

Was bleibt an Fragen? Mir fällt vor allem ein Aspekt auf: Luks stützt sich empirisch auf Archivalien vor allem des bayerischen Königreichs, insbesondere aus den beiden traditionsreichen Städten Regensburg und Nürnberg. Konzeptionell folgt er, zumindest in zentralen Passagen, der »dichten Beschreibung« von Clifford Geertz und »zoomt« von Makroebene immer wieder auf die Mikroebene und zurück. Die »dichte Beschreibung« droht hier, Differenzen zu verwischen: Welche Reichweite hat dieses »Makro«? Die Entwicklungen in den Staaten des Deutschen Bundes gingen auch und gerade auf der Ebene der Polizei insbesondere in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts noch weit auseinander. Für welche Regionen sind die Ergebnisse der Studie repräsentativ? Auffällig ist, dass Luks, wenn er Protagonisten der zeitgenössischen Polizeiwissenschaften befragt, vornehmlich einschlägige preußische Experten heranzieht. Preußen jedoch steht für die Avantgarde der modernen Polizei. Dort hatten sich schon vor 1848 polizeiwissenschaftliche Zirkel herausgebildet. Und unter Carl von Hinkeldey, seit Herbst 1848 Berliner Polizeipräsident und informeller Polizeiminister der Hohenzollernmonarchie, kam es zu einer systematischen und tiefgehenden »Modernisierung« der polizeilichen Repressivorgane, denen Österreich (als Hegemonialmacht des Deutschen Bundes) und wohl auch Bayern nichts Vergleichbares entgegenzusetzen hatten. Nicht um einen preußischen Sonderweg zu postulieren, aber doch um die Vorreiterrolle und Vorbildfunktion Preußens herauszuarbeiten, wäre es schön gewesen, wenn Luks vergleichbare preußische »Provinzstädte« wie zum Beispiel Magdeburg und Frankfurt/Oder einbezogen hätte. Diese Bemerkung tut der überaus anregenden Studie von Timo Luks jedoch keinen Abbruch. Zu meckern habe

ich ansonsten nichts (höchstes Lob eines Berliners!). Das Buch steckt vielmehr voller Anregungen. Lediglich formal gibt es noch einen Kritikpunkt: Namentlich die Einleitung ist unnötig knapp gehalten. Vieles an spannenden methodischen und konzeptionellen Überlegungen (unter anderem zu den Begriffen »Milieu« und »Polizierung von Protest« sowie zum Rekurs auf Norbert Elias, Max Weber und Pierre Bourdieu) ist in den Fußnoten versteckt, obwohl es eigentlich in den Haupttext gehört. Aber das sind kleinliche Marginalien – angesichts der Originalität des Ansatzes und seiner empirischen Ausführung.

Rüdiger Hachtmann (Berlin)

On Durban's Docks

Ralph Callebert, *On Durban's Docks: Zulu Workers, Rural Households, Global Labor (Rochester Studies in African History and the Diaspora; Bd. 76)*, Rochester (University of Rochester Press) 2017, 235 S., 93 €

Bis zur Etablierung der Containerschifffahrt zählte die Tätigkeit von Dockarbeitern zu den Basisoperationen des globalen Lieferkettenkapitalismus. Verglichen mit Seeleuten, für deren Arbeit das Gleiche gilt, blieb die Bewegungsreichweite dieser Männer gewöhnlich eng umgrenzt. Diese Spannung zwischen relativer Immobilität der Dockarbeiter und globaler Vernetztheit der Häfen, in denen sie wirkten, bildet den Ausgangspunkt der vorliegenden Studie von Ralph Callebert. Am Fall von Durban, seit Ende des 19. Jahrhunderts der umschlagstärkste Hafen des südlichen Afrikas, untersucht er die Lebensstrategien von *Onyathi*, wie sich die dortigen Dockarbeiter nannten, in den 1950er Jahren.

Jenes Jahrzehnt war das letzte, in dem Dockarbeit in Durban als Gelegenheitsarbeit geleistet wurde, und zugleich das am weitesten zurückliegende, über das Zeitzeugen dem Autor, einem in Toronto lehrenden Historiker, noch Auskunft zu geben vermochten. Um über die Sphäre der Lohnarbeit hinaus auch Reproduktionsarbeit und informelles Wirtschaften einbeziehen zu können, befragten Callebert und seine Assistenten insgesamt 77 Interviewpartner insbesondere nach ihren Haushalten als der »crucial economic institution« von Lebensstrategien. Dabei und in den zusätzlich herangezogenen Schriftquellen erwies sich, dass viele Männer neben der Tätigkeit an den Docks auch Einkommen als Kleinhändler, Kleinbauern und aus Kleinkriminalität erzielten – und dass daran oft auch ihre Frauen mitwirkten. Das Bild einer klassenbewussten Lohnarbeiterschaft *par excellence*, das frühere Studien von den Dockarbeitern Durban gezeichnet haben, weist Callebert daher als von eurozentrischen Proletarisierungskonzepten verzerrt zurück. All dies versteht der Autor als Beitrag zur Arbeits- und Sozialgeschichtsforschung zum südlichen Afrika, die er in der Einleitung theoretisch und methodisch versiert umreißt.

Im Hauptteil zeigt Callebert zunächst, dass die *Onyathi* ab dem frühen 20. Jahrhundert eine der größten Arbeitergruppen Durban bildeten. Überwiegend handelte es sich um Zulu, die aus dem ländlichen Hinterland wiederkehrend für mehrere Monate in den Hafen kamen. In *Gangs* von acht bis 16 Mann bebundentluden sie Schiffe, verstaute Waren und bunkerten Kohle. Als Gelegenheitsarbeiter hatten sie wenig Sicherheit, konnten aber vergleichsweise hohe Löhne durchsetzen und sich zumindest teilweise den erniedrigenden Bestimmungen der Apartheid-Politik für schwarze

Arbeiter entziehen. Da sie keine Arbeitsverträge zu verlieren hatten, agierten sie in Arbeitskämpfen oft an vorderster Front und unterstützten Aktionen von Gewerkschaften und linken Parteien mit großer Entschlossenheit. Nicht minder militant beteiligten sie sich am Pogrom von 1949, bei dem Zulu Männer und Frauen indischer Herkunft massakrierten, vergewaltigten und aus der Stadt jagten.

Als Triebkräfte für die Beteiligung der *Onyathi* an diesen Ereignissen identifiziert Callebert ökonomischen Nationalismus, Frustration über die relative Privilegiertheit von »Indians« wie auch die Absicht, sich Konkurrenz im Kleinhandel zu entledigen. Denn ihrerseits sahen *Onyathi* sich mitnichten allein als Arbeiter, sondern auch als Straßenhändler – namentlich von Streichhölzern, Früchten, Cannabis oder auch gestohlener Schiffsware. Das Kombinieren mehrerer Einkommensquellen will Callebert nicht als Ausdruck von Selbstbestimmung und Handlungsfreiheit verstanden wissen, sondern führt es auf den Druck durch die Verarmung des agrarischen Hinterlands zurück.

Überdies sahen sich *Onyathi* als Ehemänner und Dorfleute. Bei regelmäßigen Aufenthalten in ihren Herkunftsgebieten suchten die Männer ihre Herden zu vergrößern, Böden zu kultivieren und Verwandtschaftsnetzwerke zu pflegen, um sich einen möglichst frühen Rückzug aus der Lohnarbeit und der Stadt zu ermöglichen. Dabei half ihnen das Einkommen von den Docks, ein Gehöft aufzubauen und sich als heiratsfähige Männer zu positionieren. Mit ihren Ehefrauen – die sie in aller Regel in den Dörfern suchten, da ihnen städtische Frauen als zu unkonventionell galten – bauten sich viele der Männer Viehherden zur Altersvorsorge auf. Den eigenen Söhnen aber, so Callebert, habe kaum ein Interviewpartner je zur Dockarbeit geraten. Zu gravierend

wogen die Gefahren der körperlichen Schwerstarbeit und die Zumutungen des Lebens und Überlebens im Hafen.

Die Ehefrauen von *Onyathi* agierten, wie Callebert konstatiert, innerhalb der Grenzen der patriarchalen Sozialstruktur relativ autonom, auch ökonomisch. In Anbetracht der langen Abwesenheiten ihrer Männer betrieben manche Kleingeschäfte oder bauten Kleinviehbestände auf. Zugleich fiel ihnen und den Kindern und Jugendlichen im Haushalt die Reproduktionsarbeit zu. Das weitgehende Ausbleiben von Widerstand gegen die Vorherrschaft der Männer führt Callebert auf die Abhängigkeit der Frauen von deren materiellen Ressourcen zurück. Zugleich entzündeten sich um die Verwendung des Haushaltseinkommens, zu dem oft auch Jugendliche beitrugen, viele häusliche Konflikte, die der Autor in Anbetracht ihres Zusammenhangs mit patriarchalen Strukturen als inhärent politisch beurteilt.

Bargen auch die Kleindiebstähle der *Onyathi* eine politische Dimension? Durchaus, meint Callebert. Das regelmäßige Entwenden von Mehl, Bohnen oder etwa Zucker aus Schiffsladungen zum Weiterverkauf – mitunter auch von Stromgeneratoren und Schusswaffen – deutet er allerdings nicht als gegen die Ordnung gerichtetes Sozialbanditentum, sondern als Versuch, durch unternehmerisches Handeln einen Ausweg aus der Lohnarbeit zu finden.

Konfrontativen Widerstand übten Dockarbeiter in Streiks, so der Autor. Überwiegend ging es bei diesen um die eigenen Arbeitsverhältnisse, seltener um darüber hinausweisende politische Ziele. Unter den Bedingungen der Apartheid wohnte einem Arbeitsstreik von Schwarzen allerdings eine politische Dimension stets inne, wie Callebert betont. Die Verbreitung von Nachrichten und Gerüchten aus anderen Weltteilen durch See-

leute konnte für Arbeitsniederlegungen durchaus als Auslöser wirken. Im Vergleich mit anderen Häfen schätzt der Autor das Gewicht dieses Faktors aber als gering ein, da nur wenige *Onyathi* internationale Verkehrssprachen wie Englisch beherrschten.

Resümierend stellt Callebert heraus, dass sich in den Lebensstrategien und Alltagserfahrungen von *Onyathi* Lohn- und Wanderarbeit, Proletariat und Kleinunternehmertum, urbane und agrarische Welten, globale Anbindung und dörfliche Orientierung, militantes Aufbegehren und konservatives Beharren in patriarchalen Strukturen und Männlichkeitsvorstellungen verbanden. Das mag zunächst widerspruchsvoll erscheinen, doch eine solche Wahrnehmung bezeugt, so der Autor, vor allem die eurozentrische Prägung vermeintlich universeller Konzepte der Arbeits- und Sozialgeschichtsschreibung.

Für die Geschichtsforschung zu Südafrika liegt der Hauptertrag der Studie in der Beobachtung, dass die Sphären von Stadt und Land wie auch von Lohnarbeit und informeller Arbeit im ersten Jahrzehnt der Apartheid nicht voneinander isoliert, sondern eng ineinander verflochten waren – und daher auch nur in ihren Verflechtungen verstanden werden können. Der globalgeschichtlichen Forschung zeigt die Untersuchung, dass Akteure von Globalisierungsprozessen nicht notwendig mobil, transozeanisch vernetzt und kosmopolitisch orientiert zu sein brauchten. Völlig neu sind diese Befunde nicht, wie Callebert selbst einräumt, doch verhilft der von ihm gewählte Zugang zu Einsichten in Haushalte und informelle Ökonomien, die auf Schriftquellen gestützte Untersuchungen bislang nicht zu gewinnen vermochten.

Gerne hätte der Rezensent daher Näheres über das methodische Vorgehen erfahren. Inwieweit etwa Calleberts mate-

realistisches Geschichtsverständnis schon die Interviews geleitet haben mag, entzieht sich der Überprüfbarkeit, da ein Fragenkatalog dem Buch nicht anhängt. Generell hätte die Reflexion der Oral History-Methodik mehr Raum verdient, auch im Hinblick auf die Herausforderung, dass Menschen Alltag anders erinnern als besondere Ereignisse. Auch geht die Studie zwar systematisch vor und bindet einzelne Beobachtungen immer wieder an den Forschungsstand zurück, wirkt mit ihrem streng sozialtheoretischen Analyseinstrumentarium aber etwas starr. Nicht minder als die immer wieder diskutierte Frage, inwieweit die beobachteten Phänomene dem vorherrschenden Begriffsverständnis etwa von Proletariat, unternehmerischem Handeln oder kapitalistischer Produktionsweise entsprechen, hätte den Rezensenten das Bewusstsein von der Welt und dem eigenen Ort in ihr interessiert, das *Onyathi* aus ihrer Arbeit in einem global vernetzten Hafen heraus entwickelt haben mochten. Eine Berücksichtigung kulturgeschichtlicher Aspekte wie etwa Medienkonsum, Religion, Kommunikationsweisen oder Alltagsrituale hätte das Bild der *Onyathi* um bedeutende Facetten erweitert. So bleibt am Ende der Eindruck einer grundsoliden recherchierten und kompakt dargestellten Untersuchung, die das Erkenntnispotenzial ihres Gegenstands aber nicht gänzlich auszuschöpfen vermag.

Felix Schürmann (Erfurt/Gotha)

Die Beschleunigung der Berge

Robert Groß, *Die Beschleunigung der Berge. Eine Umweltgeschichte des Wintertourismus in Vorarlberg/Österreich (1920–2010)* (Umwelthistorische Forschungen; Bd. 7), Köln (Böhlau) 2019, 361 S., zahlreiche Abb., 39,99 €

This book offers a fascinating and exhaustive take on the history of how isolated Alpine valleys have become, within less than a century, humming hubs of modernity and speed, embedded into a rich tourism economy. To do so it concentrates on a very specific area of western Austria, the Vorarlberg, and its transformation throughout the twentieth century by the rise of skiing as a leisure activity. This volume inserts itself into a growing literature on both the environmental history of the Alps and the spatialization of modernity. Reviewing such an extremely rich book is a taxing endeavour, mainly because of the number of threads that would have been worth reporting. Here, I focus mainly on the place of the book within the technological history of environmental change, weaving in a few comparative points from the history of conservation in the Alps. As the author himself claims, this book is an attempt at »translating the great acceleration into the small scale.« The geographic focus offers the author the chance, in contrast to other more sweeping comparative accounts, to analyse in painstaking detail all the aspects of the political, economic, technological, and environmental change experienced in the Alps since World War One. Groß moves explicitly beyond the work done, for example, by Andrew Denning in his seminal *Skiing into Modernity*, and prioritises the analysis of the role of technology rather than that of culture. Building upon a rich array of sources, ranging from technical articles to patents and from interviews with the actors to administrative files, Groß has produced an impressive, chronological account of how the great acceleration of the twentieth century has radically transformed the Alps, both economically and environmentally.

The volume begins with the rise of tourism in Vorarlberg in the interwar