß oder sonst etwas Ähnlichem fragte er [der Kapitän] nicht. Er wußte, daß Leute, die zur Yorikke kommen, nicht nach solchen Dingen gefragt werden dürfen. Sie könnten ja sagen: ›Ich habe keine Papiere.‹ Was dann? Dann dürfte er sie nicht anzeichnen lassen, und die Yorikke würde keine Mannschaft haben.«<sup>37</sup>

Im Gegensatz zum Land sind in diesem Fall auf dem Meer Papiere nicht von Interesse; ihr Fehlen bzw. die Identitätslosigkeit der Matrosen ist vielmehr fast schon Voraussetzung für den Zugang zum Totenschiff. Das Meer präsentiert sich als Gegen-System zu dem auf dem Festland bestehenden System, es hebt die an Land durch den Staat gezogenen Grenzen auf (»Es gibt ja dreimal mehr Wasser auf der Erde als Land; und wo Wasser ist, da ist auch eine Straße für ein Schiff, aber wo Land ist, da ist noch lange nicht eine Straße für einen Vagabunden.«)<sup>38</sup> Das Schiff ist als »Heterotopie schlechthin«<sup>39</sup> ein Raum, der nach eigenen Regeln funktioniert bzw. an dem die geltenden Normen nur teilweise umgesetzt werden. Dieser ›Andersort‹ reflektiert die gesellschaftlichen Verhältnisse in besonderer Weise, indem er sie suspendiert, neutralisiert und umkehrt. Das Schiff als »schaukelndes Stück Raum« ist »ein Ort ohne Ort, der aus sich selber lebt, der in sich ge-

36 E. K–r.: B. Traven: »*Das Totenschiff*« [Rezension], S. 4.

37 Traven: *Das Totenschiff*, S. 151f.

38 Ebd., S. 251.

39 Foucault: *Andere Räume*, S. 46.

geschlossen ist und gleichzeitig dem Unendlichen des Meeres aufgeliefert ist.«<sup>40</sup> Das Totenschiff ist bis zu einem gewissen Grad auch ein »Nicht-Ort«,<sup>41</sup> ein Raum, bei dem die Identität nur beim Betreten oder Verlassen, nicht aber während des Aufenthalts an ihm eine Rolle spielt. Das Meer im Kontrast zu dem die Ordnungsgewalt des Staates verkörpernden Festland stellt sich hier auf den ersten Blick als scharf von diesem abgegrenzter Rechtsraum dar (»Es steht kein Grenzpfahl im Wasser«),<sup>42</sup> denn es ermöglicht den nicht in das staatliche System Passenden in Form des Totenschiffes einen Ausweg: Staaten- und Passlose, die die grundlegende Voraussetzung für die legale Existenz innerhalb einer Nation verloren haben, finden hier eine neue, mobile Heimat, »eine Nation im Kleinformat, die ih[nen] [ihr]en Ort auch abseits von Landesgrenzen zuweist.«<sup>43</sup> Das Meer ist somit hier kein rechtsfreier Raum, sondern ein im Vergleich zum Land andersartig eingerichteter Rechtsraum – das ändert sich aber im Verlauf des Romans (s.u. Kap. 3).

Während nun die Möglichkeit der Flucht vom Land aufs Meer besteht, so ist der umgekehrte Weg versperrt, vom Totenschiff führt kein Weg mehr zurück.<sup>44</sup> Das Totenschiff bedeutet somit einerseits einen Ausweg, andererseits in mehrfacher Hinsicht eine Endstation, seine Besatzung kommt Gefangenen gleich:

Und man muß immer auf ein Totenschiff. Kein anderer Ausweg ist einem geblieben. Das feste Land ist mit einer unübersteigbaren Mauer umgeben, ein Zuchthaus für die, die drinnen sind, ein Totenschiff oder eine Fremdenlegion für die, die draußen sind. Es ist die einzige Freiheit, die ein Staat, der sich zum Extrem seines Sinnes entwickeln will und muß, dem einzelnen Menschen, der nicht numeriert werden kann, zu bieten vermag, wenn er ihn nicht mit kühler Geste ermorden will. Zu dieser kühlen Geste wird der Staat noch kommen müssen. Vorläufig aber hat Cäsar Capitalismus an diesem Mord noch kein wesentliches Interesse, weil er den Kehrriech, der über die Zuchthausmauern geworfen wird, noch gebrauchen kann. Und Cäsar Capitalismus läßt nichts verkommen, solange es noch Profit verspricht. Auch der Kehrriech, den die Staaten über die Mauern werfen, hat noch seinen Wert und wirft gute Profite ab, die abzuweisen Sünde wäre, unverzeihliche Sünde.<sup>45</sup>

Das Totenschiff als schwimmendes Gefängnis – das ja, wie die Fremdenlegion, auch eine herrschaftsstützende Funktion hat – karikiert die landläufige Assoziation von Freiheit und Ungebundenheit, die man mit der Seefahrt verbindet. Die Besatzung ist rechtlos und der Willkür des die Bordgewalt ausübenden Kapitäns sowie personaler Gewalt ausgeliefert, sie arbeitet

40 Ebd.

41 Augé: *Orte und Nicht-Orte*, S. 121.

42 Traven: *Das Totenschiff*, S. 252.

43 Feldbusch: *Zwischen Land und Meer*, S. 231.

44 Vgl. Traven: *Das Totenschiff*, S. 165, 169 u. 176.

45 Ebd., S. 238.

unter unmenschlichen Bedingungen und muss lebensgefährliche Arbeiten verrichten. Auf dem Festland wird sie gemieden; sie wird nicht nur vom Staat an sich, sondern auch von der jeweiligen Bevölkerung als Gefahr für die bestehende Ordnung gewertet.<sup>46</sup> Das Land ist für die Mannschaft der Totenschiffe ›mit einer unübersteigbaren Mauer‹, Sinnbild der Grenzen des modernen Nationalstaates, umgeben; diese rechtlosen und deklassierten Seeleute erreichen meist nur die Küsten, den Grenzsaum zwischen Land und Meer, eine Art Zwischenbereich, und werden in den Häfen wie Aussätzigemieden. Denkt man an die Metapher der Schifffahrt als Lebensfahrt und an das Bild von der Einfahrt in den sicheren Hafen als Vertrauen auf eine befriedigende Lösung der menschlichen Existenzfrage, so ist diese den Staatenlosen verwehrt; die Seeleute auf der *Yorikke* sind auf diese Weise nochmals als ›lebende Tote‹ ausgewiesen. An Land reicht die Tatsache ihrer Zugehörigkeit zu dem nicht kategorisierbaren Totenschiff, um sie als Schrecken verbreitende homogene Masse wahrzunehmen, als die sie zu ihrem Selbstschutz zum Teil auch bewusst auftreten.<sup>47</sup> Auf dem Meer, auf dem Schiff aber differenziert sich diese Einheit in heterogene Bestandteile. Die Besatzung ist hierarchisch gegliedert, es gibt zwischen den Seeleuten, obwohl sie in jeder Hinsicht im selben Boot sitzen, Abstufungen, Ständedünkel, Vorurteile und Rangunterschiede, die sich in der Verpflegung oder der Größe der Quartiere niederschlagen, aber auch in Formen der Gewaltausübung: Kohlenzieher beispielsweise standen auf der niedrigsten Stufe – sie waren, wie die Heizer, unter den Matrosen wenig angesehen, da sie nicht als ›richtige Seemänner‹ galten, wurden häufig misshandelt und wiesen aufgrund großer physischer und psychischer Belastungen eine hohe Selbstmordrate auf.<sup>48</sup>

Zu so einem »Kohlenzieher der Rattenwache«<sup>49</sup> wird Gales bestimmt, er bekommt damit den undankbarsten Job auf dem Schiff, steht in der Bordhierarchie auf der untersten Stufe und ist als ›Nauke‹ gezwungen, alles »Dreckige, Unangenehme, Lebensgefährliche«<sup>50</sup> zu tun. Die seelisch belastende und körperlich schwere Arbeit muss er unter nahezu unzumutbaren

46 Vgl. dazu ebd., S. 248–251.

47 Vgl. ebd., S. 248.

48 Vgl. dazu etwa Bürger: *Die Hamburger Gewerkschaften*, S. 399–402; Reger: »Dann sprang er über Bord«, S. 373.

49 Traven: *Das Totenschiff*, S. 157. – Rattenwache ist die Wache von Mitternacht bis vier Uhr früh und von 12 Uhr bis 16 Uhr.

50 Ebd., S. 159. – »Nauke: das Mädchen für alles an Bord« (Hanke: *Männer, Planken, Ozeane*, S. 328).

Bedingungen verrichten;<sup>51</sup> als er das erste Mal einen Blick in den Kesselraum wirft, ist ihm, als sähe er »in die Unterwelt«. <sup>52</sup> Neben Kohlschaufeln, Kesselreinigen, regelmäßigem Aufbrechen der brennenden Kohleschicht, Herauskratzen der Schlacke und dem Reinigen der Feuerungsroste, das mit schweren Verbrennungen einhergeht, gehört auch das Aschehieven zu seinen Pflichten. Derart »zuschanden gearbeitet«, stellt sich ihm »die Hölle [als] ein Paradies« dar, als »Erlösung«, <sup>53</sup> ist Widerstand oder Flucht, ja selbst der Gedanke daran, unmöglich. Abgestumpft, desinteressiert, müde, ist er nur noch »Maschine«, »Automat«. <sup>54</sup> Die Arbeits- und Lebensbedingungen machen aus ihm einen ›lebenden Toten‹; er empfindet seine Situation, gepaart mit der durch die Verleugnung des eigenen Namens ausgelösten Identitätskrise, <sup>55</sup> als Ich-Verlust, als »Auslöschung«. <sup>56</sup>

Dass die Yorikke schließlich den Äquator – eine fiktive Grenzlinie, deren Überschreitung bis in die Neuzeit mit dem Übergang ins Chaos, in Tod und Verdammnis gleichgesetzt wurde<sup>57</sup> – überquert, schreibt sie auch unter Bezugnahme auf die traditionelle Symbolik als Totenschiff fest, als Fahrzeug, das die Seele der Verstorbenen ins Jenseits bringt. Überhaupt schwingt hier die Vorstellung von der Schifffahrt als Symbol der grenzverletzenden Reise, des (moralisch bedenklichen) Übertritts ins Ungemäße und Maßlose mit: Dem durch Gesetze bestimmten bzw. geordneten Raum des Landes opponiert die Maßlosigkeit des Meeres, das Chaotische, die ›Gesetzlosigkeit‹ des Totenschiffs. Mit dem Motiv des Narrenschiffs werden darüber hinaus in einem überschaubaren Raum die grundlegenden gesellschaftlichen Missstände angeprangert: die Ausbeutung des Menschen durch den Menschen unter den Bedingungen des kapitalistischen Staates, der bürgerlich-kapitalistischen Gesellschaft. Das Totenschiff ist Allegorie des modernen Nationalstaats: Mit Betreten der Yorikke beginnt für den Protagonisten eine Umkehrung der Verhältnisse, eine verkehrte Welt. Mit seinem Seemannsbuch bzw. ordentlichen Papieren ausgestattet, hatte er auf der SS Tuscaloosa als Deckarbeiter gearbeitet, also unter freiem Himmel mit Blick auf das von ihm so geliebte Meer, das für Freiheit und Unabhängigkeit

51 Arbeit in lichtlosen Räumen in mit Kohlenstaub belasteter Atemluft, Kohlenlawinen in den Bunkern durch Trichterbildung beim Schaufeln oder durch Seegang, Temperaturen im Kesselraum im Sommer von 50 bis 60 Grad Celsius etc. Vgl. dazu u.a. Rath: *Heizer und Trimmer*, S. 264–267.

52 Traven: *Das Totenschiff*, S. 174.

53 Ebd., S. 188.

54 Ebd., S. 201.

55 Vgl. ebd., S. 151.

56 Ebd., S. 155. Vgl. dazu auch Heimerdinger: *Der Seemann*, S. 233.

57 Siehe Cha: *Der Äquator – Weltrand und Weltmitte*, S. 684f.

steht; nun, ohne Papiere, wird er an die unterste Stelle im Schiffsbauch verbannt, in den Kesselraum, die ›Hölle‹, einen qualvollen Aufenthaltsort. Für die Besitzer der von staatlichen Stellen ausgegebenen Identitätsnachweise lacht die Sonne an Deck des Staatsschiffs; diejenigen, die keine offiziellen Dokumente vorweisen können, finden sich unten in den Tiefen des Schiffes oder auf dem Grund des Meeres wieder.

Als die Yorikke den Äquator, die Nulllinie, passiert und an der senegalesischen Küste vor Anker geht, werden Gales und sein Kamerad, der Kohlenschlepp Stanislaw, im Hafen von Dakar niedergeschlagen und auf ein englisches Dampfschiff verschleppt.

### 3. Meer: Elementargewalt

Die *Empress of Madagascar*, auf der die beiden Kohlenzieher nun gezwungenermaßen arbeiten, ist ein Totenschiff, das sein Eigentümer wegen eines Konstruktionsfehlers untergehen lassen will, um die Versicherungsprämie zu kassieren. Das Manöver misslingt jedoch, Kapitän und Besatzung kommen beim Aussetzen der Rettungsboote in stürmischer See um – nur Gales und Stanislaw überleben auf dem in einer Riffspalte steckenden Wrack. Im Delirium glaubt Stanislaw die Yorikke zu sehen, will zu ihr hinüberschwimmen und springt in die Fluten, aus denen er nicht mehr auftaucht: Er hat den »großen, gütigen und langersehnten Kapitän« gefunden, der »ihn ohne Papiere aufnimmt, zur weiten, weiten Fahrt ins Jenseits«. <sup>58</sup> Gales bleibt allein zurück auf dem Meer, mit einem Tau, das er nicht zu lösen vermag, an den Resten des Totenschiffes festgezurt.

Das Meer ist im Dritten Buch ganz elementare Kraft der Natur; das lebensspendende Wasser zeigt seine bedrohliche, vernichtende, zerstörerische Seite, gegen die der Mensch machtlos ist und der er hilflos ausgeliefert ist. Der Ozean steht hier auch für das Meer des Lebens, das durchquert werden muss, und die Seefahrt als Metapher des Lebensgangs, der Lebensreise über gefährliche Gewässer, in deren Zusammenhang das Bild vom existenziell verstandenen Schiffbruch zu sehen ist. <sup>59</sup> Die Welle, das wogende Wasser symbolisiert Unbeständigkeit, Illusion und Nichtigkeit des Lebens, denn das Meer trägt im Gegensatz zur Erde nicht die Spuren menschlicher Arbeit und menschlichen Daseins. Das Schiff in stürmischer See verbildlicht folglich die Gefährdung der menschlichen Existenz, aber auch die menschliche Hybris

58 »Illustrierte Kurorte-Zeitung«, 20.6.1926, S. 10.

59 Siehe Blumenberg: *Schiffbruch mit Zuschauer*.

gegenüber den Naturgewalten und einer natürlich begründeten Moral. Das Meer als unkontrollierbare Naturgewalt kontrastiert mit dem Festland, dem auf Kontrolle und Ordnung angelegten Staat, der damit als ›widernatürlich‹ gekennzeichnet wird. Zumindest wird die Unterscheidung von Natur (Meer) und Kultur (Land) stark gezogen. Insofern ist Stanislaws Tod in diesem Kontext als Erlösung von den Nöten und Qualen fremdbestimmter Existenz, von den vom Staat oktroyierten Zwängen zu werten – in einer natürlichen Ordnung braucht er keine Papiere – und somit ist der Untergang des Staat und Kapitalismus verkörpernden Totenschiffs mit seinem durch keine soziale Rücksicht regulierten Gewinnstreben im sturmgepeitschten Meer, durch das der Schrecken des Unbeherrschbaren in die ökonomische Zivilisation einbricht, konsequent.

#### 4. Fazit

Das Verhängnis des Seemannes Gales nimmt seinen Lauf ab dem Moment, in dem er seinen Fuß aufs Land setzt, sein Element sozusagen verlässt. Das Erste Buch schildert das Schicksal des Matrosen an Land, den »Verlust des seemännischen Selbst durch das Trauma der unfreiwilligen Landberührung«,<sup>60</sup> und demonstriert den Kontrast zwischen der »destruktive[n] Macht der auf Selbsthaftigkeit angelegten Ordnungskriterien des Landes«<sup>61</sup> und der nomadischen Lebensweise des Seefahrers, der auf allen Meeren zu Hause ist. Es ist mit seiner Missbilligung des modernen Verwaltungsstaates, der durch ein überbordendes Maß an Bürokratie und Polizeigewalt gekennzeichnet ist und jeden Menschen seiner »besitzförmigen Hoheitsgewalt« unterwirft,<sup>62</sup> ein Abgesang auf den westlichen Freiheitsbegriff. Kritisiert wird der Nationalstaat mit seinem Nationsbegriff, der das zentrale Identifizierungsmerkmal ›Nationalität‹ als entscheidendes Kriterium für den Umgang mit dem Individuum betrachtet, »Anspruch auf das Monopol der Identitätsbestimmung«<sup>63</sup> erhebt und seinen Zugriff auf den Einzelnen über den Pass legitimiert. Mit seiner Auffassung von ausschließlich an die Staatsbürgerschaft gekoppelten Rechten ermöglicht er erst die Ausbeutung und Rechtlosigkeit all jener, denen aus dem einen oder anderen Grund ein Blatt Papier, ein Dokument fehlt. Staat und Kapitalismus gehen hier eine

60 Feldbusch: *Zwischen Land und Meer*, S. 225.

61 Ebd., S. 227.

62 Winkler: *Raum und Recht*, S. 76.

63 Holzbauer: *Nation und Identität*, S. 35f.

menschenverachtende, ausbeuterische Allianz ein, indem der Staat diese Rechtlosen in die Illegalität abdrängt und sie in die Arme skrupelloser Unternehmer und Gesellschaften treibt, die die Totenschiffe unterhalten. Die Folgen dieser Rechtlosmachung und die gewalttätigen Mechanismen des kapitalistischen Wirtschaftssystems, das Menschen als Arbeitskraft gnadenlos ausbeutet, indem es den Profit absolut setzt, werden im Zweiten Buch dargestellt – das Dritte Buch bringt demgegenüber noch eine Steigerung, denn »[h]ier werden Menschen nicht für die Produktion oder den Handel geopfert, sondern für die Vernichtung eines nicht hinreichend gewinnträchtigen Schiffes im Dienst des Kapitals.«<sup>64</sup> Im Mittelpunkt steht dabei »der durch Herrschaftsverhältnisse, Warenbeziehungen, Konkurrenz- und Leistungsprinzip verstümmelte Mensch der kapitalistischen Gesellschaft«, »der seine Individualität und Autonomie aufgeben musste für den privaten Profit der [w]enigen, der fremden Mächten ausgelieferte Mensch.«<sup>65</sup>

Der Ich-Erzähler des Romans, der durch Verlust seines Passes heimat- und rechtlos gewordene Mensch, ist sowohl ›institutioneller Gewalt‹ ausgesetzt, dem Hoheits- und Gehorsamsanspruch, mit dem der Staat dem Einzelnen gegenüber auftritt, als auch ›struktureller Gewalt‹, die sich in den gesellschaftlichen Verhältnissen bzw. in ungleichen Lebenschancen ausdrückt. Sie beinhaltet als Form der »Marginalisierung bzw. Multiexklusion aus verschiedenen gesellschaftlichen Teilsystemen« »dauerhafte Unterprivilegierung«,<sup>66</sup> wie sie in Gales' Fall dem Verlust seines Identitätsnachweises, seiner ›Staatenlosigkeit‹ geschuldet ist. Er erleidet aber ebenso Formen der ›personalen Gewalt‹, der hierarchischen Gewalt durch Rangordnung auf dem Totenschiff sowie durch die vom Kapitän ausgeübte Kommando- bzw. Bordgewalt – eine Hoheitsgewalt, die der Staat diesem im Wege der ›Beleihung‹ überträgt. Veranschaulicht werden somit unterschiedliche Arten der Gewalt, die aber allesamt der Unterdrückung, Ausgrenzung, Reglementierung und Marginalisierung dienen. Gewalt wird derart als komplexes Phänomen ausgewiesen, dem eine bedeutende Ambiguität zwischen Ordnungszerstörung und Ordnungsbegründung zukommt.

B. Traven verhandelt in seinem 1926 erschienenen Roman *Das Totenschiff*, einer sozialen Satire und politischen Parabel, die Themen Identitäts-, Rechts-, Staatenlosigkeit und Ausbeutung, verbindet sie mit Kritik an Klaskendenken, Nationalismus, Bürokratismus, Kapitalismus und bürgerlichem Freiheitsbegriff und stellt die Freiheit des Individuums gegen die moderne

64 Kiesel: *Geschichte der deutschsprachigen Literatur 1918–1933*, S. 706.

65 Duhm: *Angst im Kapitalismus*, S. 89.

66 Imbusch: *Der Gewaltbegriff*, S. 40.

›Tyrannei des Staates‹. Exemplifiziert wird dies anhand der »Geschichte eines amerikanischen Seemannes«, der durch die an Land herrschende staatliche Willkür gezwungen ist, auf einem sogenannten Totenschiff anzuheuern. Traven beschreibt die Brutalität, Unmenschlichkeit und Härte des Lebens und Arbeitens auf diesen Totenschiffen fern jeglicher Seefahrerromantik und schildert, mit welchen Mitteln die aus staatenlosen, aus der Gesellschaft ausgestoßenen Personen zusammengewürfelte Mannschaft rekrutiert, wie sie skrupellos ausgenutzt und fast tierisch behandelt wird.

Thematisiert werden die Grenzen zwischen Land und Meer in Bezug auf den Rechtsraum und die persönliche Freiheit des Einzelnen, aber auch das Verschwimmen dieser Grenzen auf See: Das Totenschiff ist einerseits ein rechtsfreier Raum, es unterläuft und umschiffte die an Land bestehende Ordnung, indem es die Rechtlosen, Gestrandeten und Identitätslosen aufnimmt und vor dem Zugriff des Staates schützt. Andererseits ist es ein Raum mit eigenen Gesetzen und Rechtmäßigkeiten, denen die Gruppe dieser sozial und rechtlich Deklassierten hilflos ausgeliefert ist. Und es ist zugleich eine Art Brücke, ein Übergang zwischen Meer und Land, ein Raum, in dem mit Betrug, Gewalt, Ausbeutung, hierarchischem Denken ähnliche Verhältnisse wie in gewissen Grauzonen auf dem Festland herrschen.

## Literaturverzeichnis

- Arendt, Hannah: *Wir Flüchtlinge* [1943]. In: dies.: *Zur Zeit. Politische Essays*. Hg. Marie Luise Knott. Berlin: Rotbuch 1986, S. 7–21.
- Arnauld, Andreas von: *Völkerrecht*. Heidelberg u.a.: C. F. Müller 2012.
- Augé, Marc: *Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit*. 2. Aufl. Frankfurt/M.: S. Fischer 1994.
- Beckert, Erwin; Breuer, Gerhard: *Öffentliches Seerecht*. Berlin, New York: De Gruyter 1991.
- Blumenberg, Hans: *Schiffbruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher*. Frankfurt/M.: Suhrkamp 1979.
- Böhme, Gernot; Böhme, Hartmut: *Feuer, Wasser, Erde, Luft. Eine Kulturgeschichte der Elemente*. 2. Aufl. München: C. H. Beck 2010.
- Bürger, Heinrich: *Die Hamburger Gewerkschaften und deren Kämpfe von 1865 bis 1890*. Hamburg: Auer 1899.
- Cha, Kyung-Ho: *Der Äquator – Weltrand und Weltmitte*. In: *Topographien der Literatur. Deutsche Literatur im transnationalen Kontext*. Hg. Hartmut Böhme. Stuttgart, Weimar: J. B. Metzler 2005, S. 673–697.
- Comes, Heinrich: *Der rechtsfreie Raum. Zur Frage der normativen Grenzen des Rechts*. Berlin: Duncker und Humblot 1967 (=Schriften zur Rechtstheorie; H. 54).
- Duhm, Dieter: *Angst im Kapitalismus. Zweiter Versuch der gesellschaftlichen Begründung zwischenmenschlicher Angst in der kapitalistischen Warengesellschaft*. 3. Aufl. Lampertheim: Kübler 1973.



- E. K–r.: B. Traven: »*Das Totenschiff*« [Rezension]. »Berliner Volks-Zeitung« (Beiblatt), 13.12.1930, S. 4.
- Feldbusch, Thorsten: *Zwischen Land und Meer. Schreiben auf den Grenzen*. Würzburg: Königshausen & Neumann 2003.
- Foucault, Michel: *Andere Räume*. In: *Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik. Essa[i]s*. Hgg. Karlheinz Barck, Peter Gente, Heidi Paris, Stefan Richter. 4. Aufl. Leipzig: Reclam 1992, S. 34–46.
- Gerstenberger, Heide: *Die subjektlose Gewalt. Theorie und Entstehung bürgerlicher Staatsgewalt*. 3. Aufl. Münster: Westfälisches Dampfboot 2017.
- Grimm, Dieter: *Das staatliche Gewaltmonopol*. In: *Internationales Handbuch der Gewaltforschung*. Hgg. Wilhelm Heitmeyer, John Hagan. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag 2002, S. 1297–1313.
- Hanke, Helmut: *Männer, Planken, Ozeane. Das sechstausendjährige Abenteuer der Seefahrt*. 3., verb. Aufl. Leipzig, Jena, Berlin: Urania 1966.
- Hauschild, Jan-Christoph: *Das Phantom. Die fünf Leben des B. Traven*. Berlin: Edition Tiamat 2018.
- Heimerdinger, Timo: *Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844–2003)*. Köln, Weimar, Wien: Böhlau 2005.
- Hohnschopp, Christine: *Rebellierende Tote: Tod und Emanzipationsprozeß im Werk B. Travens*. Paderborn: Igel 1993 (=Literatur- und Medienwissenschaft, Bd. 20).
- Holzbauer, Andreas: *Nation und Identität. Die politischen Theologien von Emanuel Hirsch, Friedrich Gogarten und Werner Elert aus postmoderner Perspektive*. Tübingen: Mohr Siebeck 2012 (=Dogmatik in der Moderne; Bd. 4).
- Imbusch, Peter: *Der Gewaltbegriff*. In: *Internationales Handbuch der Gewaltforschung*. Hgg. Wilhelm Heitmeyer, John Hagan. Wiesbaden: Westdeutscher Verlag 2002, S. 26–57.
- Jellinek, Georg: *Allgemeine Staatslehre*. 2., durchges. u. verm. Aufl. Berlin: O. Häring 1905 (=Das Recht des modernen Staates; Bd. 1).
- Kiesel, Helmuth: *Geschichte der deutschsprachigen Literatur 1918–1933*. München: C. H. Beck 2017 (=Geschichte der deutschen Literatur von den Anfängen bis zur Gegenwart; Bd. 10).
- Krasmann, Susanne: *Die Materialität der Gewalt. Oder: Warum die Kategorie des Raumes für eine politische Soziologie der Gewalt nützlich sein könnte*. In: *Macht – Herrschaft – Gewalt. Gesellschaftswissenschaftliche Debatten am Beginn des 21. Jahrhunderts*. Hgg. Martin Krol, Timo Luks, Michael Matzky-Eilers, Gregor Straube. Münster: Lit 2005 (=Verhandlungen mit der Gegenwart; Bd. 1), S. 13–34.
- Lühl, Max: *Lachen als anthropologisches Phänomen. Theologische Perspektiven*. Berlin, Boston: De Gruyter 2019.
- Pinkert, Ernst-Ullrich: *Travens Mär vom »einfachen Erzählen«*. *Zu den intertextuellen Bezügen in dem Roman »Das Totenschiff«*. In: *B. Travens Erzählwerk in der Konstellation von Sprache und Kulturen*. Hg. Günter Dammann. Würzburg: Königshausen & Neumann 2005, S. 23–35.
- Rath, Jürgen: *Heizer und Trimmer*. In: *Übersee. Seefahrt und Seemacht im deutschen Kaiserreich*. Hg. Volker Plagemann. München: C. H. Beck 1988, S. 264–267.
- Rathmayr, Bernhard: *Armut und Fürsorge. Einführung in die Geschichte der Sozialen Arbeit von der Antike bis zur Gegenwart*. Opladen, Berlin, Toronto: Verlag Barbara Budrich 2014.
- Reger, Karl-Heinz: *»Dann sprang er über Bord«*. *Alltagspsychologie und psychische Erkrankungen an Bord britischer Schiffe im 19. Jahrhundert*. Göttingen: Vandenhoeck & Ruprecht 2014.

- Schlesinger, Therese: *Ein Epos der Deklassierten*. »Der Kampf« 2 (1929), S. 86–90.
- Schmid, Josef: *Kultur als Dimension des europäischen Einigungsprozesses*. In: *Devianz und andere gesellschaftliche Probleme*. Hgg. Marek Fuchs, Jens Luedtke. Wiesbaden: Springer 2003, S. 182–202.
- Traven, B.: *Das Totenschiff. Roman*. In: *Werkausgabe B. Traven in Einzelbänden*. Bd. 1. Hg. Edgar Päßler. Zürich: Diogenes 1983.
- Winkler, Günther: *Raum und Recht. Dogmatische und theoretische Perspektiven eines empirisch-rationalen Rechtsdenkens*. Wien, New York: Springer 1999 (=Forschungen aus Staat und Recht; Bd. 120).
- »Arbeiterwille«, 18.7.1926.
- »Arbeiter-Zeitung«, 21.8.1930.
- »Hamburger Anzeiger«, 26.1.1931.
- »Illustrierte Kurorte-Zeitung«, 20.6.1926.
- »Tagblatt. Organ für die Interessen des werktätigen Volkes« (Linz), 23.12.1930.
- »Vorarlberger Landes-Zeitung«, 21.2.1931.