

1. Heldenmythos, männliche Arbeitskultur und die Soziologie

"Den ganzen Tag, die ganze Nacht
fahren sie durch USA.
Die Meilen ziehen sich endlos hin
und niemals sind sie da.
Ihr Ziel, das liegt am Horizont
und immer geradeaus.
Die Arbeit, die hört niemals auf,
'ne Fuhrer muß noch raus.

Die nächste Stadt am Horizont,
beim Truckstop rausgefahren.
Den Diesel wieder aufgetankt
und hinterm Haus geparkt.
'Ne heiße Suppe, viel Kaffee
'ne schnelle Marlboro
und dann mit Lola aus der Küche
rasch noch mal ins Stroh.

Highway Helden - sind auf dem Bock zu Haus.
Highway Helden - ohne sie kommt keiner aus.
Highway Helden - rauhe Schale, weicher Kern.
Highway Helden grüßen Dich aus nah und fern"

(Tom Astor: "Highway Helden", Compact Disk
"Guten Morgen Deutschland", Hamburg 1991).

Vier Phänomene lassen sich eigentlich kaum übersehen, wenn man eine soziologische Studie über Berufskraftfahrer(innen) im Straßengüterfernverkehr unternimmt. *Erstens* sticht der ungewöhnlich hohe Anteil an männlichen Arbeitskräften ins Auge, die in diesem Beruf tätig sind. Der geringe Frauenanteil scheint dabei *zweitens* mit außergewöhnlich hohen arbeits(zeit)bedingten Belastungen und Beanspruchungen zusammenzuhängen, die dem Beruf des Fernfahrers¹ üblicherweise zugeschrieben werden und diese "Männerarbeit" nach gängigen Klischees als für weibliche Arbeitskräfte ungeeignet erscheinen lassen. Von arbeitswissenschaftlicher Seite wird die Tätigkeit der hauptberuflichen Fahrer im gewerblichen Güterverkehr und im Werkverkehr anerkanntermaßen als eine sehr stark belastende Arbeit eingestuft, wobei das Belastungsniveau der Fahrer etwa

1 Aus sprachästhetischen Gründen möchte ich die Verwendung von Zwitterbegriffen, die durch das Anhängen der Nachsilben "in" oder "innen" an die männliche Sprachform entstehen, weitgehend vermeiden. Was die Berufskraftfahrerinnen im Straßengüterfernverkehr betrifft, so halte ich den Schaden, den diese Sprachregelung bewirkt, angesichts der sehr geringen Anzahl betroffener weiblicher Fernfahrerinnen für zumutbar. Der Gebrauch der männlichen Sprachform bringt damit eine Dominanz maskuliner Kulturformen zum Ausdruck, ohne die weibliche Geschlechtsform dabei prinzipiell ausschließen zu wollen. Die höchst aufschlußreiche soziokulturelle "Assimilation" der Fahrerinnen an die von Männern dominierte Arbeitskultur kann hier nicht weiter verfolgt werden (vgl. Kapitel 5.1, besonders Abb. 29-30).

auf gleicher Ebene mit Berufsgruppen wie dem Bauhilfsarbeiter oder Metallverformer lokalisiert wird (vgl. Schäfer und Steininger 1989, S. 53). Was die tatsächlichen Arbeitszeiten von Fernfahrern betrifft, so ist davon auszugehen, daß mehr als drei Viertel der Fahrer die höchstzulässige Arbeitszeit von 147 Stunden pro Doppelwoche überschreiten und fast die Hälfte aller Fahrer zwischen 85 und 125 Wochenstunden mit Erwerbsarbeit verbringen (vgl. Baum et al. 1989, S. 236 im Anschluß an eine Erhebung von Plänitz 1983, S. 83).

Drittens fällt die große Bereitschaft der Fahrer auf, ihre vergleichsweise hohen arbeits- und berufsbedingten Risiken offenbar als selbstverständlich hinzunehmen. Es sieht so aus, als würden sich die Fahrer häufig sogar als Komplizen bei der Übertretung von Sozialvorschriften betätigen, die eigentlich erlassen wurden, um sie zu schützen und die Grenze gegenüber schädigenden und unzumutbaren Arbeitsbedingungen zu markieren. Im gewerblichen Straßengüterverkehr erscheinen die Konflikte entlang der klassischen Konfrontationslinie zwischen "Kapital" und "Arbeit" - beispielsweise im Kampf für bessere Arbeitsbedingungen - eher als sekundär. Die härtesten Auseinandersetzungen und spektakulärsten Konflikte entzündeten sich in der Vergangenheit vorrangig an Problemen, die gemeinsame Interessen von lohnabhängigen und selbständigen Fahrern berührt haben und die man als Außenstehender vielleicht als eher nebensächlich werten würde: Erhöhung der Preise für Dieselkraftstoff und Herabsetzung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit (in den USA 1973), lange Wartezeiten bei der Zollabfertigung im grenzüberschreitenden Verkehr (Blockade- Aktionen am Brenner 1984) oder die Einführung einer "Verkehrssünderkartei" (Blockade- Aktionen in Frankreich im Juli 1992).²

Noch rätselhafter aber muß einem *viertens* die unter den Fernfahrern weitverbreitete Marotte erscheinen, aus der Not ihrer enormen Arbeits(zeit)belastungen sogar noch eine Tugend zu machen. Die Härte ihrer anstrengenden Arbeitsleistungen und ihre beruflichen Risiken werden von vielen Fahrern nicht etwa als eine Schwäche ihres relativ niedrigen beruflichen Status' interpretiert, sondern es wird im Gegenteil versucht, ihre Transporttätigkeit und ihren Beruf als etwas Exklusives und Vornehmes gegenüber der gewöhnlichen Arbeit unter industriellen, fabrikmäßig organisierten Bedingungen hervorzuheben.

Solche symbolischen Akte der Klassenfraktionierung hat die Industriesoziologie in der Vergangenheit meist nur ungern hingenommen, soweit dadurch der

2 Bezeichnenderweise wurde mit den französischen Lastkraftwagenfahrern eine Kompromißlösung ausgehandelt, die ihnen Verbesserungen der Arbeitsbedingungen als Trostpflaster für die unnachgiebige Haltung der Regierung bei der Einführung des Punkteführerscheins bringt. Angesichts der ausgeprägten Macho- Kultur unter den LKW- Fahrern und der Härte, mit der diese Auseinandersetzung ausgetragen worden ist, überrascht die Benennung der Fernfahreraktionen mit dem Etikett "Rambo" nicht weiter.

abstrakte einheitliche "Charakter" kapitalistischer Lohnarbeit in Frage gestellt worden ist. Die Konzepte einer "Taylorisierung" und "Industrialisierung" gesellschaftlicher Arbeit ließen in ihrem Universalitätsanspruch nur wenig Raum für die Besonderheiten abweichender Arbeitsformen, die sich nur mit großer Mühe dem Einheitsmuster des industriellen Normalarbeitsverhältnisses unterordnen lassen (vgl. Kapitel 2.3.2). So ist das auf den ersten Blick höchst obskure Selbstbild der Fernfahrer entweder vernachlässigt (z.B. Fuhrmann 1989) oder eher beiläufig als eine bloße Ideologie, Selbsttäuschung oder Ersatzbefriedigung "entlarvt" worden (vgl. z.B. Haar et al. 1983, S. 66ff.; Plänitz 1983, S. 253; Groth 1982, S. 52 und 56). Die voreilige Disqualifizierung der zweifelhaften Konturen des Selbstbildes vieler Fernfahrer als ein "falsches" Bewußtsein oder trügerisches Selbstkonzept hat die Forschung allerdings bislang davon abgehalten, ernsthaft einem möglichen Zusammenhang zwischen den arbeitsbedingten Risiken und den mit der maskulinen Arbeitskultur verbundenen Emotionen und Exklusivitätsvorstellungen nachzugehen. Zaghafte Ansätze zu einer Untersuchung dieses prekären Zusammenhangs sind auf halbem Wege stehengeblieben (z.B. Groth 1982; Plänitz 1983, S. 241ff.; Ouellet 1987), ohne einen systematischen Beitrag zum Verständnis (*sub*)kultureller Formen der sozialen Reproduktion arbeits- und berufsbedingter Risiken von Fernfahrern zu leisten. Mit dem vorliegenden Buch soll ein bescheidener Beitrag in diese Richtung unternommen werden.

Unter einem "Helden" wird üblicherweise ein freier, meist kriegerisch tätiger *Mann* verstanden, der über außeralltägliche, nicht *jedermann* zugängliche Kräfte und Eigenschaften verfügt, die seine magische, persönliche Qualität begründen (vgl. Duden "Etymologie" 1989, S. 278; vgl. auch "Charisma" bei Max Weber 1980, S. 124, 245f.). Die einzigartigen Merkmale des Helden wollen nicht so recht in das gewohnte Image passen, das wir uns mit Unterstützung industriesoziologischer Weltbilder vom *arbeitenden* Menschen machen. Heldentum und Arbeitsalltag erscheinen uns als ein Widerspruch in sich. Der Vergleich zwischen dem physischen Spiel kriegerischer Kräfte und der körperlichen Mühsal industrieller Arbeit wirkt paradox, auch wenn das Weiheverhältnis des deutschen Faschismus zur "Ehre" der physischen Arbeit (auf eine ähnlich mythologisierende Weise wie die sozialistische Symbolfigur des "Helden der Arbeit") durchaus kämpferische Assoziationen wecken und die körperliche Arbeit zur *noblesse d'industrielle* erheben wollte.

Übernatürliche Kraft, körperliche Ausdauer, Unempfindlichkeit gegenüber Müdigkeit und Schmerzen, unbändiger Leistungswillen und bedenkenloser Einsatz des Körpers selbst auf Kosten des eigenen Lebens: Der Held verkörpert die geschätzten Tugenden *männlicher* Arbeitsproduktivität, die durch faschistische (aber auch durch sozialistische) Mythenbildung weiter stilisiert worden sind und heute durch die feministische Konstruktion einer alternativen, friedfertigen *weiblichen* Produktivität (vgl. Ästhetik und Kommunikation, Jg. 13, 1982, Heft Nr. 47) konterkariert werden. Bereits Thorstein Veblen (zuerst 1899; vgl. 1981, S. 27f.) hat den Kontrast zwischen "Heldentat" und "Plackerei" als ein subtiles Merkmal sozialer Ungleichheiten eingeführt, das - vermittelt durch die morali-

sche Symbolik maskuliner Würde und Ehre - die Herausbildung von Klassen und Klassenunterschieden ebenso wie die Differenz zwischen den Geschlechtern markiert. Die *Analogie* zwischen Heldentat und männlicher Arbeitstätigkeit verweist somit auf eine mögliche kulturelle Dimension in der *sozialen Reproduktion* menschlicher Arbeitsleistung und -belastung.

Der Gebrauch von Analogien wird zuweilen als ein Kennzeichen *mythischer* Denkweisen gewertet (z.B. bei Weber 1980, S. 249f.), wobei der Mythos in seiner eigentümlichen Verschmelzung von Dichtung und Wahrheit, von transzendentalen und empirischen Bezügen dazu geeignet scheint, bedeutsame Widersprüche und Paradoxien erklärend zu vermitteln (vgl. Durkheim 1981, S. 32 sowie Levi-Strauss 1968, zitiert nach Giddens 1988, S. 249). Wie das vorangestellte Zitat aus einem Song von Tom Astor - der "Stimme der Trucker" (laut EMI Electrola 1987) - andeutet, bietet die berufliche Tätigkeit der Fernfahrer eine wahre Fundgrube an Bildern und Vorstellungen, die dem US-amerikanischen *Trucker-Mythos* aufleben lassen, in dem der alte nordamerikanische Traum von Freiheit und Abenteuer in der schier unendlichen Weite des Wilden Westens auch heute noch gepflegt wird (vgl. Kapitel 5.3).

Die zentrale Metapher der Trucker-Mythologie, die den Kern dieser Analogiebildung darstellt, behauptet, daß die selbständigen, selbstfahrenden Transportunternehmer ("owner operators") ebenso wie die angestellten, lohnabhängigen Fahrer im Güterfernverkehr als "Highway Helden" die *letzten Cowboys* unserer Tage repräsentieren. Als freie und einsame, unabhängige und rauhe Männer, die eine harte Arbeit leisten, haben sie den weiten Horizont vor Augen, sind immer unterwegs, ohne jemals anzukommen, bewohnen den Lastkraftwagen als Heim und nutzen Kaffee, Zigaretten und Frauen gleichermaßen als Aufputschmittel und als unverkennbare Accessoires ihrer außergewöhnlichen Männlichkeit. Ihre profane *Transportarbeit* gewinnt dabei den Charakter einer heldenhaften Auseinandersetzung mit der äußeren und, was die Bewältigung ihrer Belastungen und Beanspruchungen betrifft, auch der inneren *Natur*.

Mit der Mythisierung der Arbeit zu einer maskulinen Herausforderung wird zugleich auch der zutiefst ökonomische Charakter der Tauschbeziehungen verdrängt, mit dem die Verkaufs- und Nutzungsbedingungen der Ware Arbeitskraft gesellschaftlich konstruiert und reproduziert werden. Der Gegensatz zwischen Transportarbeit und fabrikmäßig organisierter Industriearbeit bildet dabei die Kehrseite jener Analogien, in denen die unehrenhafte Seite der beruflichen Tätigkeit der Fernfahrer - ihr kompromittierender Lohnarbeitscharakter in Form des unrühmlichen ökonomischen Tausches von Lohn gegen Arbeitskraft oder Frachttarif gegen Transportleistungen - durch die mythische Metaphorik verdunkelt (*obskur*) wird. Das nackte Lohnarbeitsverhältnis verhüllend, erfährt die an sich profane Transportarbeit der Fahrer eine symbolische Aufwertung, die sie von den Rahmenbedingungen des industriellen Normalarbeitsverhältnisses zu

unterscheiden versucht. In der Verschmelzung von körperlicher Kraft und Männlichkeit ist die eigentliche produktive, zugleich aber auch destruktive Kraft des "männlichen Arbeitsvermögens"³ in der maskulinen Arbeitskultur der Fahrer zu suchen.

"Highway Helden" *in Not?* Derart "heroische" Arbeitsleistungen, die das gesundheitliche Wohlbefinden riskieren und bei Fahrten unter Müdigkeit sogar mit dem Einsatz des Lebens spielen, können nicht ohne (selbst)zerstörerische Folgen bleiben. Ohne das anonyme, asymmetrisch strukturierte "gesellschaftliche Kräfteverhältnis" zwischen "Transportkapital" und "Transportarbeit" ausblenden zu wollen oder etwa den Anteil an der Verursachung und an der "Verantwortung"⁴ für die Gefährdung der Fahrer zu schmälern, der von den Unternehmern und dem betrieblichen Management zu tragen ist, halte ich den *Eigenanteil* der Fernfahrer an der Genese arbeits- und berufsbedingter Risikopotentiale für eine entscheidende Schlüsselgröße. Die Aspekte einer *Selbstgefährdung* und *Eigenbeanspruchung* der Fahrer sind aber von der zu einem Verelendungsdiskurs neigenden Belastungs- Beanspruchungs- Forschung bislang sträflich vernachlässigt worden (vgl. Kapitel 3).

Mit ihren Vorstellungen *unmittelbarer* Ursache- Wirkungs- Beziehungen sind die herkömmlichen, arbeitswissenschaftlichen Belastungs- Beanspruchungs- Konzepte ungeeignet, den *aktiven* Beitrag der durch Arbeitsanforderungen belasteten "Opfer" aufzudecken und die Komplizenschaft der Betroffenen bei der sozialen Reproduktion riskanter Arbeitsbedingungen nachzuweisen. Die nicht nur von Selbständigen bekannte, bis zu einem gewissen Grade sogar "freiwillig" geleistete Mehrarbeit und Selbstausbeutung, Selbstbelastung und Eigenbeanspruchung bis hin zu Formen einer regelrechten *Arbeitssucht* ("workaholic") sind mit den sterilen Kausalitätsmodellen behavioristischer Belastungs- Beanspruchungs- Konzepte nicht angemessen zu begreifen.

Nur wer sich leidenschaftslos seiner nüchternen Theorie- und Meßtätigkeit widmen kann, dem mag die "Passion" und der "Ethos"⁵, den viele Menschen mit

3 Anders als in der Diskussion über das "weibliche Arbeitsvermögen" (Beck- Gernsheim 1976; Ostner 1978) sind die Vorstellungen und Diskurse über sein männliches Pendant bislang weitgehend unterentwickelt.

4 In den letzten Jahren zeichnet sich in Gerichtsurteilen zu spektakulären LKW- und Bus- Unfällen ein Trend ab, daß die Transportunternehmer und die für die Tourenplanung verantwortlichen Disponenten bei Nachweis allzu eng gesteckter Zeitvorgaben stärker mit in die Verantwortung genommen werden.

5 Mit "Ethos" wird die sittliche bzw. moralische "*Gesamthaltung*" eines Menschen bezeichnet "als Grundlage subjektiver Motive und innerer Maßstäbe" (Duden "Fremdwörterbuch" 1974, S. 220). Auf die im "Ethos" angelegte enge Verbindung zwischen den moralischen *Vorstellungen* und dem subjektiven *Wollen* muß noch im Kontext eines soziokulturellen Motivationskonzeptes eingegangen werden (Kapitel 4).

ihrer Erwerbstätigkeit verbinden, verborgen bleiben. Aus dieser Perspektive muß das höchst *ambivalente* Verhältnis der Fernfahrer - ihre Haßliebe - zu ihrer Arbeit und ihrem Beruf unverstänlich und unerklärbar erscheinen. Die Nöte und Notwendigkeiten der Arbeitspraxis aber werden nicht nur passiv erduldet. Der im praktischen Umgang mit dem Mangel erfahrene "Notwendigkeitgeschmack" versucht, die Notwendigkeiten in Strategien, die Zwänge in Präferenzen und die Not schließlich in eine Tugend zu verwandeln (vgl. Bourdieu 1982, S. 283ff., 585ff.; 1987, S. 100f.), d.h. alle "Entscheidungen", die der sozialen Lage angemessen erscheinen, zu einer "Wahl des Schicksals" zu erheben. Der in einer gebührenden Distanz zu den praktischen Nöten der Fahrer verharrenden Wissenschaft mag diese "Liebe zum Schicksal" (*amor fati*) unfassbar erscheinen, dennoch müssen alle wohlmeinenden Vorschläge für eine menschengerechte Gestaltung von Arbeit und Technik mit diesem Arbeitsethos rechnen, der aus der nüchternen Erwerbstätigkeit eine in hohem Maße *ehrenhafte* Tätigkeit macht.

Was "motiviert" die Fernfahrer eigentlich zu derart *selbstgefährdenden* Arbeitsleistungen? Diese Frage läßt sich nicht in einem Atemzug beantworten, gewissermaßen zieht sich die Antwort wie ein "roter Faden" durch die einzelnen Kapitel. Es scheint so, als ob das auf der praktischen Verfügungs- und Anwendungsgewalt materieller Machtressourcen beruhende gesellschaftliche Kräfteverhältnis zwischen "Transportarbeit" und "Transportkapital" mit einer freiwilligen symbolischen Unterordnung auf seiten der Beherrschten korrespondiert, d.h. mit der Tendenz zu einer weitgehenden Übereinstimmung zwischen geringen subjektiven Erwartungen und geringen objektiven Chancen zur Veränderung des Status quo.

"In diesem Fall ist die Übereinstimmung von Erwartungen und Möglichkeiten, von Antizipation und Realisierung der Ursprung jener Art von 'Realismus' (als Sinn für die Realität und als Realitätssinn), die bewirkt, daß jenseits aller Träume und aller Revolten jeder entsprechend der thomistischen Maxime 'nach seinen Verhältnissen' lebt und sich, ohne es zu wissen, zum Komplizen der Prozesse macht, die zur Realisierung des Wahrscheinlichen führen" (Bourdieu 1981, S. 176).

Was den einen wie Musik in den Ohren klingt, mag den anderen als Ausdruck einer anachronistischen, vielleicht sogar lächerlichen *Sentimentalität* erscheinen. Die eigentümliche, etwas fremdartig anmutende Arbeits- und Lebenswelt der Fernfahrer, vor allem aber die Formen kultureller Realitätskonstruktion, die von einer typisch deutschen Weite- Welt- Romantik der "Kapitäne der Landstraße" bis zum typisch nordamerikanischen "Trucker"- Kult reicht, ist als folkloristisches Entrée beliebt, um Diplomarbeiten und Dissertationen oder engagierte Sozialreportagen zu zieren und ist damit zugleich geeignet, die Nüchternheit der sozialwissenschaftlichen Beobachtung gegenüber der sentimental Ergriffenheit der am *Arbeitsspiel* unmittelbar Beteiligten hervorzuheben.

Fern jeder Kuriositätenschau möchte ich dagegen die Arbeitsspiele der sich zu "Truckern" berufen fühlenden Kraftfahrer ernst nehmen und mich als Soziologe in einem doppelten Sinne wie ein "Mythenjäger" (Elias 1970, S. 51ff.) verhalten. Einerseits möchte ich die kollektiven Vorstellungen jener Fernfahrer, die in der Truckermythologie einen angemessenen Ausdruck ihrer Arbeits- und Lebensweise sehen, mit einem wissenschaftlichen Wirklichkeitsmodell konfrontieren, das sich um einen systematischen Zusammenhang zwischen dem Mythos und den arbeits- und berufsbedingten Risiken bemüht, ein theoretisches Modell also, das den an der Kultivierung der Risiken Beteiligten selbst nicht unbedingt in den Sinn kommt. Andererseits möchte ich dabei der eigenen, *soziologischen* Mythenbildung auf die Spur kommen, die dort beginnt, wo scheinbar archaische Wurzeln der zeitgenössischen Arbeits- und Berufskulturen ihrerseits dem Mythos der Modernität zum Opfer fallen. Die beruflichen Mythologien der Fernfahrer werden auf einem Feld wirksam, auf dem sich Religions-, Kultur- und Herrschaftssoziologie begegnen und überschneiden, wenn man z.B. an die sehr weitreichende Verwendung der Begriffe "Charisma" und "Tradition" bei Max Weber denkt. Im Mythos der rationalistischen Moderne erscheinen solche nicht-rationalen Phänomene aber allenfalls noch als aussterbende Residuen aus vor-moderner Zeit.

Wenn hier der Soziologie ein trügerisches Denken vorgehalten wird, das sich in mythische Analogien verstrickt, soll damit nicht in den postmodernen Chor einer undifferenzierten Denunziation wissenschaftlicher Arbeitsweisen eingestimmt werden. Als *vorwissenschaftliche* Denkweise bildet die Analogie einen häufig unverzichtbaren Zwischenschritt sozialwissenschaftlicher Erkenntnisgewinnung, wo mangels präziserer Informationen vorerst nichts anderes übrig bleibt, als das Wissen aus einem gut erforschten Gebiet auf ein noch unbekanntes Terrain zu übertragen. Einer unangemessenen soziologischen Mythenbildung begegnen wir aber beispielsweise dort,

- # wo die *Industriesoziologie* durch Generalisierung der Rahmenbedingungen fabrikmäßig organisierter Produktionsarbeit eine prinzipielle Gleichheit aller industrialisierten Arbeitsformen unterstellt und dabei die Besonderheiten der Transporttätigkeit als produktionsbezogene Dienstleistung vernachlässigt,
- # wo die *Arbeitssoziologie* mit einem zu engen Arbeitsbegriff operiert, bei dem die Fixierung auf die strenge ökonomische Logik des Lohnarbeitsverhältnisses die sozialen und kulturellen Dimensionen der Tauschbeziehungen zwischen "Kapital" und "Arbeit" vernachlässigt und die Verschmelzung zwischen Arbeit und Spiel in der "Logik der Praxis" (Bourdieu) übersieht,
- # wo die *Berufssoziologie* Defizite aufweist, berufliche Mythologien als einen legitimen Gegenstand zu akzeptieren und den berufsgruppenbildenden Charakter des Mythos zu erkennen und anzuerkennen.

Mit den gängigen arbeits- und industriesoziologischen Ansätzen und Perspektiven allein ist gegenwärtig eine umfassende Untersuchung arbeits- und berufsbedingter Risiken von Fernfahrern kaum zu gewährleisten. Dennoch halte ich es für wichtig, Anschlußstellen zu traditionellen Sichtweisen in der Industrie- und Betriebssoziologie ebenso wie in der Soziologie der Arbeit und der Berufe zu finden, um neue Ideen und Konzepte nicht in einem theoretischen und methodischen "Vakuum" zu entwickeln. Erst wenn die herkömmlichen Konzepte bis an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit herangeführt worden sind, wird die Notwendigkeit deutlich, neue Ansätze für das Verständnis und die Erklärung arbeitsbezogener Phänomene zu entwickeln.

Unter dem Eindruck vorhandener Defizite müssen traditionelle Grenzen überschritten und neue Wege gefunden werden, um arbeits- und berufsbedingte Risiken soziologisch umfassender aufzuspüren und sozialwissenschaftlich erfahrbar zu machen. Die Frage nach der *Selbstgefährdung* in Erwerbsarbeit und Beruf konstruiert ein Forschungsfeld, für das es bislang weder systematisch ausgearbeitete theoretische Konzepte gibt noch erfahrungswissenschaftliches Wissen verfügbar ist. Beim gegenwärtigen Forschungsstand geht es deshalb in erster Linie darum, das eigentliche Forschungsproblem präziser zu formulieren und das verstreut vorliegende, zum Teil noch isolierte oder diffuse empirische Wissen über den Forschungsgegenstand systematischer aufeinander zu beziehen, um daraus schließlich angemessene theoretische Hypothesen zu entwickeln, die sich für die weitere Orientierung der empirischen Forschungsarbeit eignen.

Diese Vorgehensweise wird in der sozialwissenschaftlichen Methodenlehre als "*Exploration*" bezeichnet (vgl. Sellitz et al. 1972, S. 62ff.). Mit dem Ziel, möglichst viele verschiedene, auch auf den ersten Blick vielleicht als obskur erscheinende Dimensionen eines Forschungsgegenstandes zu *entdecken*, sollte eine Explorationsstudie möglichst flexibel angelegt sein, um sich der Vielfalt eines untersuchten Phänomens einfühlsam nähern zu können und diese Vielfalt durch "dichte Beschreibungen" (Geertz) zugänglich zu machen.⁶ Methodologisch gesehen verfolgt eine explorative Studie vorrangig das Ideal, die Reichweite und Relevanz ihrer Ergebnisse zu verfeinern, während sich die gängige, meist mit quantitativen Methoden der Sozialforschung operierende Empirie eher der Präzision und Systematik verpflichtet fühlt, oder anders formuliert: die Gültigkeit und

6 Die Dualisierung methodologischer Kriterien für eine explorative "Vor-Phase" und eine nachfolgende, "eigentliche" Erhebung, ist verfehlt. Beide "Phasen" folgen zwar eigenen Standards, deren Berechtigung ergibt sich aber erst aus dem Gesamtzusammenhang des Forschungsprozesses, der sich über den engen Horizont einzelner Projekte hinaus spannt. Deshalb ist es irreführend, einzelne für die Erkenntnisgewinnung notwendige Zwischenschritte zu disqualifizieren. Allzu "normale" Phasen wissenschaftlicher Selbstgenügsamkeit müssen zuweilen erst durch explorative Umbrüche wachgerüttelt werden.

Verlässlichkeit ihrer Daten sowie die Generalisierung und Abstraktion ihrer Hypothesen im Auge hat (vgl. Goudsblom 1979, S. 211ff.).

Entsprechend "eingeschränkt" - jedenfalls nach strengen methodologischen Kriterien - präsentiert sich das methodische Vorgehen der vorliegenden Exploration (vgl. im folgenden auch Selltiz et al. 1972, S. 64- 80). Da ich meine Studie lediglich als eine sekundärempirisch informierte *Vorarbeit* verstehe, und zwar für eine kontrollierte empirische Feldforschung, kommt es mir nicht in erster Linie darauf an, meine Thesen zu testen oder gar zu "beweisen", noch darauf, ob meine Annahmen überhaupt "repräsentativ" sind und allgemeine Gültigkeit für alle Fernfahrer beanspruchen können. Explorative Vorarbeiten haben im wesentlichen eine, die weitere Forschung anregende Funktion. Sie beschränken sich notgedrungen auf eine begründete *Plausibilität* ihrer Einsichten und Thesen, ohne ihre Flexibilität und Offenheit durch die Last sorgfältig kontrollierter, systematischer Erhebungen zu belasten.

Die empirischen Quellen, aus denen ich meine Thesenbildung speise, sind sehr weit verstreut. Neben der Lektüre internationaler Forschungsarbeiten und Dissertationen, der Aufbereitung sozial- und arbeitswissenschaftlicher Literatur, der Teilnahme an logistischen Fachtagungen und Workshops, habe ich eine Vielzahl von "Dokumenten" ausgewertet, die mir wichtige Einsichten in den Lebens- und Berufsalltag von Fernfahrern erlaubten: Sozialreportagen in Rundfunk und Fernsehen, publizierte Erlebnisberichte, Fernfahrerfilme, Reportagen und Anzeigen aus Fernfahrer- bzw. Trucker- Zeitschriften sowie das entsprechende Liedgut und subkulturelle Accessoires.⁷ Unter methodischen Gesichtspunkten läßt sich dabei jedoch sicherlich eine fehlende systematische Kontrolle der Erhebung bemängeln, zumal ich bewußt darauf verzichtet habe, meiner zufälligen Auswahl von Dokumententrägern den Anschein strenger Wissenschaftlichkeit zu verleihen. Aus der Perspektive einer explorativen Studie halte ich diese Mängel jedoch für durchaus vertretbar.⁸ Meine Anregungen sollen vor allem "*Vorschläge*" sein,

7 Um eine Teilhabe an der Fülle empirischer Details zu gewährleisten, habe ich mich dafür entschieden, von der Präsentation des Materials in Form von ausführlichen Zitaten, Bildern und Grafiken Gebrauch zu machen. Dies kommt zugleich einem *semiotischen* Kulturverständnis entgegen, das sich auf der Grundlage einer "dichten Beschreibung" (Geertz) um ein Verständnis der (sub)kulturellen Bedeutung der "Texte" und "Diskurse" einer Arbeits- und Berufskultur bemüht (Kapitel 3.3).

8 So habe ich Quellen aus sehr unterschiedlichen Kulturen verwendet (USA, Großbritannien, Frankreich, Bundesrepublik Deutschland, Österreich, Australien und Brasilien), ohne mich dabei von den bei interkulturellen Vergleichen angemessenen Kontrollen behindern zu lassen (zur Methode des interkulturellen Vergleichs vgl. Heintz 1974). Gleiches gilt für den "sekundäranalytischen" Gebrauch von Forschungsergebnissen, der in der soziologischen Methodendiskussion nur unter Vorbehalten "erlaubt" ist (vgl. z.B. Scheuch 1973, S. 165ff.).

darum bemüht, heuristische Hinweise für ein neues Problemverständnis zu liefern und neue Konzepte zu entwerfen - als ein vorläufiges Angebot für die Interpretation einer Arbeits- und Lebenswelt, deren demonstrativer Individualismus die Vergesellschaftung der dort geleisteten *Arbeit* zunächst als unwahrscheinlich erscheinen läßt.

Meine *These* ist, daß sich eine hochgradige Affinität herausgebildet hat zwischen den schwierigen, von vergleichsweise scharfen Konkurrenzkämpfen geprägten Existenzbedingungen des Transportgewerbes und den hier angebotenen riskanten Arbeitsbedingungen einerseits und der typischen "Eigenart" andererseits, mit der viele Fernfahrer die prekären Anforderungen durch eine Arbeitsweise zu bewältigen versuchen, die in hohem Maße *selbstgefährdend* wirkt. Die "Wahlverwandtschaft" zwischen *objektiven* Belastungs- und Gefahrenstrukturen und *subjektiven* Bewältigungschancen wird dabei über soziokulturelle Prozesse der "Auslese" und "Anpassung" der Fernfahrer reguliert, d.h. über typische Berufswahl- und Karrieremuster abgesichert sowie durch eine entsprechende Arbeits- und Berufskultur gestützt, die riskante Arbeitsbedingungen als eine Herausforderung der männlichen Ehre aufwertet und die schonendere Konditionen industrieller Normalarbeit entschieden ablehnt. Diese Annahme soll in den nachfolgenden Kapiteln unter Hinzuziehung weiterer theoretischer Überlegungen und empirischen Materials plausibel gemacht werden.

Im Spannungsfeld zwischen "subjektiver" Selbsteinschätzung und "objektiver" Arbeitswissenschaft soll im *zweiten Kapitel* zunächst ein möglichst realitätsnahes Bild der arbeits- und berufsbedingten Risiken im gewerblichen Straßengüter-(fern)verkehr vermittelt werden. Im Anschluß an eine Präzisierung des Risikobegriffs wird versucht, die Heterogenität der Arbeitsbedingungen von Lastwagenfahrern durch eine Typologisierung zu reduzieren und auf dem gegenwärtigen Stand der Forschung ein Risikoprofil für den mobilen Arbeitsplatz der Fernfahrer zu erstellen (Kapitel 2.1). In der Bundesrepublik verweisen Anzeichen für eine prekäre Verberuflichung und ein vergleichsweise geringes Sozialprestige der Berufskraftfahrer auf berufliche Risiken, von denen viele Fernfahrer im Verlauf ihrer Berufsbiographie betroffen sind (Kapitel 2.2). Auch in Zukunft werden logistische Rationalisierungsprozesse im Straßengütertransport auf dem Weg zu einer Ökonomisierung der Zeit die Entwicklung der arbeits- und berufsbedingten Risiken von Fernfahrern in hohem Maße beeinflussen (Kapitel 2.3). Durch die Umsetzung einer Konzeption fester Verkettung und beschleunigter Material- und Informationsflüsse geraten Transport, Umschlag und Lagerhaltung zwar unter wachsenden logistischen Rationalisierungsdruck (Kapitel 2.3.1). Die besondere "Logik" und der spezifische Verlauf der Rationalisierungsprozesse in der industriellen Produktion darf allerdings nicht voreilig auf den Bereich produktionsbezogener Transportdienstleistungen übertragen werden, wenn man industrie-

soziologische Taylorisierungsmythen und Industrialisierungslegenden vermeiden möchte (Kapitel 2.3.2).

Im *dritten Kapitel* werden dann Vorschläge für einen Perspektivenwechsel in der Belastungsforschung erarbeitet. Im Anschluß an eine kritische Darstellung der theoretischen Defizite und methodologischen Probleme des ergonomischen Belastungs- Beanspruchungs- Konzeptes (Kapitel 3.1) wird die Bewertung, Bewältigung und Billigung von Arbeitsrisiken als ein entscheidener Ansatzpunkt vorgestellt, um die *soziale* Genese von arbeitsbedingten Belastungen und Beanspruchungen zu verstehen (Kapitel 3.2). Sobald die Entstehung von Arbeits- und Berufsrisiken als ein sozialökologischer Prozeß begriffen wird, lassen sich die zentralen Defizite der herkömmlichen arbeitswissenschaftlichen Risikoforschung einerseits in einer Vernachlässigung sozialer Auslese- und Anpassungsprozesse und andererseits in einer Ausblendung des menschlichen Körpers identifizieren, besonders was die *sinnlichen* Dimensionen von Habitus, Geschlecht und Gefühl betreffen. Im Anschluß an eine Rehabilitierung der körpernahen Seiten menschlicher Risikobewältigung werden Vorschläge für ein sozialökologisches Konzept der *gesellschaftlichen (Re)Produktion* arbeits- und berufsbedingter Risiken von Fernfahrern unterbreitet. Damit soll der von den Arbeitswissenschaften ignorierte und von den Fahrern selbst unbeachtete "soziale Sinn" ihrer riskanten Arbeitsleistungen aufgespürt und verstanden werden, der im Zusammenspiel zwischen der Reproduktion riskanter Arbeitsbedingungen im Transportbereich und der Reproduktion der mit diesen Bedingungen eng verbundenen Arbeitskräfte *kulturell* erzeugt und gesichert wird (Kapitel 3.3).

Im *vierten Kapitel* soll das Verständnis des sozialen Sinns arbeits- und berufsbedingter Risiken vertieft werden, indem ein Konzept der soziokulturellen Motivation riskanter Arbeitsleistungen entwickelt wird. Damit kann der aktive Part gewürdigt werden, den die Fernfahrer selbst bei der Duldung und Gestaltung ihrer riskanten Arbeits- und Lebensweise spielen. Aufgrund der Neigungen innerhalb der Soziologie, in erster Linie äußere Zwänge, ökonomische Anreize oder verinnerlichte normative Erwartungen als "echte" *Motive* menschlicher Arbeitsleistungen anzuerkennen, wird das ambivalente subjektive Verhältnis der Arbeitenden zur kapitalistischen Form lohnabhängiger Erwerbsarbeit meistens auf jene "Einstellungen" reduziert, die den Lastcharakter unzumutbarer Arbeitsbedingungen betonen (z.B. "instrumentelle" Arbeitsorientierungen). Ausgehend von einer Kritik an gängigen arbeits- und industriesoziologischen Motivationskonzepten (Kapitel 4.1) wird der Frage nachgegangen, warum viele Fernfahrer zu einer für sie typischen, berufsgruppenbezogenen Stilisierung und subkulturellen Mythologisierung der riskanten Verwendungsweise ihres Körpers tendieren. Im Anschluß an das Habitus- Feld- Konzept des französischen Soziologen Pierre Bourdieu soll "Motivation" dabei als ein Subjekt- Objekt- Verhältnis begriffen werden, bei dem die "Beweggründe" für *riskante* Arbeitsleistungen in dem Zu-

sammenspiel zwischen äußeren Strukturen ("soziales Feld") und innerer Bereitschaft ("Habitus" als einer Art "Organisation" einverleibter Strukturen) zu suchen sind (Kapitel 4.2). Auf der Grundlage fehlender Handlungsressourcen beruht die paradoxe Motivierung riskanter Verhaltensweisen vor allem auf der Selbsteinschränkung potentieller Handlungschancen, die aus einer fatalen, subkulturell gestützten "Neigung zum Wahrscheinlichen" resultiert.

Im *fünften Kapitel* schließlich soll der Leitgedanke des ersten Kapitels - Heldenmythos, männliche Arbeitskultur und Soziologie - wieder aufgegriffen und eine Deutung gewagt werden, warum viele Fernfahrer ihre Berufstätigkeit als eine männliche Passion empfinden und in ihren beruflichen Subkulturen - trotz der hohen Risikopotentiale - eine leidenschaftliche und zum Teil sogar lustvolle Beziehung zu ihrer riskanten Arbeit entwickeln. In den Spielen der Fernfahrer mit dem "Ernst des Lebens" verwischen zwar die Grenzen zwischen Traum und Wirklichkeit, zwischen Mythos und Realität (Kapitel 5.1), die deutschen Fernfahrermythen vom "Kapitän der Landstraße" und die nordamerikanischen Mythen vom "Asphalt-Cowboy" und "Highway Helden" bilden aber eine wichtige symbolische Stütze bei der Herausbildung beruflicher Subkulturen unter den Lastkraftwagenfahrern. Ein angemessenes Verständnis des kollektiven Verhältnisses zur Arbeit und der Möglichkeiten kollektiver Risikobewältigung erweist sich hierbei als ein grundlegendes Defizit berufssoziologischer Ansätze, die sich soziale Gruppierungsprozesse zwar auf der Basis unmittelbarer, "informeller" Face-to-Face-Interaktionen innerhalb von *Kleingruppen* vorstellen können, die aber die soziale Entstehung größerer "Berufsgruppen", "beruflicher Netzwerke" oder "Kollegenschaften" weitgehend vernachlässigt haben (Kapitel 5.2). Am Beispiel der USA und der Bundesrepublik wird der subkulturelle Einfluß von Mythen und Legenden auf die soziale Gruppierung der LKW-Fahrer skizziert und ein Vorschlag unterbreitet, wie die Soziologie das Konzept des Mythos in Abgrenzung zu ideologischen Phänomenen definieren sollte, bevor abschließend der Frage nachgegangen wird, inwieweit die beruflichen Mythologien der Fernfahrer an der sozialen Reproduktion ihrer Arbeits- und Berufsrisiken beteiligt sind (Kapitel 5.3).