

**Nobelpreis für Handke** Dichter, Denker und die Politik: **Hans Höller** und **Bert Rebhandl** über Leben und Werk. A 4 & A 5

**Kunstmarkt** Die Venus aus Bronze von Giambologna wird zum Streitfall: Es geht um Geld und Glaubwürdigkeit. A 7

**Architektur** Das Wunder an der Mur: Über 20 Jahre Unesco-Weltkulturerbe und zeitgenössischer Bau in Graz. A 8

## Die Containerisierung der Welt

Viele Wochen lang ist der Schriftsteller **Philipp Weiß** unterwegs nach Santiago de Chile – zur Klimakonferenz, die wegen der Unruhen im Land abgesagt wurde und nun in Madrid stattfindet.

Hier der erste Teil der **Erzählung** einer Reise um einen globalisierten, kranken Planeten, auf dem Natur und Arbeitskraft ausgebeutet werden.



Foto: Picturedesk

**I**ch breche auf zu einer Klimakonferenz, die nicht stattfindet. Die Reise ist seit Monaten geplant: mit dem Zug in die Bretagne, mit dem Containerschiff auf die karibischen Antillen, mit dem Flugzeug über Äquator und Anden nach Peru und mit Bussen in den Süden, durch die Atacama-Wüste und weiter entlang der Kordillere bis Santiago. In den Tagen vor der Abreise erreichen mich besorgte Anrufe. Die Menschen in Chile rebellieren, in der Hauptstadt rollen die Panzer wie zu Pinochets Zeiten, und die Klimakonferenz wurde abgesagt. Aus dem Hörer die

immerselbe Frage: Was machst du nun? Ich antworte: Das Unvorhersehbare ist der Beginn allen Erzählens.

### Illusion der Grenzenlosigkeit

Als Phileas Fogg, die Hauptfigur in Jules Vernes 1873 erschienenem Roman *Le Tour du monde en quatre-vingts jours*, in New York das Schiff zur Atlantiküberfahrt versäumt und somit seine Millionärsklubwette, er könne dank Kohle und Dampfes die nunmehr verfügbare Welt von London nach London in gerade einmal 80 Tagen umrunden, zu verlieren droht, kauft er einen Raddampfer und befiehlt, als demselben mitten auf dem Ozean die Kohle aus-

geht, alles Brennbares, das heißt, das Schiff selbst, kurzerhand in den Öfen zu verheizen, um das Ziel nur irgendwie, jedenfalls ohne Aufschub, und sei es auf dem bloßen Schiffssofen treibend, zu erreichen. Es ist das die Metapher für den Zustand unserer Welt: die Selbstverbrennung als Wetteinsatz. Die Wette unserer Zeit ist beunruhigend paradox. Es gilt, so das Experiment, dem wir uns heute verschrieben haben, auf einem begrenzten Planeten grenzenlos zu wachsen.

Die Illusion der Grenzenlosigkeit mag auch von der Kugelform herrühren, die Magellan, als er über dreieinhalb Jahrhunderte zuvor von Spanien aus in die Gegen-

richtung aufbrach und in den Westen segelte, um den Osten, das heißt, die Gewürzinseln Indoniens zu finden, nicht mehr beweisen konnte. Er fiel nämlich, nach der erfolgreichen Überquerung von Atlantik und Pazifik im Jahr 1521 auf der philippinischen Insel Mactan im Kampf mit sich der Ausbeutung widersetzenen Indigenen, als ihn eine Lanze in den Kopf traf. Zahlreiche Nachfahren der widerständigen, doch zuletzt unterworfenen Bewohner der Insel leben heute, nach Jahrhunderten kolonialer Herrschaft, verstreut auf den Weltmeeren.

Die Besatzung des unter französischer Flagge fahrenden Frachtschiffs, mit dem ich heute, im

21. Jahrhundert, den Atlantik in Richtung Westen überquere, besteht zur Hälfte aus philippinischen Seeleuten. Sie sind die unsichtbaren Träger der Globalisierung. Ohne ihre unermüdete Arbeit würde die Weltwirtschaft zum Erliegen kommen.

Glaubt man Stefan Zweig, so war es ein ähnlich Unsichtbarer, nämlich Magellans malaiischer Sklave Enrique Melaka, der als erster Mensch die Erde umrundete und anderthalb Jahre nach dem Tod seines Sklavenhalters mit einem Schiff voller Gewürze wieder in Spanien eintraf. Die Kugel war für den Handel und die Plünderung erschlossen.

▷ Fortsetzung auf Seite A 2

Die Megafrachter sind die treibenden Giganten einer sich überschlagenden Dynamik der Steigerung, die unaufhörlich mehr Energie und Materie um den heißlaufenden Planeten jagt.

Foto: Picturedesk



▷ Fortsetzung von Seite A 1

Würde man Jules Vernes *In achtzig Tagen um die Welt* oder, warum nicht, sein Gesamtwerk oder, warum nicht, den gesamten digitalisierten Buchbestand der *Bibliothèque nationale* in Paris heute in einem für den Hochfrequenzhandel verlegten Glasfaserkabel, also mit Zweidrittel Lichtgeschwindigkeit, um den Planeten schicken, es würde nur den Bruchteil einer Sekunde dauern. Ich hingegen reise langsam. Für die Atlantiküberfahrt auf dem 3500 Container fassenden französischen, in China gebauten Frachtschiff benötige ich zehn Tage. Was den Passagieren vor 150 Jahren noch Schwindel verursachte, nämlich einen Rausch der Geschwindigkeit, bedeutet heute die Erlösung von allem Schwindel durch Entschleunigung. Als würde man in einer Kapsel reisen, in der die Zeit sich langsam dehnt. Tag für Tag gewinnt man eine Stunde, stellt die Uhr ein Stück zurück. Mit zwanzig Knoten, also weniger als vierzig Kilometern pro Stunde, über den Ozean zu fahren erscheint dem Stillstand näher als der Bewegung.

### Je größer, desto billiger

Auch in einer Epoche, die durch Flüge, Telekommunikation und virtuelle Welten den Raum zum Verschwinden bringt, existiert wie seit jeher die Trägheit der Materie, dieses in der Schwerkraft hartnäckig Gefangene, das sich abmüht, um vorwärtszukommen. 37.000 Tonnen Fracht müssen erst einmal transportiert werden. Dabei handelt es sich bei der Fort Mondial (*Name geändert, Anm.*) zwar um ein brandneues, aber verhältnismäßig kleines Schiff. Allein in den letzten fünfzehn Jahren hat sich die durchschnittliche Größe der Hochseefrachter verdoppelt. Getrieben erst durch den Boom des chinesischen Außenhandels, der das Volumen der Welthandelsströme vervielfachte, bald durch eine seit der Finanzkrise taumelnde Schifffahrtsindustrie, die anhand einer Economy of Scale durch schier gigantischen Gigantismus die Preise pro Container zu drücken versucht. Je größer, desto billiger.

Die neuesten Riesen der Weltmeere fassen in ihren geblähten Bäuchen nicht dreitausend, sondern vierundzwanzigtausend Container. Würde man diese in einer absurden Installation aneinanderreihen, man könnte die Innenstadt Wiens damit achtundzwanzigmal einkreisen, auf der Ringstraße eine neue Stadtmauer aus Stahl errichten, über siebzig Meter hoch, aus der allein der Stephansdom ragte. Die Megafrachter sind die treibenden Giganten einer sich überschlagenden Dyna-

mik der Steigerung, die unaufhörlich mehr Energie und Materie um den heißlaufenden Planeten jagt.

Von alledem merkt man nichts an Bord. Das Schiff ist eine abgeschlossene, autonome Insel, die den Raum durchquert. Die Verwirklichung einer rationalen Utopie. Der Passagier ist wie die Fracht verstaut. Alles ist Vernunft. Es gibt nichts zu tun. Ich kaue auf einem Stück Ingwer gegen die Seekrankheit. Es ist das Rollen, das heißt, das Wanken um die Längsachse des Schiffes, das mir zu schaffen macht. Die Vorhänge stehen beizeiten in einem Winkel von 45 Grad von der Wand. In der ersten Nacht schreckte ich mehrmals hoch mit der Gewissheit, das Schiff würde jeden Augenblick kentern. Ich träume von zum Meeresgrund gesunkenen, mit Korallen und Muscheln bewachsenen Containern. Derweil vibrieren die Dinge. Jedes einzelne in den Ösen im Boden verankerte Möbel meiner geräumigen Kabine birgt sein eigenes Lied. Es sind Variationen des Bebens, Knarrens, Ratterns, Quietschens und Dröhnens.

John Cage sagte, jedes Ding auf der Welt besitze eine Seele und diese würde hörbar, indem man das leblose Objekt in Vibration versetze. Im Schiff, diesem mächtigen, schwimmenden Container, verbinden sich so vibrierend Traum und Technik. Ich folge mit Blicken der Spur des Kielwassers hinter dem Schiffsheck – eine Linie wie die Ordnung des Schreibens.

Es ist kein Zufall, dass es vor allem Eigenbrötler und Träumer als Passagiere auf ein Frachtschiff verschlägt. Es sind, neben der Crew von dreißig Seeleuten, sieben Gäste an Bord. Die zwei Zürcher Sozialarbeiterinnen, die ihre Jobs in der Flüchtlingsbetreuung erschöpft gekündigt haben und sich nun, mit dem Erbrecht eines europäischen Passes, auf eine



Der Hafen von Nantes: Einst liefen von hier Sklavenschiffe nach Westafrika aus.

halbjährige Reise nach Südamerika machen, treffe ich das erste Mal im Hafen von Nantes Saint-Nazaire, als ich, umgeben von riesenhaften Kränen und gestapelten Containern wie ein unbekümmerter Zwerg in Pfützen springe und mich unbeobachtet glaube.

Dem Rest der kleinen Schiffsgesellschaft begegne ich an Bord: dem pensionierten und dem Wein zugeneigten Rechtsprofessor aus Bordeaux mit dem schelmischen Grinsen, der seine Töchter auf der französischen Karibikinsel Martinique besucht, dem Tattookünstler aus Seattle, der seit zehn Jahren reisend die Welt bereits mehrfach umrundet hat, ohne irgendwo je wieder Halt zu finden, dem Physiotherapeuten aus Aquitanien, der sich nach Jahren der Arbeit für einen südfranzösischen Fußballklub eine Auszeit gönnt, und schließlich der Schweizer Rentnerin, die, um endlich Stille zu finden und zu lesen, das Schiff für 43 Tage nicht mehr zu verlassen gedenkt.

Nach wenigen Stunden an Bord beginnt der Entzug. Wenn der letzte Balken des Netzeempfangs auf dem Display verschwunden ist, setzt eine gespannte Stille ein. Man ist nicht mehr angeschlossen und nicht mehr erreichbar.

Es gilt fortan, zumindest für die neun Tage der Überfahrt, mit der Unruhe der Hand zu leben, die bei jeder Frage, bei jeder Erinnerungslücke, nervös an der Hosentasche fummelt. Das Gerät aber schweigt. Ich neige dazu, den Zustand zu romantisieren. Das moderne Delirium endet, und mit ihm das Sedativum gegen die Leere der simulierten Ereignisse. Die Angst setzt ein. Aber auch das Träumen – etwa von der Rückeroberung des verlorenen Blicks. Vielleicht gibt es eine Wirklichkeit neu zu entdecken. Es beginnt die Robinsonade der reisenden, schönen Seele, die sich selbst für intakt halten kann, weil sie vom schaukelnden Gehäuse umgeben ist.

Von Zeit zu Zeit gehe ich nach draußen und atme die ölige Luft. Achtzig Tonnen Schweröl, ein giftiges Rückstandsprodukt aus der Rohölaufarbeitung, verbrennt das Schiff pro Tag. Gemessen an der Menge der Fracht nennt man das heute Effizienz. Die Containerschifffahrt, erklärt man mir an Bord, sei die ökonomischste und ökologischste Weise, um Dinge um den Erdball zu bewegen. Nicht ohne Grund würden heute neunzig Prozent aller Rohstoff- und Warenströme nicht etwa über Land oder in der Luft, sondern

über das Wasser verlaufen. Die Frachtschifftrouen seien demnach „les artères vitales de la mondialisation“ – die Lebensadern der Globalisierung. Umso erstaunlicher, dass die Reedereien, um Kosten zu reduzieren und der Krise der Branche zu begegnen, ihre Flotten heute langsamer fahren lassen als noch vor wenigen Jahren, um so am teuren Öl zu sparen.

Dass Zeit Geld wäre, lerne ich, sei gestern gewesen. Und auch der Klimaschutz verlange, den Treibstoffverbrauch zu drosseln. Man nähert sich also, so muss ich denken, mit ein paar Knoten weniger dem Abgrund. Durch die Verbrennung des Schweröls entstehen neben Kohlendioxid hochgiftige Schwefeloxide, Stickoxide, klimaschädlicher Ruß und Feinstaub. Der Schmutz aus den Schornsteinen geht nieder aufs siechende Meer. Was auch immer man auf den Außendecks anfasst, ist mit einer schmierigen Schicht aus Ruß und Salz überzogen. Atmosphäre und Hydrosphäre, die Luft und das Wasser, sind zum überfrachteten Depot für den Zivilisationsmüll der Menschheit geworden. Bis zur Jahrhundertmitte wird bei gleichbleibender Bleiche ein Großteil der weltweiten Korallenriffe abgestorben sein und, so sagen neue Studien, mehr Plastik im Meer schwimmen als Fische. In der Arktis wird es lange bereits kein Eis mehr geben, dafür eine Armada von Fracht- und vielleicht Kriegsschiffen, die immer neue Bahnen um den kranken Planeten ziehen.

Nur ganz vorn, am Bug – wagt man sich erst unter den tonnenschweren Containern hindurch, die wie bedrohliche Türme auf staksigen Beinen wanken –, findet man einen stillen, utopischen Ort. Fern von allen Motoren gleitet das Schiff hier fast lautlos durchs zum Greifen nahe Wasser. Unter Jubelrufen sehen wir Delfine springen, auch fliegende Fische, die mir ganz und gar aus einem Traum zu entstammen scheinen, in der Sonne treibende Schildkröten und in der Ferne einen Wal. Von Tag zu Tag wird es wärmer.

### Die marine Klassengesellschaft

Mein Vorhaben, Zeit mit der philippinischen Crew zu verbringen, erweist sich als unerwartet schwierig. Auf dem Schiff gibt es zwei getrennte Welten. Die soziale Ordnung an Bord folgt einer wohl über Jahrhunderte eingeübten, nun postkolonial erstarrten Hierarchie. Die Speisesäle und Gemeinschaftsräume der marinen Klassengesellschaft liegen an gegenüberliegenden Enden des Deckhauses – die der französischen Offiziere und Ingenieure hier, die der philippinischen See-

leute dort. Niemanden scheint das auch nur im Geringsten zu verwundern oder gar zu beunruhigen. Als europäischer Passagier jedenfalls gehöre ich zur privilegierten Klasse. Der philippinische Steward, der das Essen serviert, spricht mich mit „Sir“ an, was mir großes Unbehagen bereitet. Ich interveniere mehrmals, doch mit fragwürdigem Erfolg. Bei Tisch werde ich fortan als „Sir Philipp“ adressiert. Die OFWs, Oversea Filipino Workers, wie sie in ihrer Heimat salopp genannt werden, sind von früh an geschult in äußerlicher Unterordnung und lächelnder Freundlichkeit. Ein Zehntel der philippinischen Bevölkerung lebt und arbeitet in



Über ein Viertel aller Seefahrer dieser Welt stammen aus den Philippinen.

Übersee. Tausende verlassen täglich ihre Heimat. Sie arbeiten als Hausangestellte in Hongkong, Singapur oder Abu Dhabi, pflegen Alte und Kranke in London und Paris, bauen Hochhäuser in Katar, singen in den Kasinos von Macau, lindern den katholischen Priester-mangel aller Erdteile oder verdingen sich als Seeleute auf den Weltmeeren. Philippiner sind wahrlich Weltbürger, oft unter unzumutbaren Bedingungen. Es waren auch die englischsprachigen und im globalen Maßstab billigen philippinischen Arbeitsmigranten, die im Kapitalismus des 21. Jahrhunderts zur Stelle waren, als der jähe Aufschwung Chinas den Welthandel und damit die Hochseeschifffahrt vor ungeahnte Herausforderungen stellte.

Ich nähere mich den Seeleuten an, über Tage hinweg, den Ölern, Schweißern, Wischern, Mechanikern, Stewards, Küchenhilfen und Leichtmatrosen. Es sind Geschichten vom Entkommen aus der Armut und Perspektivlosigkeit, die ich schließlich zu hören bekomme. Etwa jene des jungen Liam (*Name geändert, Anm.*), Reeferman auf der Fort Mondial und somit zuständig für die Kontrolle und Wartung der für den Transport exotischer Früchte auf der West-Indies-Linie in großer Zahl vorhandenen Kühlcontainer.



Er entstammt, wie die meisten seiner Landsleute an Bord, einer Familie von mittellosen Bauern. Sein Vater aber gehörte zu jener Legion philippinischer Arbeitsmigranten, die durch den Bauboom im Nahen Osten bereits Ende des letzten Jahrhunderts – meist als rechtlose Bauarbeiter – einen Ausweg aus der Armut suchten, um nach wenigen verzehrenden und erniedrigenden Jahren wieder zu seiner Familie zurückzukehren.

Als Kind also half Liam auf der Farm seiner Eltern aus, oft mehrere Tage die Woche. Beinahe wurde er darum der Schule verwiesen. Später fand er Arbeit in einer Fabrik, in der er, Tag für Tag und Monat für Monat, die Kanten wärmeableitender Metallteile feilte, in seinen schlaflosen Nächten, so erzählt er mir, sich bereits bis an sein Lebensende dort sitzen und feilen sah. Bis zu jenem Sommertag, an dem Liam beschloss, seine Eltern zu konfrontieren. „Ich kann nicht mehr so weitermachen“, gestand er ihnen. „Ich möchte Ingenieur werden und studieren.“ Am nächsten Tag bewarb sich der Vater erneut für eine Stelle im Ausland. Für fünf Jahre, in denen Liam studierte in der Hoffnung auf ein besseres Leben, schuftete er als Tunnelbauarbeiter unter der Erde Saudi-Arabiens, von wo er nicht heimzukehren versprach, ehe sein Sohn das Studium abgeschlossen hatte. Der tat es mit Auszeichnung. Es sei, so sagt Liam, ein Geschenk an seinen Vater gewesen, ein kleines Zeichen des Dankes.

### Tiefe Furche im Atlantik

Die Route, auf der ich mich bewege, besteht seit Jahrhunderten. Würden die Schiffe und Geschichten auf dem Wasser Spuren hinterlassen, sie hätten längst eine tiefe Furche durch den Atlantik geschürft. Ein Jahrhundert nach Magellan, als die Konquistadoren, die Glücksritter und Landräuber im Goldrausch bereits Abermillionen indigene Bewohner Mittel- und Südamerikas



Was immer man auf den Außen-decks anfasset, ist von einer schmierigen Schicht überzogen.

durch Massaker, Zwangsarbeit und eingeschleppte Krankheiten dahingerafft hatten, setzten die europäischen Seemächte zu einem zweiten Raubzug an. Aus der mörderischen Goldwirtschaft wurde die mörderische Plantagenwirtschaft.

Nantes, von dessen Hafen aus ich Europa verließ, wurde, nach Liverpool, der wichtigste Umschlagplatz des transatlantischen Sklavenhandels. Und während die Aufklärer und Enzyklopädisten über Vernunft, Fortschritt und Freiheit räsionierten, ereignete sich – in Form eines ertragreichen, höchstvernünftigen Wirtschaftsunternehmens – eine der größten Abscheulichkeiten der Menschheitsgeschichte.

Wie die Fort Mondial steuerten die aus Nantes über den Umweg der afrikanischen Westküste kommenden „négriers“, die französischen Sklavenschiffe, die karibischen Antillen an, tauschten die überlebenden, nun mit Palmöl polierten Menschen gegen Zuckerrohr, Kaffee, Tabak und Baumwolle und veräußerten, nach erneuter Atlantiküberquerung, die erstandenen Waren an die Nantaiser Kaufleute und Parvenüs. Kaum ein Sklave – auf Basis des „Code noir“, des monströsesten juristischen Texts der Moderne, zu einem Rechtlosen degradiert – überlebte die Arbeit auf den Plantagen länger als zehn Jahre. Seine Seele aber war durch die Taufe gerettet.

Aus dem Zuckerrohr sind heute Bananen geworden, aus den Kolonien Übersee-Départements oder, im kuriosen EU-Jargon, „Europas Gebiete in äußerster Randlage“, aus den Sklavenschiffen wurden Megafrachter und aus den Deportierten des Golfs von Guinea das globale Heer der Billigarbeiter und Lohnsklaven aus Bangladesch, China, den Philippinen oder Osteuropa. Wir leben in besseren Zeiten.

Spätabends treffe ich Liam im Gemeinschaftsraum der philippinischen Crew und werte es dankbar als Zeichen des Vertrauens, hier willkommen zu sein. Auf den kargen Bänken der Lounge kauern müde hingestreckt die Matrosen, schweigend vertieft in eine philippinische Telenovela, eine tränendrückende, seichte Liebesgeschichte mit gutem Ende, die offenbar eine Sehnsucht der Seemänner berührt. Je nach Rang in der strikten Schiffshierarchie sind sie sechs oder neun Monate an Bord, oft eine Erdumrundung von ihren Familien entfernt, ehe sie, wieder in die Ungewissheit entlassen, sich von neuem für eine Stelle bewerben müssen. Nicht etwa bei jenen Reedereien, die sie unter prekären Bedingungen beschäftigen, vielmehr bei den oft

halsabschneiderischen Vermittlungsagenturen mit Sitz in Manila, Cebu oder Davao, den neuen Sklavenmärkten des Kapitals.

Liam versagt die Stimme. Er räuspert sich. In einem der zahllosen für Bananen aus Martinique und Guadeloupe vorgesehenen Container der Fort Mondial ist heute die Kühlanlage ausgefallen. Es war Liams Aufgabe, den defekten Kompressor unverzüglich zu ersetzen. Verdorbene Fracht ist schlecht fürs Geschäft. Die Reparatur, wenngleich schnell und wirksam durchgeführt, wurde von seinem französischen Vorgesetzten negativ evaluiert. Er habe sich, so vermerkt das Protokoll, nicht strikt an die vorgegebenen Abläufe gehalten.

### Ungesehen und ungehört

Liam sitzt vor mir wie ein Verwundeter. Ein schlechtes Zeugnis wird seine Arbeitssuche in Zukunft erschweren, vielleicht verunmöglichlichen. „Man darf sich keine Fehler erlauben“, sagt er. Ich muss mich nahe zu ihm beugen, um ihn zu verstehen. Warum er keine Stimme habe, frage ich ihn. Er zuckt mit den Schultern, senkt den Kopf. Seine Frau, seine Kinder, seine Eltern, seine arbeitslosen Brüder, Cousinen und Freunde – sie alle hängen von Liams Einkommen ab. Sie warten Monat für



Im Hafen von Fort-de-France – die Waren der Welt im Tausch gegen ein Produkt: die Banane.

Monat auf die Überweisung aus Übersee. „Ich denke darüber nicht nach“, sagt er, „sonst kann ich nächtelang nicht schlafen.“ An diesem Tag war er nahe dran, die Nerven zu verlieren. „Um zu überleben, machen wir, was sie sagen. Wir sind ersetzbar. Also schweigen wir.“

Allein aus zwei Gründen würden philippinische Arbeiter jenen aus Bangladesch, China oder Indonesien vorgezogen: „Wir sprechen Englisch, und wir passen uns an.“ Liam zeigt mir Artikel über Frankreich, französische Etikette und Sitten. Er liest sie, im aufrichtigen Versuch, zu verstehen und sich einzufügen. „Wir haben eine Zwiebelhaut“, sagt Liam.

„Wir Filipinos sind empfindliche Menschen.“ Es klingt wie eine Entschuldigung. Neben uns beginnen seine Landsleute, Karaoke zu singen, traurige Liebeslieder. „Sie haben solche Macht. Warum behandeln sie uns so?“ Dann hebt er entschieden den Kopf, blickt mich an. „Was ist das Problem?“, fragt er und antwortet sich sogleich selbst: „Ich bin das Problem.“ Meine Versuche, zu entgegnen, über das Politische zu sprechen, das Arbeitsrecht und

die gewerkschaftliche Organisation, schlagen fehl. Ich krame museale Begriffe hervor: den Kampf der Arbeiter, die Macht des Proletariats. Liam winkt ab. Er offenbart mir den Grund seines Stimmverlusts. „Ich habe geschrien“, sagt er. Für eine Stunde sei er im dröhnenden Frachtraum gestanden, ungesehen und ungehört. Seinen Zorn und seine Ohnmacht musste er sich aus dem Leib brüllen. Ein Exorzismus. Um morgen wieder zu lächeln.

Die Zukunft, erklärt mir ein unbefristet angestellter französischer Ingenieur an Bord, gehöre der unbemannten Schifffahrt. In wenigen Jahrzehnten werde es keine Seeleute mehr geben. Die Frachtschiffe würden womöglich elektrisch und jedenfalls vollautomatisch sein. Es braucht dann keine Menschen mehr, denke ich. Und so träume ich in meiner letzten Nacht an Bord von einem, wie ich meine, leblosen Planeten, der umkreist wird von einer Unzahl sich selbst steuernder nautischer Maschinen, schwimmender, absurder Utopien, die emsig ganz und gar nutzlose Waren von einem Punkt der Kugel zum andern tragen, in einem unendlichen, sinnlosen Ritual.

In Martinique lasse ich das mir vertraut gewordene Schiff zurück – und damit auch den romantisch verklärten Traum eines Zu-sich-Kommens, der mich, als Kippbild, auf dem Vehikel des heißlaufenden Warenverkehrs begleitet hat. Auf der Insel leben die Nachfahren der einst aus Afrika deportierten Sklaven, unter die sich seit dem 19. Jahrhundert auch schlechtbezahlte Arbeitskräfte aus Indien, China und dem Libanon mischten. Es sind jedoch die „béké“, die wenigen weißen Familien ehemaliger Plantagenbesitzer, die bis heute über Grund und ökonomische Macht der Insel verfügen. Einige Zeit stehe ich noch da und beobachte die geschäftige Umschichtung der Container durch die Fangarme der riesenhaften Kräne. Spätestens hier, auf dem Frachthafen von Fort-de-

France, steht mir klar vor Augen, wie notwendig die Ausbeutung von Arbeitskraft und Natur immer schon zusammengehören, indem sie den Kern kapitalistischer Wertschöpfung bilden.

Die Erde der Insel ist verseucht – durch ein über Jahrzehnte auf den Plantagen genutztes krebs-erregendes Pestizid: Chlordecon. Es findet sich im Trinkwasser, im Fisch und in den für die Bewohner grundwichtigen Süßkartoffeln und Yamswurzeln. Die auch nach

„Jedes glänzende Produkt muss produziert und transportiert werden, von Menschen, die schwitzen, lachen, hoffen und sterben. Es besteht aus Stoffen, die wir unersättlich der Erde entreißen.“

dem offiziellen Ende des Kolonialismus sich fortsetzende imperiale Agenda stellt sicher, dass auf der Insel mit einer Ausnahme nichts produziert wird. Es ist also ein Schauspiel der Abhängigkeit, dem ich auf dem Hafen von Fort-de-France beiwohne: Die Waren der Welt im Tausch gegen ein einziges Produkt: die Banane.

Wir haben uns daran gewöhnt, wie Analphabeten des Globalen vor den Dingen zu stehen. Die Welt des Konsums, in der wir es uns eingerichtet haben, ist jeder Tiefenstruktur beraubt. Sie ist glatt und geschichtenlos. Jedes in den Einkaufspassagen glänzende Produkt aber muss produziert und transportiert werden, von Menschen, die schwitzen, lachen, hoffen und sterben. Es besteht aus Stoffen, die wir unersättlich der Erde entreißen. Ist nicht gerade unsere Unfähigkeit, das Globale und seine vielgestaltigen Geflechte und Geschichten noch wahrzunehmen, verantwortlich dafür, dass wir den Krisen unserer Gegenwart nicht gewachsen sind? Es war Marx, der darauf hinwies, dass Geld nicht etwa eine Sache sei, sondern ein Symbol für menschliche – und ich möchte hinzufügen: auch nicht menschliche – Beziehungen. Und dass der Fetisch des Geldes diese Beziehungen überdecke. Es gilt, sie wieder bloßzulegen.



Philipp Weiß, geb. 1982 in Wien, ist Schriftsteller. Sein Roman „Am Weltenrand sitzen die Menschen und lachen“ erschien 2018 im

Suhrkamp-Verlag und wurde als bestes deutschsprachiges Debüt 2018 ausgezeichnet. Sein neues Stück „Der letzte Mensch“ ist noch bis Januar 2020 im Theater Nestroyhof Hamakom zu sehen. Foto: Helmut Lackinger

ALBUM  
Mag. Mia Eidhuber (Ressortleitung)  
E-Mail: album@derStandard.at