

Timo Heimerdinger

HOMO MIGRANS – BEWEGTE MENSCHEN UND BEWEGTE PHANTASIEN

Arbeit und Bewegung

Der Zusammenhang von Arbeit und Migration kann ganz unterschiedlich sein. Oft steht eine Form strukturellen oder wirtschaftlichen Zwangs hinter dieser Dynamik und wirkt als treibende Kraft: Arbeit kann Migration bedingen, Migration kann aber auch die Voraussetzung für Arbeit – oder deren Ausbleiben sein. Entweder wandert die Arbeit und die Menschen ziehen nach, oder die Menschen wandern und nehmen die Arbeit mit. Oft wandern die Menschen dahin, wo die Arbeit – und vor allen Dingen auch die zugehörige Bezahlung – wartet oder zumindest erhofft wird. Die Wanderungsbewegungen können dauerhaften oder nur zeitweiligen Charakter haben, sie können eher freiwillig oder ganz offensichtlich gezwungenenmaßen erfolgen – und davon hängt auch ganz entscheidend ab, wie dieser Gesamtzusammenhang bewertet wird, ob etwa eher von „Wirtschaftsflüchtlingen“, „hochmobilen Gruppen“ oder gar gänzlich global orientierten „Playern“ gesprochen wird.

All diese Fälle werden als Ausprägungen unterschiedlich gelagerter Ursache-Wirkung-Verhältnisse wahrgenommen. Erst wandert die Arbeit, dann wandern die Menschen oder umgekehrt, sie erscheinen entweder als Getriebene oder als Gezogene, vielleicht auch als beides zugleich, in jedem Fall sind es externe, wirtschaftliche oder soziale Kräfte, die der Migration zeitlich und logisch vorgelagert sind. Die Menschen reagieren, es bleibt ihnen fast gar nichts anderes übrig.

Etwas anders stellt sich die Situation in den Fällen dar, in denen Arbeit und Migration zusammenfallen. Wenn die Migration selbst schon zum wesentlichen Teil der Arbeit und damit auch der Existenz wird, relativiert sich die spannungsvolle Ursache-Wirkung-Relation. Im Transportgewerbe etwa erscheint die Bewegung der Güter – und damit der Arbeit – mit der Bewegung der Menschen parallel geführt. LKW-Fahrer, Piloten, Lokomotivführer – für sie alle ist die Reise nicht nur Nebenwirkung, sondern selbst schon Gegenstand und Inhalt der beruflichen Tätigkeit. Die Wanderschaft ist hier – zumindest auf den ersten Blick – keine Reaktionsform auf wie auch immer geartete Zwänge und Nöte, sie erscheint vielmehr als Inhalt, vielleicht sogar Substanz des beruflichen Alltags. Damit bekommt sie eine ganz andere, positive Wertigkeit und bietet den Stoff, aus dem in Kombination mit der Teilhabe an monumentaler Technik (Flugzeug, Lokomotive) Knabenberufsträume sind.

Der Vagant als Figur und Form des menschlichen Daseins wurde bereits auf vielfältige Weise in Literatur, Liedern und auch wissenschaftlichen Arbei-

ten thematisiert – oft umweht ihn dabei ein sehnsüchtig-romantischer Zug der Ungebundenheit, der Flexibilität und der Ortlosigkeit. Hannes Waders vielleicht bekanntester Liedtext verdichtet die Mischung aus Unterwegssein als Lebensform und Melancholie auf eingängige Art und Weise:¹

Heute hier, morgen dort, bin kaum da, muß ich fort,
hab mich niemals deswegen beklagt,
hab' es selbst so gewählt, nie die Jahre gezählt,
nie nach gestern und morgen gefragt.

Die bildlich-kulturelle Überformung des sich auf der Reise befindlichen Menschen, des *homo migrans*, unterliegt den Mechanismen der Fremdzuschreibung, der Idealisierung, der Romanisierung und stereotypen Formung, die für viele Bereiche der kulturellen Bildproduktion bereits ausführlich diskutiert wurden.² Es können inhaltliche Perspektivierungen und Prägungen entstehen, die bis hin zu Verzerrungen und Verfälschungen reichen und die die sozialhistorische Integrität dieser Bilder oft fragwürdig erscheinen lassen. Doch auf der Darstellung dieser Fragen soll der Schwerpunkt der vorliegenden Ausführungen nicht liegen. Hier geht es vielmehr um die grundlegende Konsellation, die eine so rege Aktivität der kulturellen Zuschreibung begünstigt oder erst ermöglicht. Es geht also um die Wirkungen des Themenfeldes um Arbeit und Migration auf die Zurückbleibenden und deren Kultur.

Zwischen den umherziehenden Menschen und den kulturellen Räumen, in denen Bilder über sie produziert werden, besteht ein unauflösbare Zusammenhang. Zumeist sind diese Räume der Bildproduktion und der kulturellen Zuschreibung jene Gesellschaften, denen die migrierenden Menschen entstammen, von denen sie sich entfernen und zu denen sie doch immer wieder zurückkehren. Um diesen Bezug zwischen Weggehen und Wiederkommen und der daraus erwachsenden kulturellen Bildproduktion soll es auf den folgenden Seiten gehen. Dies soll anhand einer Figur geschehen, die seit langer Zeit und wie kaum eine zweite idealtypisch für den *homo migrans* steht: anhand der Seemannsfigur.³

1 Text von Hannes Wader 1972, die Komposition stammt von Gary Bolstadt (orig.: „Indian Summer“).

2 Vgl. Gerndt, Helge (Hg.): Stereotypvorstellungen im Alltagsleben, Beiträge zum Themenkreis Fremdbilder – Selbstbilder – Identität, Festschrift für Georg R. Schmöckel zum 65. Geburtstag, (Münchner Beiträge zur Volkskunde, Bd. 8), München 1988.

3 Dieser Aufsatz baut z. T. auf Überlegungen aus meiner Dissertation auf: Heimerdinger, Timo: Der Seemann. Ein Berufsstand und seine kulturelle Inszenierung (1844-2003). Köln / Weimar, erscheint 2005.

Der Seemann als Migrant

Die Seefahrt gehört zu den ältesten menschlichen Fortbewegungstechniken zur Überwindung großer Distanzen und blickt damit kultur- und technischgeschichtlich gesehen auf eine mehrere tausend Jahre alte Geschichte zurück. Die Schifffahrt ist damit weit mehr geworden als nur eine verkehrstechnische Errungenschaft, sie ist ein Menschheitsthema; in ihrer Bedrohtheit aufgrund der permanenten Auseinandersetzung mit der Naturgewalt des Meeres und ihrem Scheitern im Schiffsbruch stellt sie vielleicht sogar eine „Daseinsmeta-pher“ dar.⁴ Das Thema der Seefahrt erfuhrt vielfältige kulturelle Verarbeitungen und ist dadurch philosophisch, mythologisch, religiös und literarisch anschlussfähig.⁵ Kulturell gesehen ist die Seefahrt also mittlerweile weit mehr als ein Transportsystem für Güter und Personen.⁶

Mit der Seemannsfigur stellt sie ein Motiv bereit, das auf vielfältige Weise in unseren kulturellen Bildhaushalt Eingang gefunden hat. Der Berufsstand des Seemanns wurde kulturell überformt: Die Seemannsfigur „bevölkert“ in verschiedenen Ausprägungen nahezu sämtliche Bereiche unserer medialen Kultur, so etwa Lieder, Gedichte, Romane, Comics und Filme, und ist dadurch in kollektiven wie individuellen Bildhaushalten selbstverständlich geworden.⁷ Vor allem Bilder, die zwischen Mitte des 19. und Mitte des 20. Jahrhunderts in unterschiedlichen Medien produziert und geprägt wurden, waren für die Verfestigung der Seemannsfigur im kollektiven Bildfundus besonders wirkmächtig. Es ist damit ein Zeitraum angesprochen, der den technisch, wirtschaftlich und sozial folgenreichen Übergang von der Segel- zur Dampfschifffahrt umfasst.⁸

Populäre Vorstellungen über den Seemann beziehen sich zwar auch auf das Berufsfeld der Seefahrt, zumeist handelt es sich bei diesen Bildern jedoch um Fantasien und Erzählungen, die ihren Platz in den Köpfen der Menschen an Land haben. Je nach Verwendungszusammenhang können diese Bilder sehr unterschiedlich ausfallen. Verschiedene Figuren stehen dabei

4 Vgl. Blumenberg, Hans: Schiffruch mit Zuschauer. Paradigma einer Daseinsmetapher. Frankfurt a.M. 1979.

5 Vgl. Böhme, Hartmut: Umriss einer Kulturgeschichte des Wassers. Eine Einleitung. In: Ders. (Hg.), Kulturgeschichte des Wassers. Frankfurt a.M. 1988, S. 7-42, bes. S. 26.

6 Vgl. Kay, Bernhard: „Ans Ende der Welt und darüber hinaus...“ Das Abenteuer, die Welt mit dem Schiff zu entdecken. Frankfurt a.M. 1995.

7 Für einen Überblick über Verbreitung und Variabilität des Seemannsmotivs in der Literatur vgl. Berkenhagen, Ekhart: Schifffahrt in der Weltliteratur. Ein Panorama aus fünf Jahrhunderten. (Schriften des Deutschen Schifffahrtsmuseums, Bd. 40). Hamburg 1995.

8 Zur Technik- und Sozialgeschichte dieser Entwicklung vgl. Gerstenberger, Heide und Ulrich Welke: Vom Wind zum Dampf. Sozialgeschichte der deutschen Handelschifffahrt im Zeitalter der Industrialisierung. Münster 1996.

nebeneinander. So kennen wir alle den knabenhaften Matrosen in seinem blauen Uniformanzug. Doch ebenso ist der wettergegerbte Mann, der auf hoher See mit den Naturgewalten ringt, ein geläufiges Bild. Bei aller Flexibilität erweist sich die Seemannsfigur gleichwohl als kulturell außerordentlich stabil, denn der „Seemann“ findet als Figurenmuster seit langer Zeit in unterschiedlichen Kontexten Verwendung. Dies ist umso erstaunlicher, als die Seefahrt in den letzten rund 150 Jahren grundlegenden technischen, ökonomischen und sozialen Veränderungen unterworfen war und das Berufsbild des Seemanns einen fundamentalen Wandel erlebt hat.

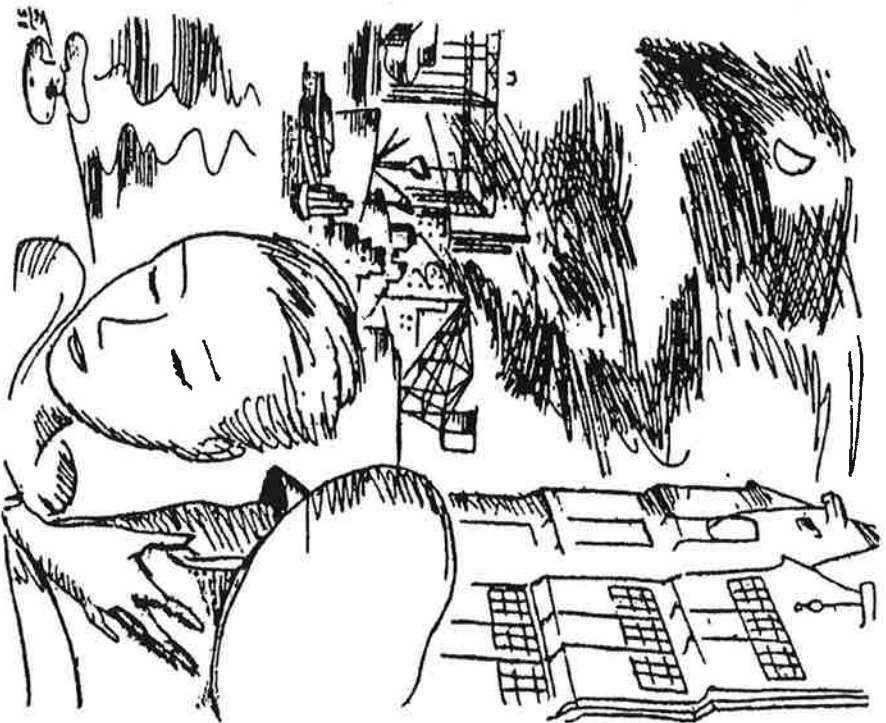
Dass die kulturelle Bildproduktion zur Seemannsfigur so außerordentlich lebhaft und aktiv war und ist, hat mit den über all die wirtschaftlichen und technischen Entwicklungen hinweg konstanten Spezifika des Seefahrtsberufes zu tun. Diese liegen zum einen im „Arbeitsplatz Schiff“ und dem damit einhergehenden Zusammenfallen von Arbeits- und Freizeitphäre und der Unausweichlichkeit der räumlichen Situation an Bord, zum anderen in der regelmäßig wiederkehrenden längerfristigen Abwesenheit von daheim in Kombination mit Auslandsaufenthalten. Insbesondere aber ist bedeutsam, dass der Seemann als ein *homo migrans par excellence* gilt. Sein Leben ist von einer grundlegenden Meer-Land-Dichotomie geprägt, die sowohl die Arbeit und Freizeit an Bord, als auch die Landaufenthalte sowie die landseitige Wahrnehmung der Seeleute prägt.

Er ist eine Figur, die sich in ständiger Bewegung befindet und damit Rast-Ruhe-, und Ortlosigkeit verkörpert. Der Seemann ist gewissermaßen ein Dauermigrant, dessen Abschiede und Ankünfte immer nur temporären Charakter haben. Natürlich bleibt angesichts der Naturgewalt des Windes und des Meeres jede Reise von der – nach wie vor realen – Gefahr des Schiffsbruchs und damit auch der „Nimmerwiederkehr“ überschattet. Von daher erklärt sich auch die Popularität der Motive „Seemannsabschied“ und „Seemannshemkehr“ etwa auf englischem Steingut, populärer Druckgrafik oder in der Malerei, wo der Seemann zumeist zusammen mit seiner Mutter oder seiner Geliebten gezeigt wird.⁹ Auch im Werk des Schriftstellers und Zeichners Hans Leip¹⁰ finden sich etliche Beispiele der Gestaltung dieser

9 Vgl. die entsprechenden Arbeiten im Werk des Malers Otto Karl Kirberg (1850-1926) und auch: Rudolph, Wolfgang: Die Hafenstadt. Eine maritime Kulturgeschichte. Leipzig 1979; Ders.: Des Seemanns Bilderwelt. Volkskunst der Fahrensleute an der Ostseeküste von 1750 bis 1900. Hamburg 1993.

10 Hans Leip (1893-1983) war Sohn eines Hamburger Hafenarbeiters und Seemanns. Er wurde als Grafiker und Literat bekannt, etwa mit den Romanen „Goddess Knecht“ (1925) oder „Jan Himp und die kleine Brise“ (1934), besonders jedoch mit dem Lied „Lili Marleen“, das er bereits 1915 als Soldat in Berlin schrieb und das dann erst mehr als 20 Jahre später um die Welt ging. Zu Leip insgesamt vgl. Schütt, Rüdiger: Dichter gibt es nur im Himmel. Leben und Werk von Hans Leip. Biographie und Briefedition 1893-1948. Hamburg 2001.

Szenen, vor allem des Abschieds. Es wird die Spannung zwischen Fernweh und Heimweh, Abschied und Wiederkehr verdeutlicht und so die ambivalente Gefühlslage der Liebenden gebündelt. Leip hat nicht nur in seinen Texten, sondern auch in seinen Zeichnungen dieses Motiv immer wieder aufgegriffen, so in einer Radierung aus dem Jahr 1937, die in dem erfolgreichen Gedicht- und Zeichnungsband „Die Hafenergel“¹¹ veröffentlicht wurde. Der Blick des



Zeichnung von Hans Leip (o.T., 1937)

11 Leip, Hans: Die Hafenergel, Gedichte und Zeichnungen, Frankfurt a.M. / Hamburg 1964, S. 112. (1. Aufl. Hamburg 1937).

Mannes geht in die Ferne, aufs Meer und zu den Schiffen, der der Frau bleibt an Land, sie ist die Zurückbleibende. Deutlich wird dabei ein Moment der Flüchtigkeit und der Vergänglichkeit zum Ausdruck gebracht.

Doch eigentlich wird der Abschied des Seemanns genauso wenig als endgültige Zäsur wahrgenommen, wie die Heimkehr keine Dauer hat. Ebenso wie bei seinem Abschied die Wiederkehr erhofft und erwartet wird, ist bei seiner Heimkehr immer schon der nächste Gang zur See mitgedacht. Wie lange die einzelnen Phasen dauern werden, ist freilich ungewiss. Besonders galt dies zu Zeiten der Trampschiffahrt, bei der der Seemann keinen festen Reiseplan hatte, sondern sich – durch „Heuerbaase“ genannte Makler mehr oder weniger gut unterstützt – von Einzelreise zu Einzelreise „hangeln“ musste. Dabei konnten auch längere Aufenthalts- und Wartezeiten entstehen, insbesondere war aber überhaupt nicht absehbar, wann der Seemann wieder in die Heimat reisen würde.

Es ist diese ständig oszillierende Bewegung aus An- und Abwesenheit, die die Seemannsfigur auszeichnet und die sie für die kulturelle Verarbeitung aus landseitiger Perspektive so ertragreich und reizvoll macht.

Verschwinden und Wiederkehr

Die schroffe Trennung zwischen der Welt des Schiffes und der des Landes wirkt sich natürlich für den Seemann selbst, aber auch für die Landbevölkerung aus. Der Arbeitsplatz „Schiff“ stellt, besonders während der Reise, eine Rahmenbedingung des Lebens und Arbeitens dar, die an Land so nicht zu finden ist. Die Faktoren der Enge, der Unausweichlichkeit und Unentritbarkeit der Situation, des Aufeinander-Angewiesenseins und der Ausgesetzttheit gegenüber den Naturkräften stellen eine Spezifik der Alltagssituation auf Schiffen dar, die sich in ihrer Eindringlichkeit allzu weit gehenden Relationierungen verwehrt. Es ist gerade dieses Moment der völligen Involviertheit des Individuums „Seemann“ in seine Arbeitssituation, die ihn etwa für Literaturen oder Filmemacher immer wieder als Motiv interessant werden ließ. Der „völligen Anwesenheit“ auf dem Schiff entspricht komplementär die „völlige Abwesenheit“ des Seemanns vom Land, seiner Familie, seinen Freunden. Wenn der Seemann auf Fahrt ist, dann ist er unerreichbar, ungreifbar, unsichtbar: Er ist gewissermaßen verschwunden.

Wieder an Land kann diese völlige Abwesenheit in eine völlige Anwesenheit umschlagen. Als grundlegend für all diese Abläufe ist die Intervallstruktur der Arbeit und der Bezahlung beim Seemannsberuf zu sehen, denn die Kombination aus dem völligen Fehlen von Freizeit während der Überfahrt und der Möglichkeit, mit gut gefülltem Geldbeutel das Entbehrte an Land nachzuho-

len, stellt nicht nur für den Seemann, sondern auch für die Phantasie der Landbevölkerung eine reizvolle Konstellation dar.

Über ihre historische Faktizität hinaus boten die Vergnügungsunternehmen der Seeleute in den Hafenvierteln einen dankbaren Stoff für pittoreske Ausmalungen und romantisierende Überformungen, die Film- und Literaturgeschichte ist voller Variationen dieses thematischen Feldes zwischen Kiminalität, Rotlicht und Sentiment.

In der Praxis des Landgangs und seiner landseitigen Wahrnehmung kondensiert also auf kultureller Ebene die für die Schifffahrt so fundamentale Trennung zwischen Meer und Land. Kennzeichnend ist eine grundlegende Asymmetrie: Für den Seemann stellt der Landgang die Ausnahmesituation dar, die Sondersituation der frei zur Verfügung stehenden Zeit an Land. Für die Landbewohner jedoch ist der Landgang die einzige Situation, in der der Seemann überhaupt wahrnehmbar wird, denn während der Arbeit auf dem Schiff ist er der Anschauung entzogen. Ein für den Landbewohner wahrnehmbarer Seemann ist somit immer ein Seemann im Ausnahmezustand. Diese Grundkonstellation begünstigt eine kulturell überformte Bildproduktion zum Seemann insgesamt.

Verschärfend kommt hinzu, dass in der Vorstellung der Landbevölkerung die Landgänge – samt aller Begleiterscheinungen – ja nicht nur im heimatischen Hafen, sondern auch in der Ferne stattfinden. Es ist leicht nachzuvollziehen, dass die Kombination aus faktischem Unwissen über die tatsächlichen Lebens- und Arbeitszustände während der Reise und realer Anschauung der heimatischen Hafenviertel die ideale Voraussetzung für Fabulierungen und Imaginationen aller Art darstellt.

Diese mehrfache Spannung ist für die vielfache künstlerische und populärkulturelle Verarbeitung der Seemannsfigur als Motiv von größter Bedeutung. Einem sozialhistorischen Abgleich halten diese populären Bilder in der Regel nicht stand: Doch darin liegt auch gar nicht ihr Anspruch und ihre kulturelle Funktion. Sie sind Resultate landseitiger Hypergeneralisierungen, gewissermaßen mentale Ergänzungen der nur fragmentarisch wahrgenommenen – und wahrnehmbaren! – Lebenswelt der Seeleute, denn nur ein Bruchteil des seemannischen Alltags spielt sich so ab, wie er sich möglicherweise während des Landgangs darstellt.

Flüchtigkeit und kulturelle Bildproduktion

Die Wirkung der permanenten Bewegung des vagierenden Menschen auf die Vorstellungen der Zurückbleibenden thematisiert auch Hannes Wader in einer Strophe seines Liedes „Heute hier, morgen dort“:

Daß man mich kaum vermißt, schon nach Tagen verjagst,
wenn ich längst wieder anderswo bin,
stört und kümmert mich nicht, vielleicht bleibt mein Gesicht
doch dem ein' oder anderen im Sinn.

Doch im Fall des Seemanns, der ja nicht nur kommt und verschwindet, sondern dessen Wiederkehr auch immer wieder zur Debatte steht, greift dieser Befund eines lakonischen „Aus den Augen – aus dem Sinn“ zu kurz.

Es verhält sich vielmehr genau gegenteilig, der zyklische Wechsel aus An- und Abwesenheit bringt die Phantasie in Bewegung, hält die Seemannsfigur „im Sinn“ und stimuliert Erzählungen über sie. Weil der Seemann selten in seinem Alltag erlebt oder beobachtet werden kann – und wenn, dann nur in der „Ausnahmesituation Landgang“ –, ist er strukturell gesehen ein vor allen Dingen erzählter bzw. erzählender Berufsstand. Er zeigt sich vornehmlich in retrospektiv-narrativer Form. Die strukturellen Voraussetzungen für kulturelle Fabulierungen zur Seemannsfigur sind also, wenn man so will, ideal. Die konkreten Inhalte dieser Narrationen über den *homo migrans* verweisen freilich viel weniger auf jenen selbst als auf die Hoffnungen, Sehnsüchte und Erlebnisdesiderate der Sesshaften. Hier schlagen sich ihre Wünsche nach Fremderfahrung, Naturerlebnis, Gemeinschaftserlebnis, Erotik, Exotik und insgesamt nach dem Bruch mit der als beengend empfundenen Alltagsroutine nieder. Diese Träume von einem anderen, abwechslungsreicheren Leben erscheinen zeitlos, zumindest sind sie dauerhafter als die sich stark verändernde Arbeitsrealität der Männer auf See. Hierin liegt auch der Hauptgrund dafür, dass die tradierten Seemannsbilder kulturell so haltbar und von so ungebrochener Popularität sind – über alle sozialhistorischen Veränderungen hinweg. Dies lässt sich an einem bekannten Beispiel leicht deutlich machen: Shantychöre erfreuen sich großer Beliebtheit und werden – etwa in Norddeutschland – als feste Bestandteile im Symbolinventar regionaler Identitätsbildung gehandelt. Doch nicht nur dort haben sie ihren festen Platz in der vereinsmäßigen Chor- und Vergesellschaftungspraxis gefunden.¹² Heike Müns konnte zeigen, dass eine sukzessiv sich vollziehende Umwertung des Seemannslieds vom Arbeits- zum Unterhaltungs- und Ständelied stattgefunden hat und in diesem Zusammenhang auch Veränderungen in der Beschreibung der Seemanns zu beobachten sind. Sie betont, dass dieser jetzt als „lustig,

12 Allein auf der Webseite www.shanty-choere.de (Zugriff am 6.4.2005) finden sich Adressen von insgesamt 206 Shantychoeren, Seemannschören, Schifferchören und Lotsenchören in Deutschland und der Schweiz. 116 davon entfallen auf die deutschen Bundesländer mit unmittelbarem maritimem Bezug (Schleswig-Holstein, Hamburg, Mecklenburg-Vorpommern, Niedersachsen und Bremen). Für Nordrhein-Westfalen sind hingegen 49, für Hessen 10, für das Saarland 8, für Bayern, Baden-Württemberg und die Schweiz je 5, für Rheinland-Pfalz 4, für Brandenburg 2 und für Berlin und Sachsen-Anhalt je eine Adresse verzeichnet.

föhlich und fidel, vergnügt und zufriedener“¹³ dargestellt werde, und zudem nun nicht mehr bei der Arbeit, sondern in seiner Freizeit singe. Die Inhalte der Lieder entfernten sich somit zunehmend von der lebensweltlichen Realität des Seemannsberufs. Dafür ist bedeutsam, dass diese nun auch in Druckschriften verbreiteten Lieder Bestandteil einer städtischen Liedkultur waren und zunehmend unter den Einfluss kommerzieller Interessen und Zusammenhänge gerieten. Sie stellten eine Ware dar, die es zu verkaufen galt. Als solche sollten sie natürlich die Wünsche und Sehnsüchte des Publikums respektive der Käufer antizipieren. Das Phänomen des Seemannslieds und die populärisierte Seemannsfigur insgesamt waren und sind also Wandlungsprozesse unterworfen und nehmen auf jeweils aktuelle gesellschaftliche Vorgänge Bezug.¹⁴

Allgemeiner gesprochen: Bilder vom *homo migrans* gewähren also immer – und wahrscheinlich auch vordringlich – Einblicke in die Befindlichkeit der Kulturen, denen die Migranten entstammen und die mit deren zyklischen Abschieden und Wiederkünften auf individueller wie kollektiver Ebene zu recht kommen müssen. Die Bewegung der Menschen zieht also eine Bewegung in den Köpfen, Texten, Bildern und Liedern nahezu zwangsläufig nach sich und fungiert als Motor kultureller Bewältigungsstrategien. Für die Seemannsfigur lässt sich dies aufgrund der üppigen Materiallage deutlich nachvollziehen. Ob ähnliche Prozesse bei anderen *hominis migrantes*, wie etwa den Truckern („Cowboys der Landstraße“) oder den Piloten („Herren der Lüfte“) zu beobachten sind, müsste gesondert untersucht werden.

In jedem Fall bleibt festzuhalten, dass gerade auch dann, wenn der Mensch in Bewegung gerät, eine rege Interaktion zwischen ihm und seiner Herkunftskultur einsetzt. Diese Interaktion kann natürlich persönlichen Charakter haben, etwa in Briefen oder Begegnungen. Doch selbst wenn dieser Dialog nicht auf individueller, sondern auf kultureller Ebene geführt wird, so ist er doch für beide Parteien, deren Selbstbilder und Projektionen, sehr bedeutsam. In dieser globaleren, überindividuellen Ebene bleibt auch der Migrant immer ein realer Faktor im kulturellen System seiner Herkunft.

13 Müns, Heike: Das Bild des Seemanns im Lied. In: Hansestadt Rostock (Hg.): Auf See und an Land. Beiträge zur maritimen Kultur im Ostsee- und Nordseeraum. (Schriften des Schiffahrtsmuseums der Hansestadt Rostock, Bd. 3). Rostock 1997, S. 187-204, hier: S. 192.

14 Vgl. Müns, Heike: „Der Beruf des Seemanns ist von jeher ein singender gewesen.“ – Zum Wandel der Funktionen des Shantys im Ostseeraum. In: Ekkehard Ochs (Hg.): Lied und Liedidee im Ostseeraum zwischen 1750 und 1900. Referate der 8. Internationalen musikwissenschaftlichen Tagung „Musica Baltica – interregionale musikkulturelle Beziehungen im Ostseeraum“, Greifswald – Lubmin, November 1998. (Greifswalder Beiträge zur Musikwissenschaft, Bd. 10). Frankfurt a.M. u.a. 2002, S. 295-309. Dies.: Shanties auf dem Festland. Vom Arbeitslied zum Vereinslied. In: Marianne Bröcker (Hg.): Die Dimension der Bewegung in traditioneller Musik. Freie Berichte. (Berichte aus dem C/TM-Nationalkomitee Deutschland, Bd. XI). Bamberg 2002, S. 173-200.

Thomas Schneider

ARBEITSMIGRATION UND MODERNISIERUNG PFÄLZER HAUSERER AN DER SCHWELLE ZUM 20. JAHRHUNDERT

Vielerorts gehörte ihr Besuch zum Rhythmus des Jahres, einem Brauchtermin im Jahreslauf gleich, von dem man ganz sicher sein kann, daß er eintritt – alle Jahre wieder. Vor allem in verkehrsfremeren Dörfern wurde ihr Kommen manchmal regelrecht erwartet, um mit neuen Erzeugnissen, etwa der Textilproduktion, bekanntgemacht zu werden.¹ Freilich gab es auch die weniger beliebten, als lästig empfundenen Vertreter ihrer Profession, deren Gehen lieber als ihr Kommen gesehen und deren Ruf von der autochthonen Bevölkerung tendenziell im Dunstkreis der Kleinkriminalität angesiedelt wurde.² Entsprechend ambivalent war es um die Reputation und das soziale Ansehen dieser Berufsgruppe bestellt, deren Berufsbezeichnung und -tätigkeit rasch zum Verdikt geraten konnten.³ Die Rede ist von Hausierern, mobilen Händlern, die, von Haus zu Haus gehend, Waren verschiedenster Art feilboten. Seit Beginn der sechziger Jahre des 20. Jahrhunderts freilich gehört der Wanderhandel als spezifische Wirtschaftsform weitgehend der Vergangenheit an.⁴

Eine gänzlich andere Situation bot sich im letzten Drittel des 19. und im beginnenden 20. Jahrhundert, als das Hausiergewerbe ein Phänomen von erheblicher Verbreitung darstellte. Nachdem der Wanderhandel in den deutschen Territorien und Ländern bis dahin uneinheitlich, vor allem aber restriktiv geregelt worden war, lockerte die relativ liberale Gewerbeordnung von

1 Vgl. Lindner, Friederike: Das Hausienwesen in Unterfranken. In: Brückner, Wolfgang (Hrsg.): Fränkisches Volksleben im 19. Jahrhundert. Wunschbilder und Wirklichkeit. Würzburg 1985 (= Land und Leute), S. 172-176; Daxelmüller, Christoph: Jüdische Kleider- und Schnitzwarenhändler. In: Brückner, Wolfgang (Hrsg.): Fränkisches Volksleben im 19. Jahrhundert. Wunschbilder und Wirklichkeit. Würzburg 1985 (= Land und Leute), S. 177-181. Orthographie und Interpunktion dieses Beitrags folgen den Regeln der alten Rechtschreibung.

2 Vgl. Höck, Alfred: Wanderrnde Geschirrhändler und ihre Verbindung zum Gaunertum. In: Kontakte und Grenzen. Probleme der Volks-, Kultur- und Sozialforschung. Festschrift für Gerhard Heilfurth zum 60. Geburtstag. Göttingen 1969, S. 439-451.

3 Vgl. Roth, Klaus: „Bilder in den Köpfen.“ Stereotypen, Mythen, Identitäten aus ethnologischer Sicht. In: Heubner, Valeria u.a. (Hrsg.): Das Bild vom Anderen. Identitäten, Mentalitäten, Mythen und Stereotypen in multietnischen europäischen Regionen. 2., durchges. Aufl. Frankfurt a.M. [u.a.] 1999, S. 21-43.

4 Zur Prognose hinsichtlich der Entwicklung des ambulanten Handels in den ausgehenden 1950er Jahren vgl. Hartke, Wolfgang: Die geographische Funktion der Sozialgruppe der Hausierer am Beispiel der Hausiergemeinden in Süddeutschland. In: Berichte zur deutschen Landeskunde 31/2, 1963, S. 209-232, hier S. 228-232. Eine besondere Form des ambulanten Handels stellen die kriegsversehrten Wanderhändler nach dem II. Weltkrieg dar.