

Reinhard Johler, Max Matter,
Sabine Zinn-Thomas (Hrsg.)



Mobilitäten

Europa in Bewegung als Herausforderung
kulturanalytischer Forschung

37. Kongress der Deutschen Gesellschaft für Volkskunde
in Freiburg im Breisgau vom 27. bis 30. September 2009



Waxmann 2011
Münster / New York / München / Berlin

Irene Götz

Narrative der (Im-)Mobilität: Exploration eines Ideologems europäischer Arbeitswelten

Einführung in ein Panel der Kommission „Arbeitskulturen“ der DGV¹

„Gesellschaft mobil denken!“ – „Mobility Turn“ – Mobilität als Kapital – wir haben es hier mit einem Konjunkturthema zu tun, das auch mal wieder unser Fach erreicht hat.

So veranstaltete die DGV-Kommission „Arbeitskulturen“ vom 26.3. bis 28.3.2009 eine große interdisziplinäre Fachtagung „*Mobilität und Mobilisierung. Arbeit im soziokulturellen, ökonomischen und politischen Wandel*“ am Institut für Volkskunde/Europäische Ethnologie der Universität München.² Die hier verhandelten Themen und Ansätze basierten, wie in der Kommission üblich, auf einem weiten Arbeitsbegriff, der Arbeit und Leben – und dabei nicht nur im engsten Sinne Erwerbsarbeit – zusammen betrachtet. Zugrunde liegt auch diesem Panel ein solcher Arbeitsbegriff, der kreative, eigensinnige Praktiken der Akteurinnen und Akteure in ihrer Verwobenheit mit gouvernementalen Regulationsstrukturen von Arbeit und Nicht-Arbeit einbezieht und insbesondere Wandlungsprozesse, wie sie sich mit den Begriffen vom Fordismus zum Postfordismus oder auch mit Hilfe der Konzepte Flexibilisierung, Subjektivierung und Prekarisierung analysieren lassen. Auch in den folgenden vier Dissertationsprojekten sind diese Denktraditionen basal, auch hier geht es um räumliche, soziale, mentale und gouvernementale Aspekte von verschiedenen Mobilitätsformen und -formationen in unterschiedlichen räumlichen und zeitlichen Horizonten.

Reflexiv Diskussionsstränge aus unseren Kommissionstagungen weiterspinnend, wird hier ganz spezifisch der diskursive und machtpolitische Gebrauch des Begriffes Mobilität unter die Lupe genommen. Denn Mobilität erweist sich selbst als ein kulturell aufgeladenes Narrativ, als handlungsleitendes Ideologem europäischer Arbeitswelten. Als solches mobilisiert oder bremst es ganz offensichtlich Mobilitätssehnsüchte auf ein besseres Leben an einem anderen Ort, enthält als Leitbild oder je nach Kontext auch als Schreckgespenst politische, regulative Momente, die mobile Praxen modulieren, fördern oder beschränken.

Es gibt eben, wie *Katrin Lehnert* im ersten Beitrag zeigt, bereits im 19. Jahrhundert erwünschte und unerwünschte – die nicht steuerbare – Mobilität. Offensichtlich wird in ihrem Beitrag über verschiedene Mobilitätsformen im böhmisch-sächsischen Grenzraum der Oberlausitz, dass sich der Begriff Mobilität, wie er heute als Narrativ globalisierter Gesellschaften im Gebrauch ist, in der Ersten – der industriekulturellen und nationalstaatlich verfassten – Moderne herausgebildet hat. Und dies geschah in engem Zusammenhang mit den Entwicklungen der Wirtschafts- und Arbeitswelt und der Nationalisierung des Territoriums der „Sesshaften“. Die Grenze wird hier erst zur festen nationalen *Grenze*, die Einheimische und Fremde trennt und diese noch weiter in produktive Arbeitskräfte und unproduktive, umher streunende „Elemente“ aufteilt. Die Figur des Migranten ist geboren als Folge einer

Reduktion tatsächlich stattfindender, viel komplexerer Alltagserfahrungen von gestaffelten Grenzen der konfessionellen, regionalen u.a. Zugehörigkeiten.

Diese Engführungen und machtpolitischen Nutzungen des Mobilitätsbegriffs zeigen sich, wie wir wissen, bis heute im europäischen Arbeitsraum ganz besonders in den darin eingeschriebenen dichotomen Setzungen und darin, was und wer *nicht* in das semantische Begriffsfeld inkludiert ist.

Im nächsten Beitrag von *Ramona Lenz* über „Gastfreundschaft als Standortfaktor“ geht es ebenfalls um das reduktionistische Begriffspaar „Mobile“ versus „Sesshafte“ (oder wahlweise „Fremde“ und „Einheimische“). Auch hier wird gezeigt, inwiefern das Narrativ der räumlichen Mobilität in einen machtvollen Diskurs eingespannt ist, der – hier auf einem umkämpften „transnationalen europäischen Arbeitsmarkt“ – in paradoxer Weise Gruppen hierarchisiert und als defizitär ausschließt. Als mobil gelten in den medialen Wahrnehmungen des zyprischen Tourismus aus lokaler wie EU-Perspektive nur die „Gäste“, denen nach den überkommenen Vorstellungen eine statische und homogene Lokalbevölkerung mit einer authentischen Gastfreundschaftskultur gegenüber stehe; diese wird durch die anderen Mobilen, die oft aus sog. Drittstaaten kommenden „unqualifizierten“ Saisonarbeiter, bedroht. Sie haben in dem semantischen Feld um Mobilität im Tourismus, der auf die Gäste-Gastgeber-Dichotomie eingeführt wird, keinen Platz.

Der dritte Beitrag von *Barbara Lemberger* über die „Entstehung einer neuen migrantischen Mittelschicht“ behandelt eine weitere Bias und Auslassung im Narrativ der Mobilität. Räumliche und soziale Mobilität werden bei bestimmten Migrantengruppen selten, höchstens bei ganz exponierten Politikern oder Unternehmern, zusammengedacht. So wendet sich *Barbara Lemberger* den bislang wenig beachteten biografischen Narrationen von Aufstiegs- und Erfolgsstrategien einer neuen türkischen Mittelschicht in Berlin-Kreuzberg zu. Hier finden sich ebenfalls Widersprüchlichkeiten und Paradoxien: Einerseits sorgt die Agenda 2010 des neuen „fordernden“ Sozialstaats für eine weitreichende gouvernemental geformte Mobilität und Flexibilität: Insbesondere auch Migranten sollen zum Unternehmer ihrer Selbst werden, andererseits haben diese längst lebensweltliche Praktiken, quasi auf der Straße, entwickelt, indem sie, durch das räumliche Mobilität – „in the move“ – Erfahrungswissen generierten und für den Aufstieg und die Umgestaltung städtischer Geschmackslandschaften nutzen konnten.

Auch der letzte Beitrag von *Ove Sutter* über „Subjektive Deutungs- und Darstellungspraktiken des Selbst und Anderer in prekären Arbeitsverhältnissen“ lotet anhand eines hochmobilen Erwerbslebenslaufs einer Trans-Migrantin das Spannungsfeld zwischen Selbstermächtigung, um prekäre Verhältnisse selbstverantwortlich gestalten zu können, und der disziplinierenden Dimension der Rede von Mobilität als Kapital aus. Am biografischen Fall beleuchtet *Ove Sutter*, wie die Akteurin selbst, dem zeitgenössischen Idealtypus der Arbeitskraft-Unternehmerin folgend, Mobilität als „Selbst-Anrufung“ zu flexiblem Einsatz bis zur Selbstausbeutung, als ein „Subjektivierungs-Regime“, verinnerlicht hat. Der Diskurs ist beim einzelnen angekommen und wirkt hier als Selbstregulierung im Sprechen über prekäre Arbeits- und Lebensverhältnisse und im Umgang mit Arbeitslosen weiter.

Mit diesem Beitrag, der ebenfalls unmittelbar beim Subjekt selbst und der biografischen Narration ansetzt, schießt sich der Kreis zum ersten Vortrag und führt noch einmal als ein Leitgedanke dieses Panels das Spannungsfeld zwischen einerseits Selbstdisziplinierung zu Mobilität als Leitbild des flexiblen Menschen und andererseits der kreativen Eigenwilligkeit der Akteure aus.

Gemeinsam ist jedenfalls allen Beiträgen, dass sie darauf hinweisen, dass in der transnationalen mobilen Welt oder bereits für das 19. Jahrhundert viele Konzepte, allen voran Mobilität/Immobilität, aber auch Gastfreundschaft oder Bürgerlichkeit, in der Forschung neu und offener, situativer und reflexiver konzeptionalisiert werden müssen.

¹ Die Autorin dankt den anderen drei Sprecherinnen und Sprecher der Kommission, Gertraud Koch, Manfred Seifert und Klaus Schönberger, die wesentlich zur Konzeption des Panels beigetragen haben.

² Konzipiert und organisiert wurde diese von Irene Götz und Barbara Lemberger. Siehe die ausführliche Tagungsdokumentation der 14. Arbeitstagung der Kommission <http://www.volkskunde.uni-muenchen.de/veranstaltungen/tagungen/arbeitsstagung/index.html> [Datum des Zugriffs 23.10.2010]. Der Tagungsband erschien im Oktober 2010 in der neu gegründeten Schriftenreihe der Kommission im Campus-Verlag: Götz, Irene u.a. (Hrsg.): *Mobilität und Mobilisierung. Arbeit im soziokulturellen, politischen und ökonomischen Wandel*. (Arbeit und Alltag, 1) Frankfurt/Main und New York 2010.

Der abschließende Kommentar von *Bernd Jürgen Warnken* schärft den allen Beiträgen gemeinsamen Blick auf die politische Dimension des Redens und Urteilens über die Mobilen (wie auch der mobilen Akteure selbst), das jeweils eingespannt ist in verschiedene Interessenwidersprüche.

Katrin Lehnert

Multilocal Locals: Grenzfälle mobiler Praxen und ihre nationale Vereindeutigung im 19. Jahrhundert

Die Geschichte der Lohnarbeit kann auch als Territorialisierung mobiler Arbeitskraft beschrieben werden. „Denn der Gegensatz zwischen einer sesshaften und einer mobilen Arbeitsbevölkerung ist selbst das Produkt von sozialen Kompromissen auf nationalstaatlicher Ebene“, bemerken *Manuela Bojadžijev* und *Serhat Karakayali* von der Forschungsgruppe *Transit Migration*.¹ Sie erinnern daran, dass die ersten Proletarier in Europa mobile Arbeiter waren, die als Vagabunden, Arme und Gauner verfolgt wurden. Die historische Ablehnung jener Gruppen spiegelt sich in unserem heutigen Verständnis von Migration wider: Migration wird – auch rückblickend – als Abweichung von einer als Norm gesetzten Sesshaftigkeit definiert. Im Folgenden soll diese Dichotomisierung kritisch hinterfragt werden, indem Mobilitäten im 19. Jahrhundert, dem Jahrhundert europäischen *nation buildings*, untersucht werden. Dabei greife ich auf Archivmaterial zurück, das im Zusammenhang mit meiner laufenden Dissertationsforschung zu grenzüberschreitender Mobilität im historischen Dreiländereck zwischen Sachsen, Böhmen und Schlesien erhoben wurde.² Ausgewählte Beispiele werden zeigen, wie vielfältig mobile Praxen im 19. Jahrhundert waren und welche Auswirkungen nationale Orientierungsmuster auf ihre zeitgenössische Problematisierung hatten. Dabei stehen „Grenzfälle“ im Mittelpunkt: Bewegungen über Staatsgrenzen werden ebenso beleuchtet wie Menschen und Erfahrungen, die sich einer Kategorisierung und Dichotomisierung von Migration und Sesshaftigkeit entziehen. Betrachtet werden aber auch Verwaltungshandeln und ökonomische Entwicklungen, die an der Herausbildung eines nationalen Grenzregimes beteiligt waren.

Multilokale Mobilität

Nicht nur die als mobil benannten Schichten wie Bettler, Vagabunden oder Handwerksgehilfen wechselten im 19. Jahrhundert häufig ihren Aufenthaltsort. Auch viele andere Bevölkerungsgruppen wiesen in unterschiedlichen Lebenssituationen eine hohe Mobilität auf. Die überwundenen Distanzen sind dabei sehr unterschiedlich. Einmalige Ortsveränderungen und große Strecken überwindende Migrationen fanden zeitgleich statt zu temporärer und zirkulärer Mobilität sowie anderen mobilen Praxen der im Grenzgebiet lebenden Bevölkerung. Im Folgenden werde ich einige dieser Mobilitätsformen beispielhaft skizzieren.

Zunächst beschreibe ich Arbeits- und Lebensweisen, die über einen längeren Zeitraum eine hohe Mobilität verlangten. Dazu konnte das Gesinde zählen, wie der Lebenslauf einer sächsischen Dienstmagd veranschaulicht. Denn die Magd *Amalie Theresie Hosemann* war für die Dauer von über zehn Jahren in keinem Ort länger als ein Jahr beschäftigt und zog von einem Dorf ins nächste. Zwischendurch kehrte sie immer wieder in ihren

¹ *Bojadžijev, Manuela* und *Karakayali, Serhat*: Autonomie der Migration. 10 Thesen zu einer Methode. In: *TRANSIT MIGRATION* Forschungsgruppe (Hrsg.): *Turbulente Ränder. Neue Perspektiven auf Migration an den Grenzen Europas*. Bielefeld 2007, S. 203-209, hier S. 208.

² Die Dissertation ist am Institut für Volkskunde/Europäische Ethnologie der LMU München angesiedelt und geht aus einem Forschungsprojekt des Instituts für Sächsische Geschichte und Volkskunde e.V. Dresden über „Migration und Toleranz. Historisch-volkskundliche Studien zur Einwanderung im Grenzraum Sachsen, Böhmen und Schlesien während des 19. Jahrhunderts“ hervor.