Getting the Goods : Ports, Labour, and the Logistics Revolution [Edna Bonacich, Jake B, Wilson]

Autor(en): **Frenzel, Norman**

Objekttyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Traverse : Zeitschrift für Geschichte = Revue d'histoire**

Band (Jahr): **16 (2009)**

Heft 3

PDF erstellt am: **27.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Edna Bonacich, Jake B. Wilson
Getting the Goods
Ports, Labour, and the Logistics Revolution

Cornell University Press, Ithaca (NY) 2008, 273 S., € 25,99

Geht in einer Walmart-Filiale ein Produkt über die Ladentheke, werden zugleich Daten erhoben. Weitergeleitet und in die Warenbewirtschaftschaftungssoftware eingespeist stossen sie schliesslich erneute Produktion an, die in wachsendem Masse in den Fabriken des chinesischen Perlflussdeltas stattfindet. Von dort werden die Güter in Containern in die USA verschifft, im Hafenkomplex Los Angeles/ Long Beach entladen und über Strasse und Schiene weitertransportiert. Häufig werden sie zunächst in die Warenlager und Verteilzentren im Hinterland von Los Angeles gebracht und dort für den Weitertransport neu zusammengestellt und umgepackt, um schliesslich wieder ihren Weg in die Supermarktfilialen zu finden.

Dies ist der prototypische Ablauf der nachfrageorientierten Produktion, die in der logistischen Literatur gern einer früheren, angebotsorientierten Produktion gegenübergestellt wird. «Logistische Revolution» ist der Sammelbegriff für eine ganze Reihe von Veränderungen und teils dramatischen Umwälzungen, die sich in den letzten Jahrzehnten von den Einzelhandelskonzernen ausgehend entlang der ganzen *supply chain* in Transport, Güterumschlag und Lagerhaltung sowie schliesslich in der Produktion vollzogen haben. Dieser «logistischen Revolution» gilt in *Getting the Goods* die ganze Aufmerksamkeit.

Edna Bonacich und Jake B. Wilson spüren diesen vielfältigen Veränderungen anhand der Logistikindustrie Südkaliforniens nach, die einen der wichtigsten Knoten der globalen *supply chains* bildet. Dabei stützen sie sich wesentlich auf zahlreiche Interviews mit Managern aus verschiedenen Logistikbereichen und einigen Gewerkschaftsaktivisten. Das Panorama reicht von der Containerisierung, der damit einhergehenden rationalisierten Containerschifffahrt, den Billigflaggen und Niedriglohnseeleuten, über den Aufstieg des Pazifikhandels und der Importhäfen der nordamerikanischen Westküste, über die Entwicklung des Containerumschlags und die Lage der Dockarbeiter, über den Bedeutungsverlust der Eisenbahnen und ihre Umstrukturierung, über den Wandel des Speditionsgewerbes und die schrittweise Verschlechterungen der Arbeitsbedingungen der Trucker, über das Entstehen einer neuen Lager- und Verteilzentrenbranche im Hinterland von Los Angeles, deren neue *wertsteigernde* Funktionen wie Umetikettieren und Zusammenstellung bereits bestückter Produktdisplays, bis hin zur Lage und den Organisierungsbemühungen der Hafenfahrer, welche die Verbindung zwischen den Häfen und den Warenlagern, Verteilzentren und Eisenbahnterminals herstellen.

Diese Themenvielfalt auf 250 Seiten macht *Getting the Goods* zu einem umfassenden und anregenden Buch. Unvermeidbar und erfreulich unterschwellig entwickelt sich bei der Lektüre das Verständnis für den Logistikslang. Bereiten zu Anfang vielleicht *Cross Docking, POS* oder *JIT* noch Verständnisschwierigkeiten, so geht nach dem letzten Kapitel selbst *NVOCC* problemlos über die Lippen. Dank der zahlreichen Interviews bleibt der Text dabei gut lesbar.

Getting the Goods zeichnet sich dadurch aus, dass es die Untersuchung der Logistikindustrie mit einem Interesse an den Arbeitsbedingungen und Organisierungsmöglichkeiten der darin Arbeitenden verbindet. So untersuchte Edna Bonacich vor *Getting the Goods* viele Jahre lang die Textilindustrie Kaliforniens (*Behind the Label: Inequality in the Los Angeles Gar-*

ment Industry, 2000) und unterstützte Gewerkschaften der Textilarbeiterinnen sowie *anti sweatshop*-Kampagnen. Aus dieser Auseinandersetzung mit der Dynamik der *sweatshops,* den Produktionsverlagerungen und der Rolle der grossen Importeure, allen voran Walmart, erwuchs schliesslich ihr Interesse an der globalen Logistikindustrie. Diese doppelte Perspektive schärft den Blick für einige Eigenheiten des heutigen Wirtschaftslebens, die gelegentlich übersehen werden. Zwar hat die «logistische Revolution» für die Arbeitenden zu steigender Unsicherheit, einer Schwächung der Gewerkschaften und sinkenden Standards geführt, aber sie bietet ihnen auch neue Möglichkeiten. Dementsprechend enden Bonacich und Wilson mit zwei Abschnitten zu *Vulnerabilities Created by the Logistics Revolution* und *Organizing the Logistics Workers in South California.* Wiederholt weisen sie darauf hin, dass bei globalen *supply chains* mit reduzierten Vorlaufzeiten und Lagerbeständen der globale Warenstrom kontinuierlich durch eine Reihe von Knotenpunkten fliessen muss und dort auch hochwirksam unterbrochen werden kann. Die Logistikarbeiter verfügen potenziell über eine erhebliche Macht und ihre gewerkschaftliche Organisierung könnte die Kräfteverhältnisse zwischen Arbeit und Kapital insgesamt verschieben: "The purpose is ultimately to create among US workers worthy partners for a global struggle. Our vision is one of joining local logistics workers with global production workers in a joint effort to gain power in the global economy." (252) Wiederholt beziehen sich Bonacich und Wilson auf eine Tarifauseinandersetzung zwischen International Longshore and Warehouse Union (ILWU) und Pacific Maritime Association, einem Zusammenschluss von Reedereien und Hafenbetreibern, im September und Oktober 2002, deren Fortführung damals unter Berufung auf den *Taft-Hartley Act* wegen Schädigung des nationalen Interesses und des US-Militärs unterbunden wurde. (194 f.) Trotz letztlich knapper Behandlung werden hier die Möglichkeiten wie Grenzen organisierter Logistikarbeiter deutlich.

Ihrem eigenen Anspruch nicht gerecht werden die Autoren jedoch, wenn sie die Auseinandersetzungen der formal selbständigen Hafenfahrer (meist Migranten), die in der Entstehungsphase des Buches an denselben Orten und unter Beteiligung eines zuvor Interviewten stattfanden, vollkommen ignorieren, während sie auf eine parallele Kampagne der International Brotherhood of Teamsters (IBT) zur Organisierung derselben Hafenfahrer vergleichsweise ausführlich eingehen. Besser als jede Methodendiskussion verdeutlicht dies, dass jeder Zugang zum Feld mit spezifischen blinden Flecken einhergeht. Leider führt das in *Getting the Goods* dazu, dass Auseinandersetzungen, an denen die Gewerkschaften ILWU und IBT nur marginal beteiligt waren oder die sie aktiv unterliefen, unsichtbar bleiben. Dazu gehören eine regelrechte Streikwelle, die im Mai 2004 in Kalifornien ihren Ausgang nahm, und auch eine Reihe Häfen an der US-Ostküste lahmlegte, eine weitere 2005, die bis nach Kanada reichte, und schliesslich *El Gran Boicot* (1. Mai 2006) an dem sich die *troqueros* (Trucker) massgeblich beteiligten

Auch wenn die Leser auf den Versuch verzichten sollten, anhand von *Getting the Goods* den Puls der sozialen Bewegung zu erfühlen, so erhalten sie dennoch eine lohnende Lektüre, die Einblick in eine Fülle von Phänomenen verspricht, die das heutige Wirtschaftsleben prägen.

Norman Frenzel (Basel)