

Einzelrezensionen

Heide Gerstenberger, Ulrich Wilke: *Arbeit auf See. Zur Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung*. Münster 2004. 400 S. (mit DVD).

Die Arbeitsverhältnisse auf Schiffen der Seehandelsflotte sind die wohl am weitestgehend globalisierten überhaupt. Nirgends sonst begegnen Unternehmer einem derart globalen Arbeitsmarkt und einer derartigen mittels Sozialdumpings betriebenen nationalstaatlichen Konkurrenz um Investitionen. Diese Prozesse erlauben es jenseits nationalstaatlicher Kontrolle und gewerkschaftlicher Organisation unterhalb der Offiziersebene tatsächlich die jeweils billigsten Arbeitskräfte *der Welt* zu rekrutieren. In der Seehandelschiffahrt hat eine „radikale Privatisierung der Hoheit über die Arbeitsverhältnisse“ (33) stattgefunden, die in einem rechtlichen Niemandsland stattfindet, dessen Strukturen „vor allem durch wirtschaftliche Konkurrenz konstituiert“ (36) sind. Auf den „ausgeflaggten“ Schiffen, die sich im Eigentum westlicher Reedereien befinden und die wegen niedriger Steuern sowie niedriger arbeitsrechtlicher wie Lohn-Standards unter den Flaggen von Panama, Liberia oder Belize fahren (aber auch unter deutscher Flagge im *German International Register*, das die Beschäftigung von Seeleuten zu Konditionen ihres Heimatlandes ermöglicht), finden sich Mannschaften aus zahlreichen Weltgegenden mit

unterschiedlichen sprachlichen und sozialen Hintergründen. (Eine Liste der Billigflaggen, zusammengestellt von der *International Transport Workers Federation*, findet sich unter: <http://www.itf.org.uk/flags-convenience/flags-convenien-183.cfm>.) Da außerdem aus Kostengründen sowohl die Besatzungsstärken als auch die Hafentiegezeiten stetig verringert werden, zudem während des Anlegens viele Arbeiten an der gerade nicht laufenden Maschine nötig sind und Häfen für Seeleute wegen ihrer peripheren Lage und strengen Sicherheitsauflagen immer unattraktiver werden, gibt es kaum mehr Gelegenheiten, das Schiff während einer Heuer überhaupt noch zu verlassen. Die Mannschaften sind deshalb häufig nicht nur über Wochen, sondern über Monate gezwungen, auf engstem Raum zusammenzuleben.

Um dieses Zusammenleben und -arbeiten unter globalisierten Bedingungen zu untersuchen, sind die Autoren insgesamt sechsmal auf verschiedenen Typen von Handelsschiffen mitgefahren und haben an Land Gruppendiskussionen mit ehemaligen Seeleuten und anderen Experten durchgeführt. Ihre Darstellung der „Ökonomie und Ethnologie der Globalisierung“ (Untertitel) liefert Einblicke in eine in Öffentlichkeit und Geographie weitgehend unbeachtete Welt der globalen Warenzirkulation, ohne die der Kapitalismus in seiner heutigen Form nicht denkbar wäre. Neben diesen

Einblicken sind insbesondere zwei theoretische Aspekte des Buches auch für Geographen von Interesse.

Erstens verbinden Gerstenberger/Wilke ihre theoretische Herangehensweise mit einer Kritik ihres Erachtens zu konstruktivistischer Raumkonzepte in der Sozialgeographie, bei denen „Raum“ zu einem reinen Gedankenkonstrukt werde und seine banale Materialität aus den Augen verloren gehe. „Denn Theorie hin oder her: Sobald ein Schiff unterwegs ist, begrenzt seine räumliche Ausdehnung die Möglichkeiten der Bewegung menschlicher Körper.“ (21) Sie fordern eine Untersuchung der „Bedeutung des Raums für soziale Beziehungen“ (ebd.) und schlagen dazu vor, ihn als „formales Prinzip“ und damit – ganz cartesianisch – „schlicht als ‚Ausgedehtheit‘“ (ebd.) zu verstehen. Damit propagieren sie gerade keinen Raumfetischismus, nach dem der materielle Raum den Ausgangspunkt der Erklärung bilden würde, sondern eine Theoretisierung von der sozialen Praxis her, in der die Materialität der Raums sozial angeeignet wird. Ihre zentrale These lautet dementsprechend, „dass die soziale Praxis an Bord nicht durch ‚das Schiff‘, sondern durch dessen Nutzung bestimmt wird“ (20).

Zweitens gelingt es ihnen, die „Kultur“ an Bord auf eine Weise zu untersuchen, die den scheinbar ontischen Charakter dieser Entität konsequent in soziale Praxen auflöst und diese an die sich wandelnden Rahmenbedingungen an Bord rückbindet. Denn „ganz ohne Zweifel [...] erwachsen die wichtigsten Ursachen für den Einschluss der Seeleute in den Kulturkreis des globalen Seetransports aus technischen Entwick-

lungen und veränderten ökonomischen Strategien in der Schifffahrt“ (63). Dabei ist dieser „Kulturkreis“ gerade nicht räumlich fixiert, sondern überall auf den Weltmeeren zugleich zu finden – überall dort nämlich, wo auf Schiffen Waren möglichst billig von einem Hafen zum anderen transportiert werden. Die zentralen Strategien dabei sind v.a. „die zahlenmäßige Reduktion von Besatzungen und die Beschleunigung des Seetransports“ (ebd.). Was dies für das Leben und Arbeiten an Bord bedeutet, untersuchen Gerstenberger/Wilke u.a. an den beiden (mitunter überlebenswichtigen) Aspekten von Ausbildung und Frieden an Bord.

Anhand der Kontrastierung der Berichte älterer und z.T. ehemaliger Seeleute mit der heutigen Praxis an Bord zeigen sie, wie Ausbildung an Bord betrieben wurde und wird. Bis in die 1970er Jahre gab es aufgrund gemeinsamer Sprache, ausreichender Besatzungsstärken, stabilerer Zusammensetzungen der Mannschaften, einheitlicher nationaler Ausbildungsstandards und, auf Seiten junger Seeleute, der Aussicht, noch Jahrzehnte lang zur See zu fahren, den Anspruch und die Möglichkeit, Erfahrungswissen mit der Seefahrt im Allgemeinen und den jeweiligen Schiffen im Speziellen weiterzugeben. Dies ist unter heutigen Bedingungen nicht mehr sinnvoll möglich und führt u.a. dazu, dass deutsche Kapitäne und Offiziere von den Fähigkeiten ihrer Besatzungsmitglieder von den Philippinen, aus Kiribati oder Thailand wenig angetan sind. Anstatt aber an ihre eigene, noch völlig anders verlaufene Ausbildung an Bord zurückzudenken, schreiben sie dies häufig der kulturellen Herkunft der Mannschaften zu.

Was den „Frieden an Bord“ angeht, rekonstruieren die Autoren Entstehung und Funktionen traditioneller Verhaltensnormen an Bord und zeigen: „Ritualisierung, Redensarten und Bräuche halfen dabei, die Praxis kollektiver Selbstdisziplinierung von Seeleuten von zufälligen Zusammensetzungen der Mannschaft unabhängig zu machen und sie in eine lange Tradition guter Seemannschaft einzugliedern.“ (98) Unter heutigen Bedingungen scheitern derartige Bemühungen häufig schon an Sprachbarrieren und werden unter der Bedingung schrumpfender Mannschaftsstärken durch eine „gegenseitige Instrumentalisierung“ (64) ersetzt. In der Wahrnehmung deutscher Seeleute reduziert sich diese Veränderung jedoch häufig darauf, dass „früher alles besser“ war und mit den internationalen Mannschaften wegen kultureller Unterschiede keine vernünftige Seefahrt mehr zu machen ist.

In beiden Fällen, bei der Ausbildung wie beim Frieden an Bord, wird sich kulturalistischer (Alltags-)Theorien bedient, mittels derer die erklärbaren sozialen Praxen an Bord zu Eigenschaften ausländischer Seelaute bzw. der Seefahrt mit gemischten Mannschaften reifiziert werden,

was nicht nur theoretisch falsch ist, sondern auch ganz praktisch mit zahlreichen Problemen und Konflikten an Bord einhergeht. Mit ihrer Thematisierung von „Kultur“ hingegen entziehen Gerstenberger/Wilke allen Formen essentialistischer und kulturalistischer Argumentation den Boden (einschließlich der Vorstellung der „Hybridisierung von Kulturen“, bei der ja auch „feste Einheiten aufeinander [treffen], aus denen dann etwas Neues entsteht“; 284). Stattdessen führen sie die scheinbar „kulturellen“ Konflikte zurück auf gesellschaftliche Entwicklungen und stellen diese in ihren politischen und ökonomischen Rahmen. Dieses von den Autoren beispielhaft durchgeführte Vorgehen kann der „Neuen Kulturgeographie“ nur angeraten werden, will sie die theoretischen und politischen Untiefen ihrer superorganischen Vorgängerin vermeiden. Denn die ideologische Reifizierung fängt nicht erst mit der „räumlichen Kammerung“ von Kultur an, sondern bereits mit der Annahme eines über dem Sozialen schwebenden Sphäre der Kultur. Anstatt also von „Kultur“ zu reden gälte es zu untersuchen, *warum* von „Kultur“ geredet wird.

Bernd Belina