

Konfliktfeld Kreuzfahrtstadt – Imaginationen des Kreuzfahrtschiffes in der nördlichen Adria

Seit einigen Jahren lösen Kreuzfahrtschiffe in unterschiedlichen europäischen Destinationen heftige Konflikte aus. Um den komplexen und engen Relationen zwischen Schiff und urbanem Alltag nachzugehen, dockt der Beitrag in den Kreuzfahrtstädten Venedig und Monfalcone in der nördlichen Adria an und lenkt den Blick auf lokale Kontroversen und Aushandlungsprozesse, die bislang nicht in öffentlichen Debatten auftauchen. Das Schiff, das Imaginationen gegensätzlicher Auffassungen bündelt, ist das zentrale Symbol und Vehikel, an dem sich gegenwärtige Debatten über lokale Effekte globaler Märkte nachvollziehen lassen. Anhand der beiden Schauplätze gilt es, die dortigen Effekte des Nebeneinanders von Kreuzfahrttourismus und Schifffbau zu problematisieren.

Andocken in der Kreuzfahrtstadt

Der Kreuzfahrttourismus, der ab den 1980er Jahren hauptsächlich in der Karibik stattfand, erreicht seit etwa zehn Jahren verstärkt europäische Hafenstädte.¹ Neben Barcelona, Marseille und Civitavecchia ist Venedig ein wichtiger Home-Port, also der Hafen, an dem zahlreiche

1 Vgl. Polly Pattullo: Last Resorts: The Cost of Tourism in the Caribbean. London 1996; Mimi Sheller: The New Caribbean Complexity: Mobility Systems, Tourism and Spatial Rescaling. In: Singapore Journal of Tropical Geography 30, 2009, S. 189–203. Kulturwissenschaftliche Untersuchungen über europäische Destinationen, die sich mit räumlichen und soziokulturellen Entwicklungen auseinandersetzen, gibt es kaum. Bislang dominieren Studien aus der Tourismuswirtschaft, dem Marketing und Verkehrswesen, vgl. Esther Vayá u. a.: Economic Impact of Cruise Activity: The Case of Barcelona. In: Journal of Travel & Tourism Marketing 4 (35), 2018, S. 479–492.

Schiffsreisen beginnen und die meisten Passagiere an Bord gehen. Diese intensivierte Zirkulation von Menschen und deren Landgang in europäischen Destinationen schlägt seit einigen Jahren Wellen. Das Reisen mit dem Kreuzfahrtschiff geriet in Bezug auf ökologische, soziale und kulturelle Auswirkungen auf die Destinationen zunehmend ins Visier der Kritik, die sich mitunter in Protesten der Bewohnerinnen und Bewohner in vielen süd- und manchen nordeuropäischen Hafenstädten ausdrückt.² Infolge dessen verschärfte sich der Ton in der Berichterstattung über die Schiffe, die darauf Reisenden und die gesamte Branche.³

Folgt man in Anlehnung an George Marcus aus empirisch-kulturwissenschaftlicher Perspektive den Konflikten, die den massenmedialen Diskurs bestimmen, zeigt sich schnell, dass das Gefüge um das Kreuzfahrtschiff komplexer ist und die Kontroversen weitreichender sind, als es öffentliche Debatten vorgeben.⁴ Den Auseinandersetzungen im historischen Zentrum Venedigs kommt in der medialen Darstellung der zerstörerischen Auswirkung ankommender Schiffe große Aufmerksamkeit zu. Venedig ist allerdings nicht nur zentrale Destination des Kreuzfahrttourismus. In Marghera, einem industriell geprägten Teil der Lagunenstadt, der auf dem Festland liegt, befindet sich auch eine der Produktionsstätten des italienischen Schiffbau-Unternehmens Fincantieri, das sich seit den 1980er Jahren zum Weltmarktführer in der Herstellung von Kreuzfahrtschiffen entwickelt hat.

Da die maritime Wirtschaft nicht nur in der Region Veneto, sondern auch in der Nachbarregion Friaul-Julisch Venetien eine lange Tradition hat, sollen im Sinne der Multi-Sited Ethnography die in Venedig zu beobachtenden Prozesse nicht abgekoppelt von den

- 2 Für Venedig vgl. Gianni Fabbri, Giuseppe Tattara: Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale. Libro bianco sul perché le grandi navi debbono stare fuori della laguna. Venezia 2014. Die Debatten werden von Barcelona bis Kiel geführt. In Hamburg setzt sich z. B. das Performance-Kollektiv geheimagentur kritisch mit städtischer Politik und maritimer Industrie auseinander, <https://www.geheimagentur.net/projekte/ein-kreuzfahrtterminal-3/> (Zugriff: 1.10.2020)
- 3 Wolfgang Gregor: Der Kreuzfahrtkomplex: Traumschiff oder Alptraum. Hamburg 2016.
- 4 Vgl. George E. Marcus: Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography. In: Annual Review of Anthropology 24, 1995, S. 95–117, hier S. 110.

umliegenden Regionen in der nördlichen Adria betrachtet werden. Der zweite Schauplatz, Monfalcone, eine Stadt mit etwa 30.000 Einwohnerinnen und Einwohnern, liegt 130 Kilometer nördlich von Venedig und etwa 30 Kilometer westlich von Triest im äußersten Nordosten Italiens an der Grenze zu Slowenien. Dort werden seit den späten 1980er Jahren große Schiffe wie etwa die *Queen Mary* gebaut, deren Name bei Kreuzfahrtinteressierten deutlich bekannter ist als der ihrer Produktionsstätte. Unter einer Kreuzfahrtstadt verstehe ich daher nicht nur eine Destination des Kreuzfahrttourismus, für die der Begriff typischerweise verwendet wird, sondern auch Städte, in denen die Produktion der Schiffe stattfindet, ein Bereich, dem medial kaum Beachtung geschenkt wird.⁵ Dabei schafft die Koexistenz von Industrie, Schiff und Stadt dort gleichermaßen konfliktträchtige Situationen, die allerdings nicht auf den ersten Blick sichtbar sind.⁶ Dieses Spannungsverhältnis zwischen Kreuzfahrttourismus, Schiffbau und Alltag in der Kreuzfahrtstadt ist der Ausgangspunkt meiner Überlegungen.⁷

Venedig und Monfalcone sind die zentralen Ankerpunkte meiner ethnografischen Forschung, die sich an der Schnittstelle kulturwissenschaftlicher Stadt- und Raumforschung, kulturwissenschaftlicher Mobilitätsforschung und empirischer Regionalforschung bewegt. In diesem Beitrag präsentiere ich erste Ergebnisse meiner

- 5 Der Kreuzfahrtsektor ist für die lokale Wirtschaft und Politik beider Städte sowohl im Bereich des Tourismus als auch im Schiffbau von zentraler Bedeutung. Das verdeutlichen schon wenige Zahlen. Auf beiden Werften wurden seit 1990 95 Kreuzfahrtschiffe gebaut, davon allein 72 seit 2002, vgl. Fincantieri: Varata a Marghera „Carnival Horizon“, 10.3.2017, https://www.fincantieri.com/globalassets/comunicati-stampa/price-sensitive/2019/2019-10-15_consegnata_a_monfalcone_sky_princess.pdf (Zugriff: 15.10.2020).
- 6 Weitere Schauplätze, an denen ich andocke, um den lokalen Spezifika in der Rezeption und im Umgang mit dem Kreuzfahrtschiffbau und dem Kreuzfahrttourismus nachzugehen, sind die kleineren und international (noch) relativ unbekannteren Städte Triest und Koper, für die der Kreuzfahrttourismus aber zukünftig ökonomisch relevant sein wird oder soll. Da diese Hafenstädte in Bezug auf Transport, Industrie und Tourismus konkurrieren, lässt sich durch die Analyse das Spannungsverhältnis zwischen beteiligten Stakeholdern und Bewohnerinnen und Bewohnern nachvollziehen.
- 7 Marion Hamm, Ute Holfelder und Klaus Schönberger danke ich herzlich für den konstruktiven inhaltlichen Austausch über Schiffe und Reisende, Städte und Bereiche.

laufenden Forschung, die sich auf teilnehmende Beobachtung, graue Literatur der Protestgruppen, informelle Gespräche und erste Interviews an beiden Schauplätzen stützt. Ziel der Forschung ist, die Verknüpfung der Kreuzfahrtindustrie mit Tourismus und Schiffbau in Kreuzfahrtstädten aufzuzeigen sowie die Auswirkungen der Industrie auf den städtischen Alltag herauszuarbeiten.

In beiden Städten kommt dem Kreuzfahrtschiff je eine zentrale, aber diametral entgegengesetzte Bedeutung zu, die ich in diesem Beitrag beleuchte. Die Imaginationen, die in den Schauplätzen jeweils hervorgebracht werden, bündeln unterschiedliche Perspektiven auf die Relation von Stadt und Schiff. Das Schiff steht dabei symbolisch sowohl für die Effekte des Tourismus als auch für jene der mit dem Schiffbau in Zusammenhang stehenden Industrien. Einsatz und Funktion der Imagination in der Bedeutungszuschreibung an das Kreuzfahrtschiff in der Kreuzfahrtstadt gehe ich im ersten Schritt nach. Anschließend lege ich die mit der Kreuzfahrtindustrie einhergehenden veränderten lokalen Ordnungen und die damit verbundenen Konflikte dar. Im dritten und vierten Schritt nehme ich Konfliktfelder und Akteure an beiden Schauplätzen in den Blick.

Wirkmächtige Diskurse – Imaginationen des Kreuzfahrtschiffes

Schiffe sind Artefakte, die mit vielfältigen Bedeutungsdimensionen und mit Imaginationen überladen sind. Seit jeher funktionieren sie als Projektionsflächen für unterschiedlichste Perspektiven und Bedürfnisse.⁸ Die gegenwärtige Kreuzschiffahrt hebt viele vormalige Zuschreibungen an die Seereise und mit dem Symbol Schiff verbundene Vorstellungswelten aus den Angeln bzw. besetzt sie mit gänzlich

8 Zu den Bedeutungszuschreibungen liegen zahllose literarische, künstlerische und wissenschaftliche Auseinandersetzungen vor, deren Nennung den Umfang des Artikels sprengen würden. Johanna Rolshoven und Joachim Schlör haben der Seereise als Erfahrung des Übergangs eine Publikation gewidmet, vgl. Johanna Rolshoven, Joachim Schlör (Hg.): *Die Schiffsreise – The Sea Voyage. mobile culture studies* 1 (1), 2015. Zur Kulturtechnik des Zur-See-Fahrens vgl. Bernhard Siegert: *Cultural Techniques. Grids, Filters, Doors, and Other Articulations of the Real*. New York 2015, S. 68 ff. Vgl. auch Peter Johnson: *The Ship: Navigating the Myths, Metaphors and Realities of Foucault's Heterotopia par excellence*. In: *Heterotopian Studies* 2, 2016, S. 1–15.

neuen Bildern und Bedeutungen. Das Kreuzfahrtschiff wird zum Vehikel, in dem sich einerseits die Wünsche und Hoffnungen der Reisenden an einem legitimen Ort der Fortbewegung materialisieren. Andererseits steht es für die Gefährdung sozialer, kultureller und räumlicher Ordnungen und wird zum Artefakt, in dem sich Ängste und Widerstände der Bereisten manifestieren.

Für seine Kritiker steht das Kreuzfahrtschiff symbolisch für die Veränderungen der kulturellen Praxis der Schiffsreise, die etwa mit dem Konzept der Hyperrealität gefasst werden, das Bezug nimmt auf die Vorstellung von Kreuzfahrtschiffen als abgeschlossene, postmoderne Tourismus- und Konsumräume.⁹ Mit der Reise sei das Einhalten einer „distanten Nähe“ zu den angelaufenen Destinationen verbunden, da der Fokus auf dem Schiff als Destination liege.¹⁰ Daher wird die Zweck- und Richtungslosigkeit dieser Art von Seereise verurteilt, da ganz im Sinne der Erlebnisgesellschaft die individuelle Erfahrung das ersehnte Ergebnis der Seereise sei.¹¹ Diese Entwicklung bringt mit sich, dass nicht mehr der Besuch der Destinationen, sondern vielmehr die Imaginäre der Städte, also die mit Bedeutungen aufgeladenen Bilder, wirkmächtig werden, ein Aspekt, der die Debatten in Venedig prägt.¹² Zudem drehen sich die in den Medien abgebildeten Kontroversen um das Phänomen Overtourism.¹³ Des Weiteren dominieren ökologische Aspekte und die starke Luftverschmutzung an Wohnorten in der Nähe der Kreuzfahrtterminals aufgrund hoher Emissionen der Schiffe die Diskussionen.

- 9 Adam Weaver: *Selling Bubbles at Sea. Pleasurable Enclosures or Unwanted Confinement?* In: *Tourism Geographies*, 2018.
- 10 Michael Reitz: *Von der Lust an der Kreuzfahrt. Flanieren auf See.* In: *Deutschlandfunk*, https://www.deutschlandfunk.de/von-der-lust-ander-kreuzfahrt-flanieren-auf-see.1184.de.html?dram:article_id=424166,26.8.2018 (Zugriff: 1.10.2020).
- 11 Wolfgang Scheppe, *IUAV Class on Politics of Representation: Migropolis. Venice/Atlas of a Global Situation.* Ostfildern 2009, S. 304.
- 12 Zum Wirken der Imaginäre vgl. Rolf Lindner: „Textur, imaginaire, Habitus“. In: Helmuth Berking, Martina Löw (Hg.): *Die Eigenlogik der Städte. Neue Wege für die Stadtforschung.* Frankfurt a. M., New York 2008, S. 83–94.
- 13 Vgl. Alexis Papatthanassis: *Over-Tourism and Anti-Tourist Sentiment. An Exploratory Analysis and Discussion.* In: „Ovidius“ *University Annals* 2, 2017, S. 288–293; Karlheinz Wöhler: *Touristifizierung von Räumen. Kulturwissenschaftliche und soziologische Studien zur Konstruktion von Räumen.* Wiesbaden 2011.

Die mit dem Kreuzfahrtschiff verbundenen Imaginationen verweisen auf ein Beziehungsgeflecht zwischen globaler Kreuzfahrtindustrie, damit zusammenhängenden lokalen Ökonomien sowie Akteuren und ihren Alltagen. Das Kreuzfahrtschiff bündelt die Widersprüche und Ambivalenzen gegenwärtiger global-gesellschaftlicher Entwicklungen und Tendenzen. Es kann daher als Kollektivsymbol in der Debatte um die Effekte einer globalen Ökonomie gesehen werden.¹⁴ Diesem kommt eine kommunikative und vermittelnde Funktion zwischen den Perspektiven unterschiedlichster Akteure zu, die an der Herstellung des Symbols beteiligt sind. Das Schiff materialisiert Imaginationen eines globalen Kapitalismus, der nicht leicht greifbar ist, sich aber anhand der ökonomischen, sozialen und kulturellen Verwicklungen des Kreuzfahrtsektors in urbanen Räumen nachvollziehen lässt. Die Analyse lokaler Perspektiven und Bedeutungszuschreibungen bringen diese Verknüpfungen zum Ausdruck.¹⁵

Gängige Diskurse werden auch in Kreuzfahrtstädten aufgegriffen, verhandelt und hergestellt. Ich möchte daher den Blick auf die Imaginationen lenken, die über die Verbindung von Kreuzfahrtschiff und Kreuzfahrtstadt auftauchen. Die Imaginationen werden in den Städten wirkmächtig, und in diesen artikulieren sich die Konflikte, Aushandlungen und Visionen der beiden Kreuzfahrtstädte. Die Kontroversen, die in der Kollision von Schiff und Stadt entstehen, verdeutlichen, dass Imagination ein zentraler „space of contestation in which individuals and groups seek to annex the global into their own practices of the modern“ ist.¹⁶ Im dynamischen und komplexen Prozess des Unterwegsseins und Ankommens, in den notwendigen Infrastrukturen und Industrien sowie in deren Effekte für die Städte kommt der Imagination eine wichtige Rolle zu. Arjun Appadurai beschreibt Imagination weiter als „a staging ground for action.“¹⁷ Sie dient außerdem

14 Vgl. Jürgen Link: Die Struktur des Symbols in der Sprache des Journalismus. Zum Verhältnis literarischer und pragmatischer Symbole. München 1978; Margarete Jäger, Siegfried Jäger: Deutungskämpfe. Theorie und Praxis Kritischer Diskursanalyse. Wiesbaden 2007.

15 Marcus (wie Anm. 4), S. 98.

16 Arjun Appadurai: *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization*. Minneapolis, London 1996, S. 4.

17 Ebd., S. 7.

als Instrument zur Produktion und Aushandlung ökonomischer, sozialer und kultureller Praktiken und stellt einen Möglichkeitsraum mit Potenzial für Veränderung aus verschiedenen Richtungen dar. Das „Imaginationsareal“ Schiff wird also durch diverse Akteure (städtische Politik, Protestgruppen, Arbeiterinnen und Arbeiter, Medien und Industrie) hergestellt und befeuert.¹⁸

In beiden norditalienischen Städten kann das Kreuzfahrtschiff als zentrales Symbol gelten, das man sich konsequent aneignet bzw. von dem man sich dezidiert abgrenzt. Die Proteste in der Lagenstadt, seit einigen Jahren Teil der alltäglichen Praxis vieler, tragen zur Imagination des Schiffes als Eindringling bei. Zudem steht das Schiff symbolisch für den Tourismus „mordi e fuggi“, wörtlich übersetzt abbeißen und fliehen. Der Ausdruck veranschaulicht den sehr kurzen Aufenthalt, der kaum mehr ökonomische Vorteile für bereiste Städte und Menschen, sondern vielmehr negative Folgen nach sich zieht. Die Kritik der Bürgerinnen und Bürger bezieht sich allerdings weniger auf die Touristinnen und Touristen. Vielmehr missbilligen sie Entscheidungen der Politik, und stellen den von außen kommenden Imaginären Venedigs als Tourismusdestination par excellence ihren Alltag entgegen.

In Monfalcone hingegen wird das Symbol des Kreuzfahrtschiffes aufgegriffen, um den Schiffbau als kulturelles Erbe der Stadt in der Erzählung über diese zu festigen. Auf der italienischen Wikipedia-Seite wird Monfalcone als „Stadt der Kreuzfahrtschiffe“ beschrieben.¹⁹ Auf der Website der Stadtverwaltung präsentiert sich Monfalcone als „Industriestadt im Wandel zu einer Handels- und Dienstleistungsstadt, insbesondere dank des Hafens“ und wegen der bedeutenden Präsenz des Unternehmens Fincantieri, das die lokale Werft betreibt.²⁰ Schiff, Schiffbau und Stadt werden hier also als erfolgreiche Einheit imaginiert.

18 Michel Foucault: *Andere Räume*. In: Karlheinz Barck, Peter Gente, Heidi Paris, Stefan Richter (Hg.): *Aisthesis. Wahrnehmung heute oder Perspektiven einer anderen Ästhetik*. Leipzig 1992, S. 34–46, hier S. 46.

19 *La città delle navi da crociera*, <https://it.wikipedia.org/wiki/Monfalcone> (Zugriff: 1.10.2020), Übersetzungen der Autorin.

20 <https://www.comune.monfalcone.go.it/monfalcone-e-il-suo-territorio> (Zugriff: 1.10.2020).

Beide Schauplätze sind von Schiffahrt und Industrie geprägt. Dennoch kulminieren hier zum Teil seit Jahrzehnten geführte Kontroversen, weil am Symbol Kreuzfahrtschiff veränderte soziale Ordnungen des Lokalen wie durch ein Prisma sichtbar werden: ökologische und soziale Nachhaltigkeit, Wachstumsdebatten, Effekte des Overtourism sowie der internationalen Arbeitsteilung in Produktion und Schiffahrt. In beiden Fällen steht das Schiff symbolisch für unterschiedliche Entwicklungen der Kreuzfahrtindustrie, die auf den städtischen Alltag wirken und dort verhandelt werden, die allerdings kaum gängige Diskurse über die Städte bestimmen.

Veränderte Ordnungen – Sichtbare und unsichtbare Konflikte

In der medialen Darstellung der zerstörerischen Auswirkung ankommender Schiffe erhielt Venedig die volle Aufmerksamkeit.²¹ Die Bilder großer Schiffe im Giudecca-Kanal, der durch das historische Zentrum vorbei am Markusplatz verläuft, gingen vor wenigen Jahren durch die Medien und wurden intensiv diskutiert.²² Aufgrund ihrer unverhältnismäßigen Dimension vor der mittelstädtischen Kulisse sind die Bilder beeindruckend und bedrohlich zugleich. Auch wegen der Proteste vor Ort wurde die Thematik medial europaweit rezipiert. Wirkmächtig wurden die Diskurse hier vor allem, weil bei der Auseinandersetzung damit auf ein reichhaltiges Repertoire an Imaginationen und den Mythos der Bedrohung vom eigenen Untergang zurückgegriffen werden konnte.²³ Das zeigt, dass verbreitete Bilder

- 21 In der Lagunenstadt werden Konflikte in Bezug auf ökologische, soziale und kulturelle Auswirkungen in verdichteter Form sichtbar, die auch andernorts auftreten, aber kaum ins Licht der Öffentlichkeit gerückt sind. Auch wenn es sich bei Venedig um ein spezifisches Setting handelt, so kann die Stadt doch als Laboratorium gelten, denn einige Entwicklungen stehen beispielhaft für viele Kreuzfahrtziele in der Adria und im Mittelmeer.
- 22 So titelte etwa der Spiegel: S.O.S. Wahnsinn Kreuzfahrt – die dunkle Seite des Traumurlaubs. *Der Spiegel*, 10.8.2019, Nr. 33.
- 23 Zu Ursprung und Kontinuität des Mythos vgl. Christian Mathieu: *Inselstadt Venedig. Umweltgeschichte eines Mythos in der Frühen Neuzeit*. Köln, Wien 2007, hier S. 115 f. Vgl. auch Martin Nies: *Venedig als Zeichen. Literarische und mediale Bilder der „unwahrscheinlichsten der Städte“ 1787–2013*. Marburg 2014, S. 12.

und Imaginäre durch die Wirkkraft historisch geronnener Vorstellungen zur Konstituierung des Raumes als gesellschaftliches und soziales Produkt beitragen.²⁴

Während die Bilder, die medial transportiert werden, die Wahrnehmung ausschließlich auf den Tourismus und das historische Zentrum Venedigs lenken, bleibt das Industriegebiet Marghera und die dort angesiedelte Produktion der Schiffe gänzlich unsichtbar. Allerdings sind die Konflikte auch hier lokalisiert. In den Kontroversen in Venedig werden hauptsächlich infrastrukturelle Entwicklungen und ökologische Aspekte problematisiert.²⁵ Denn die Kreuzfahrtindustrie, für die das Schiff symbolisch steht, transformiert und formt große Teile der urbanen und natürlichen Topografie. Kreuzfahrtinfrastrukturen (in Bezug auf Tourismus und Industrie) wirken sich nicht nur nachhaltig auf die städtische Textur und die alltägliche Nutzung öffentlicher Räume aus, sondern aufgrund der Fahrtrouten der Schiffe auch auf die Entwicklung des Industriegebiets und der Lagune. Damit fordern Infrastrukturen räumliche wie soziale Ordnungen heraus und evozieren Spannungen, die sich in den widerständigen Praktiken unterschiedlicher Akteure vor Ort manifestieren. Die Materialität eines Ortes legt stets Praktiken der Governance offen.²⁶ Die infrastrukturellen Transformationen verweisen auf das Machtgefälle, das sich hinter diesen verbirgt und das im Fokus der lautstarken Auseinandersetzungen in der Lagunenstadt steht.²⁷

In Monfalcone drehen sich die Auseinandersetzungen um Leiharbeiterinnen und -arbeiter, die seit etwa zwei Jahrzehnten

- 24 Christian Schmid: *Stadt, Raum und Gesellschaft: Henri Lefebvre und die Theorie der Produktion des Raumes*. Stuttgart 2005, S. 30. Zur kulturellen Produktion von Hafenstädten vgl. Helmuth Berking, Jochen Schwenk: *Hafenstädte. Bremerhaven und Rostock im Wandel*. Frankfurt a. M., New York 2011.
- 25 Marghera ist seit 1970er Jahren Schauplatz zahlreicher Umweltskandale, die mitunter auf die dort angesiedelte Chemieindustrie zurückzuführen sind, vgl. Gilda Zazzara: *I cento anni di Porto Marghera (1917–2017)*. In: *Italia contemporanea* 284, 2017.
- 26 Brian Larkin: *The Politics and Poetics of Infrastructure*. In: *Annual Review of Anthropology* 42, 2013, S. 327–343, hier S. 335.
- 27 Vgl. René Kreichauf: *Michel Foucault: Raum als relationales Mittel zum Verständnis und zur Produktion von Macht*. In: Frank Eckardt (Hg.): *Schlüsselwerke der Stadtforschung*. Wiesbaden 2017, S. 411–433.

verstärkt am Schiffbau beteiligt sind und vor allem aus Asien und Osteuropa kommen.²⁸ Die mit der Schifffahrt in Zusammenhang stehenden Ungleichzeitigkeiten eines globalen Marktes und Wettbewerbs – wie das Operieren von Reedereien unter Billigflaggen, um Steuern und Kosten zu sparen, mit den Folgen prekärer Arbeitsbedingungen an Bord – werden auch im Kreuzfahrttourismus sowie in den der Branche zuarbeitenden Industrien und Dienstleistungsbereichen evident, wie das Beispiel prekärer Leiharbeit im Bereich Schiffbau zeigt.²⁹ Letzterer ist nur einer von vielen Aspekten, die bislang in der öffentlichen Debatte um Kreuzfahrtschiffe und -städte kaum aufgegriffen werden. In der öffentlichen Wahrnehmung spielen soziale und ethnische Aspekte eine marginale Rolle, sie lassen sich am Beispiel lokaler Verflechtungen der Industrie allerdings anschaulich nachvollziehen.³⁰ Kreuzfahrtschiffe gelten als „potent symbols of new forms of economic and cultural colonization“, an denen sich existente Machtasymmetrien ablesen lassen, die die gesamte Schifffahrtsbranche prägen.³¹ Diese Entwicklungen übertragen sich, so meine These, auch auf Kreuzfahrtstädte, die die Entwicklungen im Schifffahrtssektor spiegeln. Mit dem

- 28 Zur Transformation der Branche vgl. Raquel Varela, Hugh Murphy, Marcel van der Linden (Hg.): *Shipbuilding and Ship Repair Workers around the World. Case Studies 1950–2010*. Amsterdam 2017. Vgl. auch Vivien Barlen: *Zwischen zwei Arenen. Betriebliche Mitbestimmung bei Leiharbeit und Werkverträgen*. Wiesbaden 2018, S. 31.
- 29 Zur Entwicklung im Bereich der Kreuzschifffahrt vgl. Christine B. N. Chin: *Cruising in the Global Economy. Profits, Pleasure and Work at Sea*. Washington D.C. 2008. Elisabeth Schober und ihr Team beschäftigen sich mit diesen Prozessen im Bereich der maritimen Arbeit im Forschungsprojekt *Container Ships. (Dis-)Assembling the Life Cycle of Container Ships. Global Ethnographic Explorations into Maritime Working Lives*.
- 30 Vgl. Sharon Zukin: *Changing Landscapes of Power: Opulence and the Urge for Authenticity*. In: *International Journal of Urban and Regional Research* 33, 2009, S. 543–553.
- 31 Vgl. Richard Watts: *Floating Signifiers: Cruise Ships and the Memory of Other Voyages*. In: *Journal of Romance Studies* 2 (14), 2014, S. 78–90, hier S. 80. Die Missverhältnisse sind mitunter auf die Deterritorialisierung der Branche zurückzuführen, die sich seit den 1970er Jahren unaufhaltsam fortsetzt, vgl. R. E. Wood: *Cruise Ships: Deterritorialized Destinations*. In: Janet Dickinson, Les Lumsdon (Hg.): *Tourism and Transport. Issues and Agenda for the New Millennium*. Oxford 2004, S. 133–146. Der Künstler Allan Sekula setzte sich am Beispiel der Containerschifffahrt intensiv mit dem Meer als zentralem Raum der Globalisierung auseinander, vgl. Allan Sekula: *Seemannsgarn*. Düsseldorf 2002.

Blick auf Beschäftigungs- und Abhängigkeitsverhältnisse lassen sich die „Unsichtbarkeiten, die das touristische Blickregime produziert“, im Kreuzfahrtsektor und in Kreuzfahrtstädten offenlegen.³²

Kreuzfahrtschiffe und -städte sind Orte, an denen Freizeit- und Arbeitsmobilität nebeneinander stattfinden und sich überlagern. Bewegung und Ankommen ziehen stets kulturellen Wandel nach sich, und soziale und räumliche Ordnungen erfahren durch die Positionierungen der Akteure eine Verschiebung.³³ Es sind also vor allem Infrastrukturen und Produktionsstätten in Kreuzfahrtstädten, die öffentlich nicht wahrgenommen werden, an denen sich aber die eigentlichen Konflikte entfachen. Dabei stehen Debatten um das Wachstum und die Zukunftsentwürfe von Industrie sowie um den Alltag in der Stadt gleichermaßen im Mittelpunkt.

Venedig – Das Schiff als Eindringling

Obwohl die Anzahl der Kreuzfahrttouristinnen und -touristen in Venedig mit etwa 1,7 Millionen pro Jahr im Verhältnis zu den insgesamt 27 Millionen Menschen, die einen oder mehrere Tage in der Stadt verbringen, relativ gering ist, nehmen erstgenannte großen Einfluss auf die Transformation städtischer Infrastrukturen.³⁴ Der Kreuzfahrttourismus erfolgt konzentriert in nur wenigen Monaten und wirkt sich etwa im historischen Zentrum stark auf die Konsumräume aus. Touristen-Imbisse lösen etablierte Restaurants ab, und immer

- 32 Ramona Lenz: Pauschal, Individual, Illegal: Aufenthalte am Mittelmeer. In: TRANSIT MIGRATION Forschungsgruppe (Hg.): *Turbulente Ränder. Neue Perspektiven auf Migration an den Grenzen Europas*. Bielefeld 2007, S. 141–154, hier S. 142.
- 33 Johanna Rolshoven: Mobilitätskulturen im Parcour. Überlegungen zu einer kulturwissenschaftlichen Mobilitätsforschung. In: Reinhard Jöhler, Max Matter, Sabine Zinn-Thomas (Hg.): *Mobilitäten. Europa in Bewegung als Herausforderung kulturanalytischer Forschung*. Münster 2011, S. 52–60, hier S. 54. Vgl. auch Ina Merkel: Außerhalb von Mittendrin. Individuum und Kultur in der zweiten Moderne. In: *Zeitschrift für Volkskunde* 2 (98), 2002, S. 229–256.
- 34 Die Zahlen sind aus dem Jahr 2014, vgl. Clara Zanardi: Il turismo crocieristico in Laguna tra sostegno e conflitto. In: Gemma Belli, Francesca Capano, Maria Ines Pascariello (Hg.): *La città, il viaggio, il turismo. Percezione, produzione e trasformazione*. Napoli 2017, S. 1719–1723, hier S. 1720.

mehr Souvenirläden mit Billigware verdrängen Geschäfte, die eine alltägliche Versorgung sicherstellen. Daher hat die Bevölkerungszahl der Stadt in den letzten Jahrzehnten stark abgenommen. Die Debatten vor Ort drehen sich nicht nur um den innerstädtischen Raum, sondern auch die Entwicklung des großen Industriegebiets Marghera. Der Kampf, der in Venedig bereits seit Jahren aktiv gegen das Kreuzfahrtschiff geführt wird, steht daher nur symbolisch für weitreichendere Transformationen.

Proteste als Anklage der lokalen Politik

Etwa seit Mitte der 2000er Jahre bringt eine heterogene Gruppe aus Vereinen und Bürgerinitiativen ihren Unmut über die politische Handhabung sozialer, kultureller und ökologischer Entwicklungen in der Stadt zum Ausdruck. Thematisiert werden dabei vor allem die Effekte einer übermächtig wirkenden Kreuzfahrtindustrie auf Mensch und Umwelt und Visionen für die zukünftige Ausrichtung der Stadt. Ein Augenmerk liegt auf der Nutzung öffentlicher Räume, die die Politik aus den Augen verliert.

Zentraler Akteur der Proteste ist das Komitee No Grandi Navi, das als Nachbarschafts-Informationplattform über große Schiffe seinen Anfang nahm. Der Unfall der Costa Concordia nahe der Isola del Giglio, bei dem im Jahr 2012 32 Menschen starben, führte schließlich zur Gründung einer Protestgruppe. Diese etablierte in den letzten Jahren ein umfassendes transversales und transnationales Netzwerk. Die Gruppe greift die Dimension der Kreuzfahrtschiffe und das mit ihnen verbundene bedrohliche Szenario vor der Kulisse der historischen Altstadt schon in ihrem Namen auf. No Grandi Navi, also „keine großen Schiffe“, verweist auf die Unverhältnismäßigkeit von Stadt und Schiff, vor allem aber knüpft die Gruppe an den Diskurs gegen dominante Interessen (in diesem Fall der Kreuzfahrtindustrie) an, die durch große, von der Politik beschlossene Infrastrukturprojekte den Bürgerinnen und Bürgern übergestülpt werden und den natürlichen wie urbanen Raum nachhaltig verändern. Damit bezieht sie sich auf gegenwärtig vermehrt geführte Diskussionen um Infrastrukturprojekte und

35 Vgl. Michael Flitner, Julia Lossau, Anna-Lisa Müller (Hg.): *Infrastrukturen der Stadt*. Wiesbaden 2017.

die Frage nach der gesellschaftlichen Teilhabe.³⁵ Gleichzeitig setzt das Komitee Diskussionen fort, die etwa in Bezug auf städtische Industrien und ökologische sowie gesundheitliche Folgen seit Jahrzehnten geführt werden, in der medialen Debatte über Kreuzfahrtindustrie und -tourismus aber kaum aufgegriffen werden.³⁶

Auch visuell verstärkt das Komitee die mit dem Schiff verbundene Vorstellung seines zerstörerischen Potenzials. Sein Symbol, ein durchgestrichenes Schiff, bringt die Forderung zum Ausdruck, die Schiffe aufgrund ihrer Bedrohung für das kulturelle wie ökologische Gleichgewicht aus der Stadt und der Lagune zu verbannen. Das Komitee initiiert regelmäßig konfrontative Aktionen, unter anderem an den zuvor erwähnten Zattere. Um der lokalen Politik ihre Handlungsunfähigkeit vor Augen zu führen, organisierte es im Juni 2018 ein inoffizielles Referendum, an dem sich an nur einem Tag 18.000 Venezianerinnen und Venezianer beteiligten.³⁷ Sie sprachen sich mit 99 Prozent der Stimmen gegen die gegenwärtigen Fahrtwege aus. Trotz des enormen öffentlichen Drucks, den die Aktivistinnen und Aktivisten dadurch aufbauten, ignorierte die lokale Politik die Aktion.

Die Bildproduktion des Komitees sowie ihre Aktivitäten wirken an der Herstellung der Imagination des Schiffes mit. Die Gruppe entwirft eine Gegennarration zu politisch getroffenen Entscheidungen, die mittlerweile auch von anderen Akteuren aufgegriffen wird. In den letzten Jahren gründeten sich zahlreiche Initiativen und Vereine, die sich mit städtischen Transformationsprozessen auseinandersetzen und die Erzählung fortentwickeln. Sie kämpfen für bezahlbaren Wohnraum und gegen damit verbundene Verdrängungsprozesse, für ihren Zugang zu und die Nutzung öffentlicher Räume und gegen die fortschreitende Privatisierung einzelner Gebäude und ganzer Inseln in der Lagune.³⁸ Daneben kommunizieren sie ihre Aktivitäten auf Webseiten, Youtube-Kanälen oder in sozialen Netzwerken. Diese Perspektiven durchbrechen dominante romantisierende und

36 Einige Gründungsmitglieder des Komitees setzen sich seit Jahrzehnten aktiv für den Umweltschutz in der Lagunenstadt ein.

37 In der Stadt leben gegenwärtig circa 50.000 Menschen.

38 Vgl. Janine Schemmer: *Un incitamento alla rivolta – Plätze des Protests in Venedig. Kontroversen um den Ausverkauf der Stadt.* In: *Moderne Stadtgeschichte 1. Rathausplätze als Arenen urbaner Selbstverständigung*, 2019, S. 77–88.

nostalgische Bilder über die Stadt und entledigen sie ihrer symbolischen Funktion. Stattdessen rücken alltägliche Praktiken der Bewohnerinnen und Bewohner und im Verschwinden begriffene Orte in den Fokus der Darstellung. Dem Mythos Venedig wird in diesen Prozessen die gelebte Stadt gegenübergestellt.³⁹ Einer meiner Interviewpartner hob diese neuartige aktive Bürgerschaft explizit hervor, die er in den letzten Jahren verstärkt beobachten konnte.⁴⁰ Das zivilgesellschaftliche Engagement und diverse, auch gemeinsame Aktionen unterstreichen Henri Lefebvres Vorstellungen der Stadt als Ressource.⁴¹ Dabei loten die Bürgerinnen und Bürger, die Aktivistinnen und Aktivisten die „Kräfteverhältnisse“, die auf ihren urbanen Alltag einwirken, aus, sowohl untereinander als auch gegenüber der lokalen Politik und der übermächtigen Industrie.⁴²

Die heterogenen Gruppen treten also weniger gegen die touristische Präsenz ein, sondern erheben die Stimme vor allem gegen die politische Handhabung kultureller und ökologischer Folgen des Tourismus und gegen die städtische Politik, die diesen in den Mittelpunkt stellt.

Ausbau von Infrastrukturen – Raumaneignung und Verdrängung

Die Analyse lokaler Diskurse macht deutlich, dass es vor allem urbane sowie transporttechnische Infrastrukturen sind, die im Zentrum der Debatten stehen und auf das Monopol der Industrie verweisen. Giuseppe Tattara, pensionierter Professor für Wirtschaftswissenschaften der Universität Ca' Foscari und seit Beginn aktiv an den Protesten beteiligt, formuliert in einem Brief, der an die lokale und nationale Regierung adressiert ist, seine Kritik an den lokalen Verantwortlichen nachdrücklich: „Wichtige Infrastrukturen für die Stadt, die mit dem

39 Franco Mancuso: *Venezia è una città. Come è stata costruita e come vive.* Venezia 2009.

40 Interview mit E. V., 16.7.2020.

41 Schmid (wie Anm. 24), S. 190.

42 Klaus Schönberger: Zur Spezifik des Politischen in der Empirischen Kulturwissenschaft. In: Johanna Rolshoven, Ingo Schneider (Hg.): *Dimensionen des Politischen. Ansprüche und Herausforderungen der Empirischen Kulturwissenschaft.* Berlin 2018, S. 35–50, hier S. 47.

Massentourismus verbunden sind, sind in Planung. Diese zielen darauf ab, den Kurzzeittourismus in die Stadt zu bringen (wie die zweite Startbahn des Flughafens), und sie stärken den Seeverkehr. Moderne Infrastrukturprojekte zum Nutzen der Einwohner gibt es nicht, diese Projekte zielen lediglich auf eine ‚qualitative‘ Verbesserung des historischen Zentrums ab“. ⁴³ In seiner Stellungnahme macht er deutlich, dass große Verkehrs- und Tourismusinfrastrukturen überwiegend den Interessen der Industrie und des Tourismus dienen, nicht reguliert sind und daher hinsichtlich ihrer räumlichen, ökologischen und soziokulturellen Auswirkungen stark umstritten sind. Zudem stellt er die Rolle der Politik klar infrage.

Das scheinbar grenzenlose Wachstum der Schiffe und damit auch der Kreuzfahrtindustrie greift auch der venezianische Journalist und Aktivist der Protestgruppe No Grandi Navi, Silvio Testa, auf. Sein Buch *E le chiamano navi* („Und sie werden Schiffe genannt“) beginnt mit den folgenden Feststellungen: „Riesige schwimmende Kisten durchqueren das Becken von San Marco: sie sind weiß, man nennt sie Schiffe, und tatsächlich sollen sie das auch sein. Aber im Vergleich zu den prächtigen Schiffen der Vergangenheit bleibt nur noch die Funktion, Passagiere zu befördern, und zwar viele von ihnen, so viele wie möglich“. ⁴⁴ Dabei knüpft Testa zum einen an Diskurse über die Kritik dieser Art des Reisens an. Zum anderen verurteilt er in seiner Schrift, veröffentlicht in einer Reihe, die sich auf die jüngsten Entwicklungen in Venedig konzentriert, deutlich die Gewinnmaximierung der Industrie und den nicht nachhaltigen Bau und Verkehr übergroßer Schiffe sowie die damit zusammenhängenden Transporteinrichtungen, in die weder die lokale noch die nationale Politik eingreift.

Die Dominanz externer Interessen in der Lagunenstadt ist seit Jahrzehnten Gegenstand öffentlicher Debatten. ⁴⁵ In den Protesten um die Kreuzfahrtschiffe kulminieren diese Diskussionen nun, weil diese Entwicklung mehrere Ebenen des Tourismus sowie der

43 Giuseppe Tattara: *NON UCCIDETE LA GALLINA DALLE UOVA D'ORO*. Venedig 2018. Übersetzung der Autorin. Das Schreiben zirkulierte über die Mailingliste des Komitees.

44 Silvio Testa: *E le chiamano navi*. *Il crocierismo fa boom in Laguna*. Venedig 2011, S. 5, Übersetzung der Autorin.

45 Vgl. Leonardo Benevolo: *Città in discussione, Venezia e Roma*. Bari 1979, S. VIII.

Industrie umfasst. Der Sektor transformiert alltägliche Infrastrukturen, die mit dem Ausbau der Kreuzfahrt- und Tourismusinfrastrukturen immer stärker zurückgehen (z. B. in Bezug auf öffentliche Verkehrsmittel, Wohnen, Abfallentsorgung, Einkaufsmöglichkeiten). Diese Bereiche werden immer mehr an die Bedürfnisse der Touristen angepasst, eine Entwicklung, die zu einer Nutzungskonkurrenz zwischen Touristen und Touristinnen einerseits und Einwohnern und Einwohnerinnen andererseits führt.

Die Raumnahme des Schiffes manifestiert sich in der „gebauete[n] Umwelt“ durch Kreuzfahrtterminals und neue Verkehrsstrukturen.⁴⁶ 1997 wurde das Passagierterminal von Venedig (VTP) gegründet. In der Hochsaison legen hier bis zu sieben Kreuzfahrtschiffe pro Tag an. Passagiere, die das Schiff verlassen bzw. vor oder nach der Kreuzfahrt auch Venedig erkunden wollen, transportiert seit 2009 der People Mover näher an das historische Zentrum der Stadt. Diese Einrichtungen greifen nicht nur auf alltägliche Strukturen über, sondern wirken sich auch auf die künftige Gestaltung des Industriegebiets aus, das sich auf dem Festland neben dem historischen Zentrum erstreckt.

Die hinter dem Kreuzfahrttourismus stehenden Unternehmen planen seit einigen Jahren in Zusammenarbeit mit der Hafenbehörde die Erweiterung der Passagieranlagen im Industriegebiet auf dem venezianischen Festland Marghera. Im öffentlichen Diskurs wird diese kontrovers diskutierte Entwicklung in den Debatten über die Fahrtrouten der Schiffe und die dafür nötigen Ausgrabungen der Kanäle aufgegriffenen. Allerdings drehen sich diese Debatten um weit mehr als das Auffinden alternativer Routen, um die Schiffe am Markusplatz vorbei zu lenken. Erstens wäre das Ausbaggern tieferer Fahrrinnen in der Lagune ein heikles Unterfangen, da einige Kanäle aufgrund von Umweltskandalen der Chemieindustrie, die einige Jahrzehnte zurückreichen, stark kontaminiert sind. Zweitens wäre der Kreuzfahrttourismus in unmittelbarer Nähe zur Industrie mit der

46 Schmid (wie Anm. 24), S. 42. Weitere Effekte der Industrie sind Gentrifizierung und Overtourism, vgl. Tom Mordue: *New Urban Tourism and New Urban Citizenship. Researching the Creation and Management of Postmodern Urban Public Space*. In: *International Journal of Tourism Cities* 4 (3), 2017, S. 399–405.

Fortführung dort angesiedelter Produktionstätigkeiten unvereinbar, weshalb sich die Arbeiterinnen und Arbeiter um ihre Arbeitsplätze sorgen.⁴⁷ Darauf verweisen neue Konstellationen beim Komitee No Grandi Navi, das gemeinsam mit Mitgliedern der Metallergewerkschaft FIOM seine Positionen bei gegenwärtigen Aushandlungen der Routen zu stärken versucht.

Die mit dem Kreuzfahrtschiff eng verflochtenen Infrastrukturen verstehe ich als relationale Gebilde, die „durch die unterschiedlichen Akteure imaginiert, implementiert und erfahren“ werden und zentral für die Debatten und Bilder sind, die mit dem Schiff in der Lagunenstadt verbunden sind.⁴⁸ Während die mit dem Sektor zusammenhängende internationale Arbeitsteilung und deren Auswirkungen auf den städtischen Alltag in Venedig kaum öffentlich diskutiert wird, dominieren Debatten um Arbeitsmigration die Kontroversen am zweiten Schauplatz.

Monfalcone – Stadt der Kreuzfahrtschiffe

Monfalcone kann auf eine lange Werftgeschichte zurückblicken, die im Jahr 1908 beginnt.⁴⁹ In und um Triest als Seehafen des Habsburgerreiches blühte im 19. Jahrhundert die maritime Industrie, die sich später von der Stadt auf das Umland ausweitete. In diesem Kontext entstand auch die Werft in Monfalcone, die „Fabrik am Meer“⁵⁰, die von den Brüdern Cosulich gegründet wurde, die ursprünglich aus Mali Lošinj im heutigen Kroatien stammten. Gebaut wurden von Beginn an vor allem Militär- und Passagierschiffe. Im Laufe der Jahrzehnte folgten unterschiedliche Eigentümer sowie Teilverstaatlichungen. Seit 1984 wird die Werft von der italienischen Firma Fincantieri

47 Interview mit S. M., 26.10.2019.

48 Asta Vonderau: Globale Daten in lokalen Speichern: Ethnographische infrastrukturelle Zugänge zum World Wide Web. In: *Alltag – Kultur – Wissenschaft. Beiträge zur Europäischen Ethnologie* 2. Würzburg 2015, S. 149–162, hier S. 160.

49 Vgl. Stefania Elena Carnemolla: Monfalcone, storia di un cantiere navale. In: *Diacronie* 12 (4), 2012, <http://journals.openedition.org/diacronie/2584> (Zugriff: 1.10.2020).

50 Zur historischen Entwicklung vgl. Paolo Fragiaco: *Una Fabbrica sul Mare. Ronchi dei Legionari* 2017.

betrieben. Während eine Krise in den 1980er Jahren zur Schließung vieler Werften in Europa führte, gelang bei Fincantieri eine Neuentdeckung, indem sich das Unternehmen auf den Bau von Kreuzfahrtschiffen spezialisierte. Dieser Prozess wurde zudem gekonnt vermarktet: Mit dem neuen Schiffsdesign wurde der Architekt Renzo Piano beauftragt, der sich dafür von der Silhouette von Delfinen inspirieren ließ. Ende der 1990er Jahre war der Standort wiederholt von Schließung bedroht, und es stand zur Debatte, die Rumpfproduktion ins Ausland zu verlagern. Letztendlich behielt Fincantieri den Standort Monfalcone bei.⁵¹ Um Kosten zu sparen, wurden zahlreiche Arbeiterinnen und Arbeiter aus asiatischen Ländern und Osteuropa angeworben. So ist die lokale Werftindustrie bis heute ein bedeutender Wirtschaftszweig in der Region.

Werftarbeit und kulturelle Differenz

Migrantinnen und Migranten sind im Stadtbild von Monfalcone sehr präsent. Sie machen etwa 20 Prozent der Gesamtbevölkerung der Kleinstadt aus, kommen aus unterschiedlichsten Ländern und Kontinenten und arbeiten überwiegend im Schiffbau.⁵² Arbeiter in blauen Overalls, von denen sich viele auf dem Fahrrad fortbewegen, kreuzten bei jedem Besuch meinen Weg. Die innerstädtische Infrastruktur mit asiatischen und afrikanischen Lebensmittelgeschäften, Bars und Essenslokalen verweist darauf, dass sich die Menschen neben der Werft längst auch andere Lebens- und Arbeitskontexte erschlossen haben.

Festzuhalten ist, dass bereits in der Gründungsgeschichte der Werft die Mobilität des Produkts Schiff im Zusammenhang mit der Arbeit an seiner Produktion steht. Für den florierenden Schiffbau zu Beginn des 20. Jahrhunderts warb man Arbeiter aus der gesamten

51 Die Hintergründe dieser Entwicklungen hängen vermutlich mit der lokalen und regionalen Politik zusammen, vgl. Scheppe, *IUAV Class on Politics of Representation* (wie Anm. 11), S. 315.

52 Vgl. Paolo Attanasio: *La comunità bengalese nell'area di Monfalcone rapporto di ricerca*. Monfalcone 2017, <http://www.integrazionemigranti.gov.it/Documenti-e-ricerche/Analisi%20comunit%C3%A0%20bengalese.pdf> (Zugriff: 1.10.2020).

Region sowie aus Istrien und England an. Arbeitsmigration war und ist also ein wesentlicher Faktor in der Entwicklung von Werft und Stadt. Daran erinnert unter anderem das 1979 errichtete Partisanendenkmal vor den Toren der Fabrik, mit dem, so steht darauf geschrieben, den italienischen sowie slowenischen Arbeiterinnen und Arbeitern gedacht wird, die sich im Zweiten Weltkrieg dem Nazi-Faschismus entgegenstellten.⁵³

Allerdings änderten sich in den letzten Jahrzehnten die Beschäftigungsverhältnisse der Menschen. Die eingangs erwähnten Transformationen im Schiffbausektor führten zu einer neuen Zusammensetzung der Arbeiterschaft. Die Arbeitsplätze wurden seit den 1990er Jahren verstärkt mit Arbeiterinnen und Arbeitern aus dem globalen Süden besetzt, von denen viele bei Subunternehmen angestellt und prekär beschäftigt sind. Während heute in der Region nur circa 2.500 direkte Mitarbeiter bei Fincantieri beschäftigt sind, liegt die Zahl der Beschäftigten über Subunternehmen geschätzt bei über 14.000.⁵⁴ „Wie eine Werft in Manila, Taiwan oder Dacca“ sei sein Eindruck in Monfalcone, beschreibt ein Journalist.⁵⁵ Die lokale Politik, seit einigen Jahren durch die rechtspopulistische Partei Lega dominiert, erklärt die Präsenz der Arbeitsmigrantinnen und -migranten zum Problem und instrumentalisiert deren prekäre Bedingungen für ihre Zwecke.

Mit der Transformation der Branche setzen sich auch ehemals auf der Werft Beschäftigte auseinander. Einer meiner Interviewpartner, vormals als Ingenieur bei Fincantieri tätig, betonte in unserem Gespräch wiederholt, am Bau diverser bedeutender schwimmender

53 Slowenischsprachige Arbeiterinnen und Arbeiter wanderten verstärkt aufgrund der industriellen Entwicklung der Stadt zu. Allerdings ist Slowenisch in Monfalcone als offizielle Minderheitensprache anerkannt, was auf die gewachsene historische Präsenz verweist.

54 Vgl. Marco Patucchi: Monfalcone la città-cantiere, 100 etnie in bilico all'ombra dei colossi da crociera, 30.3.2017, https://www.repubblica.it/economia/2017/03/30/news/monfalcone_la_citta_cantiere_100-etnie_in_bilico_all_ombra_dei_colossi_da_crociera-161804454/ (Zugriff: 1.10.2020).

55 Mariano Maugeri: Appalti e „bangla“ hanno battuto la crisi, 3.7.2015, https://st.ilsole24ore.com/art/impresa-e-territori/2015-07-03/appalti-e-bangla-hanno-battuto-crisi-063641.shtml?uuiid=ACxk89K&refresh_ce=1 (Zugriff: 1.10.2020).

Großprojekte beteiligt gewesen zu sein, und knüpfte dadurch an etablierte Narrative über den beruflichen Stolz und die kontinuierliche Identifikation mit dem Schiffbau an.⁵⁶ Dabei übte er implizit wiederholt Kritik an den problematischen sozialen Entwicklungen der vorherrschenden Arbeitsmarktpolitiken, ohne diese jedoch konkret zu benennen, vermutlich, um Diskussionen über dieses politisch sensible Thema zu vermeiden.⁵⁷

Die gegenwärtig in großer Anzahl an der Konstruktion der Schiffe beteiligten Akteure verkörpern durch ihre Präsenz die Veränderung etablierter Strukturen dieser Industrie, in der berufliche Anerkennung und Wertschätzung von Wissen und Fähigkeiten durch angemessene Formen der Entlohnung und die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften längst nicht mehr zum Arbeitsalltag gehören, während sich die selbsternannte Stadt der Kreuzfahrtschiffe aber nach außen gerne damit schmückt. Für die Migrantinnen und Migranten selbst bedeutet das Schiff hingegen vor allem prekäre und gefährliche Arbeits- und Lebensverhältnisse.

Die problematischen Arbeitsbedingungen, darauf verweisen mediale Berichte und erste Gespräche vor Ort, werden von Gewerkschaften, regionaler Politik und der Unternehmensführung seit Jahren verhandelt, bislang aber ohne Ergebnis. Vielmehr verstärken diese Debatten, die die Anwesenheit der Menschen aus dem globalen Süden im urbanen Alltag auf unterschiedliche Arten problematisiert, die kulturelle Differenzierung sowie ihre soziale Marginalisierung, indem sie ihnen kaum gesellschaftliche Teilhabe zugestehen.⁵⁸ Am Beispiel der Stadt zeigt sich, dass „Migration, Illegalisierung und

56 Interview mit V. T., 13.6.2019. Vgl. Oliwia Murawska: *Die Familienwerft. Strukturen, Traditionen, Nachfolge*. Münster 2015, S. 57 f.

57 Zu den Transformationen vgl. Loredana Panariti: *Tute blu e principesse. L'organizzazione del lavoro nel cantiere di Monfalcone (1987–2007)*. In: Romeo Danielis (Hg.): *Il sistema marittimo-portuale del Friuli Venezia Giulia. Aspetti economici, statistici e storici*. Trieste 2011, S. 218–256.

58 Vgl. Diana Reiners: *Zur Situation von Migrant_innen auf dem Südtiroler Arbeitsmarkt: Einseitige Bedarfsorientierung und Integrationshindernisse – Ein Überblick*. In: Gilles Reckinger, Diana Reiners, Dorothy Zinn (Hg.): *Migrantische Arbeitswelten in Südtirol. Explorativ-ethnographische Ergebnisse eines Euregio-Lehrforschungsprojektes (=bricolage. Innsbrucker Zeitschrift für Europäische Ethnologie, 9)*. Innsbruck 2017, S. 15–22.

Arbeitsmarktpolitiken [...] exemplarisch für das europäische Migrationsregime und seine Strukturen“ sind.⁵⁹

Während die Ethnisierung von Migration spätestens seit den beiden Weltkriegen fester Bestandteil der lokalen sowie nationalen Politik der Grenzstadt Monfalcone ist und die gegenwärtig betriebene geschichtsrevisionistische Politik gesellschaftliche Diskurse prägt und die Fremden immer wieder aufs Neue konstruiert, erlangen diese Prozesse mit der Instrumentalisierung der Arbeitsmigrantinnen und -migranten eine neue Dimension.⁶⁰

Der Schiffbau als Kulturerbe – Lokalität und Leerstellen

Das Werftmuseum Museo della Cantieristica a Monfalcone (MuCa), das 2017 seine Türen öffnete, liegt nur wenige Minuten von der Innenstadt entfernt am Rand der Kleinstadt. Das Museum ist in der ehemaligen Unterkunft der Werftarbeiterinnen und -arbeiter untergebracht, die früher überwiegend aus Istrien kommende Arbeiterinnen und Arbeiter beherbergte, einem beeindruckenden Gebäude von 1920. Das Museumsgebäude befindet sich direkt gegenüber dem Werftgelände, ist von diesem aber durch einen hohen Zaun abgetrennt.

Die Entwicklung von Stadt und Fabrik, das verdeutlicht die Ausstellung des Werftmuseums schon im Eingangsbereich, ist nicht voneinander zu trennen. Das parallele und ineinander verwobene Wachstum von Werft und Stadt veranschaulicht die zu Ausstellungsbeginn gezeigte multimediale Karte eindrücklich. Schiffsmodelle dominieren die Ausstellungsräume. Bis in die 1980er Jahre wird die Geschichte der Werft zumindest in Ansätzen auch in seiner sozialgeschichtlichen Dimension erzählt. Auffällig ist der beachtliche Raum, den die Themen Arbeitssicherheit und Gesundheit einnehmen. Ein Teil der Räumlichkeiten ist dem Material Asbest gewidmet, das den Tod zahlloser Werftarbeiter wie deren Angehöriger in Monfalcone

59 Naja Neuner: Tagungsbericht „Hungerlöhne, Slums und Illegalisierung. Dynamiken des Ausbeutens in der Lebensmittelproduktion“. 23. bis 24. Oktober 2014, Universität Innsbruck. In: Österreichische Zeitschrift für Volkskunde 69/118, 2015, S. 113–117, hier S. 114.

60 Vgl. Piero Purini: *Metamorfosi etniche: i cambiamenti di popolazione a Trieste, Gorizia, Fiume e in Istria 1914–1975*. Udine 2010.

verursachte. Mit den Darstellungen der Gerichtsprozesse, die jahrzehntelang von den Opfern und ihren Angehörigen geführt wurden, werden hier deutlich die Schattenseiten der Industrie angesprochen.

Insgesamt zeichnet die Ausstellung allerdings eine Entwicklung nach, die sich auf die Aufzählung der technischen Errungenschaften konzentriert. Vor allem sogenannte Rekordschiffe und diverse vor Ort entwickelte technische Meisterleistungen dominieren die Ausstellungsnarration. Das Werftmuseum legt den Schwerpunkt auf die Schiffbautechnik als Kulturerbe von Stadt und Region. Das Artefakt Schiff, insbesondere Passagier- und Kreuzfahrtschiffe, wird hier zur Herstellung der lokalen Imagination des Schiffbaus als Kulturerbe eingesetzt. Die Ausstellung wirkt überwiegend wie ein Instrument der Industrie und wie der Versuch, Industrie und Museum voneinander profitieren zu lassen. Beinahe entsteht der Eindruck, dass man damit den Blick weg von gegenwärtigen Entwicklungen lenken möchte.

Zwar geht das Museum auch auf gegenwärtige Schiffsproduktionen und -techniken ein, thematisiert aber weder die Strukturen, die die Regelung des Arbeitsmarktes beeinflussen, noch die internationalen Entwicklungen im Schiffbau und die gängige Arbeitsmarktpolitik.⁶¹ Auch in der musealen Repräsentation findet die Arbeitsmigration also keinen Platz, weder aus historischer noch aus gegenwärtiger Perspektive. So verpasst die relativ aktuelle Ausstellung die Chance, das Museum als „contact zone“ und Begegnungsraum zu etablieren, an dem sich Effekte globaler Ökonomien diskutieren lassen.⁶² Indem sie weder die historische noch die gegenwärtige Vielschichtigkeit der vor Ort arbeitenden Menschen aufzeigt, schreibt auch diese Institution die Marginalisierung eines Großteils der Arbeiterschaft fort. Beispielfhaft für diese Marginalisierung ist auch die Inszenierung des ehemaligen Arbeiterdorfes Panzano. Die in

61 Die Art und die Inhalte der Ausstellung riefen erste Kritiker zu Wort, vgl. Giulio Mellinato: *Spazi di lavoro e di vita. Monfalcone 1966–1988*. In: Comune di Monfalcone (Hg.): *Da territori industriali a paesaggi culturali. Percorsi progettuali, esperienze, potenzialità di valorizzazione, riconversione e recupero del patrimonio e dei siti dell'archeologia industriale*. Monfalcone 2008.

62 James Clifford: *Museums as Contact Zones*. In: ders. (Hg.): *Routes: Travel and Translation in the Late Twentieth Century*. Cambridge 1997, S. 188–219.

den 1920er Jahren in unmittelbarer Nachbarschaft zur Werft erbaute Wohnsiedlung, heute ein Stadtviertel Monfalcons, wird seit wenigen Jahren im Rahmen der Regionalförderung als historisches Arbeiterviertel in Wert gesetzt. Dieses als Kulturerbe deklarierte Arbeiterviertel stellt die gänzlich anders gelagerte Lebens-, Wohn- und Arbeitsrealität heutiger auf der Werft beschäftigter Menschen umso deutlicher heraus.

Momentaufnahme – Schiff, Industrie und Stadt

Meine Ausführungen verdeutlichen die enge Verknüpfung der Kreuzfahrtindustrie (Tourismus und Schiffbau) und der damit verbundenen Mobilitäten sowie den Eingriff in städtische Alltage und Arbeitswelten. Am Beispiel des Kreuzfahrtschiffes als Symbol, dem in verschiedenen Schauplätzen unterschiedliche Bedeutungen zugeschrieben wird, dessen Symbolgehalt dort allerdings auch stets reproduziert wird, lassen sich die Relationen nachvollziehen. Die hier vorgestellten Kreuzfahrtstädte funktionieren als Spiegel für die auf dem Schiff (in der Schifffahrt) durch Deterritorialisierung längst eingesetzten Entwicklungen.

Imagination kann in diesen Prozessen als Praxis bezüglich der Herstellung und Aushandlung gegenwärtiger Mobilitätserfahrungen und ihrer Effekte auf urbane Alltage und sich transformierende sozialräumliche Ordnungen gelten. In Venedig und Monfalcone kollidieren Imagination und urbaner Alltag auf unterschiedliche Art. Während in Venedig der seit Jahrzehnten andauernde Konflikt zwischen Anwohnerinnen und Anwohnern und städtischer Politik symbolisch am Kreuzfahrtschiff kulminiert, findet in Monfalcone eine stadtpolitisch forcierte Rückbesinnung auf die Tradition des Schiffbaus statt, die mit den Imaginationen des Kreuzfahrtschiffes arbeitet, indem dieses zum Kulturerbe deklariert wird.

Im weiteren Forschungsverlauf ist verstärkt den Akteuren nachzugehen, die an den bislang unsichtbar gebliebenen Stätten wirken. Weitere Fragen betreffen etwa Akteure und Praktiken in der Herstellung von Lokalität der „displaced, deterritorialized and transient populations that constitute today’s ethnoscares“.⁶³ Daran

63 Appadurai (wie Anm. 16), S. 66.

anschließend zu untersuchen wäre, welche Resonanzräume sich für die Arbeiterinnen und Arbeiter der mit dem Schiffbau in Zusammenhang stehenden Industrien bilden. Hier knüpft die Frage nach zukünftigen Allianzen an, die sich an den Arbeitsplätzen, in den Wohnorten und darüber hinaus bilden können, und inwiefern sich diese auch zu transregionalen oder transnationalen Phänomenen entwickeln. Zu beobachten wird auch die Gewichtung von Dienstleistung und Industrie in Kreuzfahrtstädten sein. Und welche Rolle nimmt die Kreuzfahrtindustrie selbst bei der Hervorbringung des Imaginationsarsenals ein? Diesen Aspekten gilt es auch an anderen Schauplätzen in der nördlichen Adria Beachtung zu schenken.

Mit der Covid-19-Pandemie und dem ab Mitte März 2020 folgenden Lockdown wurde die Kreuzfahrtindustrie schwer angeschlagen. Die Immobilität, mit der die Reisebranche konfrontiert wurde, brachte neue Bilder hervor und entleerte die Kreuzfahrtschiffe ihrer Bedeutung. Von Geisterschiffen war die Rede, Debatten um Schiffe als Hotels oder Auffangbecken für Geflüchtete entfachten. Während viele Menschen in Venedig zunächst wortwörtlich aufatmeten und statt Kreuzfahrtschiffen Delphine die Hafenträume zurückerobereten, nahm die Werft in Monfalcone schon im April 2020 die Arbeit an neuen Schiffen für den militärischen Bereich wieder auf. Seit August 2020 laufen (wenn auch in geringerer Anzahl) Kreuzfahrtschiffe wieder die Destination Venedig an. Während der anhaltenden Coronakrise werden indes die Karten neu gemischt, und Debatten über die Verlagerung des Tourismus in umliegende Städte geführt. Bleibt abzuwarten, welche Imaginationen im weiteren Verlauf und nach der Krise genährt werden.

**The cruise city as an area of conflict –
imagining the cruise ship in the northern Adriatic**

For some years now, cruise ships have been causing fierce conflicts in various European destinations. Exploring the complex and close relations between ship and urban everyday life, the contribution docks in the cruise cities of Venice and Monfalcone in the northern Adriatic and draws attention to local controversies and negotiation processes that have not yet emerged in public debates. The ship, bundling imaginations of divergent views, is the central symbol and vehicle on which contemporary debates about local effects of global markets can be retraced. Taking the two settings as an example, the article discusses effects of the coexistence of cruise tourism and shipbuilding.

