

ВНИМАНИЕ  
ХОЖДЕНИЕ ПО ПУТИ  
ОПАСНО  
ДЛЯ ЖИЗНИ



böhlau

# UNTERWEGS

MOBILES LEBEN IN DER  
ERDGAS- UND ERDÖLINDUSTRIE  
IN RUSSLANDS ARKTIS

GERTRUDE SAXINGER

**böhlau**



Gertrude Saxinger

# Unterwegs

Mobiles Leben in der Erdgas- und  
Erdölindustrie in Russlands Arktis

Мобильный образ жизни вахтовых рабочих нефтегазовой  
промышленности на Русском Крайнем Севере

Lives on the Move – Long-distance Commuting in the Northern  
Russian Petroleum Industry



2016

BÖHLAU VERLAG · WIEN · KÖLN · WEIMAR

Veröffentlicht mit Unterstützung des  
Austrian Science Fund (FWF) (PUB 238-G15)



Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek:  
Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der  
Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind  
im Internet über <http://portal.dnb.de> abrufbar.

Umschlagabbildung: Bahnhof Novy Urengoy © Gertrude Saxinger

© 2016 by Böhlau Verlag GmbH & Co. KG, Wien Köln Weimar  
Wiesingerstraße 1, A-1010 Wien, [www.boehlau-verlag.com](http://www.boehlau-verlag.com)

Alle Rechte vorbehalten. Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt.  
Jede Verwertung außerhalb der engen Grenzen des Urheberrechtsgesetzes  
ist unzulässig.

Korrektorat: Martin Suppanz, Wien  
Einbandgestaltung: Michael Haderer, Wien  
Layout: Bettina Waringer, Wien  
Druck und Bindung: Dimograf, Bielsko-Biala  
Gedruckt auf chlor- und säurefreiem Papier  
Printed in the EU

ISBN 978-3-205-79694-7

# Inhalt

Vorwort . . . . .	7
Abkürzungsverzeichnis . . . . .	10
Transliterationssystem . . . . .	10
<b>1 Multilokal unterwegs – eine Einleitung . . . . .</b>	<b>11</b>
1.1 Das System des Fernpendelns . . . . .	13
1.2 Eine Forschungsgeschichte des Fernpendelns . . . . .	17
1.3 Anthropologische Forschungen zur Rohstoffindustrie . . . . .	19
1.4 <i>Resozialistische</i> und <i>neoliberale</i> Kontexte. . . . .	21
1.5 Normalitäten und Extreme . . . . .	23
1.6 Mobilität und Multilokalität im Kontext von Normalität . . . . .	26
1.7 Analytisches Prisma Raum und Differenz . . . . .	30
1.8 Explorative, mobile und multilokale Feldforschung . . . . .	33
<b>2 Der Norden als Option des Erwerbslebens . . . . .</b>	<b>39</b>
2.1 Die Anziehungskraft des Rohstoffes und seiner Lagerstätten . . . . .	40
2.2 Vom Norden angezogen . . . . .	42
2.3 Von Zentralregionen auspendeln . . . . .	48
2.4 Formen der Mobilität im Laufe des Lebens . . . . .	51
2.5 Der Norden – ein als Extrem konzipierter Raum . . . . .	55
2.6 Der Norden – Staat, Ressourcen und Beschäftigte . . . . .	58
<b>3 Leben auf Schicht . . . . .</b>	<b>63</b>
3.1 Arbeitsbedingungen . . . . .	63
3.2 Soziales Leben auf Schicht . . . . .	81
3.3 Arbeitsleben – mobiles Leben . . . . .	93
<b>4 Lebensgestaltung zu Hause . . . . .</b>	<b>101</b>
4.1 Leben in der Zwischenschicht. . . . .	102
4.2 Organisation des Lebens zu Hause . . . . .	107
4.3 Kinder in FernpendlerInnenfamilien . . . . .	109
4.4 Zu Hause und doch unterwegs . . . . .	116
<b>5 Die Reise – ein Transitionsraum . . . . .</b>	<b>121</b>
5.1 Der Zug. . . . .	121
5.2 Im Flugzeug. . . . .	128

5.3	Die Tasche . . . . .	130
5.4	Pausen in der Verteilerstadt. . . . .	130
5.5	Transport vor Ort . . . . .	131
5.6	Leben auf Reise . . . . .	134
<b>6</b>	<b>Bewerkstellungen des Fernpendelns – eine Analyse . . . . .</b>	<b>139</b>
6.1	Der Norden auf der mentalen Landkarte. . . . .	139
6.2	Mobilität und Multilokalität als Praxis . . . . .	141
6.3	Passagen von Verbindung und Trennung. . . . .	145
6.4	Leben im normalen Extrem . . . . .	147
6.5	Dekonstruktion des problematischen Fernpendelns . . . . .	149
6.6	Normalität des Fernpendelns für Beschäftigte, Staat und Industrie. . . . .	150
<b>7</b>	<b>Unterwegs angekommen – eine Zusammenfassung . . . . .</b>	<b>155</b>
<b>8</b>	<b>Summary – Lives on the Move: Long-distance Commuting in the Northern Russian Petroleum Industry. . . . .</b>	<b>161</b>
8.1	Theoretical and methodological embedding . . . . .	162
8.2	Long-distance commute work in the petroleum industry. . . . .	163
8.3	Prerequisites for separation and connection . . . . .	166
8.4	Heterogeneity of people and work . . . . .	167
8.5	<i>Deviant</i> and <i>problematic</i> lives in the <i>extreme</i> North? . . . . .	168
8.6	Realising multi-locality and mobility as LDC workers . . . . .	171
8.7	Macro embedding – neglect by politics. . . . .	172
8.8	Conclusion. . . . .	172
<b>9</b>	<b>Автореферат – Мобильный образ жизни вахтовых рабочих нефтегазовой промышленности на российском Крайнем Севере . . . . .</b>	<b>175</b>
9.1	Теоретический и методологический контексты . . . . .	176
9.2	Вахтовая работа в нефтяной промышленности . . . . .	177
9.3	Предпосылки для разделения и соединения . . . . .	181
9.4	Гетерогенность людей и труда . . . . .	183
9.5	Девиянтная жизнь на экстремальном Севере? . . . . .	184
9.6	Реализация вахтового метода . . . . .	187
9.7	Макро-контекст – игнорирование политиками . . . . .	188
9.8	Заключение. . . . .	189
<b>10</b>	<b>Appendix . . . . .</b>	<b>191</b>
10.1	ExpertInneninterviews . . . . .	191
10.2	Literaturverzeichnis . . . . .	192
	<b>Bildteil . . . . .</b>	<b>207</b>

## Vorwort

Dieses Buch ist meinen Eltern, Anneliese und Otto Saxinger, gewidmet: sie waren meine wesentlichen UnterstützerInnen in emotionaler und finanzieller Hinsicht während meines Studiums – viele Jahre hinweg mit faszinierender Energie, dem Glauben an meine Projekte und mit mir geteilter Freude an der Anthropologie. Ein besonderer Dank gilt meinem Partner Robert Gebauer, der mir mit viel Fantasie und erfrischender Motivation zur Seite stand und steht.

Den vielen Beschäftigten in der Petroleumindustrie im Norden Russlands und ihren Familien, die mir tiefe Einblicke in ihr Leben gewährt haben, schulde ich großen Dank: nicht nur für die vielen Stunden der Gespräche, sondern auch für das Vertrauen in mich und meine Forschung und für die Unterstützung im Aufbau meines InformantInnennetzwerkes. Insbesondere möchte ich diese Arbeit Katya, Svetlana, Oksana, Tanya, Kolya, Leonid, Kostya, Azamat, Larissa und Oksana widmen, die mir im Laufe meiner Feldforschung zu FreundInnen geworden sind.

Mein Dank gilt nicht nur allen interviewten ExpertInnen, sondern auch dem Unternehmen OOO Gazprom Dobycha Yamburg, das mir 2010 die Feldforschung im Camp Yamburg und den Austausch mit den MitarbeiterInnen ermöglichte sowie mir Zugang zu historischen Archiven gewährt hat. Gemeinsam mit der Staatlichen Universität Tyumen, Außenstelle Novy Urengoy, unter der Leitung von Galina Dzida und ihrem Team sowie mit der Staatlichen Technischen Petroleum Universität in Ufa (UGNTU) unter der Leitung von Eduard Gareev mit seinem Team konnten erfolgreiche Kooperationen entstehen. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit den australischen ForscherInnen Sharon Harwood (James Cook University), Andrew Taylor (Charles Darwin University) und Dean Carson (Flinders University und Charles Darwin University) erhielt ich wertvolle Einblicke in die Beschäftigungslage der australischen Bergbau- und Petroleumindustrie. Ebenso besonders hervorzuheben ist die fruchtbare Kooperation mit Chris Southcott (Lakehead University in Kanada) im Rahmen des kanadischen Forschungsprogrammes ReSDA (Resources and Sustainable Development in the Arctic). Daraus ging 2012 eine kurze Feldforschung in Fort McMurray, in der Ölsandregion in Alberta, hervor sowie 2014 das dreijährige Forschungsprojekt LACE – Labour Mobility and Community Participation in the Extractive Industries – Yukon.

Meinen Freundinnen und Kolleginnen aus der DGV-Regionalgruppe Zirkumpolaregebiete und Sibirien, Aline Ehrenfried und Verena Traeger sowie Sigrid Schiesser, Susanna Gartler, Heidrun Edlinger, Yvonne Franz, Michael Rasell danke ich für ihre emotionale Unterstüt-



zung, viel Spaß bei der gemeinsamen Arbeit und vor allem den wissenschaftlichen Austausch. Aline überließ mir ihr Gartenhäuschen im Kritzendorfer Donaustrandbad, in das ich mich für viele Wochen zu sommerlich-herbstlichen Schreibklausuren zurückziehen konnte. Die Kollegen Remy Rouillard, Mattias Spies und Keith Storey bereicherten mit ihrer Expertise meine Sichtweise auf das Thema Fernpendeln. Ich bedanke mich herzlich bei Peter Weichhart für die anregenden Diskussionen rund um den Bereich Multilokalität.

Mein großer Dank gilt Florian Stammler (Arctic Centre Rovaniemi, Finnland), der mich 2007 in das Projekt BOREAS MOVE INNOCOM eingebunden hat. Wir haben 2008 nicht nur gemeinsam eine Konferenz in Novy Urengoy organisiert und 2010 einen Sammelband zum Thema Leben im industriellen Norden herausgebracht, sondern viele Stunden lang Ergebnisse und den Feldforschungsalltag reflektiert. Er brachte mir großes Vertrauen entgegen, indem er mich in seinen Forschungsort Novy Urengoy einführte.

Eine besondere Erwähnung verdienen meine Kolleginnen aus dem FWF Projekt Lives on the Move am Institut für Geographie und Regionalforschung (Universität Wien), Elena Aleshkevich, Elisabeth Öfner und Elena Nuykina, für die langjährige fruchtbare Zusammenarbeit, die sich durch den Informationsaustausch über die verschiedenen Forschungsregionen (Republik Baschkortostan, Republik Komi) und die motivierenden sowie kritischen Gespräche über unsere Erkenntnisse auszeichnet. Herzlich gedankt sei Angelika Horvath, die dem Projekt Lives on the Move in administrativen Angelegenheiten mit motivierendem Elan und Präzision zur Seite stand. Die Mitarbeit der folgenden Personen war für die Realisierung dieses Buches unerlässlich und ich bedanke mich herzlich dafür: Lisa Spalt, Markus Hirnsperger, Johannes Kramer, Sigrid Schiesser, Stefanie Kovacic und Martin Supanz (Lektorat), Ursula Meyer und Walter Lang (Landkarten), Philipp Brugner (Literaturdatenbank und Eingabe der statistischen Daten), Kathrin Gruber, Alexandra Frangenheim und Alois Humer (Unterstützung bei der statistischen Auswertung). Ein Dank für das Lektorat der englisch- und russischsprachigen Artikel, die aus dieser Studie hervorgingen, ergeht an Hannah Gurr, Jenny Rasell sowie Vera Kuklina und Olga Povoroznyuk.

Großer Dank ist Heinz Faßmann geschuldet, der 2010 das FWF-Forschungsprojekt Lives on the Move an das Institut für Geographie und Regionalforschung (Universität Wien) und an das von ihm geführte Institut für Stadt- und Regionalforschung (ISR) (Österreichische Akademie der Wissenschaften [ÖAW]) angebunden hat. Als Projektleiter sei ihm nicht nur für sein großes Vertrauen in mich und mein Team Verbundenheit ausgedrückt, sondern auch für die vielen Feedbackgespräche und wertvollen Inputs als passioniertem Mentor.

Ein ganz besonderer Dank gilt meinem Dissertationsbetreuer und Mentor, Peter P. Schweitzer (Universität Wien und University of Alaska Fairbanks, USA), der mich schon seit meiner Forschung in Russland für die Diplomarbeit wissenschaftlich begleitet. Von ihm habe ich gelernt, mich in der internationalen Welt der Wissenschaft zurechtzufinden. In vielen ausführlichen und kritischen Gesprächen stand er – über die Zeitzonen zwischen Fairbanks und Wien hinweg – jederzeit für meine Anliegen zur Verfügung. Seiner menschlichen und

wissenschaftlichen Inspiration verdanke ich meine Verankerung in der Russland- und Arktisforschung.

Ich bedanke mich bei den Geldgebern, die für die Realisierung meiner Dissertation, jener dieses Buches und für die Ermöglichung meiner internationalen Vernetzung ausschlaggebend waren: Österreichischer Forschungsförderungsfonds (FWF): Projekt *Lives on the Move* [P 22066-G17] und Open Access Publikationsförderung [PUB 238-G15]; Österreichische Forschungsgemeinschaft (ÖFG): MOEL Plus Stipendium und Konferenzteilnahmen; National Science Foundation USA (NSF) für ICASS Konferenzteilnahmen in Grönland, Island und Kanada; Österreichische Akademie der Wissenschaften (ÖAW): Dissertationspreis für Migrationsforschung; Universität Wien: Forschungsstipendium, Förderstipendium, Stipendium für kurzfristiges wissenschaftliches Arbeiten und Förderung von Konferenzteilnahmen.

Abschließend sei der Böhlau Verlag dankend erwähnt und dort insbesondere die hervorragende Betreuung durch Eva Reinhold-Weisz, Margarete Titz, Stefanie Kovacic und Bettina Waringer.

## Abkürzungsverzeichnis

DIDO	Drive-in/drive-out
FIFO	Fly-in/fly-out
KMAO	Khanty-Mansischer Autonomer Kreis/Yugra
LDC	Long-distance commute work
NAO	Nenzischer Autonomer Kreis
UGNTU	Technische Petroleum Universität in Ufa, Republik Baschkortostan
YNAO	Yamal-Nenzischer Autonomer Kreis
GUS	Gemeinschaft Unabhängiger Staaten

## Transliterationssystem

BGN/PCGN 1947 System ([http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140402150947/http://www.pcg.org.uk/ROMANIZATION\\_RUSSIAN.pdf](http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/20140402150947/http://www.pcg.org.uk/ROMANIZATION_RUSSIAN.pdf) [23.03.2015]). Im Falle von Novy Urengoy wurde von dieser Transliterationsweise abgesehen, da sich die vorliegend verwendete Schreibweise international durchgesetzt hat. Für im Deutschen häufige Namen und Ortsbezeichnungen wurde die Dudenschreibweise verwendet: z. B. Jelzin, Tschetschenien etc.

# 1 Multilokal unterwegs – eine Einleitung

Tatyana Michaylovna<sup>1</sup> treffe ich im Zug von Moskau nach Novy Urengoy, auf der Reise in die landläufig so genannte *russische Hauptstadt des Erdgases*. Sie ist im Yamal-Nenzischen Autonomen Kreis (YNAO), unweit vom nördlichen Polarkreis, gelegen. Die FernpendlerInnenzüge sind meine Feldforschungsorte. Ich begleite Menschen in ihre Lebenssphäre der Reise. Tatyana Michaylovna ist *Vakhtovik*, zu Deutsch Fernpendlerin oder Montagearbeiterin<sup>2</sup>. Mit ihr bin ich dreieinhalb Tage im Zug zusammen. Davor war sie schon drei Tage lang, aus einer Kleinstadt in der Westukraine kommend, unterwegs gewesen. In meinem Untersuchungssample gehört sie zu jenen, die den längsten Anreiseweg haben, um auf einem Gasfeld in YNAO zu arbeiten. Tatyana Michaylovna führte mir – dies war schon zu einem späteren Zeitpunkt der Feldforschung – meine ursprüngliche Frage nach dem *Extremen* dieser mobilen Beschäftigungsform wieder vor Augen: Warum nehmen Menschen diese Bürden auf sich? *Bürden*? Inzwischen ist das wochenlange Hin- und Herreisen mit den FernpendlerInnen auch zu meiner feldforscherischen *Normalität* geworden. Die FernpendlerInnen haben mir vermittelt, dass die Reisen durchaus anstrengend sind, sie aber dennoch zur Normalität und zur Gewohnheit geworden sind, über die sie nur mehr dann nachdenken, wenn sie auf Menschen wie mich und ihre Fragen treffen. Bis zur Begegnung mit Tatyana Michaylovna bin auch ich schon 15.000 Kilometer meiner insgesamt 25.000 Kilometer mit FernpendlerInnen zwischen Moskau und Novy Urengoy im YNAO im Hohen Norden Russlands hin- und hergereist – einige Male durchgehend, andere Male mit Aufhalten im auf der Strecke gelegenen Khanty-Mansischen Autonomen Kreis (KMAO), dem Zentrum der russischen Erdölförderung im westsibirischen Becken. Für einen Monatslohn von 800 Euro bis 1 500 Euro<sup>3</sup> nahezu vier bis gar sieben Tage in eine Richtung unterwegs zu sein, um dann für ein oder zwei Monate zu arbeiten und wieder für einen Monat zur Erholung nach Hause zu fahren, ist daher auch für meine Ohren keine Besonderheit mehr, ebenso nicht die Vorstellung eines vollständig kontrollierten – oder jedenfalls eines von den Arbeitgebern als vollständig kontrolliert geplanten – Lebens im Camp, dessen Regeln man sich nur durch informelle Taktiken entziehen kann. Inzwischen weiß ich aufgrund meiner Besuche

- 
- 1 Sämtliche informelle Gesprächs- und InterviewpartnerInnen sind anonymisiert (nicht so deklarierte ExpertInnen).
  - 2 International wird Fernpendeln auch als fly-in/fly-out (FIFO) oder drive-in/drive-out (DIDO), long-distance commute work (LDC) oder rotational shift work bezeichnet.
  - 3 In ähnlichen Berufen wären dies, meinen Erhebungen im Bergbausektor in Australien oder Kanada zufolge, etwa Wochengehälter (Stand 2010).

in sehr unterschiedlich ausgestatteten und geografisch gelegenen, mobilen und stationären Camps, dass die Arbeitsbedingungen und Lebensbedingungen auf Schicht in Bezug auf Vertrags- und Lohngestaltung, aber auch in Bezug auf das Ausmaß der Erschwernisse und der Gefahren der mannigfaltigen Arbeitsplätze durchwachsen sind und das Leben dort für den überwiegenden Teil meiner GesprächspartnerInnen zur unhinterfragten Gewohnheit geworden ist. Ebenso verhält es sich mit dem Ausmaß, in dem man den klimatischen und geografischen Bedingungen ausgesetzt ist, die zweifelsfrei eine der größten Herausforderungen für die Beschäftigten im zirkumpolaren Norden, in Sibirien und im Fernen Osten Russlands darstellen. Sie reichen im Norden von Weißen Nächten, mehrmonatiger Dämmerung und Dunkelheit über Schneestürme und Kälte bis zu minus 50 Grad C bis zu Hitzeperioden und Moskitoplagen auf den aufgetauten Permafrostböden im Sommer dieser Regionen. Die in diesem Buch im Zentrum stehenden fernpendelnden Menschen durchreisen die Welt für ein Leben mit Bodenschätzen: jene des Erdöls, des Erdgases und des Gaskondensats. Die einen sind seit Jahrzehnten auf demselben Feld, die anderen wechseln die Baustellen und Fördergebiete. Was ihnen in der Lebenssphäre *auf Schicht* gemein ist, ist am Ort der Arbeit eine erhebliche Zeit in einer bedeutungsvollen Gemeinschaft zu verbringen: im Camp. Für manche bedeutet dies ein leidliches Durchstehen dieser Gemeinschaft, für andere ist eine solche Gemeinschaft ein zentraler und befriedigender Teil ihres mobilen Lebens. Nach einigen Wochen wandern sie weiter zur nächsten bedeutungsvollen Gemeinschaft: zur Familie, zu den FreundInnen und in die Nachbarschaft zu Hause. Für manche kommen jenseits der *Schicht* und des *Zuhause* andere zentrale Orte und Menschen, denen sie begegnen oder früher begegnet sind, hinzu. Letzteres ist insbesondere bei Menschen aus den ehemaligen Sowjetrepubliken der Fall, die sich heute mit einer russischen Staatsbürgerschaft auf russischem Territorium wiederfinden und ihre Herkunftsorte mehr erinnern, als dass sie diese Verbindung praktizieren würden. Hinzukommende Orte können auch die Verteilerstädte sein. Die FernpendlerInnen befinden sich dort für nur einen oder wenige Tage im Zyklus des Fernpendelns. Von dort aus fliegen oder fahren die Transporte in den Norden ab. Für BewohnerInnen der Grenzregionen können sie auch der offizielle Wohnort sein, an dem sie registriert sind, um eine Arbeitserlaubnis in Russland zu bekommen, wie dies in Belgorod, an der ukrainischen Grenze, der Fall ist. Die im Norden permanent lebenden intraregionalen FernpendlerInnen sind mit weiteren Wohnorten in den Zentralregionen verbunden. Multilokalität und Mobilität prägen das Leben von FernpendlerInnen in der Petroleumindustrie im Fernen Norden Russlands. Der Alltag ist bestimmt von der Triade *Zuhause – auf Reise – auf Schicht*, welche die bedeutenden Lebenssphären der Menschen bilden. Die Mobilität und die Multilokalität stehen deshalb ebenso wie die Normalität und das Extreme dieses Lebensstils im Zentrum des Buches.

Wer sind nun jene Menschen in Russland, die für Russland selbst, Europa oder China Erdöl und Erdgas fördern? Selten wird die Frage nach den Beschäftigten und ihren Arbeitsbedingungen wissenschaftlich oder öffentlich thematisiert. Erdöl und Erdgas sind zentrale

Bodenschätze; sowohl für Volkswirtschaften als auch für die Aufrechterhaltung des Lebensstils der Menschen. Aus diesem Grund haben die Beschäftigten in dieser Industrie eine bedeutsame Rolle. So ist es auch von Notwendigkeit, ihre Arbeitsbedingungen und Lebensrealitäten näher zu betrachten (Eilmsteiner-Saxinger 2013a).

Etwa sieben Tage ist Erdgas in den Pipelines vom Novy Urengoyer Gasfeld bis nach Baumgarten, zum europäischen Verteilerkreuz südlich von Wien, unterwegs (Zirm 2007). Somit sind nicht nur die Menschen mobil, sondern auch der Rohstoff selbst. Also verbinden nicht nur Menschen weit entfernte physische Räume, sondern auch die Transportwege der Bodenschätze lassen Räume miteinander verschmelzen. Damit haben Rohstoffe eine wesentliche sozialräumliche und soziale Dimension. Immer wieder bewegt mich der Gedanke beim Einschalten meines Gasherds, dass der Funke auf jenes Gas überspringt, das Menschen gefördert haben, die seit 2007 im Zentrum meiner Forschung über fernpendelnde Erdöl- und ErdgasarbeiterInnen im Norden Russlands stehen. In jenem Jahr stieß ich zum ersten Mal im Leben mit einem Gläschen auf einen fossilen Brennstoff an. *Za nas, za vas, za neft i gaz! – Auf uns, auf Euch, auf Öl und Gas* zu trinken, ist mir heute liebe Gewohnheit geworden. Während dieser exotische Toast in Österreich kurz die Runde erfreut und ich damit zur Aufmerksamkeit für den wertvollen Rohstoff oder jedenfalls zum respektvollen Umgang mit ihm beizutragen gedenke, so gehört er zum unhinterfragten Standardspruch, wenn ich mit FreundInnen oder meinen GesprächspartnerInnen in den Erdöl- und Erdgasgebieten Nordwestsibiriens gemütlich zusammensitze. In diesem Ritual wird ein Bodenschatz emotional und symbolisch zum getreuen Ernährer und zum Begleiter des kulturellen und sozialen Alltags von Hunderttausenden von Menschen erhoben. Ist er nicht auch mein Ernährer? Mein ständiger Begleiter? Muss mich und meine Tischgesellschaft in Österreich ein solcher Trinkspruch tatsächlich so exotisieren? Speist sich mein Lebensunterhalt aus einem Forschungsprojekt zur Petroleumindustrie nicht genauso aus diesem magischen Stoff? Ich würde ohne Möbel, Computer und Heizung diese Zeilen schreiben, wenn er nicht gefördert und sieben Tage lang transportiert worden wäre. Unser aktueller Lebensstandard ist davon abhängig.

## 1.1 Das System des Fernpendelns

FernpendlerInnen legen interregionale Entfernungen von über 3 000 Kilometern aus Südrussland und dem Nordkaukasus oder von über 1 500 Kilometern beispielsweise aus der Republik Baschkortostan ins nordwestliche Sibirien zurück. Für die Route Moskau – Sachalin sind die Beschäftigten etwa 9 000 km mit dem Flugzeug unterwegs. Intraregionale FernpendlerInnen legen bis zu mehreren Hundert Kilometern zurück. Sie alle sind daher in höchstem Maße mobil und verbinden physisch, sozial, sozioökonomisch und emotional distante Räume.

Die Männer und Frauen aus Regionen Süd- und Zentralrusslands sind gewöhnlich 30 Tage durchgehend in den Fördergebieten auf Schicht und 30 Tage zu Hause (30/30) zur Erholung

(hier handelt es sich nicht um Urlaub, sondern um eine sogenannte Zwischenschicht). Vielfach werden insbesondere von den interregionalen FernpendlerInnen 45/30 und 60/30 Schichten absolviert. Seit der globalen Wirtschaftskrise von 2008 verlangen Unternehmen zusehends Schichtlängen von 60 oder 90 Tagen, was im gesetzlichen Graubereich liegt. Ebenso haben Kurzverträge, die nur für wenige Schichten oder gar nur eine gelten, in diesem Zeitraum zugenommen. Mit diesem Prekariat ist eine mittelfristige Lebens- und Alltagsplanung unmöglich und erst recht keine langfristige Berufsplanung. Sogenannte intraregionale FernpendlerInnen, die in den Industriestädten nahe den Förderstätten wohnen, arbeiten meist in 7/7 oder 14/14 Schichten, können aber auch in den schon genannten längeren Zyklen beschäftigt sein.

Die Bedingungen dieser Multilokalität, des Lebens zum einen am Ort des *Zuhause*s und zum anderen *auf Schicht*, sind durch unterschiedliche Dienstpläne und Schichtlängen geprägt. Diese sind von Unternehmen zu Unternehmen verschieden. Nicht nur in Russland hängen Schichtzyklen von Arbeitsplatzanforderungen, beruflicher Position, Unternehmenspolitik, Entfernungen und Reisedauer, der Art des Beförderungsmittels, den Transportkosten für die Firmen, von der Verkehrsinfrastruktur in den Peripherien sowie dem jeweiligen Arbeitsrecht ab – und nicht zuletzt von unternehmerischen Überlegungen zur Kostensenkung.

Letztere bedingen neben der Qualität der Ausstattung der Camps auch vertragliche Vereinbarungen, ob beispielsweise Reisekosten – ob für das teure Flugzeug oder den billigen Zug – vom Unternehmen getragen werden oder nicht. Die Unterschiede in den Reisezeiten können im Falle der FernpendlerInnen in Russland bis zu vier Tage für die gleiche Strecke ausmachen.

Im Allgemeinen ist Fernpendeln ein weltweit verbreitetes System zur Arbeitskräftebereitstellung in Peripherien ohne lokale Deckung des Bedarfs an MitarbeiterInnen sowie für zeitlich begrenzte oder mobile Projekte (vgl. Carson et al. 2011, Krivoy 1989, Markey und Storey 2011, Silin und Maslakov 2004), wie sie neben der Erdöl- und Erdgasindustrie beispielsweise auch im Bergbau, in der Forstwirtschaft und Fischerei oder im Eisenbahnbau vorkommen. In anderen zirkumpolaren Gebieten Kanadas, Alaskas oder Skandinaviens kommt dieses System in ähnlicher Weise wie in Russland seit etwa den 1970er-Jahren zur Anwendung. Darüber hinaus wird in der Offshoreförderung von und zu den Bohrseln in dieser Form systematisiert ferngependelt (Storey 2010). Eine solche Anwendung von mobilen Arbeitskräften, wenngleich auch nur in geringer Entfernung, gab es schon in den 1930er-Jahren auf den vor der Küste gelagerten Offshore-Erdölfeldern im sowjetischen Baku im heutigen Aserbaidschan. Fernpendeln wird allgemein als Arbeitsform betrachtet, in der Wohnort und Arbeitsplatz so weit auseinander liegen, dass eine tägliche Rückkehr nach Hause nicht möglich oder aus unternehmerischen Gründen nicht vorgesehen ist (auch wenn die geografische Distanz dies zuließe) (vgl. Öhman und Lindgren 2003, Hobart 1979, Khaytun 1979, 1982, Silin und Ermakov 2013, Storey 2001). Der Begriff des *Fernen* im Fernpendeln umfasst somit ein ganzes Set an Bedeutungen: nämlich temporale, räumlich-geografische, ökonomische Distanz (z. B. Leistbarkeit des Verkehrsmittels oder Bereitschaft des Unternehmens, entweder für das

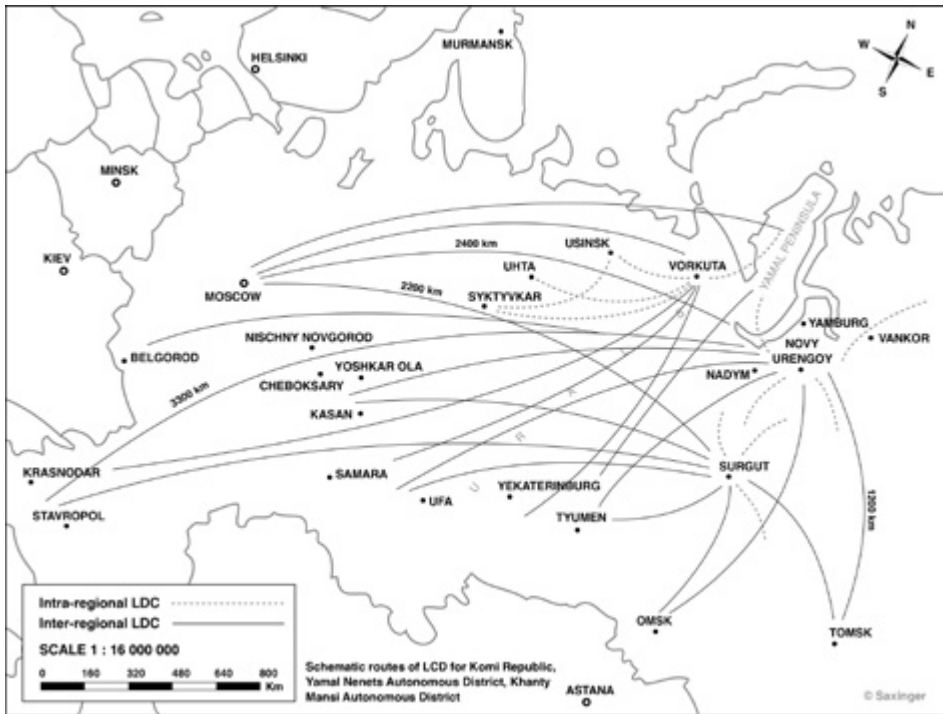


Abb. 1 Schematische Darstellung der Hauptrouten nach Nordwestsibirien (inter- und intraregionale FernpendlerInnen)

schnellere Flugzeug oder für den langsameren Zug zu bezahlen) und technologische (z. B. Verfügbarkeit, Schnelligkeit, Komfort des Verkehrsmittels).

Das Fernpendeln als Methode der Arbeitskräftebereitstellung hat sich in der russischen Petroleumindustrie über die letzten drei Jahrzehnte hinweg in großem Umfang etabliert. Diese systematisierte Mobilität erlaubt es Unternehmen, einen bestehenden Pool von Beschäftigten nicht nur lokal, sondern auch überregional flexibel einzusetzen. Fernpendeln stellt auch einen vergrößerten Arbeitsmarkt für die Beschäftigten dar. Insgesamt ist die russische Erdöl- und Erdgasindustrie in hohem Maß von mobilen Arbeitskräften abhängig, wenn Fachkräfte mit den jeweils geforderten Qualifikationen rasch in neu erschlossene Lagerstätten umgeleitet werden sollen. Durch das Fernpendeln kann der Mangel an FacharbeiterInnen in Russland über den Zugriff auf ein überregionales Angebot an Arbeitskräften abgedeckt werden (vgl. Ananenkov et al. 2005, Andreyev et al. 2007, Andreyev et al. 2009, Krivoy 1989).

Sowohl die Petroleumindustrie als auch andere, mit FernpendlerInnen besetzte Industrien sind einerseits internationale Beschäftigungsfelder, die grundsätzlich durch hohe Ein-



kommensmöglichkeiten charakterisiert sind. Andererseits bezeichnen die Diskurse rund um Rohstofffluch (Behrends et al. 2011, Jaitner 2014, Wener 2013) und Ressourcen-Extraktivismus (Pichler und Knierzinger 2014, Gudynas 2013) massive Ungleichheiten in der Teilhabe von Stakeholdern an den Profiten und eine ungleiche Verteilung der negativen ökologischen und sozialen sowie politischen Konsequenzen der Petroleumindustrie. Neoliberale Geschäftspraktiken und die internationale Mobilität von Beschäftigten bewirken eine Spirale des Abbaus von sozialen Sicherheiten, der Gesundheitsvorsorge und Arbeitssicherheit sowie des umfassenden Lohndumpings. Sie stoßen auf unterschiedliche ökonomische Politiken und Arbeitsgesetzgebungen in den Ländern mit Rohstoffvorkommen. Die Palette reicht von europäischen wohlfahrtsstaatlichen über protektionistische Modelle wie zur Zeit der früheren Planwirtschaft in der Sowjetunion bis hin zu neueren Formen der staatlichen Regulierung wie in Brasilien, Russland oder in den zentralasiatischen Staaten der GUS. Die Palette reicht weiter von weit ausgebauten neoliberalen Modellen, beispielsweise in Australien, Kanada oder in den USA, bis hin zu Modellen mit ungenügend effektiven Gesetzen zum Schutz von Arbeitskräften und Anrainergemeinden wie in Nigeria oder Angola und anderen Staaten.

Im vorliegenden Buch wird das Beispiel Russland behandelt, in dem zwar die Petroleumindustrie insgesamt zunehmend unter staatlicher Protektion und Kontrolle steht, während sich jedoch das Wesen der massiv gewachsenen und weiter zunehmenden mobilen Arbeitskräftebereitstellung nicht im Blickpunkt der Politik befindet. Dieser Umstand ist virulent und wird zunehmend virulenter angesichts der sich derzeit weiter in die Zirkumpolargebiete und langfristig auf das arktische Schelf ausbreitenden Abbaugelände und der wachsenden Zahl an mobilen Beschäftigten. Allerdings wird man diese Entwicklung im Lichte der seit 2014 einbrechenden Rohölpreise noch näher beobachten müssen.

Lohndumping und Bereitstellung der nur allernotwendigsten oder nicht einmal dieser Bedingungen sind sicherlich keine Tatsachen, die nur Russland betreffen. Sie machen aber diese Erwerbsform zu einer extremen. In dieser Studie werden die Auswirkungen von zusehends auf ein Minimum *des Erträglichen* (Ananekov et al. 2005) heruntergeschraubten Bedingungen der mobilen Beschäftigung gezeigt. Es soll aufgezeigt werden, wie die allgemein bekannten Herausforderungen des Fernpendelns für das private Umfeld ausgeglichen werden können. Die Bedingungen des Fernpendelns wirken sich ganz wesentlich auf die Lebensqualität im Privatleben und im Umfeld der Herkunftsregion aus. Im Zusammenhang mit diesen makrostrukturellen Gegebenheiten stellt sich die Frage, in welches politische System und in welche Politiken zur Exploitation der Ressourcen des Nordens das Fernpendeln eingebettet ist. Somit handelt es sich bei dieser Rohstoffpolitik unmittelbar um Biopolitik, da sie auf die unmittelbare Verfasstheit des Menschen als Individuum und gesellschaftliches Wesen abzielt (vgl. Boyer 2011, Rogers 2011).

## 1.2 Eine Forschungsgeschichte des Fernpendelns

Auf die sozialen Besonderheiten dieses Systems verweist schon Krivoy (1989) und plädiert für eine umfangreichere soziologische Erforschung dieser spezifischen sozialen Lebensweise. Ebenso tut dies die seit den 1980er-Jahren bestehende hauseigene Forschungsabteilung des russischen Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*. Das Unternehmen entwickelt Managementmethoden des Fernpendelns kontinuierlich weiter. Es plädiert dafür, dass den Besonderheiten, die sich in physiologischer, psychologischer, sozialer und kultureller Art sowie im Bereich der Arbeitssicherheit und Arbeitseffizienz in der praktischen Umsetzung des Fernpendelns in den Unternehmen ergeben, Rechnung getragen wird. Die ForscherInnen von *OOO Gazprom Dobycha Yamburg* kritisieren den staatlichen Politikrückzug aus diesem Themenbereich und die mangelnde gesetzliche Ausgestaltung. Sie betonen in ihren jüngsten Arbeiten (vgl. Ananekov et al. 2005, Andreyev et al. 2009) die Bedeutung einer Managementmethode, die als Standard in sämtlichen Firmen in Russland, die fernpendelnde Arbeitskräfte nutzen, verpflichtend eingeführt und in Gesetzen verankert werden sollte (Andreyev et al. 2009). Nur so könne dies für die zunehmende Masse an Menschen, die für große Unternehmen, Joint Ventures oder kleine und mittlere Betriebe fernpendeln, unter zunehmend schlechten Bedingungen – unter Nichteinhaltung von bereits existierenden Regelungen und Gesetzen – in einer erträglichen Art ermöglicht werden (vgl. Ananekov et al. 2005). Von einer Verbesserung der Gesetzeslage ist allerdings noch Jahre nach meiner Feldforschung nichts sichtbar. Auf die Notwendigkeit einer Standardisierung und Verbesserung der gesetzlichen Grundlagen, die der derzeitigen Ausbeutung und Bereitstellung von nur minimalen oder unzulänglichen Bedingungen einen Riegel verschieben sollen, verweisen auch Vertreter der Gewerkschaften (vgl. Babinov 2002, Babinov and Paslenov 2002, Bykov 2011). An dieser Stelle muss aber auf die in Russland eingeschränkte Macht der Gewerkschaften, die sich überdies nur in sehr geringem Ausmaß für die FernpendlerInnen engagieren, verwiesen werden.

Es existieren besondere arbeitsrechtliche Bestimmungen zur Organisation von Schichtarbeit und Ausgestaltung des Fernpendelns. Zu den legislatischen Grundlagen in Russland sowie der Sowjetunion legte Martynov (2010) eine Übersicht vor.

International und auch in Russland wurde bisher dem Fernpendeln in der Forschung wenig Bedeutung geschenkt (vgl. Shrimpton und Storey 2001, Storey 2001, Spies 2009), wenn gleich Russland hier viel besser dasteht als andere Länder. Eine Übersicht zur rezenten angewandten Forschung im Bereich des Fernpendelns in Russland zeigt auch ein Konferenzband von Stammler und Eilmsteiner-Saxinger (2010).

Die zentralen Themen in der Forschung zum Fernpendeln sind – hier muss man ihren eingeschränkten Umfang berücksichtigen – die ökonomische Effizienz des Fernpendelns im Vergleich zur Errichtung von monoindustriellen Rohstoffstädten und die Auswirkung der Nutzung von mobilen Arbeitskräften auf die lokale Bevölkerung in Rohstoffregionen. In viel

geringerem Umfang gibt es Forschung zu den Beschäftigten. Insbesondere liegen nur wenige sozialwissenschaftliche Forschungen auf der Mikroebene der Beschäftigten vor.

Zu den ersten Forschungen im Bereich des Fernpendelns im Bergbau- und Petroleumsektor gehören insbesondere die Arbeiten aus Kanada von Storey und Shrimpton (1989, Storey 1989) und in Russland von Krivoy (1989), Khaytun und seinen Kollegen (vgl. Khaytun 1979, 1982, Pogorel'skiy und Khaytun 1983, Agapkin and Khaytun 1987) oder Silin (1982). Alle diese Forschungen vereint, dass sie im Rahmen von Auftragsarbeiten für die Industrie entstanden sind. Alle AutorInnen publizieren heute noch zu Aspekten wie der Entwicklung von monoindustriellen Regionen und Städten im Kontext des Fernpendelns (vgl. Khaytun 2010, Storey 2010, 2001) oder zur sozialen Verfasstheit des Fernpendelns (Silin 2011, Andreyev et al. 2009, Silin 2009, Silin and Barbakov 2009, Maslakov 2004).

Angewandte Forschung zum Fernpendeln kommt auch vom Canadian Mining Institute, beispielsweise zu Geschlechteraspekten (vgl. Costa et al. 2006). Sicherheitsaspekte des Fernpendelns, insbesondere in der Offshore-Ölförderung, bilden ebenso einen Untersuchungsbe reich (vgl. Hart 2012, Mikkelsen et al. 2004).

Den schon erwähnten breiten Block bilden Themen der ökonomischen Effizienz des Fernpendelns gegenüber der Arbeitskräftebereitstellung durch Ansiedelung von Menschen in monoindustriellen Städten nahe der Fördergebiete (vgl. Borisov 2004a, Borisov 2004b, Dorozhkin und Kharitov 2003, Cherepanov 1998a, 1998b, 1999).

Medizinische und psychologische Aspekte bilden einen weiteren Themenbereich, der im Rahmen industrieller Forschung abgearbeitet wird (vgl. Gorbunov 2006, Krivoschekov 2010, 1998, Kvashnina und Krivoschekov 1998, Krivoschekov et al. 1994, Matjukhin et al. 1986, Popova et al. 2010). Aktuelle Forschungen zu fernpendelnden Menschen in arktischen Regionen liegen von Simonova (2010) und Korneeva et al. (2013) vor. Schon früh wurde außerdem auf architektonische Besonderheiten von ArbeiterInnencamps hingewiesen (vgl. Cherepanov 1998a, Eremina 2004, Saprykina 1986). Heute wird die Forschung um psychologische Aspekte von Architektur ergänzt (vgl. Zelinsky 2010).

Letztlich bilden internationale und russische Studien zur Interaktion von FernpendlerInnen und Lokalgesellschaften einen weiteren Forschungsbereich (vgl. Harwood 2012, Markey et al. 2011, McKenzie 2011, Nichols Applied Management 2007, Kuklina 2013a, Kuklina 2013b, Taylor und Carson 2014). Diese Studien fokussieren im Wesentlichen auf den Bereich Regionalentwicklung in Rohstoffperipherien im Kontext des Fernpendelns, weshalb die fernpendelnden Beschäftigten hier lediglich die Ausgangsbasis einer Problemlage bilden. Sie selbst sowie der Komplex von Beschäftigungsbedingungen und die Bedürfnisse der Beschäftigten werden darin nicht explizit oder meiner Ansicht nach nicht immer ausreichend behandelt. Auch hier steht das Problematische im Zentrum.

Arbeiten, die auf qualitativem empirischem Material beruhen, sind nach wie vor in der Minderheit, was die aktuelle Forschung zum Fernpendeln betrifft. Parry (2003) beschäftigt sich mit den Weisen der Vernetztheit mit und Verankertheit in den Herkunftsregionen von

FernpendlerInnen bezüglich der indischen Stahlstadt Bhilai. Angell untersucht psychosoziale und sozialräumliche Beziehungen von FernpendlerInnen im Ölsandabbaugbiet von Alberta in Kanada (Angell 2010). Zur Arbeitszufriedenheit von FernpendlerInnen in der Erdölindustrie in Russland liegen detailliert analysierte quantitative Erhebungen von Spies (2009, 2006) vor, sowie eine Umfrage von Rybakovskiy (2005).

Mit diesem Buch sollen diese Beiträge um eine anthropologische Perspektive, die explizit auf die FernpendlerInnen fokussiert und eine holistische Sicht auf die bedeutungsvollen Lebenssphären eines Lebens in Bewegung zwischen Schicht und Zuhause vornimmt, ergänzt werden.

### 1.3 Anthropologische Forschungen zur Rohstoffindustrie

Die sogenannte *Manchester School* Mitte des 20. Jahrhunderts aus der britischen Tradition der Sozialanthropologie – mit ihren ProponentInnen wie Max Gluckman, Audrey Richards, (der vor den Nazis geflüchteten Österreicherin) Scarlett Epstein, Arnold L. Epstein, Clyde Mitchell, Jaap van Velsen oder Victor Turner – untersuchte die Bergbauindustrie der Regionen des sogenannten Kupfergürtels im südlichen Afrika. Dort wurden soziale Prozesse des Wandels in ruralen und urbanen Gebieten untersucht, die durch die Arbeitsmigration von den Dörfern in die Minenstädte sowie durch Kolonisierungs- und Dekolonisierungsprozesse ausgelöst worden waren. Sie hatten zur Auflösung und zum Umbau von traditionellen Hierarchien und zur Herausbildung neuer Hierarchien geführt. Ihr synchrones Bestehen unter dem Eindruck von Wechselwirkungen sowie der Entstehung von neuen ethnischen Formationen durch den stetigen Austausch zwischen Land und Stadt war Untersuchungsgegenstand der Manchester School, die ihrerseits als Begründerin der Arbeitsmigrations- und Ethnizitätsforschung gilt. Man zeigte, wie rurale Praktiken im urbanen Kontext umgedeutet wurden und zu neuen sozialen Manifestationen führten. Dies zeigte beispielsweise die Forschung zum Kalela-Tanz (Mitchell 1956) ebenso wie Forschungen zur Konfliktbeschaffenheit der sozialen Interaktion mit der Bergbauindustrie (Gluckman 1954, 1955).

In der US-amerikanischen Disziplinengeschichte der Kulturanthropologie kamen ebenfalls um die Mitte des 20. Jahrhunderts Forschungen zur Rohstoffwirtschaft auf die Agenda. Die Regierung der USA finanzierte beispielsweise in Puerto Rico Forschungsprojekte zur Rohrzuckerindustrie (Silverman 2005: 297 ff.). Spätere Vertreter der anthropologischen Richtung der politisch-ökonomischen Anthropologie wie Sidney Mintz oder Eric Wolf waren in das sogenannte Puerto Rico Project, geleitet von Julian Steward, eingebunden. Sie nahmen aus diesen Erfahrungen heraus sodann die Perspektiven von hegemonialen Interessen und ihr Zusammenwirken mit der lokalen Wirtschaft in den Blick (Silverman 2005: 297 ff.). June Nash (1979) studierte die Einbindung von lokalen Gesellschaften in den Bergbau in Bolivien und die Verschränktheit des Arbeitsprozesses mit religiösen Vorstellungen sowie deren soziale Verflechtung mit den Arbeitsbedingungen.

Heute kann als Anschluss an die Studien zu hegemonialen Prozessen, Makropolitik und (vermeintlicher) Demokratiepoltik sowie zu sozialen Ungleichheiten im Kontext von Armut der lokalen Bevölkerung auf der einen Seite und der immensen Wertsetzung der Rohstoffe durch multinationale Konzerne im Zusammenspiel mit nationalen Regierungen oder deren Absenz auf der anderen Seite das Beispiel der Arbeiten von James Ferguson (vgl. 2010, 2006, 2005) im Zusammenhang von Ressourcenklaven genannt werden. In Russland ist das anthropologische Forschungsfeld der Erdölforschung im Kontext der indigenen Bevölkerung noch ein junges (vgl. Dudeck 2010, Stammer 2011, Stammer und Wilson 2006, Novikova 2006, Rouillard 2013, Wilson 2006/2007). Deren nomadische Lebensweise wird zusehends durch die sich ausbreitende Erdgas- und Erdölindustrie eingeschränkt, gleichzeitig aber durch den paternalistischen Zugang der staatsnahen Industrie als traditionell essenzialisiert.

Die AnthropologInnen Reyna und Behrends (2008) sprechen von einem heute vorherrschenden *Crazy Oil Curse*, den sie einen Fluch der Entwicklung nennen. Sie verweisen auf Beispiele in Afrika und Südamerika. Der Terminus des *verrückten Rohstofffluchs* bezieht sich auf den konfliktreichen Kampf um einen endlichen Rohstoff, dessen Konfliktpotenzial sich rund um die ebenso endlichen Förderlizenzen und Royalties entfaltet. Beteiligt sind Stakeholder wie lokale, regionale und staatliche formelle und informelle Interessensgruppen sowie multinationale Konzerne. Wie schon bei Ferguson (vgl. 2006, 2005) gezeigt, sollte der Ölreichtum aufsteigender afrikanischer Nationen zum einen zu einem Demokratisierungsschub und zum anderen zu einem sozioökonomischen Entwicklungsschub führen. Dem steht jedoch die Realität von Bürgerkriegen, der Aufstieg von autoritären Regimen, von Kontrolle und Sicherung der Rohstoffenklaven durch private Milizen und der Ausschluss der regionalen Bevölkerung aus dem Nutzen der immensen Einkommen aus der Erdölindustrie gegenüber (vgl. Behrends et al. 2011, Ferguson 2005, Reyna und Behrends 2008, Ferguson 2006). Die räumlich-politische Auseinandersetzung tendiert in das Zentrum der anthropologischen Rohstoff-Forschung, die sich um Konzeptionen von *Frontier* dreht sowie um die bereits erwähnten Enklaven im Kontext von sowohl lokalen Ausschlüssen als auch Widerstands- und Partizipationspotenzialen (vgl. Argounova-Low 2006/2007, Brightman et al. 2006/2007, Casey 2006/2007). Einen zentralen Beitrag zur Anthropologie der Rohstoffe und deren politischen Verschränkungen liefert auch der Band von Ferry und Limbert (2008a, 2008b). Daneben ist der jüngere Ansatz von Dominic Boyer (2011) mit dem Konzept der *Energopolitics*, die Befassung mit der Biopolitik der Rohstoff(-wirtschaft), zu nennen.

Wie anhand des Fernpendelns hier gezeigt wird, herrscht in Russland immenses Gatekeeping zu Jobs in Unternehmen mit ordnungsgemäßen Arbeitsbedingungen in der Petroleumindustrie vor. Eine Mehrheit von Menschen kann nicht direkt an den Einkünften aus der Erdölindustrie partizipieren. Eine Vielzahl von Menschen ist gewillt, sich ihr Stück vom Kuchen in diesem Sektor zunehmend unter prekären Arbeitsbedingungen abzuholen. Protest gegen prekäre Arbeitsverhältnisse und nach unten sich nivellierende Arbeitsbedingungen ist augenscheinlich nicht gegeben, da es sich noch immer um den Sektor mit den relativ größten

Einkommenschancen – egal unter welchen Bedingungen – handelt. Dies bewirkt auch die Loyalität der in die Industrie eingebundenen Bevölkerung in Russland zum wiedergewählten Präsidenten Vladimir Putin, der diese Bevölkerungsteile regelmäßig zu Gegendemonstrationen bei Demonstrationen für eine Demokratisierung des Landes – wie im Vorfeld und nach den Präsidentenwahlen 2012 der Fall – aus sämtlichen Landesteilen herbeirufen und ihre Loyalität bekunden lässt.

In der vorliegenden Arbeit werden somit Aspekte des Fernpendelns herausgearbeitet, die ein zentrales Feld der zeitgenössischen Anthropologie, nämlich das der Verschränkung von lokalen und überlokalen Verhältnissen (vgl. Eriksen 1996) sowie von individuellen Praktiken mit makrogesellschaftlichen und globalen Kontexten, betreffen. In diesem Sinn bin ich in der vorliegenden Analyse von Ansätzen der anthropologischen politischen Ökonomie (vgl. Ferguson und Gupta 2002, Ferguson 2005, Nash 1979, Wolf 1982, 2001) inspiriert. So wird erstens die Fokussierung auf die Beschäftigten im allseitig rückwirkenden relationalen Kontext mit zweitens der Industrie und drittens dem Staat verschränkt. Wiederum gilt es, Rückwirkungen dieser Institutionen auf Praxis und auf soziale Auswirkungen des Fernpendelns sowie auf die Limits des Zugangs zu diesem hoch begehrten Arbeitsmarkt mit diesem Ansatz zu erläutern.

#### 1.4 Resozialistische und neoliberale Kontexte

In diesem Abschnitt geht es um Prozesse in der Gesellschaft einer vormaligen (?) Supermacht mit einer spezifisch sowjetischen realsozialistischen Planwirtschaft, welche ebenfalls heterogene Wirkungen auf Menschen hatte und ebenso unterschiedliche Taktiken im Umgang mit der Staats- und Gesellschaftsordnung hervorbrachte. An politischen Diskursen können wir die symbolische oder volkswirtschaftliche Bedeutung des Petroleumsektors für dieses Land erkennen. Immer aber geht es um eine nationale Agenda der geopolitischen Stärke Russlands auf dem internationalen Parkett. Die aktuellen Strömungen zeigen ein sowjetisches Revival im Selbstverständnis des Staates im Sinne der politischen Haltung gegenüber der im Land operierenden Industrie. In diesem Sinne ist es begrifflich-theoretisch fraglich, ob nun (nach wie vor) vom *postsozialistischen* Russland gesprochen werden kann, wie dies in den 1990er-Jahren der ökonomischen und politischen *Schocktherapie* quer durch die wissenschaftlichen Disziplinen der Fall war, oder ob es hier nicht vielleicht eines neuen Terminus bedarf. Russland unter Vladimir Putin hat – nach Boris Jelzins Liberalisierungspolitik – neue Wege eingeschlagen, sowohl in wirtschaftlicher als auch in demokratiepolitischer Hinsicht. Wie anthropologische Forschungen zu vormalig sozialistischen Ländern bereits ausgeführt haben, ist beim Terminus Postsozialismus von einer Vielzahl von sozialistischen und postsozialistischen Ländern und Realitäten auszugehen, die man bloß unter einen Überbegriff subsumiert (vgl. Burawoy und Verdery 1999, Hann 2002, Hann 1990, Humphrey 2002, Verdery 1996). Die

anthropologische Lesart des Begriffs Postsozialismus zielt deshalb auf Heterogenität ab. Deren Vielfalt, sowohl was die Umsetzung des Sozialismus betrifft als auch die Wege, die nach 1989 eingeschlagen wurden, lässt sich nur schwer als homogen beschreiben.

Die Petroleumindustrie und die Gesellschaft sind durch eine Vielzahl sozialistischer sowie erneut durch *resozialistische* Charakteristika geprägt. Ich konzeptualisiere die kontemporäre russische Gesellschaft daher nicht als homogene postsozialistische, sondern vielmehr als eine resozialistische, die durch das System Putin geprägt ist – jedoch eingedenk der unterschiedlichen Wirkungen auf die Bevölkerung und der unterschiedlichen Umgangsweisen der verschiedenen Gesellschaftsgruppen mit dieser Politik. Für die Rohstoffindustrie sind zweierlei Konzepte relevant. Erstens das besagte resozialistische: dabei handelt es sich um eine machtervertikale Politik, z. B. in der Petroleumindustrie, die durch Reverstaatlichung und Kontrolle der Mitbewerber am Markt sowie durch die staatliche Sicherung der Rohstoffressourcen und die damit zusammenhängenden Gewinne geprägt ist. Zweitens das Konzept des Neoliberalen: denn gleichzeitig mit der Sicherungspolitik der Rohstoffe zeigt sich im Bereich der Beschäftigten in der Petroleumindustrie, dass neoliberale Umstrukturierungen rapide voranschreiten und keine politischen Anstalten gemacht werden, kraftvollere Gesetze zur Sicherung der Arbeitsbedingungen einzuführen. Insofern ist es korrekter im Kontext der Rohstoffindustrie von einem *resozialistisch-neoliberalen* Russland zu sprechen als von einem postsozialistischen.

Die Fördergebiete von Rohöl und Erdgas in Russland vergrößern sich stetig in Richtung Norden, bis jenseits des Polarkreises und in die Peripherien Sibiriens (Gerasimchuk 2012, Gustafson 2012, Stern 2005, Saposhnikov und Chudnovskiy 1988). Aufgrund der zunehmenden Entfernung der Förderstätten von urbanen Gebieten und dem dicht besiedelten europäischen Teil des Landes ist das Fernpendeln eine zunehmend wichtige Form der Arbeitskräftebereitstellung geworden (Krivoy 1989)<sup>4</sup>. Die Erdöl- und Erdgasförderstätten Russlands bewegen sich und mit ihnen die Menschen, die ihren Lebensunterhalt auf ihnen und in den ihnen angeschlossenen Betrieben verdienen. Der Lebenszyklus vieler Lagerstätten ist bereits abgelaufen, sie werden rückgebaut; neue werden woanders wieder eröffnet. Die Petroleumindustrie ist nicht nur räumlich flexibel, sondern auch zeitlich dynamisch. Je nach Entwicklung der Rohölpreise und der Erdgaspreise werden Förderung und Produktion einmal gedrosselt und einmal angekurbelt. Beschäftigte werden zu *Humanressourcen*, werden als Ressourcen entpersonalisiert und unterliegen wie die fossilen Ressourcen den Gesetzen der Preisbildung je nach Zugänglichkeit und Verfügbarkeit. Eine Boomperiode macht die Industrie abhängig

---

4 Experteninterview: Gareyev, Eduard: Professor für Politikwissenschaft, Staatliche Technische Petroleum Universität Ufa (UGNTU), Interview in Ufa, geführt von der Autorin, 2009. Experteninterview: Khaytun, Aleksey: Professor für Wirtschaftswissenschaften, Russische Akademie der Wissenschaften, Europainstitut: Zentrum für Energiepolitik, Interview in Moskau, geführt von der Autorin und Elena Aleshkevich (Projekt Lives on the Move), 2010.

von qualifizierten Fachkräften, während eine rückläufige Periode das Abhängigkeitsverhältnis umkehrt. Darüber hinaus macht eine solche Phase die Erschließung neuer Lagerstätten und damit neuer Arbeitsplätze schwieriger. Je nach geografischer Lage, geologischen Bedingungen, verfügbarer Technologie oder Infrastruktur werden bereits prospektierte Felder einmal früher und einmal später in den Exploitationsprozess übergeführt. Menschen pendeln quer durch Russland, und die Industrie wirbt nicht nur ArbeitnehmerInnen aus den nördlichen Industriestädten an, sondern aus sämtlichen Regionen Russlands inklusive der Gemeinschaft Unabhängiger Staaten und anderen Ländern. Aufgrund der hohen Nachfrage nach qualifiziertem Personal rekrutiert man vorzugsweise Menschen aus traditionellen Zentren der Petroleumindustrie Russlands und der ehemaligen Sowjetunion. Außerdem sind internationale Konzerne präsent, die mit weltweit verfügbaren Arbeitskräften operieren.

Die makroökonomische und institutionelle Verfasstheit des Fernpendelns bedeutet für die Beschäftigten auch, dass sie direkt in die Dynamiken des Wertes dieses Rohstoffes eingebunden sind, i. e. in jene der Rohöl- und Erdgaspreise. Darüber hinaus sind sie als mobile Arbeitskräfte in demografische Diskurse auf staatlicher Ebene eingebunden, wie in die Frage einer verstärkten Ansiedelung der bisher fernpendelnden Bevölkerung im Norden oder in die Frage einer weiter forcierten Absiedelung von PensionistInnen und nicht beschäftigten Bevölkerungsteilen aus dem Norden (vgl. Heleniak 2008, 2010, Hill and Gaddy 2003, Nuykina 2011). Dieser Aspekt wiederum bringt ein signifikantes Maß an Wettbewerb zwischen lokaler und fernpendelnder Bevölkerung mit sich (vgl. Eilmsteiner-Saxinger 2011, Eilmsteiner-Saxinger 2013b).

## 1.5 Normalitäten und Extreme

Meine Befassung mit *extrem* weite Strecken und lange Reisezeiten absolvierenden, also fernpendelnden Beschäftigten auf klimatisch ungünstig gelegenen Erdöl- und Erdgasfeldern Westsibiriens entwickelte sich aus einer simplen Neugierde für die mir nur teilweise bekannte, im entsprechenden wissenschaftlichen Diskurs mehrheitlich als problematisch dargestellte Lebensführung von MontagearbeiterInnen (vgl. Carrington et al. 2012), wie es sie auch in Österreich gibt. Die Problembehaftetheit wird im Wesentlichen auf die Mobilität und die lange Absenz der Beschäftigten vom Umfeld des *Zuhauses* zurückgeführt, wie auch auf den langen Aufenthalt in geschlossenen, abgelegenen Camps in einem anderen sozialen Umfeld. Dazu kommt noch die Besonderheit, dass von einem 24-Stunden-Tag, der in den meisten Fällen aus einer 12-Stunden-Schicht besteht, auch die restlichen 12 Stunden Freizeit, also das gesamte Privatleben, sich unter der Kontrolle und dem Regime des Unternehmens befinden. So paarte sich die erwähnte simple Neugierde mit anthropologisch naheliegenden Grundfragen nach der sozialen Organisation, nach der Art und Weise der Bewerksstellung mobilen und multilokalen Lebens, das über die Anforderungen des Tagespendelns und die allgemei-



nen Vereinbarkeitsanforderungen von beruflichem und privatem Umfeld in Industrie- und Dienstleistungsgesellschaften hinausgeht.

Stellt das Fernpendeln nun tatsächlich wesentlich unterschiedliche Anforderungen an die Verhandlung von Lebensbereichen, an soziale Einbettungen sowie an die Beschäftigten? Leben die FernpendlerInnen tatsächlich eine abnormale Praxis? Führt das Fernpendeln tatsächlich zu deviantem sozialen Verhalten oder zu zerrütteten Familienverhältnissen, wie dies die landläufige Meinung ist und Teilbereiche der diesbezüglichen Forschung annehmen? Worin liegt genau das Problematische des Fernpendelns? Kann eine Form der Arbeitsorganisation, in die Hunderttausende von Menschen eingebunden sind (Martynov und Moskalenko 2008)<sup>5</sup>, tatsächlich grundsätzlich als problematisch aufgefasst und als abnormaler Lebensstil konzipiert werden? Ich gehe daher der Frage nach der Normalisierung dieses mobilen und multilokalen Lebensstils nach.

Im Zusammenhang mit dem Fernpendeln aus den dicht besiedelten Zentralräumen des europäischen Teils Russlands sowie jenen entlang der urbanen Zentren an der Transsibirischen Eisenbahn oder an der Baikal-Amur-Magistrale in die Rohstoffperipherien des Nordens, in den Fernen Osten Russlands und nach Sibirien, werden die klimatischen Verhältnisse und die großen zurückzulegenden Distanzen thematisiert. Sind Entfernung und Zeit nicht relativ? Was ist weit und was ist lang, und welches Klima ist unverträglicher und extremer als ein anderes? Inwiefern ist die Arbeit in der Rohöl- und Erdgasförderung beschwerlicher und extremer als in anderen Sektoren der Schwerindustrie? Gibt es überhaupt Kategorien, mit denen das Maß für das *Extrem* oder *Normalität* von Arbeitsbedingungen festgemacht werden kann, und welche finanziellen und sonstigen Vergütungen von extremen und belastenden Bedingungen und deren Legitimation stellt die Gesellschaft bereit?

Zu diesem anfänglichen Erkenntnisinteresse gesellte sich bald die Frage nach der Diversität, nach den Differenzierungen innerhalb von und zwischen fernpendelnden Gruppen, die Frage, wie sie dieses mobile Erwerbsleben umsetzen. Nach wie vor werden in der aktuell nur spärlich vorhandenen Forschung FernpendlerInnen undifferenziert und implizit als eine homogene Gruppe konzipiert: männlich und jung oder im mittleren Alter. Die allgemein zentralen, gesellschaftlich strukturellen Unterschiede wie Alter und Geschlecht erweisen sich in der Erforschung des Fernpendelns als zentral. Frauen und Männer entwickeln spezifische Formen der Kinderbetreuung während der langen Absenzen von der Familie. AlleinerzieherInnen sind heute in Russland keine Seltenheit. Insbesondere sie nutzen ein hoch komplexes soziales Netzwerk zur Unterstützung bei Betreuungspflichten. Frauen und Männer reüssie-

<sup>5</sup> Genaue Zahlen sind nicht bekannt, da sie im nationalen Zensus nicht erfasst werden – aufgrund von Einzelzahlen, die von Unternehmen veröffentlicht werden, kann aber von mehreren Hunderttausend ausgegangen werden. Beispielsweise pendeln alleine in KMAO sowie in der Republik Baschkortostan jeweils etwa 100 000 Personen fern; in der Stadt Novy Urengoy in YNAO wird davon ausgegangen, dass jede/r dritte EinwohnerIn im erwerbsfähigen Alter FernpendlerIn ist.

ren auch unterschiedlich im Karrierefeld, und die Zeiträume im Lebensverlauf, in denen ferngependelt wird, variieren. Besonders hervorzuheben ist, dass FernpendlerInnen vielfach bereits in der zweiten Hälfte ihres Erwerbslebens stehen und über das Pensionsalter hinaus fernpendeln. Damit erlangen sie im Rahmen der Sozialisierung der jungen fernpendelnden Beschäftigten einen besonderen Status. Differenzierungen sind auch im Hinblick darauf zu treffen, ob im Norden intraregional oder zwischen den Regionen interregional ferngependelt wird. Nicht zuletzt ist eine zentrale Frage, wie Menschen Zugang zu diesen hoch bezahlten Berufsfeldern, die ein Fernpendeln erfordern, erlangen.

Eine Standarddefinition der Motivation für das Fernpendeln, die vielfach im öffentlichen und gesellschaftlichen Diskurs sowie in der Fachliteratur und in meinen ExpertInnengesprächen als eine Selbstverständlichkeit und Ausgangsbasis für den Diskurs um das *Problem* Fernpendeln benutzt wird, kann so zusammengefasst werden: *Fernpendeln ist eine Erwerbsform, der solange nachgegangen wird, bis das Maß des Erträglichen erreicht ist und die Vorteile nicht mehr überwiegen* (Ananenkov et al. 2005). Ist es empirisch zulässig, Fernpendeln generell mit Kategorien des *Erträglichen*, des Extremen oder des Abnormalen zu konnotieren?

Meine Befunde, die aus dieser Studie hervorgehen, lassen den Schluss zu, dass die gesellschaftliche Sicht auf das Fernpendeln – nämlich die Ansicht, dass sich das Leben der FernpendlerInnen aufgrund seiner Differenz zum Lebens- und Arbeitsalltag der Mehrheitsgesellschaft negativ auf das soziale Sein der mobilen Menschen und ihr privates Umfeld auswirke – keineswegs generell zutrifft. Bei den FernpendlerInnen handelt es sich um unterschiedliche Individuen und Persönlichkeiten, die aufgrund des Fernpendelns nicht zwangsläufig einen abnormalen Lebensstil pflegen. Sie bewältigen die Herausforderungen des Fernpendelns unterschiedlich und würden die Annahme, sie führten ein abnormales Leben, vehement zurückweisen. Wenn soziale Probleme vorliegen, stünden und stehen diese mit anderen, auch in der Mehrheitsgesellschaft wirksamen Komponenten in Verbindung.

Während sich die Dimensionen *Normalität* und *Abnormalität* im Wesentlichen auf das soziale Sein beziehen und von außen konstruiert werden, so beziehen sich die diskursiven Dimensionen des *Extremes* und der Gewöhnung daran auf das Fernpendeln in den Norden im Hinblick auf die Innensicht. Sie stellen ein weiteres zentrales Thema der Bewerkstelligung des mobilen Lebens mit seinen genannten Eigenschaften dar. Dies bedeutet jedoch nicht zwangsläufig, dass die Gewöhnung an das Fernpendeln und diese spezifische Normalität solchen Lebens, so sie einmal von den fernpendelnden Menschen hergestellt sind, Zufriedenheit mit dem Fernpendeln und eine – aus der eigenen Sicht definierte – gute Lebensqualität mit sich bringen (vgl. Spies 2009, 2006). Die Zufriedenheit mit dem Fernpendeln ist bei jenen am größten, die schon viele Jahre fernpendeln und/oder aus einem sozialen Umfeld kommen, in dem das Fernpendeln eine übliche Art des Erwerbslebens darstellt. Nicht zuletzt ergibt sie sich, wenn gute bis sehr gute Arbeitsbedingungen herrschen, die vor allem bei großen Konzernen, die im internationalen Wettbewerb stehen, zu finden sind. Die Dropout-Rate ist vor allem im ersten Jahr oder nach nur einigen Schichten am größten, wie die

Betriebspsychologin Borovikova (2010)<sup>6</sup> darlegt und wie auch meine empirischen Befunde zeigen. In diesen Fällen verläuft der Prozess der Bewerkestellung des Fernpendelns nicht erfolgreich. Drop-outs in der Frühphase des Fernpendelns sind vor allem bei jenen gegeben, die in Unternehmen mit nicht zufriedenstellenden Bedingungen arbeiten. Die Zufriedenheit der Beschäftigten sowie die Bewältigung des FernpendlerInnenlebens sind maßgeblich von den Arbeitsbedingungen und den Strategien und Möglichkeiten des Umgangs mit ihnen abhängig. Die hier getroffene Unterscheidung von Zufriedenheit und Bewerkestellung bezieht sich darauf, dass auch bei nicht oder nicht vollständig vorhandener Zufriedenheit Menschen weiterpendeln und Taktiken entwickeln, um die Nachteile und ihre Unzufriedenheit mit ihnen zu bewältigen. Dies betrifft zum Beispiel jene FernpendlerInnen, die unter sehr schlechten Bedingungen arbeiten, wie sie bei Firmen gegeben sind, die sich des sogenannten *wilden Fernpendelns* (*dikaya vaktha*) bedienen. In solchen Fällen ist die Bewältigung der Gesamtheit der problematischen Umstände zwar erschwert, aber der Druck, ein Einkommen zu erwirtschaften, groß. Es stellt sich berechtigterweise die Frage, wie schlecht es in Russland um den Arbeitsmarkt außerhalb der Petroleumindustrie bestellt ist. Denn das Maß des *Erträglichen* (Ananenkov et al. 2005) umfasst hier, dass Menschen massive physiologische und psychosoziale Belastungen auf sich nehmen, die ihr soziales Leben insgesamt beeinträchtigen. Das Ziel dieses Buches ist es auch, die Zuschreibung der Problembehaftetheit, zu der die Konnotationen des Abnormalen und Extremen gehören, analytisch zu hinterfragen und zu dekonstruieren. Anhand empirischen Materials, der Form, in der Menschen ihr Leben darstellen, sowie auf Basis meiner Beobachtungen von Faktoren, die dieses Leben beeinflussen, und unter Berücksichtigung der starken Diversität innerhalb der Gruppe der FernpendlerInnen wird das Wesen des Fernpendelns als Normalität in dieser Arbeit sodann rekonstruiert.

## 1.6 Mobilität und Multilokalität im Kontext von Normalität

Nun ergeben sich zwei zentrale Fragestellungen, welche die Konstitutionen und Organisationsweisen des Lebens von FernpendlerInnen, ihr Leben in Mobilität und Multilokalität, in der Petroleumindustrie im Norden Russlands in das Zentrum des epistemologischen Interesses rücken: Wie bewerkstelligen Menschen ihr mobiles und multilokales Leben mit und zwischen alternierenden sozialen Sphären *des Zuhauses*, *der Reise* und *der Schicht*? In welcher Weise konstituiert sich Normalität und Extrem in einer Lebensweise, der von außen eine problematische Verfasstheit zugeschrieben wird?

---

6 Expertinneninterview: Borovikova, Irina: Leiterin der Abteilung für Soziale und Psychologische Forschung des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Urengoy*, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin, 2008.

Beide Fragen werden mit Fokus auf die aus der Analyse generierten zentralen Themen und die dem Fernpendeln innewohnenden Kategorien – 1. Normalität (vgl. Link et al. 2003b, Link 1997, Link et al. 1999, Rolf 1999, Stemmer 2011) und Extrem sowie 2. sozialräumliche Verbindung und Trennung – beantwortet. Fernpendeln besteht aus der Triade *Zuhause – Reise – auf Schicht*. Verbindung und Trennung haben hier nicht nur die Bedeutung des physischen Aktes des Reisens von und zu dem jeweils anderen Lebensmittelpunkt (sei es *die Schicht* oder das *Zuhause*), sondern sie haben insbesondere eine soziale und emotionale Bedeutung, diese Sphären zu verbinden (Eilmsteiner-Saxinger 2010a). Anhand dieser Forschungsfragen sind die sozialen Strukturen zu untersuchen, die der Bewerksstellung – und somit der *Praxis* (vgl. Bourdieu 1977, 1990, Reckwitz 2003, Yanagisako und Collier 1994) des Fernpendelns und den *Taktiken* (vgl. de Certeau 1988, Strasser 2012) – des Lebens in *Mobilität* (vgl. Büscher und Urry 2009, Cresswell und Merriman 2011, Grieco und Urry 2011, Sheller und Urry 2006, Urry et al. 2010, Verne 2012) und *Multilokalität* (vgl. Hilti 2009, Rolshoven 2006, 2004, Rolshoven und Winkler 2009, Schier 2009, Weichhart 2009) zugrunde liegen. Sie werden durch das Prisma des sozialen Raumes und der prozessualen Herstellung von Orten beleuchtet (vgl. Cresswell 1996, 2004, Ingold 2007, Löw 2001, 2008, Massey 2005, Thrift 1983, 1996).

Wenngleich vielfach von der Gegenwart als einem Zeitalter der Mobilität gesprochen wird – vom *[age] of mobility [that] has replaced the sedentary age* (Rolshoven 2008) –, ist Mobilität eine die Menschheit seit jeher prägende Lebensform. Sesshaftigkeit in ihrer (im Zusammenhang mit der Nationalstaatenbildung in Europa) staatlich kontrollierten und weit ausgreifenden Form ist ein Phänomen der späten Moderne (Rolshoven 2009). Gleichzeitig haben neue Transporttechnologien und neue Arbeitsplatzarrangements – meint: der Wohnort liegt entfernt vom Arbeitsplatz und nicht mehr wie bei bäuerlichen Gesellschaften im selben Haus (Weichhart 2009) – im Zuge der Industrialisierung zu zunehmender Mobilität der Menschen geführt, die heute in Formen von transnationalen Bewegungen mündet. *Sesshaftigkeit [ist ein] Ideal der Moderne. In der Tat ein „Ideal“, denn die historischen Alltagswirklichkeiten der Menschen waren bereits am Vorabend der Industrialisierung hoch mobil* (Rolshoven 2006: 28). [Siehe dazu auch Wolf (1982)].

Multilokale Lebensweisen sind in den unterschiedlichsten sozialen Gruppen sichtbar, handelt es sich nun um Vagabondage oder fahrende Gruppen wie die Roma (vgl. Okely 1996, 1994) oder um Tourismus, Zweitwohnsitze (wie z. B. Feriendomizile, Schrebergärten), Flüchtlinge, um AkademikerInnenmobilität, Handlungsreisen, Pendelbewegungen von Scheidungskindern und viele mehr (vgl. Rolshoven 2011, 2009, 2005). Die Ethnologin Rolshoven definiert Multilokalität folgendermaßen mit einem Begriff, den sie auf Waldenfels (1985) und Miranda (1995) zurückführt:

Multilokalität bezeichnet eine *vita activa* an mehreren Orten: Der tägliche Lebensalltag in seiner Gesamtheit verteilt sich an verschiedene Orte, die in mehr oder weniger grossen Zeiträumen aufgesucht und mit einer mehr oder weniger grossen Funktionsteiligkeit genutzt werden. Dau-

er und Funktion zählen demnach zu ihren wichtigen Bestimmungsgrößen. Da die multilokale Lebensweise ein gesellschaftliches Phänomen ist, ist das Spektrum der schicht-, alters- und kulturspezifischen Variationen, der traditionellen und spätmodernen Äusserungsformen sehr vielfältig. [...] Amtliche Darstellungen [...] unterstreichen die nationalstaatliche Gebundenheit der Erscheinungen. Denn jedes Land ordnet jedem mobilen (und nicht mobilen) Menschen einen Status vivendi zu, innerhalb dessen er/sie agieren muss [...]. (Rolshoven 2006: 29)

Rolshoven orientiert sich in der Konzeption von Multilokalität an Appadurais (1996) Konzept der Lokalität, das zu verstehen ist

[...] als eine Strategie der Lokalisierung und damit als ein Kulturprozess, der das Ergebnis der lebensweltlichen Kontextualisierung und Selbstverortung eines Menschen ist. Von dieser akteurszentrierten und prozesshaften Bestimmung profitiert der Terminus Multilokalität, indem er bewegliche Wohnweisen begrifflich integriert und „Wohnen“ als Handlung ausweist. (Rolshoven 2009: 291)

Im vorliegenden Buch wird auf Fragen der *Normalität* von Mobilität und Multilokalität eingegangen. Wenn Normalität als Handlung und Vorstellung dessen, was in der Mehrheitsgesellschaft entlang einer Normalverteilungskurve vorherrschend ist (Gerhard et al. 2003), betrachtet wird, so zeigt sich, dass Multilokalität und Mobilität an zwei entfernten Polen der Extreme liegen. Zum einen zeigen sich Formen, die mit einem Stigma belegt sind, wie die Mobilität bei Roma, Obdachlosen oder Flüchtlingen, während am anderen Pol des statistischen Ausreißers mobile und multilokale Lebensformen mit Heros belegt sind, wie beispielsweise bei AbenteurerInnen (Rolshoven 2011: XV). Am Beispiel der FernpendlerInnen lassen sich beide Zuschreibungen ausmachen, wie in den nachfolgenden Kapiteln dieses Buches gezeigt werden wird. FernpendlerInnen wird zum einen ein unsteter und unzuverlässiger Lebensstil zugeschrieben, und gleichzeitig werden sie aufgrund ihrer enormen Leistungen in der Schwerindustrie, in einem harschen Klima und des Auf-sich-Nehmens von diesen Bürden als Menschen mit hoher physischer und psychischer Belastungsfähigkeit (und Heros) konzipiert.

In dieser Studie wird *Normalität* im Zusammenhang mit der vermeintlichen *Nicht-Normalität* (*ne normalnyy*) – um beim emischen Begriff zu bleiben, den die Untersuchten verwenden – oder *Abnormalität*<sup>7</sup> betrachtet. Ebenso wird das Extrem des Mobilen und Multi-

7 Zur Definition bei Link et al. (2003b: 13): *Der positive Gegenbegriff zu „Anormalität“ ist „Normalität“. „Anormalität“ bedeutet also die Abwesenheit von Normalität; der Gegenbegriff zu „Abnormalität“ ist ebenfalls „Normalität“, wobei hier die Abweichung von Normalität gemeint ist.* Vorliegend geht es daher um Abnormalität, da sich FernpendlerInnen vornehmlich in Beziehung zur Normalität setzen und daher die Abweichung hervorstreichen und nicht eine Absenz von Normalität im Fernpendeln.

lokalen in Abgrenzung zum Normativ der Sesshaftigkeit als Mainstreamlebensweise kenntlich gemacht. Rolshoven spricht von einer

„dialektischen Wirklichkeit der Gesellschaft: In der frühen Moderne treffen wir auf „Sesshaftigkeit“ als Leitbild und „Mobilität“ als Praxis, während in der späten Moderne die „Mobilität“ als Leitbild aufsteht und die „Sesshaftigkeit“ Praxis ist. (2006: 29)

Der Topos des Normalen und seine Gegenpole wie das Nicht-Normale und Abnormale oder das Extreme liegen dem Buch als roter Faden zugrunde. Es handelt sich bei der entsprechenden Konzeption von Nicht-Normalität um die Außenzuschreibung durch eine nicht fernpendelnde Bevölkerung, die sich im privaten und öffentlichen Diskurs manifestiert. Fernpendeln wird aber auch in der Forschung im Wesentlichen aus der Perspektive des Problematischen behandelt. Es wird deutlich, dass die Konstruktionen von Normalität eine zentrale Rolle spielen, wenn es um die Bewerkstelligung des Fernpendelns geht. Sie werden bei langfristigen FernpendlerInnen verhandelt und entsprechend umgesetzt. Insbesondere jene GesprächspartnerInnen, die mit dem Leben in zyklischer Mobilität und Multilokalität hadern, die sich daran nicht gewöhnen können und ihre Karriere als FernpendlerInnen vielfach schon nach wenigen Schichten beenden, haben die Verhandlung der Normalität ihres Lebens nicht realisiert. Für sie bedeutet Fernpendeln, einen nicht normalen Lebensstil – im Sinne von *zwei halben*, einem geteilten Leben – leben zu müssen. Sie nehmen selbst die Zuschreibung des Abnormalen für sich als FernpendlerInnen vor. Manche, die den multilokalen und mobilen Lebensstil in ihre Normalitätskonzeption inkorporiert haben, sprechen hingegen vom *doppelten Leben* im Sinne einer Bereicherung, wie es hier beispielsweise ein Interviewpartner auf den Punkt bringt: *Ich habe ein doppeltes Leben und kann daher zwei Leben in einer Lebensspanne leben.*

Die Vorstellung eines Lebens im Extrem – als Gegenpol zum Normalen konzeptualisiert – ist bei FernpendlerInnen und nicht Fernpendelnden gleichermaßen vorherrschend, allerdings mit unterschiedlichen Bedeutungen. Während letztere das Extreme mit dem Abnormalen oder Nicht-Normalen synonymisieren, stellt das Extreme des Lebens für FernpendlerInnen eine wichtige Praxis zur Legitimierung von überdurchschnittlichen Gehältern und Sondervergütungen dar, eine Legitimierung eines – vermeintlich unsteten – Lebensrhythmus, der von Mobilität und Multilokalität geprägt ist und daher weder im Alltag noch in seiner sozialen Form jenem der Mehrheitsgesellschaft entspricht. Vonseiten der ArbeitgeberInnen wird die Konnotation des Extremen dahingehend genutzt, dass damit sich verschlechternde Arbeits- und Pendelbedingungen legitimiert werden: Es handle sich um einen extremen Job, also könnten auch die Bedingungen extrem sein.

Im Zusammenhang mit solchen Zuschreibungen, Selbst- und Fremdwahrnehmungen in Bezug auf den Lebensstil der FernpendlerInnen und das Fernpendeln als eine Arbeitskräftebereitstellungsmethode wird hier versucht, einen Beitrag zur Erforschung von Normalität in der Anthropologie zu liefern. Für die vorliegende Interpretation des empirischen Materials

erscheinen mir folgende Zugänge zu Norm, Normativität, Normalität und Normalisierungen zielführend: Normalität wird als ein Gefüge sozialer Formen definiert, die im Zentrum einer statistischen Normalitätslinie bei Durchschnittswerten (Link et al. 2003b: 12, Gerhard et al. 2003: 8 ff.) liegen. Diese Normalität bezieht sich auf die Einordnung der Menschen in gesellschaftlich gängige Handlungsweisen und Ideen, die als Norm wahrgenommen werden. Allerdings kommt es gleichzeitig zu einem *Flexibilitäts-Normalismus* (Link 1997: 425) – einem Archipel aus Diskurskomplexen einer flexibel-normalistischen Struktur (Link 1997: 405). Normalität ist also nicht naturgegeben, sondern stellt ein Produkt von Normalisierungen dar (Link 1997: 425). Dispositive der Normalität werden damit auf die Ebene der Individualität verlagert (Link et al. 2003b). Wie bei Bourdieu gezeigt wird, steht dieser Individualisierungsprozess allerdings im Kontext einer Habitualisierung. Es geht um Normalität im Sinne einer Habitualisierung im sozialen Raum und einer individuellen sowie kollektiven Verortung der AkteurInnen darin (vgl. Bourdieu 1983, 1977). So kommt es zu einem *Skalierungsverfahren und damit zur Vergesellschaftung von Praktiken* (Bublitz 2003: 151), zu divergierenden Normalitäten. Rolf verweist auf die Konzeption von Normalität im Sinne des Wertbegriffes von (langweiliger, nicht kreativer) Durchschnittlichkeit (Rolf 1999: 21-22). Bei Goffman (1980 [1967]) ist das Nicht-Normale auf der *Back-Stage* (Willems 2003). Wie sich am Beispiel der FernpendlerInnen zeigt, kommt es durch den Normalisierungsprozess innerhalb der Gruppe – in Abgrenzung zur Mehrheitsgesellschaft – im Sinne einer flexiblen Normalisierung zur Etablierung des vermeintlich Nicht-Normalen auf der *Front-Stage*. Bei Luhmann (1984) *fungiert [der Normalitätsbegriff] als Gegenpol zum Begriff der Normativität, indem er gegenüber der Positivität des Rechts auf die Selbstverständlichkeit des Üblichen und Gewöhnlichen verweist* (Rolf 1999: 13).

Stemmer (2011) bezieht sich auf das schlüssige Zusammenspiel von *Müssen* und *Wollen*, wenn es um die Definition von Normativität, Norm und Normalitätspraxis geht. Im Kontext des Fernpendelns bedeutet dies, dass jene, die sich für einen Lebensweg in Multilokalität und Mobilität entscheiden, eine entsprechende Handlung setzen. Sie *wollen* fernpendeln und *müssen* dies zur Realisierung ihres Vorhabens dann auch tun. Die Mobilität und Multilokalität wird zur Normativität der Arbeitskräftebereitstellungsmethode des Fernpendelns.

## 1.7 Analytisches Prisma Raum und Differenz

Differenzen *innerhalb* der *und zwischen* (Moore 1994) den beteiligten Gruppen sowie soziale Ungleichheiten, die ein zentrales Charakteristikum der russischen Gesellschaft insgesamt bilden (vgl. Eilmsteiner-Saxinger 2004, Ledeneva 1998), stellen ein strukturierendes Merkmal des Fernpendelns und damit eine Querschnittsmaterie in dieser anthropologischen Studie dar. Sie werden im Kontext der Arbeits- und Lebensbedingungen, die maßgeblich die Bereitschaft zum Fernpendeln und das Fernpendeln insgesamt als eine von der Industrie angewendete Methode der Arbeitskräftebereitstellung beeinflussen, behandelt. Differenz und

Ungleichheit manifestieren sich bei FernpendlerInnen in strukturellen Größen wie Alter und Geschlecht sowie in der ethnisch-regionalen Zugehörigkeit (vgl. Öfner 2014), aber auch in deren Auswirkungen auf die Praxis und das Verhandeln von Mobilität und Stabilität, weiters in den Zugangsmöglichkeiten, die in besonderem Ausmaß kulturellen und sozialen Kapitals (vgl. Bourdieu 1986, 1984, 1983) bedürfen.

Mein empirischer Befund ist, dass die Thematik des Fernpendelns in die Rohstoffgebiete des russischen Nordens sehr eng mit Bedeutungen und Symboliken verbunden ist, die diesem Raum inhärent sind. Dies ist nicht nur auf der individuellen Ebene der Fall, sondern auch auf der staatlichen und jener der Industrie. Die Dimension von Bedeutungen und Erfahrungen geht mit den genutzten Räumen und ihren Wertbeschaffenheiten im Hinblick auf ihre Rohstoffe einher. Eine räumliche Dimension hat das – emisch und etisch zwar unterschiedlich, aber gleichermaßen konzeptualisierte – (räumliche) Extrem des Fernpendelns aufgrund von Multilokalität und Mobilität sowie das Extrem des Nordens im Sinn eines weiten, kalten, vermeintlich unzivilisierten und fremden Raums. Ebenso kann auch die Normalität des Fernpendelns und die des Nordens in Abgrenzung zur Außenzuschreibung, die hier eine Abnormalität des Ersteren und eine Fremdheit des Zweiten ortet, durch FernpendlerInnen sozialräumlich analysiert werden.

In meinen Interpretationen liegen Bezüge zu den relational-räumlichen Ansätzen von Martina Löw (vgl. 2008, 2001) und Doreen Massey (2005) vor. Darüber hinaus liegen ihnen Überlegungen aus Ansätzen Tim Ingolds (vgl. 2011, 2007, 2006, 2000) zur Vorstellung und Herstellung der Welt über Mobilität und Interaktion von Mensch und Umwelt, die im Sinne von Gütern, Rohstoffen und Technik verstanden wird, und ihre Rückbezüglichkeiten, die mit Bruno Latour (vgl. 1993) und John Law (vgl. 1992) analytisch verknüpfbar sind, zugrunde.

Der Norden hält in seiner materialen und sozialen Verfasstheit strukturelle und praxis-induzierende Eigenschaften sowie relationale Perspektiven des Lokalen, des Multilokalen, des Dislozierten sowie der Mobilität bzw. Fixiertheit und Ungleichheit in der Raumnutzung (vgl. Olwig und Sørensen 2002, Trager 2005, Weichhart 2009) bereit, betrachtet man Menschen – indigene und nicht indigene Raumnutzende –, ArbeiterInnencamps und Förderstätten aus der Perspektive der Gleichzeitigkeit von Mobilität und Stabilität. Der Norden erhält durch die über das Lokale hinausgehende globale Einbindung auch die diesbezüglichen hierarchischen Eigenschaften. Eine raumspezifische Einbettung kann auch die sozial-zeitlichen Dimensionen (vgl. Gingrich 1994, Hubert und Parkin 1999, Ringel 2013, Smethurst 2000, Tabboni 2001) des Fernpendelns – der Individuen und des Systems des Fernpendelns selbst – zeigen. Außerdem können die sozial-zeitlichen Dimensionen der Konsequenzen der Industrierestrukturierung im Rahmen des Systemumbaus nach der Auflösung der Sowjetunion beleuchtet werden wie auch die unterschiedlichen Bedingungen der Kontrolle von Mobilität in der Sowjetunion und im heutigen Russland.

In dieser Studie werden die Bedingungen und die Praxis zur Bewerkstelligung eines mobilen Lebens von FernpendlerInnen herausgearbeitet, die bestimmt sind durch die Petroleu-



mindustrie, die spezifische Interaktion zwischen den Räumen und Regionen des Nordens und den Zentralräumen Russlands sowie durch die sozioökonomischen, politischen und gesellschaftlichen Bedingungen in Russland.

Diesen Fragen wird in diesem Buch aus den Perspektiven der Differenz und gesellschaftlicher Strukturen der Ungleichheit als Querschnittsmaterie nachgegangen. Die Notwendigkeit dafür ergibt sich aufgrund der Erkenntnisse aus den empirischen Felddaten. Sie verweisen deutlich darauf, dass diese strukturierenden Elemente der Differenz für die Bewerksstellung des Fernpendelns zentral sind wie auch für die Bewerksstellung der Nutzung ökonomischer und sozialer *Standortofferte* (Weichhart 2009) der Rohstoffperipherien. Sie strukturieren die Bedingungen der Umsetzung dieser für die FernpendlerInnen erstrebenswerten Option eines mobilen Erwerbslebens.

Ein zentrales Argument für den analysemethodischen Einsatz der Differenz und Ungleichheit als einer Querschnittsmaterie ist die in den Sozialwissenschaften und insbesondere in der Anthropologie übereinstimmende Annahme der Nichtexistenz von egalitär organisierten Gesellschaften. Dieser Annahme folgend gehe ich in dieser Arbeit von einer Gesellschaft aus, die per se durch Ungleichheiten strukturiert ist (vgl. Burzan 2011, Schwinn 2008, Yanagisako und Collier 1994) und in der sich Menschen einerseits durch u. a. habituelle Distinktion in einem abstrakten Feld der Macht positionieren (vgl. Bourdieu 1977, 1983, 1984) und andererseits durch ihre physische und soziale Positionierung im materiellen und sozialen Raum (vgl. Hammedinger 1998, Harvey 1991, Lefebvre 1991, Löw 2008, Weichhart 2009, 2008) auszeichnen. Die Befassung mit den sozialen Dimensionen des Raumes beginnt in der Anthropologie weit vor dem sogenannten *spatial turn* (Soja 1989) der Geografie: Themen der sozialen Verfasstheit des Raums und die Wirkung von räumlichen Anordnungen auf menschliche Vorstellungen und gesellschaftliche Ordnungen wurde bereits vom Emil Durkheim'schen Wirkungskreis, wie z. B. bei Maurice Halbwachs zu Beginn des 20. Jahrhunderts, behandelt (Parkin 2005: 193).

Um die zentralen Komponenten des Fernpendelns – erstens die Mobilität und zweitens die Multilokalität – analytisch zu konzeptualisieren, orientiere ich mich an den anthropologischen Methoden von Yanagisako und Collier (1994). Wichtig für diese Entscheidung ist, dass der Ansatz die temporalen Aspekte der Reproduktion von gesellschaftlicher Struktur beachtet. Yanagisako und Collier (1994) schlagen ein Modell der *Analyse von sozialen Ganzheiten* vor – diese können jedoch in ihrer Vollständigkeit nie erfasst werden. Erfasst werden können aber die vielen Dimensionen, die ein soziales Phänomen wie das Fernpendeln prägen und hervorbringen.

Darüber hinaus schlägt die Raumsoziologin Löw (2008, 2001) eine Analyse der Relationalität von Räumen vor, die Differenzen berücksichtigt. Sie begriff soziale Organisation über die folgenden integrierten räumlichen Prozesse: 1. *Spacing*, die Anordnung von sozialen und physischen Gütern und Menschen/Lebewesen, und 2. die *Syntheseleistung* (Löw 2008, 2001). Die Synthese der Anordnungen wird durch Erfahrung, Erinnerung, Praxis und Wie-

derholung der Anordnungen von Menschen und Gütern erreicht. Dabei sind Ungleichheit, Zugang, Ausschluss und Teilhabe zentrale Momente dieser repetitiven Handlungen und der damit einhergehenden Konstitution vom sozialen Raum, in dem multiple Orte mit multiplen Bedeutungen entstehen können (Löw 2008, 2001). Dieser Ansatz steht – wenn dies auch bei Löw nicht expliziert wird – in Verbindung mit der *Actor-Network-Theory* (vgl. Latour 1993, Law 1992), die von einem handlungsinduzierenden Netzwerk von materieller Umwelt und Menschen, die gleichermaßen als *Aktanten* gelten, spricht. Bei Latour wird davon abgerückt, den Menschen ins alleinige Zentrum der sozialen Analyse zu rücken. Die technische Welt und nicht menschliche Lebewesen wären als handlungsweisend in der Interaktion mit dem Menschen zu fokussieren (Ruffing 2009: 10 ff., 32 ff., Wieser 2012: 185). Allerdings ist die Untersuchung von handlungsinduzierenden Eigenschaften materieller, nicht menschlicher Dinge in der Anthropologie nicht neu, ebenso wenig wie die anthropologischen Forschungen zur menschlichen Beziehung von Dingen und Menschen sowie ihre Rückbezüglichkeit in der sozialen Formung. Solche Untersuchungen gehen zu den frühen Fragen der Disziplin zurück, zum Beispiel wenn es um die Untersuchung von Beseeltheit von materieller Natur im Animismus geht oder jene von rituellen und profanen Gegenständen und ihren das Bewusstsein und Denkweisen beeinflussenden Eigenschaften (vgl. Baumann 2000, Douglas 1969, Durkheim 1998 [1912], Fiederwitz 2000, Gingrich 2000, Hahn 1996, Kaufmann 2000, Träger 1999, Wallendorf und Arnould 1988) bzw. um die Untersuchung von kommodifizierten Dingen und ihren sozialen Wirkungen bzw. ihrem eigenen sozialen Leben (vgl. Appadurai 1986, Kopytoff 1986). In ähnlicher Weise wie ich in diesem Buch kontextualisiert Rogers (2012) Erdöl als Rohstoff und Pipelines im postsozialistischen Russland am Beispiel der Erdölregion Perm als materielle, sinnstiftende Netze mit ihren sozialen Prozessen.

Die epistemologischen und anwendungsorientierten Zielsetzungen dieser Studie sind die Fokussierung auf die Perspektive der FernpendlerInnen und ihre vielfältigen Wege der Organisation eines mobilen und multilokalen Lebens, insbesondere ihre positiven Bewältigungsstrategien zwischen Normalität und Extrem. Diese werden anhand ihrer strukturellen Bedingungen und deren Intersektionen auf den Ebenen der Stakeholder analysiert. Diese Stakeholder sind die Beschäftigten und ihr soziales Umfeld, die in sich höchst ausdifferenzierte Industrie sowie der Staat. Sie sind ihrerseits wieder in globale Prozesse der internationalen Rohstoffmärkte und geopolitische Diskurse eingebunden.

## 1.8 Explorative, mobile und multilokale Feldforschung

Aufgrund der bisher nur spärlich vorliegenden Forschung zum Thema Fernpendeln muss ein exploratives Unterfangen in Angriff genommen werden. Die Arbeitskräftebereitstellungsmethode des Fernpendelns wird in diesem Buch aus der Perspektive der mannigfaltigen Leben von Beschäftigten beleuchtet.

Diese Exploration basiert auf Techniken der Tiefenforschung auf der Mikroebene. Sie nutzt die Möglichkeiten der Triangulation der anthropologischen Kernmethode der Langzeitfeldforschung (vgl. Malinowski 1922, Wolcott 2005), die der narrativen Interviews (vgl. Sieder 1998) und die von zahlreichen informellen Gesprächen mit den FernpendlerInnen und Familienmitgliedern sowie Beobachtungen von räumlichen und kulturellen Ausdrücken sowie von sozialen Interaktionen. Visuelle Daten wie Fotografien aus der Beobachtung wurden mitunter als Grundlage für Interviews herangezogen. Die Triangulation umfasst auch die Verknüpfung der empirischen Daten mit bestehendem demografischen und sozioökonomischen Material und mit Gesetzen oder Politikdokumenten zur Kontextualisierung im Rahmen der Interpretation. In diese Kontextualisierung fließen ExpertInneninterviews (vgl. Meuser und Nagel 1997) mit VertreterInnen von Unternehmen und der Administration von Petroleumindustriestädten des Nordens mit ein. Ebenso umfasst die Analyse die im Zuge dieser Studie und im Rahmen des Projekts *Lives on the Move*<sup>8</sup> erhobenen statistischen Daten zur Bereitschaft zum Fernpendeln bei Studierenden an der Staatlichen Technischen Petroleum Universität in Ufa (UGNTU) sowie die gemeinsam mit der Filiale der Staatlichen Universität Tyumen in Novy Urengoy unter FernpendlerInnen erhobenen statistischen Daten zu ihrer persönlichen Einstellung und ihren persönlichen Erfahrungen zum Fernpendeln (vgl. Eilmsteiner-Saxinger 2013b).

Nachdem *die Leben* der FernpendlerInnen die Orte des *Zuhauses*, *der Schicht* und jenen *der Reise* – die Reise mit ihren Orten als Verbindungsraum – umfassen, wende ich vor allem eine *mobile* (vgl. Büscher und Urry 2009, Büscher, Urry und Witchger 2010) sowie eine *multilokale* Feldforschung (vgl. Marcus 1995) an. Besonders zielführend für die Untersuchung von mobilen Beschäftigten ist die *mobile* Feldforschung, die das Subjekt der Untersuchung begleitet. Mein methodischer Ansatz einer multilokalen und mobilen qualitativen Feldforschung umfasst das Mitreisen mit FernpendlerInnen, Besuche in großen stationären und kleineren mobilen Camps unterschiedlicher Firmen und das wiederkehrende, lange Verweilen mit FernpendlerInnenfamilien in den Herkunftsregionen im Norden (intraregionale FernpendlerInnen) sowie Kurzbesuche bei Familien in den Zentralregionen (interregionale FernpendlerInnen). Meine zentralen Feldforschungsorte waren die Stadt Novy Urengoy sowie die Städte Nadym, Pyt'-Yakh und Raduzhnyy als Hauptwohnorte der in den Abbauregionen lebenden intraregional Fernpendelnden. Die zentralen Orte meiner mobilen Feldforschung sind die Pendlerzüge, in denen ich insgesamt über 25 000 Kilometer zurückgelegt habe. Wenige Male

---

8 Forschungsprojekt "Lives on the Move – Vakhtoviki in Northwestern Siberia: - A qualitative empirical account of long-distance commute work in the Russian Federation's oil and gas industries"; finanziert durch den Österreichischen Forschungsförderungsfonds (FWF): [P 22066-G17]; Universität Wien: Institut für Geographie und Regionalforschung & Österreichische Akademie der Wissenschaften (ÖAW): Institut für Stadt- und Regionalforschung (ISR); Projektleitung: Prof. H. Faßmann; 2010-2015.

bin ich zwischen dem Westen Russlands und dem nordwestlichen Sibirien geflogen, um Unterschiede des fernpendlerischen Reisens zwischen Eisenbahn und Flugzeug kennenzulernen. Darüber hinaus absolvierte ich kürzere Besuche in Dörfern und Städten in Zentralrussland, aus denen die interregionalen FernpendlerInnen stammen, beispielsweise in Moskau und in den Republiken Baschkortostan, Mari El und Tschuwaschien.

Zum einen ziehe ich Daten aus meiner Feldforschung in den Fernpendlerzügen der Strecke entlang des Ölfördergebietes im KMAO und der Gasfördergebiete des YNAO heran, in denen mehrheitlich ArbeiterInnen – und nur in geringerem Ausmaß Beschäftigte der Kategorie *ITR* (IngenieurInnen und Managementpersonal) – reisen. Auf diesen Reisen ist eine Vielzahl von graduell unterschiedlichen guten bis hin zu illegalen Beschäftigungsformen zu beobachten. Ebenso reiste ich zu mobilen kleineren Camps, in denen die Lebensbedingungen teilweise sehr erschwert sind. Sie bilden den einen Pol, was die Qualität der Unterbringung von FernpendlerInnen betrifft.

Den anderen Pol bildet das gut organisierte, systematisierte Fernpendeln beispielsweise im *Gazprom*-Konzern, dem größten Erdgasunternehmen Russlands. Das Tochterunternehmen *OOO Gazprom Dobycha Yamburg* nahm bereits in der Sowjetunion die Vorreiterrolle in der Einführung des Fernpendelns ein und betreibt seit 25 Jahren begleitende Forschung zum Fernpendeln. Die Bedingungen des Fernpendelns in diesem Konzern, auf dessen Feldern und Camps ich Forschung betreiben konnte, werden als jene am obersten Ende der heutigen guten Praxis in Russland betrachtet. Dieses innerbetriebliche Standardsystem der Organisation der Methode des Fernpendelns (*vakhtovy metod*) wird als Modell bei Gesetzgebern lobbyiert und soll so auf nationaler Ebene als verpflichtender Standard in russischen Unternehmen eingeführt werden (Andreyev 2009)<sup>9</sup>. Wie sich bei meinen Gesprächen mit FernpendlerInnen im Rahmen von vergleichenden Forschungsreisen 2012 nach Kanada und Australien gezeigt hat, sind die Bedingungen in den Camps dieses und ähnlicher Unternehmen (z. B. *Rosneft*, *Novatek*, *Lukoil* etc.) im internationalen Vergleich auf gutem Standardniveau und darüber hinaus.

Die vorliegenden Ausführungen sind von einer erfahrungsorientierten (vgl. Geertz 1996, 1993 [1988], Ingold 2011, 2007, 2006, Turner und Bruner 1986) Analyse des Feldes des Fernpendelns inspiriert. Wie eingangs veranschaulicht wurde, habe ich im Zuge meiner Feldforschung persönliche Erfahrungen mit Mobilität gemacht und die Erfahrung einer vielschichtigen Wahrnehmung der Arbeit und des Bezugs zu den Materien Erdöl und Erdgas sowie des Nordens durch die fernpendelnden Menschen. Meine Reisen mit den Pendlerzügen, die Besuche an den Arbeitsplätzen und in den Camps hinterließen Spuren in meiner persönlichen Welt, die Empathie hervorriefen. Diese Erfahrung kann im Verlauf des Forschungsprozesses in keinster Weise von meiner Person entkoppelt werden. Wie Burawoy (1998) und Hastrup

---

9 Experteninterview: Kramar, Valentin: stellvertretender Generaldirektor des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*, verantwortlich für Personal und soziale Agenden, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin und Elena Aleshkevich (Projekt *Lives on the Move*), 2010.

(2004) ausführen, speist – auch im Sinne von Geertz (1993 [1988], 1996), Turner und Bruner (1986) – aber gerade diese Erfahrung und die unmittelbare Involviertheit den Erkenntnisprozess. Das Leben in der Kälte oder unter der Moskitoplage im Jahreskreis des Nordens ist mir zur Selbstverständlichkeit geworden, ebenso wie ich das Gefühl, auf einer urbanen Insel inmitten der Weiten Sibiriens zu leben, in mich inkorporiert habe. Meine Beziehung zu Erdöl und Erdgas hat sich von der einer bloßen Nutzerin und Kritikerin ihrer Nutzungsformen erweitert: Meine Forschung zu diesem Material hat eine emotionale Verbindung entstehen lassen, wie dies auch durch die emotionalen Verbindungen zu den mit ihm arbeitenden und lebenden Menschen, die in kulturellen Praktiken – zum Beispiel dem eingangs erwähnten Trinkspruch – sich äußern, geschehen ist, als ich mich zum ersten Mal in meinem Leben auf dieser Feldforschung einem Toast *Auf uns, auf euch, auf Öl und Gas* anschloss. Diese Methodik ermöglicht meiner Meinung nach ein extensives Darstellen von Beispielen der theoretischen und praktischen Erkenntnisse und der vielfältigen Phänomene und Sichtweisen, die ein Leben auf Achse (*zhizn' v dvishenie*), das mobile Leben der FernpendlerInnen, ausmachen, was für mich letztlich das Ziel der *anthropologischen Forschung* (Ingold 2011) darstellt.

In den nächsten Kapiteln werden die Forschungsergebnisse anhand eines Zyklus des Lebens von FernpendlerInnen beschrieben. Die Ziele der Erkenntnisgenerierung waren in der Studie zweierlei: 1. Leitend wirkt das sozialtheoretische Erkenntnisinteresse in Bezug auf differenzierte Organisationsformen des Lebens, die von Zuschreibungen und Konstruktionen des Abnormalen, Normalen und des Extremen ebenso betroffen sind wie von institutionellen Ausschlussmechanismen induzierenden Strukturen, die Differenzen konstituieren und Bedeutungen generieren, welche der Motivation zum Fernpendeln oder dem Ablehnen des Fernpendelns zugrunde liegen; betrachtet wird die Weise des Heranziehens des Fernpendelns zur Arbeitskräftebereitstellung in einem als extrem wahrgenommenen Raum: dem arktischen und subarktischen Norden Russlands. Dieser Ansatz liegt jenseits einer Mikro-Makro-Dichotomie und jenseits einer Dichotomie von Handlung und Struktur. Er orientiert sich an der Frage nach der Praxis von Menschen, an ihren Strategien, Taktiken und Handlungsoptionen, die in das mobile Erwerbssystem in der Erdgas- und Erdölindustrie Russlands eingebunden sind.

2. Es soll implizit die praktische Anwendbarkeit meiner Ergebnisse in das Blickfeld gerückt werden. Dieses Buch wird keine Strategievorschläge im Sinn eines potenziellen Planungs- oder Managementprozesses liefern, sondern soll Themen, die aus meiner Sicht im Zusammenhang mit dem Fernpendeln den aktuellen Diskurs betreffend zu kurz kommen, explizieren. Die Einsichten in Wege zur befriedigenden Vereinbarkeit und Ausbalancierung von unterschiedlichen und konstant alternierenden Lebenssphären sollen eine Basis für die involvierten Stakeholder liefern und ihre Überlegungen zu einer nachhaltigen Ausgestaltung des Fernpendelns unterstützen, welche auch die individuelle Lebensqualität sowie jene dieser mobilen Berufsgruppe insgesamt sichern können.

Mein Plädoyer in diesem Buch gilt weiteren zwei Aspekten: Erstens ist es von Dringlichkeit, FernpendlerInnen nicht als eine statische Gruppe in der Eigenschaft einer als *problema-*

tisch und mitunter deviant sich verhaltenden *Humanresource* im Rahmen einer Arbeitskräftebereitstellungsmethode zu sehen. Diese Sicht ist derzeit sowohl landläufig als auch in der Forschung vorherrschend. Die Problematisierung und Zuschreibung von Devianzen resultiert dabei insbesondere aus der Annahme, dass FernpendlerInnen aufgrund ihrer alternierenden Absenz und Präsenz in der Familie häufiger von diesbezüglichen Problemen und Scheidungen betroffen wären und damit mit ihrer sozialen Einordnung zu kämpfen hätten, was statistisch bisher nicht nachgewiesen ist und in qualitativen Studien wie in der vorliegenden entkräftet wird. Es ist notwendig, diese statische *Humanresource* als eine Gruppe von – in ihrer Eigenzuschreibung – sozial normal agierenden Individuen zu denken und als solche zu untersuchen.

Diese Sichtweise ist insbesondere im Kontext der Interaktion von mobilen Beschäftigten und lokaler Bevölkerung von zentraler Bedeutung. Dies betrifft auch andere Bereiche wie den Bergbau weltweit. Auf Basis meiner empirischen Ergebnisse sowie auf Basis von ExpertInnengesprächen lassen sich – bezüglich der individuellen Lebensqualität und der Bedürfnisse der fernpendelnden Beschäftigten – jene Gesprächsthemen identifizieren, die für einen Dialog mit der in den Abbaugebieten lokalen Bevölkerung infrage kommen, wenn die Vielzahl von bestehenden Problembereichen nachhaltig in Angriff genommen werden soll. Diese Perspektiven sollten in Ansätze der Corporate-Social-Responsibility-Maßnahmen genauso einfließen wie in die unmittelbare Ausgestaltung der Beziehung zwischen der lokalen Gemeinde und den operierenden Firmen, wenn es zum Beispiel um die Schaffung von Camps geht.

Daraus folgt das zweite Plädoyer für eine präzise methodologische Herangehensweise an die Identifizierung der vielschichtigen und persönlichen Kategorien, die die sozialen Problemlagen und Bedürfnisse von FernpendlerInnen bestimmen. Derzeit stehen sie nicht primär im Blickfeld des Mainstreams in der FernpendlerInnenforschung, die insgesamt noch ganz am Anfang steht. Solche Themen werden oft aufgrund ihrer Kleinteiligkeit und der vermeintlichen Softheit als vernachlässigbar ausgespart. Dies betrifft die Betrachtung der alters- und geschlechtsspezifischen Zusammensetzung der Belegschaften und Differenzen, die sich beispielsweise auf die regionale und soziale Herkunft der FernpendlerInnen beziehen, oder die Bedeutung der Personen, die Camps managen. Darüber hinaus werden Themen wie Sexualität oder Drogen, die in den Medien prominent sind, aus ethisch-moralischen Gründen in Forschungen bewusst ausgespart oder durch Ethikkommissionen mitunter nicht zugelassen.<sup>10</sup> Somit kann aus wissenschaftlicher Sicht weder ein Zurechtrücken von landläufigen Klischees noch ein konstruktiver Beitrag zur tatsächlichen Gestaltung des Verhältnisses von Bergbaugemeinden und hinzukommenden mobilen Beschäftigten bewerkstelligt werden. Diese Themen betreffen nicht nur Russland, sondern das Fernpendeln im internationalen Kontext allgemein.

---

<sup>10</sup> Expertinneninterview: Harwood, Sharon: freiberufliche Planerin und Lektorin am Institut für Erd- und Umweltwissenschaften, James Cook Universität Cairns, Interview in Whyalla, geführt von der Autorin, 2010.

Mein Ziel ist es, das Potenzial von FernpendlerInnen als soziale Akteure und Akteurinnen in den Abbaugebieten oder in den Räumen, in denen sie als eine dislozierte *Schattenbevölkerung* (Nichols Applied Management 2007, Leadership Wood Buffalo 2010) fungieren, herauszuarbeiten, wo sie in anderen Forschungszusammenhängen oftmals nur in Nebensätzen als ein problematischer Bevölkerungsanteil erwähnt werden.

Insgesamt fokussiert dieses Buch auf die FernpendlerInnen selbst. Damit besteht auch der Anspruch, die positiven Perspektiven nicht nur Studien zur ökonomischen Effizienz dieser Arbeitskräftebereitstellungsmethode zu überlassen.

## 2 Der Norden als Option des Erwerbslebens

Der Norden Russlands ist ein soziales und geografisch-politisches Konstrukt, betrachtet man die Klassifizierung der Region im *Hohen Norden* und in den *Regionen* äquivalent *zum Hohen Norden* in Russland: Dieses Konstrukt ist Grundlage für sowohl Regionalpolitiken als auch für gesetzliche Bestimmungen wie beispielsweise bezüglich der Lohnzuschläge in Gebieten des Nordens (*severnaya nadbavka*), mit denen den ArbeitnehmerInnen die besonderen klimatischen Erschwernisse abgegolten werden. Eine solche Einteilung erfolgte bereits 1932 (Heleniak 2009: 130). Diese Konzeption wurde im Laufe der Jahrzehnte, je nach unterschiedlichen Regionalplanungsparadigmen, mehrmals verändert. Der Begrifflichkeit des *Hohen Nordens* liegen ökonomische, juristische, politische, demografische und soziokulturelle Aspekte zugrunde (vgl. Blakkisrud und Hønneland 2006, Stammler-Gossmann 2007, Slavin 1982). In der russischen Gesetzgebung wird der *Hobe Norden* (in weiterer Folge wird der Begriff *Norden* für beide Gebiete verwendet) wie folgt definiert: Territorien nördlicher Breiten mit rauen Umwelt- und klimatischen Bedingungen, erhöhten Produktionskosten sowie erhöhten Kosten des Erhalts von Siedlungen (vgl. Nuykina 2011). Die Zonen reichen von Murmansk bis nach Kamtschatka oder Sachalin und schließen auch Gebiete niedriger Breitengrade mit ein, die klimatisch dem Hohen Norden ähnlich sind. Somit ist auch die Republik Altai im Süden als Enklave als solches Gebiet klassifiziert (siehe Landkarte im Anhang).

Kein anderer Anrainerstaat zur Arktis hat eine größere Fläche jenseits des nördlichen Polarkreises als Russland. Der Norden Russlands hat den höchsten Urbanisierungsgrad verglichen mit den anderen Arktisanrainerstaaten. 40 % dieser Bevölkerung leben in den 16 Städten mit einer Bevölkerungszahl von über 100 000 (Heleniak 2008: 31). Dem letzten Zensus der Sowjetunion 1989 zufolge nahmen die Gebiete des Hohen Nordens und seiner äquivalenten Regionen 54 % des Gebietes der Russischen SSR ein, wurden jedoch nur von 6,6 % der Gesamtbevölkerung bewohnt (Heleniak 2008: 27). 2006 lebten 8,260 Millionen Menschen im Norden, während es 1989 noch 9,744 Millionen waren (Heleniak 2009: 132). In den 1990er-Jahren kam es aufgrund der innerstaatlichen Freizügigkeit und der Erlaubnis zur Emigration sowie aufgrund des Kollapses weiter Teile der Rohstoffindustrie zu einer massiven Abwanderung. Beispielsweise verlor die Stadt Magadan im Fernen Osten, die vom Goldbergbau geprägt ist, 57 % seiner Bevölkerung und die Einwohnerzahl der Halbinsel Tschukotka verringerte sich von 164 000 (1989) auf derzeitige 51 000 (Heleniak 2008: 30). Lediglich die Regionen der – mehrheitlich unter staatlichem Einfluss verbliebenen – Rohölindustrie und der Erdgasindustrie, KMAO bzw. YNAO, blieben in ihrer Bevölkerung stabil und nahmen zwischen 1989 und 2006 sogar zu: KMAO um 196 000 und YNAO um 36 000 Einwoh-



ner. Die heutige Einwohnerzahl beträgt in KMAO 1,478 Millionen und in YNAO 531 000 (Heleniak 2009: 132).

Im nächsten Abschnitt wird gezeigt, wie KMAO und YNAO, jene zwei föderalen Subjekte, die im Zentrum meiner Studie stehen, Zielgebiete der – staatlich organisierten – Arbeitsmigration in der Sowjetunion wurden und dies bis heute geblieben sind.

## 2.1 Die Anziehungskraft des Rohstoffes und seiner Lagerstätten

Schalte ich in meiner Wiener Küche den Gasherd ein, so bin ich auf ganz direktem Wege mit meiner Feldforschungsregion verbunden. Das Urengoyer Gasfeld am nördlichen Polarkreis ist die Quelle für die Erdgasversorgung Europas.

Nicht nur die Industrie, der russische Staat, die mobilen Menschen und ihr sesshaftes Umfeld, sondern auch die nationalen und internationalen KonsumentInnen von Öl und Gas sind in die symbolische und sozioökonomische Verfasstheit des Nordens als eines physischen und sozialen Raums eingebunden. Dem Norden als Raum liegt im vorliegenden Zusammenhang seine materielle Dimension als Lagerstätte von Rohstoffen zugrunde, die seine symbolische und soziale sowie seine sozioökonomische Verfasstheit bedingen.

Die EU-Kommission schätzt, dass bis 2030 60 % aller Gasimporte aus Russland stammen werden (Euractiv 2010). 36 % der Erdgasimporte sowie 31 % der Rohölimporte der Europäischen Union kamen 2009 aus Russland (Directorate-General for Energy and Market Observatory for Energy 2011, Eurostat 2011). Zwischen 2000 und 2008 stieg der Import von Rohöl aus Russland in die EU um 59 % (Eurostat 2011). Österreichs Importe aus Russland setzen sich zu 84 % aus Rohöl und Erdgas zusammen (BMEIA 2012). Russland wiederum ist von soliden Absatzmärkten wie jenen in der EU sowie von stabilen Rohölpreisen abhängig. 70 % der russischen Erdgasexporte und 80 % der Rohölexporte gehen in die Europäische Union (EU-Commission 2011). Trotz politischer Diskussionen in Russland über eine dringende Modernisierung und Umorientierung hin zu neuen Technologien und zur Entwicklung anderer Industrie- und Wirtschaftszweige bleiben die Bodenschätze und der Energiesektor der Hauptmotor der russischen Wirtschaft bzw. die Haupteinnahmequelle für den Staatshaushalt (Jaitner 2014). 2011 setzten sich die Einnahmen aus den gesamten Exporten aus 52 % Rohöl und zusätzlichen 12 % aus Erdgas zusammen. Die Steuereinnahmen aus Rohöl und Erdgas stiegen von 2001 (20 %) bis 2011 auf 49 % des gesamten Steueraufkommens Russlands (Gustafson 2012: 4-5, vgl. Moe und Wilson Rowe 2009, Moe und Kryukov 2010). Erdöl und Erdgas gehören zu den gesellschaftlich bedeutendsten Rohstoffen, die einer hohen weltwirtschaftlichen Dynamik, geprägt durch Preis, Verfügbarkeit, Förder- und Verarbeitungstechnologien, sowie geopolitischen Interessen unterliegen. Aufgrund der umfangreichen Anwendungsmöglichkeiten von fossilen Energieträgern gehören Erdöl- und Erdgas zu den wertvollsten Materialien, mit denen Menschen kulturell und sozial verbunden sind.

Meine zentrale Erfahrung und Erkenntnis ist das Erleben der physischen Erscheinung von Rohöl und Erdgas nicht nur als einer ökonomisch relevanten Materie, sondern als einer emotional bewegenden, mit der sich Menschen aufgrund ihres Wertes verbunden fühlen und mit der sie ein unmittelbar emotional inkorporiertes, erfahrenes Verhältnis zwischen Rohstoff und Menschen herstellen. Damit wird der Rohstoff – das Erdöl, das Erdgas, das Gaskondensat – zum *Aktanten*, da er ein *Netzwerk* mit den Menschen, den Räumen und den Institutionen bildet (vgl. Latour 1993, Law 1992).

Wie andere Bodenschätze auch haben Rohöl und Erdgas sowie die Räume ihrer Abbaugebiete nicht nur eine materielle Dimension, sondern auch eine bedeutungsvolle soziale und symbolische (Saxinger 2015). Diese beiden beziehen sich auf die dynamische Preisbildung sowie die Endlichkeit der Rohstoffe. Letztere induziert eine unmittelbare Abhängigkeit von ihrem Vorkommen und einen globalen Wettbewerb um sie. Damit gehen noch die schon erwähnte Dynamik der ökonomischen Wertbeschaffenheit der fossilen Energieträger und ihre Versorgungsbedeutung für die davon unmittelbar betroffene lokale sowie globale Gesellschaft einher. Und da Rohstoffe und ihre Förderstätten dynamisch sind, sind auch die Rohstoffe fördernden Menschen mobil und sozial dynamisch organisiert.

Die Bedeutungszuschreibungen erfahrener Räume finden in einem Amalgam lokaler und nationaler AkteurInnenpraxis und globaler politischer Ökonomie statt. Eine Woche Pendlerreise bis Novy Urengoy, eine Woche Gastransport aus Novy Urengoy zum europäischen Erdgas-Verteilerkreuz Baumgarten in Europa: fossile Ressourcen nach dem Südwesten, *Humanressourcen* nach dem Nordosten. Beide Kategorien sind in Bewegung – die materiellen und die sozialen. Sie sind miteinander verwoben, vor allem durch die Menschen, die als *Humanressourcen* zu dynamischen Objekten werden. Die fossilen Rohstoffe sind als Materie für jene, die ihren Lohn damit verdienen oder die Renditen daraus ziehen, in sozialem Sinne höchst bedeutungsvoll. Nicht weniger bedeutungsvoll und sozial konstruiert sind sie sowohl für den russischen Staat als auch für die VerbraucherInnen von Rohöl und Erdgas. Sie sind für beide, für die VerkäuferInnen und die KäuferInnen, von geopolitischem Interesse. Ebenso sind sie wirtschaftlich ein unsicheres Terrain: Die Ölpreise fallen, sie steigen, stagnieren, sind verlässlich und dann wieder der Grund für höchste Nervosität und für Zuschreibungen aus der westlichen Terminologieschublade eines *erpresserischen Russlands* oder für ein Wir-Verständnis Russlands, *das sich sicher nicht von Europa in innere Angelegenheiten und seine Außenpolitik dreinreden lässt*.

Die FernpendlerInnen, wie auch die lokalen Erdöl- und ErdgasarbeiterInnen, sind ebenso wie die Industrie und der Staat eng mit dem physischen Rohstoff verbunden. Der Bodenschatz ist emotional und symbolisch Teil des sozialen Alltags; nicht nur für die Beschäftigten dieser Industrie, sondern für eine ganze Region: Am Beispiel des schon erwähnten Trinkspruches – *auf uns, auf euch, auf Öl und Gas* – zeigt sich die enge emotionale Verbindung zu jenem Rohstoff, der *Russland ernährt* – auf staatlicher und industrieller Ebene genauso wie in Bezug auf die involvierten Menschen, wie das ideologisch aufgeladene Video zur

*Gazprom*-Firmenhymne sehr eindringlich veranschaulicht (vgl. Tumayev 2009). Für den Staat bedeuten der rohstoffreiche Norden und die Petroleumindustrie die Möglichkeit, notwendige wirtschaftliche Reformen hinsichtlich einer ökonomischen Diversifizierung zu umgehen (vgl. Jaitner 2014). Aufgrund der nach wie vor bestehenden Vorkommen wird Russland auf lange Sicht auch ein geopolitisch relevanter Akteur bleiben (vgl. Stern 2005, Gustafson 2012).

Der unmittelbare soziale und emotionale Bezug der Industrie zur physischen Materie Erdöl- und Erdgas, der über die wirtschaftliche Dimension hinausgeht, ist am besten durch das Prisma ihrer Werbe- und PR-Strategien zu verstehen. Die Werbebilder stellen eine emotionale Verbindung zum Raum und zum Untergrund, in den Boden hinein, her. Die Sujets sind seit Jahrzehnten und generationenübergreifend nahezu gleich geblieben. Die Darstellungen von Blumen, Rentieren, glücklichen Kindern und als traditionell essenzialisierten Indigenen sowie die der immer wiederkehrenden Sonne, die den Norden als einen Lebensraum kreieren, der die *Energie für die Nation speichert*, mögen aus nicht nördlicher Sicht einen Hauch von Umweltromantik zeigen (Saxinger 2015). Die Sonne ist übrigens auch das Grundthema der bereits erwähnten *Gazprom*-Hymne, in der [uns] die [...] *Sonne aus der Erde wärmt*, und in der im Refrain schließlich zum Toast *auf euch, auf uns und das all-russische Gas* aufgerufen wird (Tumayev 2009).

Wenngleich das Leben der permanent im Norden ansässigen und nicht fernpendelnden Bevölkerung nicht Gegenstand dieser Arbeit ist, so ist doch auch ihr Leben von Erfahrungen von Mobilität und Migration geprägt. Wie noch gezeigt werden wird, ist diese Bevölkerungsgruppe zentral in den kontroversen Debatten um das Fernpendeln als eine Arbeitskräftebereitstellungsmethode, da sich zunehmend ein Wettbewerb zwischen den besser verdienenden lokalen BewohnerInnen und jenen, die aus den Zentralräumen einpendeln, eingestellt hat (vgl. Eilmsteiner-Saxinger 2011).

## 2.2 Vom Norden angezogen

Seit den 1970er-Jahren wurden FernpendlerInnen aus weiten Teilen der Sowjetunion angeworben, um den Bedarf an Arbeitskräften sowohl an den zu erschließenden Lagerstätten als auch beim damit einhergehenden Bau von Monoindustriestädten – ein bis Anfang der 1980er-Jahre geltendes Planungsparadigma – im nordwestlichen Sibirien zu decken. Wenngleich heute indigene BewohnerInnen des Nordens in der Petroleumindustrie tätig sind (vgl. Dudeck 2010, Rouillard 2013), so wurden sie zu Beginn der Exploitation der Rohstoffe des westsibirischen Beckens explizit nicht als Arbeitskräfte in Betracht gezogen. Der Grund dafür war, dass man ihnen die physiologische Kondition für Berufe in diesem Sektor absprach und sie als traditionell lebend und nicht in die industrialisierte Welt passend essenzialisierte<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> Experteninterview: Bondarenko, Gennadiy: Professor für Philosophie, Staatliche Technische Petroleum Universität Ufa (UGNTU), Interview in Ufa, geführt von der Autorin, 2009.

In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts schritt die Urbanisierung und Industrialisierung der nördlichen Peripherien weiter voran. In dieser Phase wurde ein hoher ökonomischer Preis für die Bereitstellung einer vollständigen sozialen, kulturellen und technischen Infrastruktur für diese Monoindustriestädte bezahlt. Die Erhaltungskosten pro EinwohnerIn der Städte in den Permafrostgebieten der Taiga und Tundra werden als drei bis vier Mal höher (vgl. Andreyev et al., 2009: 104, Hill und Gaddy 2003: 125, Martynov und Moskalenko, 2008) als in vergleichbaren Städten der dicht besiedelten Zentralräume geschätzt. Dieser Umstand wurde schon Anfang der 1980er-Jahre von ÖkonomInnen kritisiert und es wurde auf die Bedeutung des Fernpendelns hingewiesen (vgl. Bogudinova 1981).

In den klassischen Herkunftsregionen von Beschäftigten in der Erdöl- und Erdgasbranche – z. B. in den Republiken Baschkortostan, Tschuwaschien, Tatarstan, im Kaukasus oder in der Region Krasnodar etc. – ist das Fernpendeln mittlerweile zur Alltagsrealität geworden. Die schon in den 1930er-Jahren erkundeten immensen Lagerstätten im nördlichen Westsibirien wurden erst ab den 1960ern kontinuierlich erschlossen. Im Zuge dessen wurden die monoindustriellen Städte für die Beschäftigten aufgebaut. Das sowjetische Regime entschied sich, obschon es dies in seine Überlegungen einbezog, nicht für das System des Fernpendelns (vgl. Aleshkevich 2010, Eilmsteiner-Saxinger und Aleshkevich 2008), sondern für die Errichtung von permanenten Siedlungen und Großstädten. Zum einen hätten sich mobil lebende Menschen leichter der staatlichen Kontrolle entziehen können als sesshafte, so die Überlegung der sowjetischen Bürokraten (vgl. Fillipov 1982). Zum anderen ist das Sesshaftigkeitsparadigma auch im Kontext einer innerstaatlichen Kolonisierung sowie des Paradigmas der technologischen Unterwerfung von Natur zur industriellen und gesellschaftlichen Entwicklung des sozialistischen Staates zu sehen.

Erst in den 1980er-Jahren ging auch die Sowjetunion, wie schon andere zirkumpolare Staaten zuvor, zum System des Fernpendelns als einer mobilen Arbeitskräftebereitstellungsmethode über (vgl. Aleshkevich 2010, Eilmsteiner-Saxinger und Aleshkevich 2008, Pashin 2004). Heute gilt, während auch lokale Arbeitskräfte aus den Monoindustriestädten des Nordens rekrutiert werden, das Fernpendeln als ein nicht mehr aus der Rohstoffindustrie Russlands wegzudenkendes Mobilitätssystem.

Die zweite Industrialisierungsphase des Nordens kostete nicht mehr derart viele Menschenleben wie die erste Phase, die Stalin'sche Industrialisierung durch ZwangsarbeiterInnen im *GULag* System (vgl. Stark 2003, Stettner 1996). Diese Zeit ist jedoch bei der untersuchten Gruppe – ungeachtet des jeweiligen Alters – im Diskurs nach wie vor stark präsent. Viele FernpendlerInnen verweisen, wenn sie mir die Erschließung des Nordens der Sowjetunion erklären, auf ihre Familiengeschichte – sehr viele mit den Worten, dass *alle von uns Großväter, Großmütter oder Verwandte haben, die deportiert wurden oder im GULag waren*. Mobilität stellt daher für viele keine völlig neue Erfahrung dar. Mobilität und Migration wurden durch früher erfolgte freiwillige oder erzwungene Umsiedelungen Teil der Identität von Familien.

Insbesondere GesprächspartnerInnen aus den Kaukasusrepubliken, die als qualifizierte

Arbeitskräfte aus den traditionellen Petroleumregionen in die Industrie des Nordens angeworben werden, erzählen von den Wellen der Migration im Laufe der letzten zwei, drei Generationen. Und vor allem Menschen aus Tschetschenien haben neben jener der Deportationen gegen Ende des Zweiten Weltkriegs nach Zentralasien und der ihrer Rückwanderung in den 1950er-Jahren eine weitere kollektive Mobilitätsgeschichte zu erzählen; insbesondere gilt dies für die Massenflucht während den Wirren des Ersten und Zweiten Tschetschenien-Krieges in den 1990er- und 2000er-Jahren. Eine tschetschenische Geschäftsfrau in einer Erdölstadt am Ob im Khanty-Mansichen Autonomen Kreis, die ein Restaurant betreibt, in das vor allem einheimische und internationale FernpendlerInnen einkehren, erzählt mir, dass sie damals viele ihrer Verwandten bei sich aufgenommen hat und viele in der schon bestehenden Diaspora im Norden Unterschlupf und Arbeit fanden. Ein tschetschenischer Arbeiter erzählt mir, dass der Norden, wenn schon keine Flucht ins Ausland möglich war, für viele ein guter Ort war, unterzutauchen.

Hier in der Sumpflandschaft [im Norden] ist der Staatsapparat nicht so stark. Man kann sich weitgehend frei bewegen, ohne permanent von der Miliz kontrolliert zu werden. Der Dienst [FSB] ist sich dessen zwar bewusst und spürt den Leuten nach, doch habe ich hier in vielen Städten meine Netzwerke, die mich schützen. Ich lebe zwar quasi in meinem Auto und wechsele oft den Wohnort, aber ich finde überall Arbeit. (Anonym)

Der anonyme Gesprächspartner ist ein Extremfall. Viele Betroffene dieser Diaspora, die ich kennenlerne, konnten sich ein neues Leben aufbauen und in gute Positionen der Petroleumindustrie aufsteigen. Viele Firmen, vor allem in der Erdölindustrie, sind Joint Ventures mit starken kaukasischen Wurzeln in der Privatisierungsphase der 1990er-Jahre. Sie bilden entsprechende Netzwerke, die heute ganz allgemein eine zentrale Voraussetzung für den Einstieg in diese Branche sind, insbesondere in Firmen, die legale und verlässliche Arbeitsbedingungen anbieten.

Der Norden ist heute ein Schmelztiegel von zahlreichen Nationalitäten, Ethnien und Sprachen. Neben der indigenen Bevölkerung des Nordens gibt es EinwohnerInnen, die aus sämtlichen Teilen der Sowjetunion und des heutigen Russlands zugezogen sind. Einige bleiben für wenige Jahre, die anderen bis zur Pension oder bis zum Tod.

Das Extreme dieses Raumes ist die Quelle einer Identität, die sich dadurch definiert, dass man an etwas Besonderem teilhat. Für jene, die unter den ideologischen Bedingungen der industriellen Erschließung des Nordens hinzukamen, war es die Teilhabe an einem Projekt der *Zivilisierung* (*tsivilisatsiya*) und der *Ausbeutung/Erschließung* (*osvoenie*) für den Wohlstand des Vaterlandes (*rodina*) und der sozialistischen Nation. Für viele waren es auch Romantik und Abenteuer, die sie in den Norden zogen. Und diese sind auch heute noch, neben den guten Erwerbsmöglichkeiten, für viele die wesentlichen Anziehungspunkte, die sie sich für ein Leben als FernpendlerIn entscheiden lassen.

Ich kam der Romantik wegen hierher. Wie so viele von uns. Es war faszinierend. Wir waren jung und viele von uns noch unverheiratet. Junge Leute trafen sich und fanden hier den Partner fürs Leben. Wir lebten ein abenteuerliches Leben in einer völlig unbekanntem Region, von der wir nichts wussten und in der es nichts gab. Zu Hause sah man überall die Anzeigen – in den Lokalzeitungen, auf den Universitäten und den Wandzeitungen auf den Straßen –, die gute Arbeit im Norden versprachen. Wir waren jung, wollten etwas erleben und das Land sehen. (Marina Filipovna)

Für die älteren Beschäftigten dagegen war das Auswandern oder das Fernpendeln in den Norden oft die einzige Möglichkeit, sich innerhalb des sowjetischen Staates zu bewegen bzw. von zu Hause wegzuziehen.

Die zentrale Bedeutung des Nordens für Mensch, Staat und Industrie, die in der vorliegenden Untersuchung deutlich wird, liegt in der Zuschreibung von Attributen wie *lebensfeindlich* und *klimatisch harsch*. Der Norden, der mit seinen *unüberschaubaren, faszinierenden*, aber auch gleichzeitig öden Weiten keinen *normalen*, sondern einen unvorteilhaften (*nenormalnyy*) Lebensraum darstelle, erfordert ein hohes Maß an Adaptierungsleistung (*adaptatsiya*). Diese Termini ziehen sich heute durch die Literatur und viele Wissenschaftsbereiche zum Norden Russlands. Gleichzeitig stellen aber genau diese Zuschreibungen das positive Moment vieler Identitätskonstruktionen dar. Ohne Beschwerlichkeit des extremen Raumes kann auch das identitätsstiftende Merkmal, eine besondere Leistung zu erbringen, nicht bewerkstelligt werden.

Der Norden muss – so die Sicht der nicht indigenen Bevölkerung – erst durch die Industrialisierung als Ort des Lebens und des Arbeitens erzeugt werden:

Als wir hierher kamen, war praktisch nichts. Ich hatte keine Ahnung, was dieser Norden ist. Obwohl ich wusste, dass es kalt ist, war meine Kleidung völlig unzureichend. Wir bauten hier unter den abenteuerlichsten Bedingungen eine Stadt und eine Zivilisation auf. (Marina Filipovna)

Das Bewusstsein, dass der Norden schon viele Tausend Jahre und heute noch immer ein Lebens- und Erwerbsraum der indigenen Bevölkerungen ist, stellt keine relevante Größe im Diskurs der Entwicklung des Nordens als zivilisierter Raum dar (vgl. Stammler 2011, Stammler und Wilson 2006). Damit wird eine klare Grenzlinie zwischen der indigenen und der industriebezogenen Bevölkerung gezogen. Diese Sicht aus der Perspektive einer imperialistischen Landnahme bewirkt eine massive Einschränkung angestammter Lebensweisen, z. B. jener der Rentiernomaden. Zum anderen ist jene, die Folkloristisches definiert, protektionistisch. Hier sieht man sich als zivilisationsbringend, was als Legitimation betrachtet wird, sich die Bodenschätze für das Wohl der Nation anzueignen.

Die Beschäftigten nehmen also den Norden als einen mit den eigenen Händen unter extremen Bedingungen aufgebauten Raum und mit der Hingabe des/r PionierIn wahr. Dies

zeigen meine Forschung und jene von Bolotova und Stammler (2010) (vgl. Stammler und Eilmsteiner-Saxinger 2010). Noch heute nennt sich diese Generation *Pioniere (pioneri)*, und Straßennamen wie die *Straße der Enthusiasten (ulitsa entuziastov)* in vielen Städten des Nordens zeugen noch heute von der entsprechenden Selbsteinschätzung. Orden wie der für den *Helden der Arbeit (geroy truda)* oder Auszeichnungen im Rahmen der *Stakhanov*-Bewegung bedeuteten individuelles Prestige und die Karrieremöglichkeiten vergrößernden Maßnahmen des Staates (vgl. Ljapin 1952). Der Geschichte dieser Periode wird im Museum des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg* im Camp auf dem Yamburger Gasfeld mit einer permanenten und thematisch spezifischen Ausstellung Rechnung getragen. In der Vermittlungsarbeit geht es dort vor allem darum, die Leistungen der älteren MitarbeiterInnen zu würdigen, aber auch den jungen Beschäftigten die Geschichte dieses Ortes näherzubringen und die Identifikation mit dem Unternehmen sowie mit dem Ort, an dem sie *die Hälfte ihres Lebens* verbringen, zu stärken; letzterer Ausdruck wird vielfach verwendet, um auf die alternderen Schichtperioden zu verweisen, die in der Regel im Jahresdurchschnitt ein sechsmonatiges Verweilen am Arbeitsplatz im Norden bedingen. Im Museum sind Uniformen der *Stakhanov*-Gruppen ebenso ausgestellt wie Orden und zahlreiche Fotos der *Erstzugezogenen (pervoprokhodtsy<sup>12</sup>)*, die für die 200 Kilometer von Novy Urengoy nach Yamburg zehn Tage lang mit Schwerfahrzeugen unterwegs waren (heute fährt man vier Stunden mit dem Auto):

Die Stimmung war großartig und das Kollektiv miteinander eng befreundet. Das war ja auch notwendig zum Überleben, da wir auf engstem Raum zusammenlebten. Heute ist dies schon anders. Die nachfolgenden Generationen von Arbeitern kamen hierher, als schon alles aufgebaut war, und die Jungen können sich gar nicht mehr vorstellen, dass alles selbst zu machen war. Heute ist aus Yamburg eine exzellente Stadt geworden mit sämtlichen Finessen. Sogar eine Kirche gibt es. (Eduard Stepanovich)

Es war dennoch nicht das ideologische Moment alleine, das die Menschen in den Norden führte. Eine patriotische Haltung war zentral, um im Rahmen der Rekrutierungsmaßnahmen (*komsomolskaya putevka*), die von der Jugendorganisation der kommunistischen Partei KPdSU, dem *Komsomol*, durchgeführt wurden, für die Beschäftigung im Norden ausgewählt zu werden.

Wahrscheinlich bin ich noch immer Kommunist. (lacht). Aber ich war zu jeder Zeit bereit. Nach dem Studium an der technischen Hochschule ging ich in die Mongolei, dann heiratete ich, und wir bekamen unsere erste Tochter. Ich kann mich erinnern, als ihre Mutter und sie noch im Körbchen aus dem Helikopter ausstiegen. Wir lebten damals noch in Nadym, der ersten Stadt hier auf dem *Medvedze* Gasfeld. Zuerst waren wir noch in den großen Zelten untergebracht,

12 Auch nach den Erstzugezogenen ist in Novy Urengoy eine Straße benannt: *ulitsa pervoprokhodtsev*.

aber als meine Familie nachkam, war uns schon eine *Balka* [kleines Holzhaus] zugesprochen. Dann zogen wir in die inzwischen erbaute *Derevyashka* [zweistöckige Holzbaracke mit kleinen Wohnungen und Gemeinschaftsküchen]. Die Stadt entwickelte sich, und das Leben wurde immer zivilisierter. Es war 1986, als unsere zweite Tochter bereits im Norden auf die Welt kam. Da hatten wir schon ein Krankenhaus hier. Alles war bereits ganz normal. Der Norden war in den 1980er-Jahren eine Karriereleiter, und ich wollte mich hinaufarbeiten. Ich ging hin, wo mich die Partei hinschickte. [...] 1986 kam ich dann als *Liquidator*<sup>13</sup> nach Tschernobyl. So wie wir nicht wussten, was uns im Norden erwartet, wussten wir auch nicht, was uns in Tschernobyl erwarten würde. Aber für mein Vaterland zu gehen, ist selbstverständlich. (Vyacheslav Antonovich)

Mit der Unbill und den Erschwernissen des arktischen und subarktischen Klimas der Tundra und Taiga sowie dem Aufbau des Lebensraums geht gleichzeitig das Gefühl einher, nach wie vor legitimiert zu sein, umfangreiche Privilegien zu erhalten, die soziale und finanzielle Abgeltungen für die Erschwernisse der besonderen und extremen Bedingungen (*ekstremalnye uslovie*) im Norden bedeuten. Diese Paradigmen haben sich in der Sowjetunion entwickelt und umfassen sowohl den bevorzugten Zugang zu allgemeinen Konsumgütern, die programatisch im Norden erhältlich gemacht wurden, als auch das berühmte Auto, auf das im Norden keine zehn Jahre gewartet werden musste, obwohl das Straßennetz in den Inselstädten der Tundra oft nur wenige Kilometer umfasste, wie mir in einem Gespräch scherzhaft erzählt wurde. Auch trotz Konjunkturschwankungen und andauernden Umstrukturierungen im Rohstoffsektor bedeutet Arbeit im Norden anzunehmen damals wie heute einen garantierten Sprung auf einer relativ sicheren Karriereleiter machen zu können; jedenfalls für FacharbeiterInnen. Daneben gab es allgemein – und gibt es heute in einigen Unternehmen nach wie vor –, wenngleich auf heutige Bedürfnisse angepasste – spezielle nicht-monetäre Leistungen (*sotspaket*). Diese umfassen beispielsweise kostenlosen Zugang zu Ferienanlagen oder Sanatorien am Schwarzen Meer sowie die Bereitstellung von Wohnraum und Gütern, die in der sogenannten Ökonomie der Knappheit in anderen Teilen der Sowjetunion im Alltag in den Geschäften nicht erhältlich oder nur über informelle Beziehungen zu beziehen waren. Besondere Geschäfte gab es auch auf den ersten FernpendlerInnencamps, wie mir meine Begleiterin in Yamburg auf einem Spaziergang durch das derzeit noch immer größte Camp in Russland (und in der Sowjetunion) erzählt:

Die Geschäfte hier waren voll. Wir konnten Parfums, Radios, Elektrogeräte, Kleidung und vieles mehr kaufen. Wurst und Käse gab es sowieso. Es war natürlich teuer, aber wir verdienten ja auch gut. So kauften wir auf jeder Schicht so viel, wie wir tragen konnten für zu Hause. In den 1990er-Jahren verwendeten wir es auch zum Tauschen, als das Geld nichts mehr wert war und

13 Liquidatoren führten die Aufräumarbeiten des radioaktiven Schutts nach dem Unfall im Atomkraftwerk Tschernobyl 1986 durch.



die Wirtschaft bergab ging. Das war natürlich irgendwann ein Problem. So begann es, dass vor dem Einsteigen in den Flieger zurück in den Süden die Taschen kontrolliert wurden, da das Gepäck immer viel zu schwer war und es ja absurd ist, wenn zuerst alles in den Norden hierher transportiert werden muss und die Leute es dann wieder zurückfliegen. Es war ja eigentlich dazu gedacht, dass wir hier gut leben konnten und nicht, um noch die ganze Verwandtschaft zu Hause mitzuversorgen. (Tamara Dmitrovna)

Es gab also in erster Linie eine persönliche sozioökonomische Motivation für die Menschen, in den Norden zu ziehen. Und die im Norden lebende Bevölkerung hat auch heute noch Anspruch auf ein überdurchschnittliches Einkommen durch Pensionszuschläge (*severnaya nadbavka*) von bis zu 80 % des Grundgehaltes. Und ebenso wie sie haben auch interregional Fernpendelnde für die Dauer ihres Aufenthalts während der Schicht im Norden einen Anspruch auf eine – nach einem in Bezug auf die Erwerbsjahre gestaffelten Koeffizienten (*rayonny koeffizient*) – höhere Pension (vgl. Kozlinskaya 2009).

Diese Anreizsysteme für ein Berufsleben im Norden sind also seit der Sowjetunion nahezu unverändert geblieben. Wie meine Forschungsergebnisse zeigen, gibt es starke Ähnlichkeiten zwischen den gegenwärtigen in die Marktwirtschaft eingebetteten Beweggründen, im Norden zu arbeiten – die in erster Linie – aber nicht nur – auf die ökonomischen Pullfaktoren zurückgehen –, und jenen der sowjetischen Zeit. Die Beweggründe konnten auch damals nicht allein auf die ideologische Verfasstheit der *enthusiastischen* jungen *KomsomolzInnen* zurückgeführt werden, sondern waren auch den zu erwartenden Privilegien und finanziellen Vergütungen geschuldet, die Teil der allgemeinen sozialistischen Arbeitsideologie waren, deren Ziel es war, die Produktivität durch Wettbewerb zwischen den Werktätigen der Gesellschaft anzukurbeln (vgl. Ljapin 1952).

### 2.3 Von Zentralregionen auspendeln

FernpendlerInnen kommen – wenngleich nicht nur – vor allem aus traditionellen Petroleumregionen. Sie kommen aus Städten wie der Grenzstadt Belgorod, dem Drehkreuz in die Ukraine, aus Moskau, Samara, Yoshkar Ola, Cheboksari, Kazan, Omsk, Tomsk, Tobolsk, Kurgan, Perm und vielen anderen. Anhand des Beispiels der Wolgaregion lässt sich die sozioökonomische Bedeutung des Fernpendelns gut darstellen. Laut dem Vizepremierminister der Republik Baschkortostan, Balabanov, arbeiten etwa 100 000 Menschen aus der Bevölkerung als FernpendlerInnen (Regnum 2011). Ebenso wie die meisten Regionen Russlands außerhalb der Zentren Moskau oder Sankt Petersburg hat auch der Föderationskreis Wolga, zu dem die Republik Baschkortostan zählt, zwanzig Jahre nach der Auflösung der Sowjetunion noch immer mit massiven sozialen und wirtschaftlichen Problemen, mit niedrigen Löhnen und hohen Arbeitslosenraten zu kämpfen. Im Föderationskreis Wolga beträgt das

monatliche Durchschnittseinkommen 13 262 Rubel (346,53 Euro<sup>14</sup>), während im Autonomen Kreis der Khanten und Mansen/Yugra und im Autonomen Kreis der Yamal-Nenzen – in den russischen Zentren der Rohölförderung bzw. der Erdgasförderung – das monatliche Durchschnittseinkommen 46 480 Rubel (1 214,52 Euro) bzw. 38 386 Rubel (1 003,03 Euro) beträgt (Rosstat 2010: 167). Daher ist in den Herkunftsregionen der FernpendlerInnen die Beschäftigung in der Rohstoffindustrie des Nordens zu einem wichtigen Faktor für die Lokal- und Regionalwirtschaft geworden: Verglichen mit Erwerbstätigen am lokalen Arbeitsmarkt haben FernpendlerInnenfamilien ein überdurchschnittlich hohes Haushaltseinkommen zur Verfügung.

Im Zuge meiner Arbeit führten meine PartnerInnen der Staatlichen Universität Tyumen/ Filiale Novy Urengoy und ich eine statistische Untersuchung bei FernpendlerInnen aus der Kategorie ArbeiterInnen durch, die in staatsnahen Erdgasunternehmen beschäftigt sind (keine Subunternehmen). Darin zeigen sich folgende Einkommensunterschiede im Verhältnis zum Durchschnittslohn in der Herkunftsregion: 53,2 % verdienen bis zum Dreifachen und 14,5 % bis zum Sechsfachen des Durchschnittsgehalts. Bis zu neun Mal mehr verdienen 1,6 %, und 4,8 % verdienen das Zehnfache und mehr als der Durchschnitt in der Herkunftsregion. (25,8 % keine Antwort) (n = 62). Dieses Einkommen investieren die FernpendlerInnen vor allem, so zeigt die Umfrage ebenso wie die ethnografische Forschung, in Konsumgüter, in Immobilien, Urlaub und in die Hochschulausbildung der Kinder.

Dies wirkt sich wiederum positiv auf die lokalen Arbeitsmärkte in Gebieten mit schlechter Wirtschaftslage aus. In Russland ist der Arbeitsmarkt in den Rohstoffgebieten des Nordens von essenzieller Bedeutung für die Bevölkerung der Peripherien – i. e. Regionen außerhalb der prosperierenden Zentren Sankt Petersburg oder Moskau, und hier insbesondere für jene aus dem ländlichen oder kleinstädtischen Bereich.

Die regionalen Zentren wie die Hauptstädte der föderalen Subjekte profitieren darüber hinaus umfangreich von den Einkommen aus dem Norden durch den gestiegenen Konsum dieser wirtschaftlich besser gestellten Gruppe sowie durch den Zuzug aus den Dörfern und Kleinstädten in die Regionalzentren. Deren Zuzug ist vielfach durch die umfangreicheren Ausbildungsmöglichkeiten für die Kinder und bessere Chancen am Arbeitsmarkt (für die nicht fernpendelnden Familienmitglieder) bedingt. Darüber hinaus ist von den Regionalzentren die Reise von und zum Arbeitsplatz in den Norden besser zu bewerkstelligen.

Nehmen wir als Beispiel einen der in Russland und weltweit auf diesem Sektor am besten bezahlten Berufe in der Kategorie der ArbeiterInnen: die Schweißer. Ein Beruf, der im Wesentlichen von Männern ausgeübt wird und in meinem Sample oft auftaucht. Nicht im Bereich des Auto- oder Installateurschweißens, wohl aber in den Industriebetrieben mit Aufgaben in neuralgischen Anlagenbereichen, deren Qualitätsanforderungen mehrjähriger Praxis und Zertifizierungen bedürfen, werden z. B. in der Republik Baschkortostan von 35 000

14 Umrechnungskurs 2010. Gilt auch für nachfolgende Umrechnungen.

bis 40 000 Rubel (800 bis 1 000 Euro) (für die höchste Qualifikierungsstufe) bezahlt. Das ist vergleichsweise viel. Für fernpendelnde Schweißer im Anlagen- oder Pipelinebau werden bis zu 4 000 Euro pro Schicht mit einer Dauer von 2 Monaten bezahlt. Davon sind 13 % Steuern abzuziehen und vielfach die Reisekosten selbst zu tragen. Für jene, die nach dem Fernen Osten oder nach Sachalin fliegen, kosten Tickets bis zu 800 Euro; Zugtickets zu den Arbeitsplätzen in Nordwestsibirien kosten rund 80 bis 100 Euro. Tickets werden teilweise von den Firmen bezahlt, teilweise nicht. Angesichts der oben genannten Umstände lohnt das Fernpendeln. Die Lebenskosten steigen in Russland zusehends und sind insbesondere in den urbanen Zentren Baschkortostans aufgrund der vergleichsweise guten wirtschaftlichen Lage höher als in anderen Regionen.

In der hier behandelten sozialen Gruppe werden Autos und Wohnraum überwiegend mit Krediten und Hypotheken beschafft, deren Zinsen beispielsweise in der Republik Baschkortostan bei etwa 12 % für Wohnraum und zwischen 25 % und 30 % für Konsumgüter liegen (UfaFinans.ru 2013a, UfaFinans.ru 2013b, UfaFinans.ru 2013c). Während ältere ArbeitnehmerInnen die seit den letzten zehn Jahren steigenden Ausbildungskosten insbesondere an den Universitäten und Technischen Mittelschulen für ihre Kinder tragen, entfällt für Jungfamilien das zweite Einkommen, wenn die Mutter das Kleinkind betreut, was, wie sich gezeigt hat, vorwiegend der Fall ist:

Ich bin zu Hause bei den kleinen Kindern und kann nichts verdienen. Ich bekomme 2800 Rubel pro Monat [70 Euro] vom Staat<sup>15</sup>. Darüber hinaus sind wir beide in der zweiten Ehe, weshalb mein Mann Alimente [25 % des Einkommens] für das Kind aus erster Ehe bezahlen muss. Das geht sich nicht ohne das Gehalt [des fernpendelnden Partners] aus. (Olesya Vladimirovna)

Es sind also vorwiegend finanzielle Gründe, weshalb Menschen im Laufe ihrer Karriere sich in Momenten, in denen der Bedarf nach einem höheren Einkommen am größten ist, für eine Arbeit entscheiden, die ein Fernpendeln in die klimatisch ungünstigen Ressourcenperipherien bedingt. In sogenannten FernpendlerInnendynastien fallen diese Entscheidungen schon früh und leiten sich einerseits von der Ausbildung, die bereits in Richtung Petroleumindustrie geht, und andererseits vom Umstand ab, dass Fernpendeln eine vertraute Form des Erwerbslebens ist. Die möglichen Probleme und umfangreichen Vorteile sind bei Jugendlichen aus FernpendlerInnenfamilien und aus Nachbarschaften, in denen Fernpendeln üblich ist, bekannt und erleichtern daher eine entsprechende Entscheidung, wie aus den ethnografischen Daten hervorgeht. Dies kann eine bewusste Ablehnung dieser mobilen Lebensform bedeuten oder die bewusste Entscheidung für eine langjährige mobile Karriere in der Petroleumindustrie begünstigen.

---

15 Zur aktuellen Gesetzgebung im Bereich Kindergeld in Russland siehe ILO (2013) und Zanprim. regiontrud.ru (2013). Umrechnungskurs Stand 2010.

Aufgrund der vergleichsweise hohen Gehälter und des bekannten Umstandes, dass die Erdöl- und Erdgasbranche eine der stabilsten in Russland ist, studieren immer mehr Menschen an technischen Universitäten und machen Fachausbildungen für die zahlreichen Berufe, die die Petroleumindustrie bietet. Es sind zwei Tendenzen hinsichtlich des Fernpendelns zu beobachten: Eltern mit stabilen Beschäftigungen in den Erdöl- und Erdgasunternehmen vermitteln ihren Kindern und Verwandten Arbeit in ihren Betrieben, während andere ihr Bestes versuchen, den Kindern Ausbildungen zu ermöglichen, die nicht in die Petroleumindustrie führen. Diese wünschen ihren Kindern einen anderen Lebensweg als den eigenen. *Meine Kinder studieren Recht und Wirtschaft. Damit soll ihnen ein Leben im Süden offenstehen*, meint Gennady Viktorovich, ein älterer Ingenieur. Das Ausmaß der Bereitschaft für das Fernpendeln ist quer durch die Familien verschieden. Wenngleich in manchen Familien alle oder ein, zwei Mitglieder im Norden arbeiten, lehnen andere Familienmitglieder dies wiederum kategorisch ab; vor allem aufgrund der gesundheitlichen Belastung, wie mir eine Tochter aus einer FernpendlerInnenfamilie erzählt.

Neben der ökonomischen Verbindung des Nordens und der Zentralregionen existiert nun auch eine soziokulturelle räumliche Integration. Studierende erzählen in den qualitativen Interviews, dass durch Verwandte und Bekannte, die dauerhaft in den Norden ausgewandert sind, enge Verbindungen zum Norden bestehen – beispielsweise in die nordwestsibirischen Industriestädte wie z. B. Surgut, Nishnevartovsk, Raduzhnyy, Kogalym, Nefteyugansk, Novy Urengoy, Gubkiskiy oder Noyabrsk u. v. m.

Und wenngleich heute der Topos des Nordens als Goldgrube vorherrscht, so wird doch auch augenscheinlich, dass dies auch heute nicht der alleinige Motor für das Fernpendeln ist. Es ist, wie schon in der sowjetischen Periode, beides: Die Beschäftigten müssen mit dem Lebensstil langfristig einverstanden sein und sich mit dem Leben in Mobilität und Multilokalität identifizieren, und der Norden ist eben auch ein Raum des Abenteuers, dem ein Rohstoff abgetrotzt, der *wie eine Frau gebändigt werden muss*, so eine Zeitung in den 1990er-Jahren (S.A. 1994). Es ist wohl Tradition, dass eine mehrfache Motivation vorliegen muss, um sich für diesen mobilen Lebensstil zu entscheiden. Heute wie damals in der Sowjetunion ist der Motor des Fernpendelns das soziale Fortkommen durch monetäre und andere Vergütungen, aber es muss auch die Motivation zum Reisen an sich, Interesse an der Region des Nordens und für manche auch Abenteuerlust vorliegen.

## 2.4 Formen der Mobilität im Laufe des Lebens

FernpendlerInnen in der Petroleumindustrie im Norden gliedern sich in zwei Gruppen, wie eingangs dargestellt wurde: interregionale FernpendlerInnen, die regelmäßig aus den Zentralregionen Russlands in den Norden einpendeln, und intraregionale FernpendlerInnen, die permanent in den Städten des Nordens leben und kürzere Distanzen in die Fördergebiete

te fernpendeln. Im Folgenden widme ich mich den Perspektiven dieser zwei verschiedenen Gruppen mit Bezug zum industriell erschlossenen Norden. Sie überschneiden sich in vielerlei Hinsicht. Sobald nämlich die Möglichkeit zum weiten interregionalen Fernpendeln bestand, zogen erst kürzlich eingewanderte BewohnerInnen des Nordens wieder in die Zentralräume zurück, um von dort aus nunmehr ein- und auszufliegen. Interregionale FernpendlerInnen wiederum zogen mit ihren Familien permanent in den Norden, nachdem ihnen die Industrie und die Region vertraut geworden waren. Viele Aspekte, die nachfolgend im Zusammenhang mit der Verbundenheit zu den Zentralräumen und jener zum Norden behandelt werden, gelten daher nicht nur für FernpendlerInnen – seien es nun die inter- oder intraregionalen –, sondern auch für die permanent dort ansässige Bevölkerung. In diesem Sinn werden auch die Familienmitglieder von FernpendlerInnen des Nordens und ihr sesshaftes Umfeld mitbetrachtet.

Meine Gespräche mit den interregional mobilen Beschäftigten in den Pendlerzügen zeigten folgende wesentliche Gründe für das Pendeln: Der Wohnraum im Norden ist vergleichsweise teuer ebenso wie die Lebenskosten, was keinen Anreiz für eine Übersiedlung aus den zentralen und südlichen Regionen darstellt. Die Ausbildungsmöglichkeiten für die Kinder sind im Norden ebenso beschränkt; diese würden daher erst recht wieder auf Schulen und Universitäten in die Zentralregionen geschickt werden. Das Klima ist in den Zentralregionen milder. Die hohe Anpassungsleistung an die jeweilige Klimazone – ob auf Schicht oder zu Hause – ist für viele meiner GesprächspartnerInnen kein wesentliches Problem, sondern eine Frage der Gewöhnung im Laufe der ersten paar Schichtzyklen. Diese Sicht wird von manchen UnternehmensvertreterInnen in den ExpertInnengesprächen bestätigt, andere wiederum rekrutieren bevorzugt unter der lokalen Bevölkerung des Nordens, da diese an das harsche Klima des Nordens und die weißen Nächte sowie die Finsternis im arktischen Winter bereits angepasst sei. Daher seien die Unternehmen mit weniger Krankenständen oder weniger schwankender Arbeitsleistung konfrontiert (Borovikova 2010)<sup>16</sup>.

Ein wesentlicher Grund für das interregionale Fernpendeln ist Privateigentum an verfügbarem Wohnraum in den Zentralregionen. Dieses resultiert aus der in der Sowjetunion praktizierten Politik, Werk tätigen im Norden für die Zeit nach der Pensionierung Wohnungen zur Verfügung zu stellen, die im Zuge der Privatisierungen nach dem Zerfall des Staates in Privateigentum übergegangen sind. Staatsnahe Betriebe führen die in den 1990er-Jahren fortgesetzte Politik der Absiedelung von nicht mehr erwerbstätiger Bevölkerung aus dem Norden – und somit der demografischen Entlastung der nördlichen monoindustriellen Städte – bis heute weiter. Staatsnahe Konzerne entwickeln Immobilien – nahezu ganze Stadtteile – im Umland von Moskau und anderen Städten, aus denen die Beschäftigten hauptsächlich rekru-

---

16 Expertinneninterview: Borovikova, Irina: Leiterin der Abteilung für Soziale und Psychologische Forschung des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Urengoy*, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin, 2008.

tiert werden. Diese stehen für MitarbeiterInnen zur Verfügung, und die Preise dafür liegen unter dem heutigen Marktwert. Während noch in den 1990er-Jahren völlig zinsfreie Kredite vergeben wurden, sind heute Zinsen zu zahlen, die jedoch weit unter dem Durchschnitt am Markt liegen. Diese Aktionen sind heute Teil der Corporate Social Responsibility Maßnahmen der Unternehmen. Der Wohnraum wird im Laufe des Berufslebens mittels Raten, die monatlich vom Lohn abgezogen werden, zurückbezahlt. Für MitarbeiterInnen, die erst in den letzten Jahren in solche Konzerne eingestiegen sind, haben sich die Rahmenbedingungen und die Anspruchsberechtigungen jedoch verändert. Die Bedingungen gehen zwar auf das eben beschriebene Prinzip zurück, haben sich im Zuge der sich laufend verändernden Zusammensetzungen der betrieblichen Sozialleistungen (*sotspaket*) aber sehr diversifiziert. Die Wohnraumprogramme jedenfalls wurden im Zusammenhang mit der globalen Wirtschaftskrise 2008 beispielsweise im Unternehmen *OOO Gazprom Dobycha Yamburg* auf Eis gelegt und werden nun neu ausgestaltet<sup>17</sup>. Sie gelten für interregionale FernpendlerInnen genauso wie für intraregionale und nicht pendelnde MitarbeiterInnen aus dem Norden. Somit verfügen nun große Teile der Beschäftigten über Immobilien in Privateigentum in den Zentralregionen. Wie die interregionalen FernpendlerInnen, so nutzen auch die intraregionalen den Wohnraum entweder für sich selbst, wenn sie auf Urlaub in die Zentralregionen fahren, überlassen ihn ihren erwachsenen Kindern oder belegen ihn mit Hypotheken zum Ankauf von weiteren Immobilien.

Die Motivation von intraregionalen FernpendlerInnen, im Norden zu verbleiben, liegt aber für viele, wie schon erwähnt, vor allem darin, dass sie zur Gruppe der sogenannten Pioniere (*pioneri*) gehören und eine starke Verwurzelung in den Orten des Nordens haben. Diese erste Einwanderungsgeneration hat sich ihre sozialen Netzwerke im Norden aufgebaut und dort ihre Kinder großgezogen, die heute selbst in den Betrieben in der Stadt oder als FernpendlerInnen arbeiten (Bolotova und Stammler 2010). Viele der zweiten Generation haben in den Zentralregionen studiert, in den bereits erwähnten Wohnungen gewohnt und sind wieder zurück in den Norden gekommen, um sich eine Karriere aufzubauen und Familien zu gründen. Die betrieblichen Sozialleistungen beinhalten bei staatsnahen Betrieben noch heute einmal im Jahr oder alle zwei Jahre einen Freiflug für die MitarbeiterInnen und ihre Familien in die Zentralregionen, was die Interaktion zwischen dem Norden und dem zweiten Lebensmittelpunkt in den Zentralregionen ermöglicht, ohne dass man dafür gleich fernpendeln müsste.

Die Großstädte in den Erdgas- und Erdölregionen des Nordens bieten heute eine durchwegs hohe Lebensqualität mit gut funktionierender kultureller und sozialer Infrastruktur für alle Generationen. Die Löhne sind, wie bereits ausgeführt, im Vergleich zu jenen in den Zen-

---

17 Experteninterview: Kramar, Valentin: stellvertretender Generaldirektor des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*, verantwortlich für Personal und soziale Agenden, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin und Elena Aleshkevich (Projekt Lives on the Move), 2010.

tralräumen hoch. Das durchschnittliche Lohnniveau ist mit Moskau und Sankt Petersburg vergleichbar. Für gut Ausgebildete steht ein Arbeitsmarkt, der um hoch qualifizierte Fachkräfte ringt, offen. Die hohen Löhne – verglichen mit jenen in Jobs im öffentlichen Sektor oder im Sektorservice – resultieren nicht nur aus der Beschäftigung im hoch bezahlten Petroleumssektor, sondern auch aus den schon dargelegten Lohn- und Pensionszuschlägen, die im Laufe des Berufslebens in Regionen, die gesetzlich als *Hoher Norden* oder *dem Norden äquivalent* qualifiziert sind, erworben werden. Während ich viele intraregionale FernpendlerInnen getroffen habe, die den Norden sofort nach der Pensionierung verlassen und in ihre Wohnungen oder Häuser in die Zentralregionen ziehen wollen, so gibt es doch auch einen Diskurs, der zum Bleiben führt: Wer mehrere Jahre oder Jahrzehnte im Norden gelebt und sich an dieses Klima angepasst habe, werde schon nach wenigen Jahren nach der Rückkehr in die Zentralregion an einem Herzinfarkt sterben. Allerdings ist an dieser Stelle schwer nachzuweisen, ob der frühe Tod – in diesem Zusammenhang wird vor allem von Männern gesprochen – mit der Rückkehr in das milde Klima oder der in Russland allgemein niedrigen Lebenserwartung von Männern, die bei etwa 60 Jahren liegt, zusammenhängt. Medizinisch untermauert ist der Zusammenhang von Herzinfarkten mit der Rückkehr in die Zentralregion nicht, die diesbezüglichen Sorgen existieren dennoch (vgl. Rouillard 2013).

Insgesamt profitieren die im Norden ansässigen Erwerbstätigen von Verträgen, die zwischen den Konzernen und der Regionalregierung abgeschlossen wurden (vgl. Eilmsteiner-Saxinger 2011), die bei gleicher Qualifikation eine bevorzugte Rekrutierung aus der Lokalbevölkerung vorsehen<sup>18</sup>. Die Städte des Nordens, die mit dem Petroleumssektor verbunden sind, haben ein junges demografisches Profil und zeichnen sich durch eine Nahezu-Vollbeschäftigung aus. Nicht zuletzt ist aber die erfolgreiche Adaptierung an das Klima in der Tundra und Taiga ausschlaggebend dafür, im Norden dauerhaft wohnen zu wollen.

Neben den erwähnten existieren zahlreiche Mischformen eines mobilen Erwerbslebens, des Lebens der FernpendlerInnen und ihrer Familien. Manche starten ihre Karriere in einer Stadt im Norden und wechseln zum intraregionalen Fernpendeln, andere wieder wechseln vom intraregionalen zum interregionalen Fernpendeln; oder aber interregionale FernpendlerInnen werden in den Städten des Nordens sesshaft und arbeiten lokal oder fernpendeln intraregional.

Elisaveta Vladimirovna ist in den Norden nach Neftejugansk gezogen, nachdem sie dort geheiratet hat und bisher interregional fernpendelte. Die Endzwanzigerin genießt die kürzeren Reisezeiten hinaus in ihr Labor auf dem Ölfeld, wo sie als Chemikerin arbeitet. Pavel Andreyevich lebt derzeit mit seiner jungen Familie in Omsk und verhandelt mit dem Arbeitgeber, um vom interregionalen zum intraregionalen Fernpendeln wechseln zu können. Er stammt ursprünglich aus Novy Urengoy, wo seine Familie eine Wohnung besitzt. Seine

---

18 Experteninterview: Nuykin, Vladimir: Vizebürgermeister der Stadt Novy Urengoy, Interview geführt von der Autorin und Elena Aleshkevich (Projekt *Lives on the Move*), 2010.

Eltern sind mittlerweile pensioniert und wohnen ebenfalls in Omsk. Pavel Andreyevich unterhält nach wie vor regen Kontakt zu FreundInnen und KollegInnen in der Stadt. Seine Hauptmotivation zu übersiedeln ist das zu erwartende höhere Jahreseinkommen, da er mit einem permanenten Wohnsitz in Novy Urengoy Anspruch auf durchgehende Lohnzuschläge hat und sich dort schneller die jährliche Erhöhung erarbeiten kann.

Anders als viele mit ähnlicher Motivation besitzt seine Familie bereits eine Wohnung in Novy Urengoy, die bei den heutigen Marktpreisen – trotz seines guten Einkommens bei einem staatsnahen Betrieb – nahezu unerschwinglich wäre. Pavel Andreyevich meint, er fühle sich als einer aus dem Norden und habe daher auch keine Probleme mit dem Klima. Wie sich Pavel Andreyevichs Frau an das Klima anpassen wird, ist noch abzuwarten. Derzeit ist sie noch in Kinderbetreuungskarenz. Ob sie Arbeit in einem der Betriebe mit guten Löhnen finden wird, ist ebenso unklar. Viele der Frauen von Beschäftigten in der Petroleumindustrie sind in anderen Branchen mit dem halben oder – wie in den staatlichen Sektoren – mit noch niedrigeren Löhnen konfrontiert.

Solange ihre Familie in einem Haushalt zusammenlebt, funktioniert dieses Modell wie beim Großteil der BewohnerInnen der Petroleumstädte des Nordens. Im Falle von Scheidung oder Tod des Partners sehen sich diese Frauen jedoch mit Armut konfrontiert, da weder staatliche Leistungen noch Einkommen, die nicht aus dem Petroleumsektor und angeschlossenen Branchen kommen, das Leben im Norden erschwinglich machen. Die Buchhalterin eines staatlichen Kindergartens, Tanya Konstantinovna, erzählt, dass sie oft zweimal die Lohnabrechnung für die Angestellten durchrechnet und Kopeke für Kopeke prüft, da sie jedes Mal betroffen ist, wie wenig die Kindergärtnerinnen trotz der gesetzlichen Lohnzuschläge für BewohnerInnen des Nordens verdienen.

## 2.5 Der Norden – ein als Extrem konzipierter Raum

Der Norden Russlands wie auch Sibirien haben eine Reihe von formellen, politisch institutionalisierten und informellen Zuschreibungen erlebt; dies in einer Geschichte, die von der kosakischen territorialen Kolonisierung des zaristischen Russlands – auch hier ging es um Ressourcengenerierung (z. B. Pelzhandel) – bestimmt war, und induziert durch die zaristische Führung bis zu zaristisch-russischen Besiedelungsmaßnahmen durch ethnisch-russische SiedlerInnen in Gebieten der indigenen Bevölkerungen und deren Kolonisierung im Sinne der institutionalisierten Einverleibung der Gebiete Sibiriens und des Fernen Ostens reichte. Diese Bewegung bedeutete auch die Besiedelung durch Verbannungs- und Strafkolonien, die sich im Rahmen der Etablierung des *GULag*-Netzes in der Stalin-Periode fortsetzte. Die geopolitisch-territoriale Verfestigung der Eingliederung der arktischen, subarktischen, sibirischen und fernöstlichen Gebiete in die Sowjetunion ging parallel mit der Ausbeutung der natürlichen Ressourcen und der damit verbundenen Industrialisierung der Rohstoffperiphe-



rien einher. In der für die Periode der extensiv erweiterten Petroleumindustrie im westsibirischen Tiefbecken und dem westsibirischen Norden seit den 1960er-Jahren sowie die ab den 1980er-Jahren institutionalisierten Form des Fernpendelns bis hin zur Gegenwart, liegen eine Vielzahl von unterschiedlichen Politiken zur Ausbeutung/Erschließung der natürlichen Ressourcen des Nordens (*osvoenie severa*) vor, die mit konkreten demografischen Strategien und Besiedelungsplanungen einhergehen. Der Norden hat somit eine tiefe kulturelle Bedeutung, aus einer Geschichte, die weit vor die Periode der Ausbeutung der fossilen Rohstoffe oder die Geschichte von zaristischen Verbannungen und stalinistischen Deportationen zurückgeht. In dieser Geschichte der Bedeutung des Nordens paaren sich aus kolonialer Sicht (i. e. aus nicht indigener Sicht) der Reichtum und die extremen und bedrohlichen Lebensbedingungen.

Der Norden der Petroleumindustrie hat sowohl für die inter- als auch für die intraregionalen FernpendlerInnen nicht nur eine grundsätzliche Bedeutung des Wohlstandes, der sozialen Mobilität, sondern eben auch diese Bedeutung eines extremen Raumes, der ersteres ermöglicht und der die Menschen anzieht und sie dort verwurzeln lässt.

Noch in den 1990er-Jahren und zu Beginn der 2000er-Jahre war der Diskurs zum Fernpendeln seitens der Unternehmen und in der Forschung dadurch geprägt, dass das Fernpendeln politisch näher ins Blickfeld einer effizienten Arbeitskräftebereitstellungsmethode gerückt werden sollte. Die gleichzeitig fortschreitenden Prozesse einer Schrumpfung des russländischen Nordens in demografischer Hinsicht untermauerten die entsprechenden Argumente. Der Diskurs strebte eine Forcierung des Fernpendelns und eine diesbezügliche Unterstützung der Politik an. Hier standen in den 1990er-Jahren Politiken einer Gesund-schrumpfung der urbanen Siedlungsgebiete im Norden (vgl. Heleniak 2008, 2010, Hill and Gaddy 2003, Nuykina 2011, The World Bank 2010, 2001) – nur wenige Jahre nach der Implementierung von entsprechenden Regionalrestrukturierungsprogrammen – den vorherrschenden Politiken eines neuen Nationsverständnisses als arktischer politischer Player der Putin-Periode gegenüber. Der politische Diskurs der Neuordnung und der Angleichung des Nordens hinsichtlich der Lohnzuschläge oder anderer monetärer und sozialer Privilegien (wie längerer Urlaubsanspruch) an andere Regionen Russlands ist in den letzten Jahren vorangeschritten. Dieser zielte nicht mehr auf die konsequente Entsiedelung des Nordens aufgrund der hohen volkswirtschaftlichen Kosten der Erhaltung nördlicher Städte ab. Heute zeigt sich eine Restrukturierung des Nordens im Abbau von Privilegien und am politischen Mitspracherecht der nördlichen Gebiete in Richtung einer Eingliederung dieser Gebiete als *ebenbürtige* und nicht mehr bevorzugte Teile des Staates. Darüber hinaus figurieren sie als Geberregionen im Sinne des föderalen Finanzausgleiches (Nuykina 2013). Dies wirkt sich in ungewohnter Weise auf lokale AkteurInnen der Politik und auf die Bevölkerung des Nordens aus. Während erstere ihre abnehmende Kraft und schwächere Position im Lobbying für die Interessen des klimatisch benachteiligten, aber wirtschaftlich starken Nordens spüren, so sehen sich letztere mit dem fortschreitenden und noch weiter beabsichtigten Abbau von Privilegien wie Lohnzuschlägen und besonderen Vergünstigungen, die seit Jahrzehnten zuer-

kannt wurden und deren Legitimation seit ebenso vielen Jahrzehnten konstruiert wird, um Menschen als Arbeitskräfte anzuwerben, betrogen.

Ein großer Anteil der im Norden permanent lebenden industriebezogenen Bevölkerung fernpendelt ebenso, nämlich intraregional. Es entsteht ein starker Wettbewerb zwischen den immer zahlreicheren FernpendlerInnen aus den Zentralregionen Russlands, den interregionalen FernpendlerInnen und den lokalen Beschäftigten des Nordens – mobile oder stationäre. Letzteren stehen Lohnzuschläge von bis zu 80 % des Grundgehalts zu, da sie ihren ordentlichen Wohnsitz in Gebieten des so deklarierten Nordens haben und per gesetzlicher Definition extremen Bedingungen ausgesetzt sind (vgl. Heliak 2009, Stammler-Gossmann 2007). In diesem Zusammenhang müssen BewohnerInnen des Nordens zunehmend Realitäten akzeptieren, die bislang in den Zentralregionen mit nach wie vor darniederliegender oder stagnierender Wirtschaft in den letzten zwei Jahrzehnten zu akzeptieren waren. Bislang war der Norden der Petroleumindustrie in Russland eine Region, die volks- und regionalwirtschaftlich vergleichsweise bevorzugt war. Mit den beschriebenen Veränderungen stellt sich ein Prozess der Konsolidierung ein, der für die seit den 1970er-Jahren dort lebenden Industriebeschäftigten (und die in den ihr angeschlossenen Bereichen) massive Einschnitte in Bezug auf das Lohnniveau bedeuten wird. Dies ruft bereits jetzt entsprechende Sorgen in der Bevölkerung hervor.

Der Norden als Raum des Rohöls und Erdgases ist ebenso relevant für die Bevölkerung der Zentralräume wie für jene Menschen, die im Zuge der Industrialisierung vor zwei Generationen in den Norden gezogen sind. Für letztere, die intraregionalen FernpendlerInnen und deren Familien und die urbane Gemeinschaft, ist der Norden zur Normalität geworden, zu einem Ort der Heimat und Verbundenheit (Bolotova and Stammler 2010). Der Erhalt der ursprünglichen Privilegien wird aber zusehends schwieriger, wenn der Norden in den politischen Umstrukturierungsmaßnahmen mit anderen Regionen nivelliert wird. Der rohstoffreiche Norden wird Geberregion im föderalen Finanzausgleich bleiben. Die Menschen im Norden jedoch sehen sich mit weiterhin hohen Lebenshaltungskosten konfrontiert. Wie weit und wann diese Politik der Nivellierung zur vollen Umsetzung kommt, ist noch nicht absehbar, der diesbezügliche Diskurs besteht jedoch bereits in der Bevölkerung und manche non-monetäre staatliche Leistungen für die Bevölkerung des Nordens wurden bereits abgeschafft (Rasell 2009, Wengle und Rasell 2008). So erfahren die im Norden ansässigen FernpendlerInnen nun die außerhalb des Nordens vorherrschende russländische Realität am eigenen Leib. Die Zeiten des privilegierten Nordens scheinen vorbei zu sein, wenngleich er der wirtschaftliche Motor des Staates bleiben wird.

Die Bedeutungsschwangerheit der reichen, aber klimatisch und physisch als bedrohlich und unwirtlich wahrgenommen geografischen Zonen, lässt mich in diesem Buch die theoretische Konzeption des Raumes ins Zentrum der Überlegungen rücken. Diese Zentrierung begründet sich außerdem in der Multilokalität, die das Leben der FernpendlerInnen und ihres weiteren sozialen Umfeldes prägt. Das multilokale Umfeld umfasst in dieser Studie in

indirekter Weise auch die nicht mobilen Familienmitglieder und die Herkunftsregionen, die von der Multilokalität eines Teils ihrer Bevölkerung erstens sozial, zweitens infrastrukturell und drittens ökonomisch geprägt sind. Mobilität findet nicht nur zwischen geografisch-territorialen und temporal distanten physischen Orten statt. Sie passiert in Räumen mit spezifischen materiellen, ideellen, ökonomischen und sozial-zeitlichen Charakteristika, die durch die Relation von Lebewesen und Gütern konstituiert sind (vgl. Latour 1993, Law 1992, Löw 2008, 2001, Massey 2005). Dieses relationale Setting konstituiert die menschliche Welt und findet gleichzeitig in ihr statt – in einer Welt, in der soziale Handlung und soziale Strukturen von ebenbürtiger Relevanz sind. Dieser Aspekt ist bedeutend, wenn es um die Dimension der Integration der rohstoffreichen Regionen des Nordens mit den nach wie vor strukturschwachen russischen Zentralregionen, aus denen die FernpendlerInnen stammen, geht – auf der Mikroebene ebenso wie auf der makrostaatlichen Ebene, die ihrerseits beide in ein globales Gefüge eingebettet sind.

## 2.6 Der Norden – Staat, Ressourcen und Beschäftigte

Im Folgenden wird auf die Verschränktheit der Zentralregionen mit den rohstoffreichen Regionen des Nordens eingegangen: im Zentrum steht die Integration der Regionen, die auf der Ebene der Beschäftigten in sozioökonomischer und symbolischer sozialräumlicher Sicht stattfindet. Die Praxis, den Norden zu einem Teil des persönlichen Lebens zu machen, ist nicht nur bedeutend für die individuelle Bewerkstelligung des Fernpendelns in eine klimatisch, geografisch und symbolisch *extreme* Region, sondern ist auch relevant für die Vermittlung der Lebens- und Arbeitsrealität des Fernpendelns in den Norden zur Herkunftsregion. Diese Vermittlung ist von zentraler Bedeutung für die Bereitschaft von Menschen aus den Zentralregionen, in den Norden fernzupendeln. Es entstehen gemeinsam pendelnde Nachbarschaften und sogenannte FernpendlerInnendynastien (Saxinger et al. 2014a), die weit gefasste Familienmitglieder inkludieren und generationenübergreifend fernpendeln. Der Norden, der in Russland landläufig eine unbekanntere Region darstellt, wird über die FernpendlerInnen zur Lebensrealität der Herkunftsgemeinschaften. Die wirtschaftlich darniederliegenden Zentralregionen wachsen mit dem, im Sinne der Wertbeschaffenheit seiner Rohstoffe, reichen Norden zusammen, und die Arbeitsplätze im Norden werden zu inkorporierten Orten des Lebens von Individuen und Menschen. Dieser integrierte soziale Raum ist somit von den materiellen und sozioökonomischen Gegebenheiten geprägt, indem sich Menschen in Relation zu den Gütern – in diesem Fall seinen reichen Ressourcen – positionieren und ihn damit institutionalisieren (vgl. Law 1992, Latour 1993). Dies trifft auch auf die Institutionen Staat und Industrie zu, welche die relationale Abhängigkeit von den nördlichen Rohstoffgebieten institutionalisiert haben.

Hier kommt die Relevanz der Arbeitsbedingungen ins Spiel. Diese sind im Norden bezüglich ihrer Qualität durchwachsen und abhängig davon, ob Menschen in ein geregeltes Fern-

pendeln eingebunden sind oder in das sogenannte *wilde Fernpendeln*. Die Erschwernisse des Klimas und der geografischen Bedingungen wirken somit in unterschiedlicher Weise auf sie. Allgemein kann gesagt werden, dass diese extremen Bedingungen für jene FernpendlerInnen, die langfristig fernpendeln und fernpendeln wollen und entsprechende Löhne, Abgeltungen sowie gesundheitliche und soziale Unterstützung durch die Unternehmen bekommen, zur Normalität werden. Gute Bedingungen tragen zur positiven Bewerksstellung des Fernpendelns bei. Hingegen liegen diese Faktoren beim nicht organisierten *wilden Fernpendeln* nicht vor. Der Grundtenor ist hier, dass man sich nur schwer an die Umstände gewöhnen könne und so bald wie nur möglich wieder aufhören möchte. Viele können sich dies jedoch aufgrund der Arbeitsmarktsituation in den Zentralregionen nicht leisten. Der sozioökonomische Druck ist so groß, dass den Unternehmen – vor allem im Anlagen- und Infrastrukturbau, die mit einem hohen Anteil an gering qualifiziertem Personal arbeiten – ein großer Pool von InteressentInnen zur Verfügung steht und daher für sie keine Anreize vorliegen, die Beschäftigungsbedingungen zu verbessern. In diesem Sinne perpetuiert sich die Konnotation des Nordens als extremer Raum – in der breiten Gesellschaft ebenso wie bei den Beschäftigten. Die Zuschreibung des Extrems des Nordens ist daher auch eine Taktik der Beschäftigten, auf ihre Sondervergütungen und höheren Löhne zu bestehen und diese zu rechtfertigen. Darüber hinaus ist das Extrem, das man auf sich nimmt, um die Familie zu ernähren, wesentlich, um die lange Absenz von zu Hause und die Nichterfüllung von Aufgaben zu Hause ebenso wie den mobilen Lebensstil insgesamt zu legitimieren.

Aufseiten der Industrie bietet sich die Konnotierung des Nordens als extremer Raum und jene des Fernpendelns als einer extremen Form der Beschäftigung als eine Möglichkeit an, die Arbeitsbedingungen nicht zu verbessern oder sie weiter nach unten zu nivellieren. Denn das Extreme dieser Arbeit wird zu ihrem *normalen* Bestandteil, mit dem sich die Beschäftigten zu arrangieren haben. Auf staatlicher Ebene wird dieser Entwicklung in einer für die Bedingungen der Beschäftigung kontraproduktiven Form Rechnung getragen: Die aktuelle föderale Politik, den nördlichen Regionen ihren Sonderstatus mittelfristig abzuerkennen, würde zur Abschaffung der Lohnzuschläge für die Beschäftigungsperiode im Norden führen. Der entsprechende politische Diskurs verunsichert Menschen bereits, in die Realität umgesetzt ist diese Politik allerdings noch nicht.

Insgesamt zeigt sich, dass sowohl für den Staat und die Industrie als auch für die Beschäftigten der rohstoffreiche Norden eine sowohl symbolisch als auch ökonomisch zentrale Rolle spielt. In diesem Zusammenhang ist auf die widersprüchliche Situation zu verweisen, dass sich heute zum einen die Bedingungen für die Bewerksstellung des Fernpendelns verschlechtern, Staat und Industrie aber gleichzeitig von einem qualifizierten Arbeitskräftepool zur Ausbeutung der Ressourcen abhängig sind. Die Qualität des Arbeitskräftepools nivelliert sich mit den beschriebenen Praktiken jedoch auch nach unten, da die Hochqualifizierten einerseits landesweit und damit auch in klimatisch verträglicheren Gegenden durchaus beruflich reüssieren können. Die Industrie klagt daher über einen Mangel an qualifizierten Beschäftigten.

Andererseits besteht im Norden eine stärkere Nachfrage nach Arbeitsplätzen durch die weniger Qualifizierten. Dies führt zur Abnahme der Konkurrenzfähigkeit des Sektors, worauf in der aktuellen Literatur seitens der Industrie und der Gewerkschaft hingewiesen wird (vgl. Andreyev et al. 2009, Bykov 2011).

Die Integration der beiden Regionen – die der Zentralregion und des rohstoffreichen und diesbezüglich bewirtschafteten Nordens – findet vor allem auf der Ebene der Praxis der Mobilität und Multilokalität durch die interregionalen FernpendlerInnen statt. Der vielversprechende Arbeitsmarkt liegt im Norden, das Zuhause liegt in den Zentralregionen, die als attraktive Lebensorte im Sinne von temperiertem Klima und attraktiveren sozialen und kulturellen Einrichtungen gelten. Die Einkommen werden in den Zentralregionen investiert: Autos, Immobilien, Studiengebühren, Dienstleistungen und allgemeine Konsumgüter. Die Rimessen aus den beruflichen Aktivitäten der FernpendlerInnen sind zentral für die wirtschaftliche Entwicklung in den nach wie vor sozioökonomisch an den postsozialistischen Gegebenheiten (unzulängliche Regionalentwicklung und Umsetzung von wirtschaftlichen Reformen in der Industrie und in der Landwirtschaft) leidenden Zentralregionen (Eilmsteiner-Saxinger 2011). Auf staatlicher (föderaler und regionaler) und industrieller Ebene ist diese Integration der Regionen und sozialen Räume sowie die Vorteilhaftigkeit für die Regionalentwicklung in den Zentralregionen kein beachtetes Thema. Dieser Aspekt wurde noch nicht in den Blick genommen<sup>19</sup>, weshalb das Thema der Beschäftigungsbedingungen für FernpendlerInnen auch nicht auf der staatlichen Agenda steht.

Nun ist hier auf die Differenzen innerhalb der Gruppe der FernpendlerInnen zu verweisen, auf den unterschiedlichen Blick, den sie auf den Norden und die Beschäftigungsmöglichkeiten und -bedingungen haben – die unterschiedlichen Erwartungen, die auf die Erinnerungen an die sowjetische Periode und die Wirren des Umbaus des Petroleumsektors in den postsozialistischen 1990er-Jahren oder auf das Fehlen solcher Erinnerungen bei den jüngeren FernpendlerInnen oder jenen, die erst in den 2000er-Jahren eingestiegen sind, zurückgehen.

Bei inter- oder intraregional fernpendelnden MitarbeiterInnen in staatsnahen und ehemals staatlichen Betrieben in der Petroleumindustrie des Nordens herrscht nach wie vor die Erwartung, einen sicheren Arbeitsplatz mit hoher Bezahlung, korrekten Arbeitsverträgen und betrieblichen Sozialleistungen zu erlangen. Diese Bedingungen haben sich seit der Sowjetunion in der subjektiven Wahrnehmung kaum verändert, und die entsprechenden Erwartungen werden an die Kindergeneration, die ebenfalls in diesen Betrieben unterzukommen versucht, weitergegeben. Die Etablierung von den schon erwähnten FernpendlerInnendynastien ist ein sowjetisches Erbe, das heute weitergetragen wird. Das Funktionieren dieses Systems wird von den Beteiligten erwartet. In vielen Fällen ist dies auch der Fall. Allerdings lagern die ehemali-

---

19 Experteninterview: Kramar, Valentin: stellvertretender Generaldirektor des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*, verantwortlich für Personal und soziale Agenden, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin und Elena Aleshkevich (Projekt *Lives on the Move*), 2010.

gen Staatsbetriebe wie *Rosneft* oder *Gazprom* sowie deren regionale Tochterfirmen sogenannte Nicht-Profilabteilungen, i. e. Betriebsbereiche, die nicht unmittelbar mit der Förderung oder Produktion zu tun haben, an Subunternehmen aus oder verkaufen sie an neue PrivateigentümerInnen. Damit sind auch ältere ArbeitnehmerInnen sowie ihre Dynastien, die im Zuge solcher Entwicklungen ebenfalls ausgelagert wurden, von der neoliberalen Praxis betroffen. Diese Entwicklung wird von den Menschen, die noch in den Zeiten der Sowjetunion in die Petroleumindustrie eingestiegen sind, kritisch betrachtet: Man fühlt sich hintergangen und um die Privilegien, die man sich als Pioniere und Hochleister für die Nation in den letzten Jahrzehnten erworben hat, betrogen. Man war davon ausgegangen, dass diese Bedingungen auch den Kindern zuteilwerden können. Die Petroleumindustrie war lange mehr als nur ein Arbeitsmarkt. Sie war Teil der Identität von Menschen, die unter schwersten und extremen Bedingungen am Aufbau und am Wohl des Staates beteiligt waren. Der Norden weist außerdem noch heute viele sowjetische Merkmale auf: staatsnahe Betriebe, die in den monoindustriellen Städten des Nordens als sogenannte *stadterhaltende Betriebe* (*gradoobrazuyushaya predpriyatiya*) klassifiziert und dort nach wie vor Hauptarbeitgeber sind, bauen kulturelle Einrichtungen und sponsern soziale Projekte oder unterhalten Krankenhäuser. Dies wird erwartet – auch wenn solche Programme heute neomodern unter Corporate Social Responsibility laufen –, da einstmals die Stadt zu ihrem Zweck überhaupt aufgebaut wurde. Noch nicht alle Unternehmen haben ihre Nicht-Profilbetriebe ausgelagert: *OOO Gazprom Dobycha Nadym* stellt beispielsweise 2010 noch immer Wurst her, *OOO Gazprom Dobycha Urengoy* unterhält Hotels, Geschäfte oder ein Café in prominenter Lage in Novy Urengoy. Die stadterhaltende Firma gilt als Symbol der Sicherheit für das soziale Wohlergehen. Den neuen Privatunternehmen wird solches nicht zugetraut, schon gar nicht, weil die in den staatsnahen Betrieben nach wie vor umfangreichen Sondervergütungen (*sotspaket*) oder Betriebspensionen bei den Privatunternehmen nicht oder nicht mehr im gewohnten Umfang gegeben sind.

Menschen, die erst vor wenigen Jahren in das Fernpendeln in die Petroleumindustrie eingestiegen sind, und das sind zunehmend interregionale FernpendlerInnen aus den Zentralregionen, haben keine entsprechende sozialistisch-sowjetische Erinnerung an die Petroleumindustrie mehr. Für sie sind die neoliberalen Gegebenheiten, wie sie im nächsten Kapitel noch weiter ausgeführt werden, die gewohnte Realität. Für sie ist der Norden ebenfalls der Raum, in dem ein gutes Einkommen zu erwirtschaften ist, allerdings ist dies in keinster Weise nachhaltig abgesichert.

Der Norden hat für die Jüngeren daher nicht zwangsläufig die Symbolik der sozialen Sicherheit. Ebenso hat der Norden für die heute in die Subunternehmen ausgelagerten Beschäftigten oder vollständig Entlassenen diese Symbolik verloren. Hier paart sich die Enttäuschung mit dem Empfinden der Situation als nicht normal und – im Gegensatz zu früher – als erneut extrem. Für jene ohne entsprechende sowjetische Erinnerung ist die neoliberale Praxis der Industrie mit ihren Subunternehmen und Privatisierungen die Realität und Normalität, die erst dann noch eine neue Bedeutung von extrem bekommt, wenn Arbeitsbedin-

gungen Gesetzen zuwiderlaufen und eine schwache Justiz mit der ihr inhärenten Korruption keine Handhabe für die Einzelnen gegen solche Missstände bietet. Aus den genannten Gründen ist es, wie eingangs dargestellt, daher nicht präzise, von *postsozialistischen* Gegebenheiten in der Petroleumindustrie des russländischen Nordens zu sprechen. Vielmehr bietet sich als präzise Bezeichnung der Terminus der *resozialistisch-neoliberalen* Petroleumindustrie an. Es geht wie bereits ausgeführt um *resozialistische* Reverstaatlichungstendenzen im Sinne der staatlichen Sicherung der Ressourcen mit gleichzeitiger Liberalisierung im Bereich der Personalstrukturen und der Arbeitsteilung mit einhergehendem Subunternehmertum, das stark ausgeprägt ist.

In seiner Konsequenz bedeutet dies, dass der Sicherung der Beschäftigten als *Humanresource* weniger Bedeutung durch den Staat zukommt als der Sicherung der *Rohstoffressourcen*.

### 3 Leben auf Schicht

Neben dem *Zuhause* und der *Reise* ist die *Schicht* eine dritte bedeutungsvolle Sphäre des mobilen und multilokalen Lebens von FernpendlerInnen. Ebenso wie die beiden anderen hat auch das *Auf-Schicht*-Sein nicht nur eine materielle Dimension, sondern ist ein sozialer Prozess, in dem die FernpendlerInnen einen bedeutungsvollen *Ort produzieren* (Cresswell 2004), der spezifische Regeln, Verantwortungen, Wertvorstellungen, Ideale und Anforderungen umfasst. Diese Produktion des bedeutungsvollen Ortes *auf Schicht* findet im Kontext der Arbeits- und Lebensbedingungen statt, im Kontext der Interaktion mit den KollegInnen, im Kontext der Rahmenbedingungen, welche die Industrie vorgibt, sowie im Kontext der politischen und legislativen Strukturen, die der Staat bereithält. Nicht zuletzt sind diese Strukturen und Bedingungen in der Petroleumindustrie in den neoliberalen Weltmarkt mit seinen russischen Spielarten eingebunden, was zu prekären Arbeitsbedingungen führt, wenn Arbeitsbereiche von großen Konzernen an Subunternehmen ausgelagert werden.

#### 3.1 Arbeitsbedingungen

Der Ort der Schicht im Norden bietet gewisse *Standortofferte* (Weichhart 2009), die Menschen anziehen und ein multilokales Leben realisieren lassen. Wie sich nachfolgend zeigen wird, sind diese Standortofferte – i. e. die Beschaffenheit der Erwerbsmöglichkeiten im Norden für FernpendlerInnen – für unterschiedliche Beschäftigungsgruppen, in unterschiedlichen Unternehmenssektoren sowie bei unterschiedlichen Arbeitgebern höchst divers. Diese Diversität der Bedingungen wirkt auf die Diversität der Beschäftigten (und ihr privates Umfeld) zurück. Es zeigt sich, dass Menschen, die unter standardisierten, guten Bedingungen mit verlässlichen Verträgen beschäftigt sind, einen langfristigen Berufsverlauf haben oder diesen anstreben. Für sie wird das multilokale und mobile Leben zur Normalität und Gewohnheit. Sie betrachten ihre Lebensweise nicht als deviant – wie dies in der Außensicht der Fall ist –, sondern nützen die Vorteile, die mobile Jobs im Norden mit sich bringen. Sie und ihr privates Umfeld haben sich mit den Gegebenheiten in einer Weise arrangiert, die dieses Leben bewerkstelligbar macht. Von besonderer Bedeutung ist dabei die Sozialisierung von jungen FernpendlerInnen im entsprechenden Umfeld.

Anders verhält es sich bei Beschäftigten in prekären, nicht den allgemeinen Standards und Gesetzen entsprechenden Arbeitsverhältnissen, die in Russland das *wilde Fernpendeln* (*dikaya vakhta*) genannt werden. Hier ist der Grad der Bereitschaft zum nachhaltigen Fernpendeln erheblich geringer und es wird lediglich als notwendiges Übel betrachtet. Viele der



FernpendlerInnen bleiben dennoch dabei, in der Hoffnung, bei einem Unternehmen mit standardisierten Bedingungen Fuß fassen zu können, oder weil sie aus sozioökonomischen Gründen keine andere Wahl haben. Für sie normalisiert sich das Fernpendeln nicht oder nur in geringerer Weise. Vielleicht gewöhnt man sich an die teilweise miserablen Umstände, aber man betrachtet sie dennoch als abnormal.

Die in der Literatur beschriebene Schwelle der Erträglichkeit spezifischer Lebensumstände des Fernpendelns, bis zu der Menschen fernpendeln und jenseits derer sie ausscheiden (vgl. Ananenkov et al. 2005), variiert jedoch – schon aufgrund der individuellen Wahrnehmung des Erträglichen. Insbesondere aber sehen sich heute Menschen gezwungen, diese Schwelle des Erträglichen höher anzusetzen oder sie einfach zu überschreiten, wenn es die persönlichen finanziellen Umstände nicht anders zulassen, bzw. sich mit prekären Bedingungen abzufinden. Sie geben ihre Arbeit nach Überschreiten der Schwelle des Erträglichen daher nicht zwangsläufig auf. Im Folgenden werden die Rahmenbedingungen eines Lebens auf Schicht dargestellt – nicht nur die Dimensionen der Arbeitsbedingungen oder jene der Campaustattung, sondern auch jene des Privatlebens auf Schicht. Letztere Dimension ist zentral für die Bewerkstellung des Fernpendelns, da das Intim- und Privatleben für die Beteiligten zur unmittelbaren Lebensqualität in einem multilokalen und mobilen Leben der Triade von *Zuhause – auf Reise – auf Schicht* beiträgt.

### 3.1.1 Standardisiertes Fernpendeln

Die Petroleumindustrie und die ihr angeschlossenen Sektoren im Norden Russlands bieten im Vergleich mit anderen Wirtschaftszweigen und Regionen Russlands ein überdurchschnittliches Einkommen, da die Anstrengungen, die man hier auf sich nehmen muss, vergleichsweise hoch sind. MitarbeiterInnen in Großkonzernen des Produktionssektors, die standardisierte, gute Arbeitsbedingungen anbieten, fühlen sich mehrheitlich wohl im mobilen Beruf. Das Fernpendeln wird zur *Normalität* und Gewohnheit, wie es viele ausdrücken. Daher stellt sich die Frage nach dem Ausscheiden aus dem Berufsleben als FernpendlerIn nicht mehr. Viele haben sich ebenso wie ihre Familien in einer gelungenen Weise damit arrangiert. Das Wesen als permanent Reisende(r) gehört für viele GesprächspartnerInnen zu ihrer alltäglichen Lebensweise und Persönlichkeit. Sie erzählen, dass sie bei dem Gedanken nervös würden, ein Leben lang und jeden Tag am selben Ort zur Arbeit gehen zu müssen. Die scheinbar unstete Lebensweise der mobilen und multilokalen Menschen wird durch die kontinuierliche An- und Abwesenheit an zwei verschiedenen, aber bereits vertrauten Orten zu einer steten und alltäglichen Art zu leben, wie die Gespräche mit den FernpendlerInnen zeigen.<sup>20</sup>

---

20 Diese Sichtweise scheint aber für sämtliche multilokal lebende Menschen (ob aus beruflichen oder privaten Gründen) zu gelten, wie aus dem Gespräch mit dem Multilokalitätsforscher und Geografen Prof. Peter Weichhart hervorgeht. Gespräch geführt von der Autorin in Wien 2014.

Eine solche Haltung überwiegt bei jenen GesprächspartnerInnen, die in staatsnahen oder anderen großen Konzernen und Aktionärsesellschaften bzw. ihren Tochterfirmen beschäftigt sind, in denen die Rahmenbedingungen auf die soziopsychologischen Erfordernisse zum Erhalt der langfristigen Arbeitsfähigkeit, wie jene während der Schichtperiode, angepasst sind und Arbeitsverträge den Betriebsvereinbarungen, Kollektivverträgen und Tarifen entsprechen, die mit den Gewerkschaften ausverhandelt werden. Für diese Gruppe fallen – jenseits von langen Reisezeiten, dem Leben in Camps und der kontinuierlichen Absenz von der Herkunftsregion – die vielen Erschwernisse weg, die im Rahmen der später hier noch beschriebenen, sogenannten *wilden* Weise des Fernpendelns gegeben sind. Beim standardisierten Fernpendeln zielt auch die Campbeschaffenheit in Bezug auf bauliche, soziale und kulturelle Maßnahmen auf den Erhalt der psychosozialen Gesundheit der MitarbeiterInnen ab. Die Entlohnung erfolgt zumindest nach Tarif. Die ArbeiterInnen können auf langfristige Verträge mit geregelten Schichten und Zwischenschichten – die gesetzlich festgelegte Dauer einer Schicht darf 60 Tage nicht überschreiten – und längere Urlaube als allgemein im russischen Arbeitsrecht gegeben, zählen. Darüber hinaus werden die Reisekosten bei Selbstanreise vergütet oder die Beschäftigten von der Firma direkt in den Norden gebracht. Zu den Sonderleistungen, die Großkonzerne im Rahmen der Betriebsvereinbarungen mit den Gewerkschaften beschließen, gehören medizinische Angebote, wie Sanatoriumsaufenthalte, sowie vergünstigte Urlaubsreisen ans Schwarze Meer oder ins Ausland. Ebenso werden neben anderen Maßnahmen Stipendienprogramme für Kinder der MitarbeiterInnen und billige Kredite für die Wohnraumbeschaffung bereitgestellt. Insbesondere ist die Betriebspension zu nennen, die für die MitarbeiterInnen eine erhebliche Motivation zum Verbleib in einem Beruf als FernpendlerIn darstellt. Diese Anreize sind zum einen ein Erbe der Gegebenheiten in der Sowjetunion und zum anderen sind sie heute Teil der weitreichend gegebenen Corporate Social Responsibility (CSR) Maßnahmen in den Konzernen. Aufgrund dieser ist die Nachfrage nach Jobs in solchen Unternehmen immens, andererseits ist auch die Nachfrage nach hoch qualifizierten MitarbeiterInnen extrem hoch.

Benachteiligt in diesem Wettbewerb sind daher vor allem weniger gut Qualifizierte. Einheitliche und umfassende gesetzliche verpflichtende Standards existieren in Russland heute nicht. Per Gesetz ist das Fernpendeln nur unzureichend geregelt (vgl. Andreyev et al. 2009). Diese Regelungen betreffen neben zahlreichen anderen Aspekten die Zulagen für Schichtarbeit und die Regelung von Arbeitszeiten auf Schicht. Fernpendeln ist legistisch abgegrenzt von anderen mobilen Formen des Arbeitens wie Saisonarbeit oder Dienstreisen. Die gesetzlichen Grundlagen für Fernpendeln gehen von langfristigen Beschäftigungsverhältnissen aus, die eine kontinuierliche Präsenz mit intensiver Schichtarbeit und Absenz zur Erholung vorsehen (vgl. Martynov 2010). Allerdings umgehen Firmen diese Regelungen zum Fernpendeln, indem sie MitarbeiterInnen offiziell anders klassifizieren oder nur auf eine Schicht befristete Verträge vergeben.

Zu – über die unbefriedigenden gesetzlichen Grundlagen hinausgehenden – Leistungen für die MitarbeiterInnen verpflichten sich Unternehmen selbst in Abstimmung mit den Gewerk-

schaften. Eine solche Unternehmenspolitik muss aber nicht grundsätzlich der Fall sein. Dieser Umstand wird beispielsweise von Borovikov (2008)<sup>21</sup>, der für eine gestärkte Sozialpartnerschaft plädiert, kritisiert, wie auch von der Gewerkschaft (Bykov 2011) und vom *Gazprom*-Tochterunternehmen *OOO Gazprom Dobycha Yamburg* (GDY) in den seit fast dreißig Jahren durchgeführten Studien zur sozialen und gesundheitlichen Verträglichkeit des Fernpendelns (vgl. Andreyev et al. 2009). GDY hat daraus ein entsprechendes systematisiertes Regelwerk zur Ausgestaltung des Fernpendelns für den *Gazprom*-Konzern entwickelt (Andreyev et al. 2009), das nun auf staatlicher Ebene zur Einbindung in das Arbeitsrecht lobbyiert wird<sup>22</sup>. Als Marktführer äußern sich die Autoren des Unternehmens kritisch gegenüber dem Fehlen einer effektiven staatlichen Politik zum Fernpendeln, die eine genaue gesetzliche Regelung inklusive einer Exekution von Vorgaben vermissen lässt (vgl. Ananekov et al. 2005, Andreyev et al. 2007). Im Experteninterview meint Borovikov, ein ehemaliger Personalverantwortlicher von GDY:

Dieser Sektor operiert heute unter dem Druck einer global agierenden Petroleumwirtschaft. Es ist kein Wunder, wenn die Arbeitsbedingungen teilweise zu wünschen übrig lassen, wenn das alte Regelwerk nicht mehr effektiv ist und kein neues vorhanden ist. Bevor wir über die Einhaltung der Spielregeln sprechen können, müssen solche erst erarbeitet werden, und das ist dringend<sup>23</sup>.

Nicht zuletzt geht es um die Reputation eines ganzen, an und für sich höchst prestigereichen Industriezweigs (Bykov 2011) bzw. um den Umstand, dass nicht die am besten Qualifizierten in das Fernpendeln in den Norden einsteigen wollen, sondern vorzugsweise jene, die keine anderen Chancen am Arbeitsmarkt sehen.

Im Zuge der eingangs erwähnten statistischen Untersuchung bei 117 FernpendlerInnen aus den Kategorien ArbeiterInnen, IngenieurInnen und Administrationspersonal aus staatsnahen Erdgasunternehmen, die sowohl in der Produktion als auch im Anlagenbau arbeiten, wurde nach der Zufriedenheit mit dem Fernpendeln gefragt sowie ob die ArbeiterInnen damit aufhören und zu einem Tagesarbeitsplatz wechseln möchten. Während 10,3 % wechseln wollen, möchten 46,2 % im Beruf, der Fernpendeln erfordert, verbleiben. Für 35,0 % ist diese Frage schwer zu beantworten. (8,5 % keine Antwort) (n= 117).

21 Experteninterview: Borovikov, Vladimir: ehemaliger Leiter der Abteilung für Personalentwicklung des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*, Interview in Sankt Petersburg, geführt von Elena Nuykina (Projekt Lives on the Move), 2012.

22 Experteninterview: Kramar, Valentin: stellvertretender Generaldirektor des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*, verantwortlich für Personal und soziale Agenden, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin und Elena Aleshkevich (Projekt Lives on the Move), 2010.

23 Experteninterview: Borovikov, Vladimir: ehemaliger Leiter der Abteilung für Personalentwicklung des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*, Interview in Sankt Petersburg, geführt von Elena Nuykina (Projekt Lives on the Move), 2012.

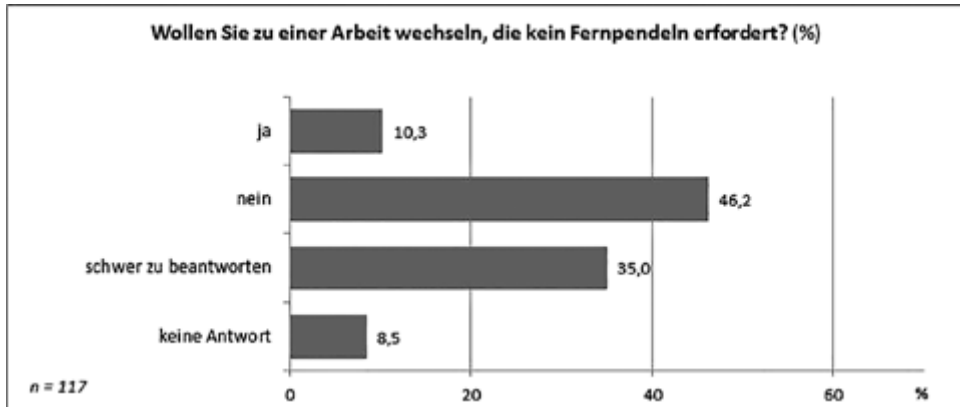


Abb. 2: Wunsch nach Veränderung der Schichtarbeit

Auf die offene Frage zu den Gründen, nicht aufhören zu wollen, wird angeführt, dass man nach 20 Jahren Fernpendeln bereits daran gewöhnt sei und dass es Vor- und Nachteile gäbe, jedoch die Vorteile überwiegen würden. Andere geben an, dass man vollständig zufrieden mit dem Fernpendeln sei und dass man die Vorteile dabei genieße; z. B. viel Freizeit zu haben. Einen ganzen Monat freie Zwischenschicht zu haben, wird von mehreren RespondentInnen als positives Moment angeführt. Ein Respondent verweist darauf, dass er nur noch wenige Jahre zur Pension und damit zum Anspruch auf die Betriebspension habe. Mehrfach wird die Notwendigkeit genannt, Geld für die Kinder – ihre Ausbildung und Unterstützung ihrer Jungfamilien – verdienen zu müssen. Vielfach wird aber auf den Gewöhnungsfaktor verwiesen. Insgesamt wird der hohe Verdienst als Motivation genannt sowie der Vorteil des hohen Gehalts im Norden in Koppelung mit der Möglichkeit, in den temperierten Zentralregionen leben zu können. Darüber hinaus zeigt sich das Fehlen von Arbeitsplätzen in den Zentralregionen als großes Thema. Der Wunsch mit dem Fernpendeln aufzuhören, wird in den offenen Fragen ausnahmslos mit familiären Umständen begründet.

Wie in den qualitativen Interviews erweist sich auch in der statistischen Erhebung die Sorge um den Arbeitsplatz als wesentlich. Im Vergleich zu 2007, als ich meine Feldforschung begann, und 2008, dem Jahr nach der globalen Wirtschaftskrise, konnte ich die Virulenz dieses Themas in besonderem Maße wahrnehmen. Die Beschäftigten aus dieser Umfrage wurden im Winter 2008 befragt, als erste Kündigungswellen auf sie zukamen. Dies kann auch erklären, weshalb 33,3 % sich ihres Arbeitsplatzes nicht sicher sind. Grundsätzlich wird die Stabilität in den staatsnahen Konzernen, in denen diese Befragten beschäftigt sind, jedoch als hoch wahrgenommen. 41,0 % sehen ihren Arbeitsplatz nicht in Gefahr. Für 18 % ist diese Frage allerdings schwer zu beantworten. (7,7 % keine Antwort) (*n* = 117).



Abb. 3: Stabilität der Beschäftigung

Eine hohe Zufriedenheit zeigt sich bezüglich der Bedingungen des Alltagslebens auf Schicht. Während 42,7 % zufrieden und 36,7 % teilweise zufrieden sind, sind lediglich 10,3 % unzufrieden mit den Alltagsbedingungen auf Schicht. (10,3 % keine Antwort) (n= 117). Dies kann auf den Umstand zurückgeführt werden, dass die Bedingungen in staatsnahen Betrieben bzw. in jenen, die aus ehemaligen Staatsbetrieben hervorgegangen sind, allgemein als besser eingestuft werden können.



Abb. 4: Zufriedenheit mit Alltagssituation auf Schicht

### 3.1.2 Das *wilde* Fernpendeln

Dieses positive Bild aus der statistischen Erhebung bei Beschäftigten von staatsnahen Konzernen wird brüchig, wenn es um die Beschäftigung bei Subunternehmen geht. Starke Worte fallen, wenn die Sprache auf Arbeits- und Lebensbedingungen kommt. *Wir sind die Sklaven und die ITR* [Ingenieure und leitendes Personals] *die Obersklaven* [...] *So wie heute gearbeitet wird, ist das modernes Sklaventum* (Dima Nikolaevich). Ein Vergleich zum Konzentrationslager Buchenwald taucht auf, wenn es um die Versorgung mit Nahrung geht. Sklaven und Sklaventum sind vor allem in den nicht aufgezeichneten informellen Gesprächen im YNAO häufig genannte Termini – ebenso wie in den Forschungsregionen meiner Kolleginnen Nuykina, Aleshkevich und Öfner in der Republik Komi bzw. in der Republik Baschkortostan. Für viele dieser GesprächspartnerInnen ist Fernpendeln lediglich ein Kompromiss.

Was heute die vorwiegende Realität der Beschäftigten darstellt, ist seit den 1990er-Jahren als *wildes Fernpendeln* (*dikaya vakhta*) bekannt (Bykov 2011). Dies entwickelte sich nach der Phase der in der Sowjetunion strikt organisierten Arbeitsmobilität. GlücksritterInnen machten sich, oft über Vermittlung von im Norden bereits beschäftigten Verwandten und Bekannten, auf, um dort bei Betrieben unterzukommen. Das physische Erscheinen im Hauptquartier der Firmen im Norden war unerlässlich in Zeiten ohne Internet und ohne Onlinebewerbungen. Das bedeutete eine Reise ins Ungewisse. Damals wie heute wird über die Netzwerke der *Brigadiere* vermittelt. Brigadiere sind Gruppenleiter oder Vorarbeiter, die bei Firmen mit ihrer kleinen Truppe anheuern.

Fernpendeln für Baufirmen in der Petroleumindustrie oder im Pipelinebau war in den massiv darniederliegenden Zentralregionen ebenso wie im Moskau oder Sankt Petersburg der 1990er-Jahre eine der vielversprechenden Erwerbsmöglichkeiten. Die Fahrt in den Norden musste selbst bezahlt werden. Ob man einen Job bekam, war ungewiss; ob der Lohn ausbezahlt wurde, ebenso. Die 1990er-Jahre waren davon geprägt, dass ArbeiterInnen in den Zügen ausgeraubt wurden, ihnen Dokumente gestohlen wurden oder sie diese im Suff verloren. Ich habe in KMAO einen Mann kennengelernt, der als Jugendlicher auf solche Raubzüge ging. Ohne Personaldokument kann man nach wie vor in Russland kein Zugticket nach Hause kaufen. Eine behördliche Duplikatausstellung ist entfernt vom Meldeort nicht möglich. Die heute – jedoch erst seit etwa Mitte der 2000er – gängigen Bankomat- oder Kreditkarten, auf welche die Gehälter gebucht werden, gab es damals nicht. Menschen strandeten im Norden – auf Bahnhöfen und in Obdachloseneinrichtungen, die es nicht überall gab, wie mir in Surgut, der größten Erdölstadt in KMAO, von einer Sozialarbeiterin berichtet wurde. Zum einen fuhren die Menschen aus Scham nicht zurück nach Hause. Denn sie hatten das Geld, das die Familie für den Versuch, Arbeit im Norden zu finden, zusammengelegt hatte, nicht vervielfachen können. Zum anderen konnten sie aufgrund verlorener Dokumente oder aufgrund des nicht vorhandenen Geldes schlicht nicht zurück nach Hause. Die wenigsten nahmen Geld für die Rückreise mit, was bei *wilden* FernpendlerInnen auch heute teilweise noch

der Fall ist. Man geht davon aus, dass die versprochenen Löhne ausbezahlt werden, die auch die Rückreise finanzieren.

Jedenfalls aber gab es in den 1990ern Jobs im Norden, die andernorts nicht vorhanden waren, auch wenn vom damaligen *wilden Fernpendeln* als einem völlig unsicheren Arbeiten unter massiv schlechten Bedingungen gesprochen wird. Jenes wird in den Erzählungen darauf zurückgeführt, dass weder die großen Staatsbetriebe noch die sich zusehends entwickelnden Privatunternehmen ordentlich organisiert waren. Die eine Hand wusste nicht, was die andere tat. Löhne wurden auf die Hand ausbezahlt, und Willkür in der Umsetzung von firmeneigenen Vorschriften und Gehaltszahlungen waren an der Tagesordnung.

Man hört es nicht gerne – weder bei VertreterInnen der staatlichen Institutionen noch bei jenen der Industrie, nicht zuletzt aber auch nicht bei den FernpendlerInnen, die gerne und unter vergleichsweise guten Voraussetzungen arbeiten, da dadurch die Reputation ihrer Arbeit geschmälert wird –, aber das *wilde Fernpendeln* scheint sich, wie man aufgrund der Beschreibungen der GesprächspartnerInnen annehmen kann, innerhalb der sich in der letzten Dekade stabilisierenden Struktur der Petroleumindustrie fortzusetzen.

Ich beobachte dieses Phänomen seit 2007, dem Jahr des Beginns meiner Feldforschung. Und doch war dies kein Jahr mehr der oft als schwierig zitierten 1990er-Jahre, als das *wilde Fernpendeln* begann und als mittelfristiges Phänomen der Umbrüche betrachtet wurde. Aus dieser Phase des sich in Wirren und massivem Umbau befindlichen Sektors hat sich heute ein etabliertes System der Beschäftigung entwickelt. Sicherlich bietet auch das *wilde Fernpendeln* im Vergleich zum Arbeitsmarkt in den ruralen Gebieten der Zentralregionen gute Einkünfte, das allerdings oft unter Bedingungen von illegaler Beschäftigung und Umschiffung des Arbeitsrechts. Das *wilde Fernpendeln* ist mit seinen Möglichkeiten der Ausbeutung und des Betrugs nun ein prekäres und weitgreifend etabliertes System: ArbeitnehmerInnen unterschreiben schon bei der Einstellung ihre eigenen Blankokündigungen. Das Papier wird virulent, sobald es zur Nichterfüllung von Vorgaben kommt. Beispielsweise werden Schweißer von Pipelines nach der Menge von geschweißten Rohrstücken bezahlt. Die Vorgaben liegen, wie berichtet, jenseits des Schaffbaren. Dokumente wie das *Arbeitsbuch (trudovaya kniga)*, in dem für alle Beschäftigten in Russland die bisherigen Beschäftigungen dokumentiert sind, werden einbehalten. Ohne dieses Arbeitsbuch kann keine neue Beschäftigung begonnen werden. Darüber hinaus geben viele Arbeitssuchende ihren Personalausweis bei den Arbeitgebern oder den Brigadieren ab und werden somit erpressbar. Wie bereits gesagt, kann die Heimreise ohne Personaldokument nicht angetreten werden.

Subunternehmen haben ein leichtes Spiel, wenn sich die Brigaden abseits jeglicher Transportinfrastruktur befinden. Niemand kann in den Weiten der Tundra oder Taiga so einfach weggehen. Die Ausbezahlung wird versprochen. Die Beschäftigten haben weder das Geld noch die infrastrukturellen Möglichkeiten, wieder nach Hause zu fahren, und können sich nur darauf verlassen, dass diese Schicht irgendwie gut ausgeht. Über Hungerstreiks in Subunternehmen von staatsnahen Konzernen wird berichtet. Letztlich bleibt keine Wahl: Wer

arbeitet, bekommt zu essen. Das ist in den entfernten Peripherien das letzte Druckmittel der Arbeitgeber, die Belegschaft zur Arbeit anzuhalten.

Solche Verträge sind heute auf eine Schicht befristet. Vor allem *wilde* FernpendlerInnen sind daher kontinuierlich auf Arbeitssuche und in Kontakt mit Agenturen und informellen Netzwerken, die sie jeweils neu auf Arbeitsplätze vermitteln. *Wir arbeiten wie eine Theatertruppe. Wir sind immer auf Gastspiel (na gastrole)*, nennt es eine moldawische Gruppe, die mit mir im Zug reist. Illegale Schichten von drei Monaten oder Saisonverträge (die nicht mehr der engeren Definition des Fernpendelns entsprechen), mit denen ordentliche Verträge im Status einer/s FernpendlerIn umgangen werden können, sind an der Tagesordnung.

Ein wesentliches Problem liegt in der Zersplitterung von ehemaligen Staatsbetrieben und der Auslagerungen von Sektoren an Subunternehmen. Auf der obersten Ebene fungieren Generalunternehmen als Auftragnehmer, die weiter an kleinteilige Subunternehmen auslagern. Wie meine Feldforschungsdaten zeigen, betrifft dies insbesondere den Anlagen- und Infrastrukturbau sowie die Arbeiten in der Explorationsphase. Sind Felder in die Förder- und Betriebsphase übergegangen, so sind es die (oft staatsnahen) Großunternehmen, die als Produktionsfirmen fungieren. Viele der ehemaligen Staatsbetriebe befinden sich nach wie vor im Prozess des Abstoßens von sogenannten Nicht-Profilabteilungen. Diese sind nicht direkt mit der Förderung oder Produktion der Rohstoffe verbunden und werden daher kontinuierlich privatisiert. Das gilt für Bereiche der Versorgung und Ausstattung der Camps bis hin zum Straßenbausektor und Anlagenbau. In manchen Unternehmen ist die Auslagerung weiter fortgeschritten als in anderen. Zusammengefasst bedeutet dies in den letzten Jahren eine massive Verringerung der direkt in den Großbetrieben Angestellten und eine Zunahme der Beschäftigten in spezialisierten Klein- und mittleren Subunternehmen.

### 3.1.3 Transnationale Perspektiven

Die Präsenz der internationalen Firmen und russisch-ausländischen Joint Ventures in denselben Regionen – und vielfach auf denselben Feldern – macht heute einen unmittelbaren Vergleich der Arbeitsbedingungen möglich. Es sind nicht nur die häufig erwähnten, vergleichsweise überdurchschnittlichen Gehälter, sondern auch die Bedingungen, die die eigene übliche Situation dramatisch veranschaulicht. Dima Nikolaevich, ein Schweißer, hatte mit seiner Brigade eines russischen Pipelinebaukonzerns einen Auftrag für eine Baustelle in Indien. Die Gegebenheiten vor Ort waren für ihn völlig unerwartet positiv:

Das war meine beste Zeit. Es gab genug zu essen, jeden Tag ein großes Buffet. Sogar die Container waren ausgestattet wie bei uns nur jene für Ingenieure. Die Lebensbedingungen und die Versorgung waren hervorragend. Dort lebten maximal sechs Arbeiter in einem Container, der mit einer Dusche ausgestattet war. Ein riesiger Unterschied zu [den Bedingungen] sonst. [...] Unser Gehalt wurde direkt von den indischen [Betreibern] bar ausbezahlt, was wir sofort in Euro



wechselten. Bei uns gibt es auch keinen Vorschuss, wenn dir das Geld für Zigaretten während der Schicht ausgeht. Dort war das kein Thema. Bezahlt wurde exakt, Kopeke für Kopeke [...], auch die Flüge und die Unterkunft. (Dima Nikolaevich)

Ähnlich war es auf der allerersten Schicht, die Dima Nikolaevich in Sachalin mit einer US-Firma verbrachte. Im Vergleich dazu lebt er auf den Baustellen von russischen privaten Firmen, die heute hauptsächlich seine Hauptarbeitgeber sind, in Containern für acht Personen. Die Betonung des ausreichenden Essens ist angesichts dessen, dass er auf einer seiner Schichten wegen der unzureichenden Versorgung in drei Monaten 20 Kilogramm Körpergewicht verlor, nicht überraschend. Seine Frau Liana sagte im Fokusgruppeninterview: *Er war so dünn, als wäre er aus [dem Konzentrationslager] Buchenwald gekommen; anders kann man das nicht mehr beschreiben.* Ein Gesprächspartner, der in einem mobilen Camp quer durch das Land zieht, um Pipelines zu inspizieren und zu reparieren, und regelmäßig auf Gruppen anderer Unternehmen stößt, meinte: *Die Leute in den ausländischen Firmen werden in kurzer Zeit zu Millionären.* Bei einem bedrückenden Besuch in einer Unterkunftsbaracke in Novy Urengoy war der Tenor ähnlich.

Man wisse ja, dass die Beschäftigten in den ausländischen Firmen lediglich fünf Jahre arbeiten müssten, um für ein ganzes Leben ausgesorgt zu haben. Sie selbst müssten 30 Jahre und oft über die Pension hinaus arbeiten, um die Familien erhalten zu können. (Anonym)

Bei international-russischen Joint Ventures wird ebenfalls von guten Bedingungen und angemessenen Gehältern berichtet. Vova, ein Elektromonteur, erzählt:

Bei *Achimgaz* verdienen die [d]eutschen [Beschäftigten] 1 000 US \$ pro Tag. Bei uns sind die durchschnittlichen unteren Gehälter 1 000 US \$ pro Monat. [...] Ich hatte Kontakt mit Spezialisten aus Alaska, die hier waren. Sie waren sehr erstaunt darüber, dass bei uns die Leute 30 Jahre und mehr als Ölarbeiter arbeiten. Das ist für sie unvorstellbar, aber bei uns ganz normal. [...] In Surgut kenne ich illegale Arbeiter aus den ehemaligen Sowjetrepubliken. Sie verdienen wenig, aber im Vergleich zu den Einheimischen in der Stadt, die nicht in der Ölbranche arbeiten, verdienen sie immerhin noch 200 000 Rubel [5 000 Euro] im Jahr mehr. (Vova Filipovich)

Solche Aussagen kann ich nicht bestätigen, da ich keine ausländischen Beschäftigten befragen konnte und mir der Zugang zu internationalen Unternehmen nicht gewährt wurde. Meine Erfahrungen in Kanada und Australien zeigen aber, dass die Monatsgehälter in Russland mit dortigen Wochengehältern vergleichbar sind.

### 3.1.4 Arbeitssicherheit

Dieses Thema lag nicht unbedingt im Zentrum der Gespräche, die ich mit den Menschen über ihre Arbeit geführt habe. Allerdings äußerten sie sich auf den zweiten Blick ganz deutlich zu Sorgen, die den Bereich Arbeitssicherheit betreffen. Wieder geht es hier um die Diversität der Arbeitsbedingungen, mit denen die Menschen konfrontiert sind. Es wird aber hier auf das sehr hoch entwickelte Sicherheitsmanagement in Förder- und Produktionsunternehmen hingewiesen, obwohl es auch dort Ausnahmen gibt. Die betreffenden Schwierigkeiten tun sich vor allem in kleineren Betrieben auf. Sorgen bezüglich der Sicherheit bestehen vor allem an Arbeitsplätzen in entlegenen Gebieten, wo Rettungsmaßnahmen schwierig sind, oder an Arbeitsplätzen, an denen die Verwendung von gefährlichen Maschinen und Gütern vonnöten ist, sowie bei Arbeiten unter gefährlichen Witterungsbedingungen.

Insgesamt wird von Problemen vor allem bei kleineren Unternehmen und in kleinen Brigaden berichtet, aber sie sind nicht nur dort gegeben. Die Top-down-Kontrolle der Einhaltung von Sicherheitsvorschriften wird als unzulänglich beschrieben. Die ArbeiterInnen sind sensibel für dieses Thema, denn die Gesundheit und Arbeitsfähigkeit ist ihr höchstes Gut, ihr Kapital, mit dem sie ihre Familien versorgen. Kostya, mein Wohnungskollege in Novy Urengoy und Fahrer von Baggermaschinen, schildert mir seine Sorgen:

Was macht meine Familie, wenn ich arbeitsunfähig werde oder sterbe? Gerade im Frühling, wenn der Permafrost auftaut, ist meine Arbeit gefährlich – dass ich mit dem Gerät umkippe oder im Sumpf einsinke. Meine Frau kann mit ihrem Gehalt ein Leben alleine nicht bewältigen. Sie macht sich Sorgen um mich und ich mir um sie und unseren Sohn. (Kostya Danilovich)

Soziale Transferleistungen im Fall von Verletzungen und Invalidität aufgrund von Arbeitsunfällen reichen nicht aus, um einen Haushalt zu unterhalten. Solche Zahlungen werden auch von Unternehmen teilweise auf freiwilliger Basis oder im Rahmen von Betriebsvereinbarungen mit der Gewerkschaft geleistet. Das Einklagen von Entschädigungszahlungen vor Gericht bei Verletzungen, die vom Unternehmen verschuldet sind, erscheint den Beschäftigten jedoch als aussichtslos. Meine entsprechenden Nachfragen werden von meinen GesprächspartnerInnen lediglich mit einem milden Lächeln kommentiert.

Andererseits besteht auf ArbeitnehmerInnenseite wenig Bewusstsein für die Bedeutung des an und für sich verpflichtenden Tragens von Sicherheitskleidung, von Schutzbrillen und Schutzhelmen. Die Standards zur Einhaltung von Sicherheitsvorschriften werden von den VorarbeiterInnen vielfach nicht umfangreich kontrolliert, wie man mir erzählt. Es wird berichtet, dass in manchen Firmen die Sicherheitsbekleidung von den ArbeitnehmerInnen bezahlt werden muss.

Vor allem Beschäftigte an mobilen und entlegenen Arbeitsplätzen sind sich dessen bewusst, dass auf Hilfe bei Unfällen oder starken Witterungsbelastungen, die einen Verbleib vor

Ort nicht mehr ermöglichen, lange gewartet werden muss. In ordentlich geführten Unternehmen gibt es entsprechende Notfallpläne, die in der Umsetzung verlässlich funktionieren; in manchen anderen allerdings nicht. Sicherheitsbedingungen sind ein strukturelles Problem.

Die Kontrollen der staatlichen Behörden sind unzureichend, wie mir eine anonyme Vertreterin der Novy Urengoyer Stadtverwaltung, die mit diesen Fragen betraut ist, schildert:

Dies betrifft nicht nur die Arbeitssicherheit, sondern auch Hygienestandards in den Unterkünften und in den Kantinen. Die Kontrollen sind aus unterschiedlichen Gründen nicht zureichend. Zum einen sind zu viele unterschiedliche Stellen damit betraut, die nicht entsprechend miteinander kommunizieren, und es gibt kein einheitliches System. Zum anderen sind die Strafen so gering, dass sie für die Unternehmen kein Problem darstellen. Darüber hinaus befinden sich die Arbeitsplätze in geschlossenen Industriezonen. Das Sicherheitspersonal an den Zugangspunkten muss von außen Kommende bei der Zentrale melden. Daher sind unangemeldete Kontrollen nicht möglich. (Anonym)<sup>24</sup>

### 3.1.5 Unterbringung in Camps

Das multilokale Leben von FernpendlerInnen inkludiert den Ort der Arbeit in anderer Weise, als dies eine tägliche Rückkehr von der Arbeit nach Hause ermöglichen würde. *Auf Schicht sein* beinhaltet gleichzeitig die zu verbringende Zeit am Arbeitsplatz, sowie die Freizeit in der Unterbringung. Auf Schicht sein bedeutet daher die Einbindung des Privatlebens, das in den meisten Fällen zwölf Stunden pro Tag ausmacht, in das Regelwerk der Firma und seine Überwachung durch das Unternehmen, das das Camp verwaltet. Anders als bei meinen Feldforschungen in Australien und Kanada zu diesem Thema zeigte sich in Russland ein überraschendes Ergebnis in den Gesprächen. Es kristallisieren sich zwei extreme Pole über die Einschätzung der Lebensqualität in den Camps heraus. In Kanada und Australien berichten die GesprächspartnerInnen über sehr ähnliche Ausstattungen und Organisationsweisen in den Camps quer durch die Unternehmen. In Russland hingegen war ich zu Beginn meiner Feldforschung ob der berichteten Diskrepanzen irritiert. Schätzen die Menschen ähnliche Bedingungen lediglich verschieden ein? Können Unterbringungsarten in ein und demselben Industriesektor so unterschiedlich sein? Sollten nicht Standards und Regelwerke, wie in anderen Bereichen der industriellen Produktion, eine Vereinheitlichung auch dieser Bedingungen mit sich bringen? Wie sich im weiteren Verlauf der Feldforschung herausstellen sollte, existieren in Russland keine allgemeinen Campmanagement-Standards<sup>25</sup> (Andreyev et al. 2009). ISO oder ähnliche Standards kommen jedoch

24 Anonym: MitarbeiterIn der Stadtadministration in Novy Urengoy, zuständig für Arbeitsbelange, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin, 2010.

25 Experteninterview: Borovikov, Vladimir: ehemaliger Leiter der Abteilung für Personalentwicklung

auch in den anderen Ländern nicht zur Anwendung<sup>26</sup>. Allerdings zeigt dort die starke Präsenz von internationalen Konzernen mit weltweiten Förder- und Produktionsstätten Wirkung. Deren Praktiken haben sich innerhalb der und zwischen den Konzernen bereits stark angeglichen. Die Expertin Phiona Kerr, eine stellvertretende Campmanagerin in einem australischen Bergbauunternehmen<sup>27</sup> – verweist einerseits auf die Stärke der Gewerkschaften sowie andererseits auf die starke Abhängigkeit der Industrie von qualifizierten Arbeitskräften, die sich einen guten oder den aus anderen Betrieben gewohnten Standard erwarten, wodurch sich die Qualität der Unterbringung zusehends nach oben nivelliert. Den einen Pol bilden nun auch in Russland jene Unterbringungsqualitäten, die innerhalb der und zwischen den russischen Großkonzernen und internationalen Unternehmen ähnlich gut sind. Dies kann ebenfalls auf interne Standards, die auch für Tochterunternehmen gelten, zurückgeführt werden. Solche Standards hat, wie bereits erwähnt, das Unternehmen *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*, eine Tochterfirma des *Gazprom*-Konzerns, ausgearbeitet und veröffentlicht, welche in nächster Folge in das russische Arbeitsrecht hineinlobbyiert werden sollen<sup>28</sup>.

Die Beschäftigungsstandards sind, wie schon gesagt, den Einschätzungen der GesprächspartnerInnen zufolge bei Großkonzernen und staatsnahen Betrieben auf ausreichendem oder sehr gutem Niveau – jedenfalls auf einem, das die Beschäftigten als vergleichsweise positiv einschätzen. Insbesondere Beschäftigte, die bereits seit der Periode der Sowjetunion in diesem Sektor arbeiten, sehen und wertschätzen eine zunehmende Verbesserung. Insgesamt seien die besten Campausstattungen auf den erst relativ neu erschlossenen Feldern zu finden. Hingegen ist auch bei Großkonzernen nicht zwangsläufig gesichert, dass schon lange in Betrieb befindliche Anlagen den neuesten Standards angepasst wurden. Bei den genannten positiven Beispielen handelt es sich insbesondere um Arbeitsplätze auf Förder- und Verarbeitungsstätten und nicht um die Sektoren im Anlagen-, Infrastruktur- oder Pipelinebau, welche, wie bereits gesagt, zusehends von den großen Konzernen, die auf ehemalige Staatsbetriebe zurückgehen, an Subunternehmen ausgelagert werden.

Den anderen Pol bilden Unterkünfte, die lediglich unmittelbare Notwendigkeiten zur Verfügung stellen. Hier wird veraltete Infrastruktur aus den Verlassenschaften der ehemaligen Staats-

---

des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*, Interview in Sankt Petersburg, geführt von Elena Nuykina (Projekt Lives on the Move), 2012.

26 Expertinneninterview: Kerr, Phiona: stellvertretende Campmanagerin in einem australischen Bergbauunternehmen, Interview in Darwin, geführt von der Autorin, 2012. Expertinneninterview: Harwood, Sh.: freiberufliche Planerin und Lektorin am Institut für Erd- und Umweltwissenschaften, James Cook Universität Cairns, Interview in Cairns, geführt von der Autorin, 2012.

27 Expertinneninterview: Kerr, Phiona: stellvertretende Campmanagerin in einem australischen Bergbauunternehmen, Interview in Darwin, geführt von der Autorin, 2012.

28 Experteninterview: Kramar, Valentin: stellvertretender Generaldirektor des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*, verantwortlich für Personal und soziale Agenden, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin und Elena Aleshkevich (Projekt Lives on the Move), 2010.

betriebe aufgekauft. Ebenso werden von Subunternehmen veraltete Teile von Camps angemietet, die von anderen Firmen nicht mehr genutzt werden. Wie sich herauskristallisiert, kommen diese, wie gesagt, insbesondere im Anlagen- und Infrastrukturbau zur Anwendung. Dies sind Sektoren, die durch die zeitliche Befristung der Baustellen gekennzeichnet sind. Ähnlich wie bei den allgemeinen Arbeitsbedingungen ausgeführt, liegt auch bezüglich Campausstattung und Campmanagement ein starker Unterschied zwischen den Bedingungen im Bereich der Förderung bzw. der Produktion und dem Anlagen- bzw. Infrastrukturbau vor. Ich kann aufgrund meiner Daten von keiner klaren Zuteilung in gute in dem einen bzw. in schlechte Bedingungen in dem anderen Bereich sprechen, doch zeigt sich eine Tendenz. Faktoren sind neben der allgemeinen Unternehmenspolitik auch das Alter der Firmen und damit deren Betriebsmittelstand.

Zwei qualitative Pole der Unterbringung bilden auch stationäre und mobile Camps. Hier sind Unterschiede erkennbar. Der zentrale Unterschied im Komfort besteht jedoch darin, dass mobile Camps kleinteiliger und mit weniger sozialer und kultureller Infrastruktur ausgestattet sind. Die Ausstattung der mobilen Camps hat sich meinen GesprächspartnerInnen zufolge im Vergleich zu den 1990er-Jahren und jenen davor allerdings maßgeblich verbessert, wenngleich es im Bereich des weitverzweigten Subunternehmertums dazu kommt, dass solche Firmen die kostengünstigsten Varianten wählen: i. e. die verbreitete Nutzung veralteter Ausstattung und keine über Schlaf-, Sanitär und Aufenthaltsräume hinausgehenden Services. International sowie in Russland unterliegen Camps Gesetzen wie jenen der Lebensmittelsicherheit, feuerpolizeilichen und baulichen Regelungen etc. In Russland, so wie sich dies auch im Bereich der Arbeitssicherheit zeigt, kommen Kontrollen dieser Regelungen zu kurz, was der Grundtenor der vielen Gespräche mit ArbeiterInnen und Administrationspersonal ist.

### Stationäre Camps

Für drei Tage erhalten im Jahr 2010 meine Kollegin aus dem Forschungsprojekt *Lives on the Move*, Elena Aleshkevich, und ich Zutritt zum Camp *Yamburg* des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*. Dieses Camp (*vakhtovy poselok*) ist das größte seiner Art in Russland mit etwa 6 000 BewohnerInnen pro Schicht und liegt etwa 200 Kilometer nördlich von Novy Urengoy jenseits des Polarkreises auf der *Tazovsker* Halbinsel.

Neben die Verwaltungsgebäude reihen sich moderne zwei- bis dreistöckige Wohnmodule, ein Hotel, die orthodoxe Kirche, das Kulturzentrum, das Postamt, Geschäfte und Busstationen wie in einer Stadt aneinander. Die *Straße der Helden*, der zentrale Fußweg, ist gesäumt mit Bildern von Frauen und Männern, die sich um das Unternehmen verdient gemacht haben. Yamburg ist mit einem Flughafen sowie einem Personen- und Güterbahnhof ausgestattet. Darüber hinaus unterhält das Unternehmen ein Krankenhaus, das auch größere Operationen vornimmt und dessen Ruf vor allem in der Notfallmedizin sehr gut ist. Es versorgt neben Beschäftigten von anderen Firmen auf den umliegenden Feldern auch die *nenzische* indigene Bevölkerung aus der Umgebung.

Parks, Skulpturen und ein kleiner See lassen das Dorf fast malerisch anmuten, wobei die Idylle durch die Aussicht auf die weite Landschaft mit seinen Industrieanlagen irgendwie harmonisch ästhetisch gebrochen wird. Die weiter vom Zentrum gelegenen, bereits stillgelegten Holzbaracken erinnern an den Beginn in den 1980er-Jahren und an die jüngste Vergangenheit der Wohnstandards von Yamburg. Sechzehn GärtnerInnen kümmern sich heute um die Grünanlagen, vor allem aber um die Wintergärten und allgegenwärtigen Grünbereiche in den Gebäuden. Der helle grüne Anstrich der Räume soll als Teil der Arbeitsgesundheitsmaßnahmen insbesondere im Winter der dauerhaften Dunkelheit in der polaren Zone entgegenwirken. In den Außenbereichen sind Plakate mit beeindruckenden Fotos von ArbeiterInnen und Parolen wie *Unser Gas – Energie unserer Heimat* oder *Wir arbeiten für dich, Russland* etc. allgegenwärtig.

Im Kulturzentrum sind die firmeneigene Zeitung *Puls Yamburga* und die Fernsehstation *TV Yamburga* untergebracht sowie ein Museum, das die Geschichte des Unternehmens ausstellt, die Bibliothek, die Sportanlagen und ein Veranstaltungssaal, der auf dem letzten Stand der Technik ist und mehrere Hundert Menschen fasst. In der Bar spielen die Mitglieder des Hobbymusikklubs dann und wann Livemusik. Die Mitglieder des Musikklubs werden in ihrer Freizeit von professionellen MusiklehrerInnen betreut. Im Café und in der Bar des Camps ist um 23 Uhr Sperrstunde. Das in Camouflage bekleidete Wachpersonal dreht sodann seine Runden und erinnert die BesucherInnen mit charmanter Höflichkeit an die nun einzuhalten- de Nachtruhe im Camp.

Beeindruckende Fotos mit Menschen und Landschaften, die das alltägliche Arbeitsleben im Norden prägen, dekorieren die weitläufigen Wände. Die FotografInnen sind Beschäftigte und praktizieren ihr Hobby in der Freizeit, während sie auf Schicht sind. Organisierte Freizeitbeschäftigung scheint hier einen großen Stellenwert zu haben. An Wochenenden kommen täglich etwa einhundert LeserInnen in die Bibliothek, und während der Woche sind es täglich immerhin zwischen dreißig und fünfzig, wie mir eine der Bibliothekarinnen schildert. Mir fallen in der Vielzahl von Regalen prominent ausgestellte Bücher auf: der ins Russisch übersetzte letzte Band der österreichischen Autorin Elfriede Jelinek oder Werke von Stefan Zweig, Robert Musil und eine Vielzahl anderer internationaler Klassiker. *Jelinek ist derzeit ein Schlager, weil sie Nobelpreisträgerin ist. Daher wird sie gerne gelesen*, antwortet mir die Bibliothekarin auf mein erstauntes Nachfragen – als Österreicherin weiß ich, dass die Autorin in ihrem Heimatland von der breiten Masse eher gemieden wird. Das Angebot von mehreren Tausend Büchern rund um die ruhigen Lese- und Arbeitsbereiche ist beeindruckend und reicht von Fachliteratur, die von jenen genutzt wird, die gerade eine Aus- oder Weiterbildung besuchen, über russische Belletristik und moderne und klassische Literatur bis hin zu Herren- und Frauenmagazinen. Ihre Öffnungszeiten sowie jene von Schwimmbad, Sauna und Fitnessseinrichtungen orientieren sich an den Bedürfnissen der Menschen, die in unterschiedlichen Früh- und Spätschichten arbeiten. *OOO Gazprom Dobycha Yamburg* beschäftigt SportlehrerInnen und TrainerInnen für diverse Teamsportarten – von Fußball bis Boxen. Sie

veranstalten Meisterschaften, und einzelne Teams nehmen an nationalen Wettbewerben teil.

Die drei Geschäfte im Campzentrum verkaufen Waren täglichen Bedarfes, Souvenirs, Parfums oder Spielzeug, die vor der Abreise gerne als Geschenke für die Familie zu Hause mitgenommen werden, aber auch Alkoholika jeder Preisklasse sowie Haushaltswaren wie Geschirr, Besteck, Lampen, kleine Ventilatoren etc. Larissa Sergejevna arbeitet wie der Großteil der Frauen in Yamburg in der Administration. Ihr Wohnmodul kann sie vom Arbeitsplatz aus zu Fuß erreichen. Als wir zu Mittag privat in ihrer Garçonnière zum Essen eingeladen sind, wird mir klar, dass sich die BewohnerInnen in diesem Camp individuell einrichten dürfen und daher Bedarf für kleinere Haushaltswaren besteht:

Dann und wann kaufe ich hier im Camp Tassen oder dies und jenes ein. Man will ja ein wenig Abwechslung. [...] Wenn es die Zeit zulässt, kochen wir selbst, ansonsten gehen wir in die Kantine. Man kann ja schon am Abend die Suppe vorkochen. Das ist auch eine Art der Freizeitbeschäftigung. In der Mittagspause kurz in den eigenen vier Wänden ausruhen zu können, ist ein echtes Plus. (Larissa Sergejevna)

Nicht nur in der Kantine, sondern auch im Lebensmittelgeschäft mischen sich Beschäftigte von *OOO Gazprom Dobycha Yamburg* unter jene von zahlreichen anderen Firmen, die ihre MitarbeiterInnen ebenfalls in dieses *Gazprom*-Camp einmieten. Auch sie haben Zugang zu Teilen der Freizeiteinrichtungen, was über Verträge zwischen den beteiligten Firmen ausgehandelt wird. In diesen öffentlichen Räumen nehme ich nicht nur die optischen Unterschiede zwischen ArbeiterInnen und Administrationspersonal wahr, sondern auch zwischen ArbeiterInnen unterschiedlicher Firmen. Die Arbeitskleidung der Anlagenbauunternehmen und deren Subunternehmen ist weniger modern und wirkt abgetragen im Vergleich zu jener der *Gazprom*. Wie mir auf meinen Zugreisen berichtet wird, aber aus meinem Besuch im Camp Yamburg nicht hervorgeht, sind die Beschäftigten der Subunternehmen auf den Camps der großen Unternehmen in den weniger gut ausgestatteten Wohnmodulen untergebracht. Auf älteren Camps können die alten Holzbaracken durchaus noch in Betrieb sein. Das *Yamburger Camp* von *Gazprom Dobycha Yamburg* gehört heute, was die Ausstattung betrifft, zu den modernsten weltweit. Das wird auch aus vergleichenden Gesprächen, die ich mit FernpendlerInnen in Kanada und in Australien geführt habe, klar.

2008 bin ich für einen Tag in einem Camp eines anderen großen Erdgasproduktionsunternehmens zu Besuch. Die Firma möchte nicht genannt werden, da mir eine eher unkonventionelle Erlaubnis erteilt wurde, die nicht ihre verordneten Wege über sämtliche übergeordnete Ebenen bis ins Headquarter nach Moskau genommen hatte, wie dies üblicherweise insbesondere für einen ausländischen Gast der Fall sein muss. Es geht um Betriebsgeheimnisse; wie so oft. Dieses Camp hat eine Durchschnittsbelegung von nur etwa 500 Personen.

Ein nenzischer Mann, bekleidet in der traditionellen Überbekleidung *Malitsa*, kommt mit Fischen und Rentierfleisch vorbei. Vera, meine Begleiterin, erzählt, dass seine Produkte im-

mer fantastisch seien und sie genug kaufe, um auch etwas mit nach Hause nehmen zu können. Michayl, bei dem ich einige Tage in Novy Urengoy wohnen kann, kauft ebenfalls Produkte der Nenzen. Insbesondere Fisch, den er auf Schicht einsalzt und zu *Seledka* verarbeitet.

Vera führt mich weiter durch die Wohnmodule. Freie Gemeinschaftsflächen mit Sitzgelegenheiten, Fernsehern, Aquarien und vielen Grünpflanzen prägen auch in diesem Camp das Bild. Dekoriert sind die Gänge mit liebevoll gestalteten Gestecken und anderen Basteleien, die von den Bewohnerinnen in ihrer Freizeit gemacht werden. Vera, die für die Ausstattung der Zimmer mit frischen Handtüchern, Bettwäsche etc. zuständig ist – ein Job auf der unteren Ebene –, hat ein schmuckes, modernes Einzelzimmer mit Kochnische, Fernseher, Telefon. Das Bad teilt sie mit ihrer Kollegin der Nachbargarçonnière. Im Gegensatz zu vielen anderen teilt sie ihren Wohnraum nicht mit der Schichtkollegin, die darin wohnen würde, wenn sie auf Zwischenschicht ist. Dies wäre allgemein üblich. Die Arrangements innerhalb und zwischen den Camps sind sehr unterschiedlich. Vera arbeitet weder in der Führungsebene noch als Ingenieurin, für die solche Einzelzimmer mit Einzelbelegung üblich sind. Dieses Camp ist jedoch erst einige Jahre alt und die Kapazitäten reichen derzeit noch für diesen Einzelbelegung aus. Insgesamt sind die stationären Camps mit Einzel- und Doppelzimmern sowie Schlafräumen mit einer Belegung von bis zu 8 Mann/Frauen ausgestattet. Das den sehr guten Camps gegenüberliegende Extrem des Wohnens sind die nahezu abgewrackten mobilen Waggon- und Containersiedlungen.

### Mobile Camps

Allgemein kommt ein mobiles Camp (*vagon gorodok*) in den Bereichen Exploration, Bohrung, Pipelinebau und -wartung sowie bei anderen mobilen Tätigkeiten wie Straßen- und Stromleitungsbau zum Einsatz. Es gibt sowohl Camps, die mit modernsten Wohncontainern ausgestattet sind, als auch solche, die weitgehend desolat sind. In beiden Fällen wohnen jeweils vier bis acht ArbeiterInnen zusammen; ausgenommen davon sind Ingenieure und das Managementpersonal, die sich in zwei Einzelräume pro Container aufteilen.

In vielen Fällen befinden sich die Sanitäreanlagen in einem Modul außerhalb des Wohnwagens, was das Verlassen des Wohnraumes unter extremen Wetterbedingungen erforderlich macht. Kolya, den Baggerfahrer aus Samara, treffe ich in Novy Urengoy, wo wir beide gemeinsam mit anderen Arbeitern für einige Tage bei einer älteren Dame eingemietet sind:

Stell dir vor, wenn du bei einem *Buran* [heftiger Schneesturm] mit 150 km/h bei minus 40 Grad C hinaus zum Toilettencontainer musst! Das ist schon ein sehr spezielles Abenteuer. Der eisige Schnee friert dir nicht nur das Gesicht ab. Manche mobile Camps haben Überdachungen zwischen den einzelnen Modulen, was ein wenig erleichternd ist. Aber letztlich ist es sehr unkomfortabel. (Kolya Petrovich)



Im Zuge meiner Feldforschung besuche ich zwei mobile Camps und sehe viele Fotos von Anlagen, die mir von meinen GesprächspartnerInnen in den Zügen gezeigt werden. Es ist den Beschäftigten zwar verboten, Bilder von Camps oder Arbeitsplätzen zu machen, man findet sie dennoch auf den Mobiltelefonen, I-Pods und -Pads. Erschüttert bin ich von einer Innenansicht, die einen kleinen Holzofen zeigt, der den ganzen Container heizen soll. Die Betten haben dünne Matratzen, und Bettwäsche muss von zu Hause mitgebracht werden. Diese Brigade versorgt sich selbst, während in anderen Camps KöchInnen und WäscherInnen – vor allem Frauen – beschäftigt sind.

In einem solchen Camp werde ich von der Köchin zum Mittagessen eingeladen, die dreißig Beschäftigte versorgt. Ich besichtige das Camp. Auch dort sind die Wohncontainer mit kleinen Kochnischen ausgestattet. Ebenso wie mir in den großen stationären Camps erzählt wird, gibt es den Beschäftigten das Gefühl vom eigenen Heim, wenn man sich Tee kochen kann. Wenn diese Selbstversorgung freiwillig ist, so scheint dies eine gute, und von den Leuten wertgeschätzte Firmenstrategie zu sein. Wenn allerdings die Versorgung völlig fehlt, gehört dies zu den größten Problemen, über die die befragten Menschen klagen. Die ausreichende Belieferung mit Nachschub ist nicht immer gewährleistet. Das trifft vor allem sehr kleine Selbstversorgungscamps mit nur zehn oder weniger Beschäftigten, die entlegen sind, sehr hart.

Ich wandere durch das kleine Camp, in dem eine Brigade von PipelinearbeiterInnen lebt, und komme an den Containern mit Sauna und den außen gelegenen Sanitäreanlagen vorbei. Es ist genau eins dieser Camps, von denen mir bereits Kolya erzählt hat, und die Beschwerden über die harten Bedingungen höre ich auch dort: *Das ist Vakhtovy Metod [Fernpendeln]! Die in den großen Camps haben keine Ahnung, wie hart das Leben auf Schicht wirklich sein kann. Alles in allem haben wir uns aber gut eingerichtet. [...] Meine Frau und ich kommen aus Krasnodar und arbeiten schon seit dreißig Jahren hier gemeinsam in der Tundra in solchen Camps*, erzählt mir ein schon pensionierter, aber noch immer beschäftigter Mitarbeiter. Mir als ausländischem Gast wird versichert, dass es hier romantisch sei, die Saunaabende fröhlich seien und das Kollektiv sich gut verstehe. Nasse Kleidung trocknet in den Wohncontainern auf kleinen Elektroradiatoren, die auch den Raum heizen. Es sieht gemütlich aus. Dennoch kenne ich nach dem Besuch im Camp Yamburg inzwischen das andere Ende der Qualitätsskala, was die Unterbringung von FernpendlerInnen betrifft. Auch das mobile Camp hat Internet und eine Mobilfunkverbindung, was die Kommunikation nach außen gewährleistet. Bei einem medizinischen Notfall kann Hilfe innerhalb von einer Stunde kommen. Anfahrt oder Anflug kann bei den noch entlegeneren Camps jedoch viel länger dauern. Insbesondere sind diese stark vom Wetter abhängig.

In der schon genannten Umfrage bei FernpendlerInnen in zwei staatsnahen Unternehmen wird nach den Nachteilen des Fernpendelns gefragt. Lediglich 12,8 % nennen die unkomfortablen Lebensbedingungen auf Schicht. Für 53,0 % überwiegt die Trennung von der Familie als der negative Aspekt des Fernpendelns. (19,7 % keine Antwort; 14,5 % offene Antwort) (n= 117).

Eine Lesart dieses Ergebnisses könnte sein – und das würde sich mit den qualitativen Ergebnissen decken –, dass Beschäftigte von Großkonzernen und staatsnahen Betrieben mit der Versorgung und der Ausstattung der Camps weitgehend zufrieden sind. Eine vergleichende statistische Umfrage bei Beschäftigten von Subunternehmern war nicht möglich.

Die Standards sind zwischen diesen geschilderten Polen – den stationären und mobilen Camps, die ich besuchte – stark schattiert. Die als am vordringlichsten eingestuften Wünsche der FernpendlerInnen in den mobilen Camps sind die verlässlichen Heizmöglichkeiten, die Nahrungs- und Trinkwasserversorgung, funktionierende Kommunikations- und Verkehrsverbindungen sowie medizinische Versorgung. Aufgrund der abgeschiedenen Lage, der gefährlichen Wetter- sowie Arbeitsbedingungen spielen Gesundheit und Sicherheit in allen Camps, seien es stationäre oder mobile, eine zentrale Rolle. Ein weiterer angesprochener negativer Aspekt des Fernpendelns ist die Abgeschlossenheit der Camps, die oft weitab von städtischen Siedlungen liegen und aufgrund der vorherrschenden Sicherheitsvorkehrungen nach Arbeitschluss nicht spontan oder ohne Erlaubnis verlassen werden können.

### 3.2 Soziales Leben auf Schicht

Die Art der Campausstattung – die zur Verfügung gestellten sozialen und kulturellen Einrichtungen – sowie die Ausgestaltung von Vorschriften – z. B. trockenes Camp oder Erlaubnis zum mäßigen Alkoholkonsum, Ausgangserlaubnis, Doppelzimmer für MitarbeiterInnen in Partnerschaften<sup>29</sup> etc. – wirken sich unmittelbar auf das soziale Wohl und das Zusammenleben der Beschäftigten aus. Wie stark ausgeprägt die individuelle Verbundenheit zum sozialen Zusammensein und zum kollektiven Leben im Camp ist, hängt von der Unternehmenspolitik ab und dem Bewusstsein ihrer Bedeutung für die MitarbeiterInnenzufriedenheit durch das Management. Wie der Vizegeneraldirektor von *OOO Gazprom Dobycha Yamburg* V. S. Kramar im Experteninterview ausführte, sei die Politik der *Gazprom* nicht nur Teil der Corporate Social Responsibility, die auf physiologische und psychosoziale Gesundheit am Arbeitsplatz abzielt, sondern auch ein Stimulus, hochqualifizierte MitarbeiterInnen anwerben zu können. In den letzten Jahren, insbesondere vor der globalen Wirtschaftskrise 2008, sei der Fachkräftemangel besonders virulent gewesen und es darüber hinaus zu heftigen Abwerbungsversuchen zwischen den Großunternehmen gekommen<sup>30</sup>.

Aufgrund der langen Arbeitstage oder Arbeitsnächte, die eine tägliche Schicht von bis zu 12 Stunden bedeuten, haben FernpendlerInnen nur begrenzte Möglichkeiten, die be-

29 In Russland kommt es häufig vor, dass Paare gemeinsam fernpendeln. Dies ist nach Recherchen in Kanada und Australien eher nur in Ausnahmefällen so.

30 Experteninterview: Kramar, Valentin: stellvertretender Generaldirektor des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*, verantwortlich für Personal und soziale Agenden, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin und Elena Aleshkevich (Projekt *Lives on the Move*), 2010.

reitgestellten Freizeiteinrichtungen zu nutzen, wie Bondarenko et al. (2003) ausführen, was sich mit meinen Ergebnissen deckt. Für Ananenkov et al. (2005) in ihrem *Handbuch zum Management des Fernpendelns* sollte diese spärliche Freizeit sinnstiftend genutzt werden. Firmen sollten daher angehalten werden, entsprechende Einrichtungen bereitzustellen. Damit soll eine befriedigende Balance zwischen Arbeit und Erholung hergestellt und somit Stressfaktoren reduziert werden. Entsprechende Vorschläge, diesen Ansatz auch in baulichen Gegebenheiten und Designs von mobilen Camps umzusetzen, schlägt der Architekt Zelinsky (2010) vor.

Wie bereits ausgeführt, sind mobile Camps mit zwischen lediglich fünf und einigen Dutzend Beschäftigten im Vergleich mit den großen Camps, die infrastrukturell einem Dorf oder einer Stadt ähnlich angelegt sind, eindeutig im Nachteil. Dort darf zwar eine Sauna nicht fehlen, aber darüber hinausreichende Freizeitangebote sind oft nicht gegeben. Oft steht lediglich die Kantine als Gemeinschaftsraum zur Verfügung. Nachdem quer durch das Industriegebiet, das sich weit über die Tundra und Taiga erstreckt, gewöhnlich eine Mobilfunk-Internetverbindung gegeben ist, stellt die Onlinekommunikation nach außen – z. B. über Skype und E-Mail – eine wichtige Aktivität dar. Fernsehen gehört zu den wichtigsten Freizeitbeschäftigungen. Wenn kein TV-Gerät von der Firma bereitgestellt wird, nehmen die Beschäftigten ihre eigenen Geräte mit, was von den Campbetreibern in der Regel erlaubt wird.

Im Museum des Camp Yamburg wird mir eine umfangreiche Fotodokumentation eines Mitarbeiters gezeigt, der sich in seiner Freizeit auf Schicht als Hobbyethnologe betätigt. Er verbringt viel Freizeit bei der nenzischen Bevölkerung, wenn sie sich auf ihren nomadischen Wanderungen in der Nähe des Camps aufhält. Leider konnte ich mit ihm nicht persönlich sprechen. Doch nicht nur er interagiert mit der indigenen Bevölkerung. Wie bereits ausgeführt, gibt es einen regen privaten Handel zwischen den FernpendlerInnen und den *Nenzen* – in Regionen außerhalb YNAOs auch mit anderen Gruppen wie den *Khanten* und *Mansen* in KMAO.

Allerdings sind die Interaktionen umstritten: insbesondere wenn es zum Handel mit Alkohol oder zu Wilderei kommt. Ein großer Kritikpunkt von Vertretern der Indigenen ist, dass viele Beschäftigte der Petroleumfirmen zu wenige Kenntnisse über ihre Lebensweise haben (vgl. Novikova 2006). Insbesondere ist Umweltverschmutzung und zu wenig Achtsamkeit seitens der Beschäftigten für die Natur ein Problem.

Nichtsdestotrotz besteht das Potenzial, das Interesse und damit das Bewusstsein für die indigene Bevölkerung zu stärken, da die Interaktion von den Beschäftigten eindeutig begrüßt wird. Diese Interaktion wird auch durch die zunehmende Beschäftigung von Indigenen in den Petroleumfirmen vorangetrieben (vgl. Dudeck 2010). Der Bezug der ArbeiterInnen zur Natur und zu Indigenen ist, wie in der russischen Gesellschaft allgemein zu beobachten, von paternalistischen, romantischen Vorstellungen geprägt. Dies wird auch durch die allgegenwärtigen romantischen Indigenensujets, die im öffentlichen Raum im Norden zu finden sind, gestärkt.

Die Nutzung der Natur des Nordens ist für die Beschäftigten allerdings auch ein wichtiger Aspekt der sinnvollen Freizeitbeschäftigung. Viele Beschäftigte machen an den freien Tagen auf Schicht Spaziergänge und Wanderungen. Man erzählt mir vom großen Erholungswert durch die frische Luft und die optische Abwechslung zum Arbeitsplatz an den Maschinen in den Fördergebieten. Michayl Andreyevich zeigt mir seine Fülle von getrockneten Pilzen. Er bringt von der Schicht eingelegte Beeren und Pilze nach Hause mit. Die Pilze werden an den Ventilatoren auf den Anlagen getrocknet, was zwar verboten ist, aber dennoch vielfach gemacht wird. Mir scheint, dass die Zubereitung von gesalzenem Fisch, das Einlegen von Naturprodukten in Gläser oder das Braten von selbst geschossenen Vögeln hier eine Männerdomäne ist. Diese Aktivitäten werden auch gemeinsam in Gruppen von Männern durchgeführt. Vielleicht war es aber auch Zufall, dass ich keine Frau traf, die solche umfassenden Kochaktivitäten auf Schicht gemacht hätte.

Das soziale und emotionale Klima innerhalb der Belegschaft auf Schicht ist durchwachsen und wird vor allem bei langen Schichten ab der zweiten Hälfte angespannt, so der Grundtenor bei meinen GesprächspartnerInnen. Einerseits sind die individuelle Abschottung und der Rückzug in die eigenen vier Wände auf Schicht zentral für das Wohlbefinden, andererseits sind Gruppenaktivitäten wie das gemeinsame Feiern von Geburtstagen oder Neujahr wichtige Möglichkeiten, sozial aktiv werden zu können. Miroslav Andreyevich spielt auf Schicht seine Trompete. *Früher, in Zeiten der Sowjetunion*, erzählt er, *gab es noch ein kleines Blasmusikorchester im Camp*.

Im Zug frage ich Olga, die Chemielaborantin auf einem sehr entlegenen Erdölfeld in KMAO ist, wie es sich auf Schicht so lebt als Frau unter vielen Männern:

Wir sind fünf Laborantinnen unter etwa vierzig Männern. Einige Frauen arbeiten als Dispatcher, technisches Personal wie Anlagenbedienerinnen oder als Service- und Küchenpersonal. Wir sind zwar in der Minderzahl, aber dennoch nicht alleine. Wir machen unsere *Tisovka* [abendliche gemütliche Zusammenkunft] [...]. Manchmal werden wir von den Männern gar zu sehr beschützt, was anstrengend ist, weil wir ohnehin von allen Männern sehr respektvoll behandelt werden. (Olga Danilovna)

Die Dimension der Atmosphäre im Camp wurde in der statistischen Erhebung bei FernpendlerInnen abgefragt. Für 57,3 % ist die Atmosphäre im Camp kooperativ und für 25,6 % eng und vertrauensvoll. Lediglich für 2,6 % ist sie distanziert und für 0,8 % konfliktreich. (9,4 % keine Antwort; 4,3 % andere Antwort) (n= 117). In den offenen Antworten wird die Atmosphäre als freundschaftlich, fröhlich und gut dargestellt.

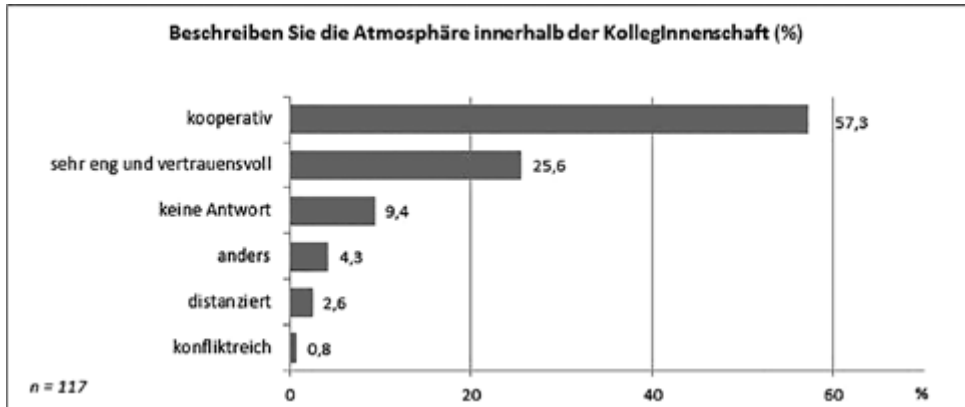


Abb. 5: Atmosphäre im ArbeiterInnencamp

Es ist vor allem Geld, was die Menschen in den Norden pendeln lässt, doch nicht nur. Nicht selten berichten mir Frauen und Männer, dass die Schicht nahezu wie Urlaub sei. Man sei abgeschnitten von den Alltagsproblemen und -entscheidungen, die zu Hause zu treffen sind. All diese Kleinigkeiten zu Hause fielen während der Schicht weg: *Du bist auf Schicht und lässt die zu Hause gebliebenen einfach mal machen. Alles regelt sich schließlich von selbst*, so eine Fernpendlerin. Ein anderer Gesprächspartner wiederum ist froh, wenn er von all den Begehrlichkeiten seiner Familie weit weg ist. Diese Begehrlichkeiten können Geld sein, ebenso wie in Russland typische männliche Aufgaben wie Reparaturen im Haus oder große Entscheidungen in der Familie. *Meine Frau kann mich auf Schicht nicht anmeckern, dass ich zu wenig arbeiten oder mich vor meiner Verantwortung drücken würde. Ich bin hier auf Schicht und kann in aller Ruhe meinem Beruf, den ich gerne mache, nachgeben*, meint Grigori. Seine familiäre Beziehung ist nicht gut, und er findet keine Selbstbestätigung in der Familie. Diese wie auch Respekt erfährt er in seiner Arbeit seitens der KollegInnen.

Andere wiederum fühlen sich während der Schichtperiode nicht nur frei von den alltäglichen Verpflichtungen, die sie als Mutter oder Vater hätten, sondern finden auf Schicht so etwas wie ihre Ruhe.

Auf Schicht kann ich mich ganz meiner Arbeit widmen. Sicherlich telefoniere ich regelmäßig mit den Daheimgebliebenen und die Kinder fehlen mir. Aber ehrlich gesagt, hier im Norden habe ich meine Ruhe. Ich bin auf meinem Zimmer und kann mich ausruhen. Wenn ich will, gehe ich zur *Tusovka* mit meinen Freundinnen. Aber abends ist üblicherweise jeder froh, wenn man seine Ruhe hat. Das ist Entspannung, bevor man wieder zur Familie heimkommt. Man braucht einfach Zeit für sich, auch um das Fernpendeln bewältigen zu können. Zu Hause habe ich diese Ruhe nicht. (Katya Denisovna)

Insbesondere für fernpendelnde Mütter ist die Mehrfachbelastung durch Kindererziehung, Haushalt, Berufstätigkeit und die Anforderungen, die Betreuung der Familie während der Abwesenheit zu organisieren, groß.

### Gesundheit und psychische Belastungen auf Schicht

Die Anstrengungen des Fernpendelns liegen im Bereich der psychischen und physischen Bedingungen, die beim Miteinander auf engem Raum am Arbeitsplatz und im Camp herrschen. Die klimatischen Bedingungen, natürliche magnetische Strahlungen in zirkumpolaren Gebieten, Wind- und Schneestürme, Moskitoplagen im Sommer und nicht zuletzt die polaren Nächte oder die durchgängige Tageshelle in den Sommermonaten gehören zu den allgemeinen gesundheitlichen und psychischen Belastungen (Borovikova 2010). Diese Aspekte führen zu zahlreichen Erkrankungen im kardiovaskulären Bereich oder im Atmungssystem – um nur die prominentesten zu nennen.

Hier kommen wir zum weitverbreiteten Diskurs über die Adaptierung an die Bedingungen des Nordens, ebenso wie zu der nach wie vor im wissenschaftlichen Diskurs nicht eindeutig beantworteten Frage, ob vorzugsweise die an die nördlichen und zirkumpolaren Bedingungen bereits gewöhnten intraregionalen Arbeitskräfte rekrutiert werden sollten oder aber die interregionalen. Das Argument für die Bevorzugung der Letzteren lautet dahingehend, dass der Erholungswert der schichtfreien Phasen in klimatisch mildereren Zonen höher sei und damit zum Erhalt der Gesundheit stärker beitragen könne. Angesichts der informell geführten ExpertInneninterviews (anonym) mit VertreterInnen aus zwei Unternehmen, die zum selben Mutterkonzern gehören, kann ich mich nicht des Eindrucks erwehren, dass die Einschätzung des Für und Wider den jeweiligen Rekrutierungsparadigmen der beiden Firmen entspricht. Erstere beschäftigt in erster Linie interregionale FernpendlerInnen, während letztere, auch aufgrund von lokalen sozialpolitisch-vertraglichen Verpflichtungen, bevorzugt intraregional fernpendelnde Arbeitskräfte einstellt. Die Argumente für die Bevorzugung der einen oder der anderen Gruppe werden von beiden ExpertInnen auf medizinische Gründe zurückgeführt. Somit unterliegen die medizinischen Studien unterschiedlichen Auffassungen.

Als weitere Problempunkte sind die sozialen Komponenten des Physisch-von-der-Außenwelt-abgeschnitten-Seins zu nennen, das jegliches anonyme Leben verunmöglicht und hauptsächlich beruflich determiniert ist. Spannungen zwischen den Beschäftigten oder einzelnen Gruppen bzw. Brigaden sind zahlreich und werden vor allem gegen Ende der mehrwöchigen Schicht virulent, wie mir von den FernpendlerInnen oftmals geschildert wird. Das Leben innerhalb und außerhalb der formellen Ordnung des Camps ist geprägt durch die unterschiedlichen sozialen Dynamiken und die normalmenschlichen negativen Interaktionen. Missgunst, Gatekeeping, Korruption oder Denunziation zum eigenen Vorteil gehören mitunter zum Alltagsrepertoire.

### 3.2.1 Kontrolle des Lebens im Camp

Ein zentrales Merkmal des Fernpendelns in die entlegenen Fördergebiete ist die dortige Verquickung von Privatem und Arbeitsleben, welche beide unter Kontrolle des jeweiligen Regimes der Arbeitgeber stehen. Das Leben auf Schicht ist üblicherweise in zwölf Stunden Freizeit im Camp und zwölf Stunden Arbeit in der Betriebsstätte geteilt. Dies ist eine wesentliche Unterscheidung zum Leben von Beschäftigten, die täglich zur Arbeit gehen, dort den Normen des Betriebes unterliegen, jedoch in der Freizeit lediglich in allgemein gesellschaftliche Normen und die allgemeinen Gesetze eingebettet sind.

Auf Schicht stehe ich 24 Stunden lang unter Kontrolle. Es ist die medizinische Kontrolle, die fast der der Kosmonauten ähnlich ist; das war in der sowjetischen Zeit noch ganz anders. Es gibt klare Zeiten des Ausgangs und Aufenthalts in offenen Bereichen des Camps oder eine strikte Regelung, welche Gebäude ich im Camp betreten darf und welche nicht. (Miroslav Andreyevich) Alle Bewegungen von uns sind überwacht. Wir haben Chipkarten, die wir beim Betreten der Gebäude in der Campanlage benutzen. Zu jeder Zeit kann festgestellt werden, bei wem ich oder in welchem Trakt ich mich aufhalte oder ob ich Schwimmen oder sonst wo bin. (Alyona Nikolaevna)

Ebenso wie in anderen Ländern gibt es auch in Russland sogenannte *trockene Camps* (Alkoholverbot) und Camps, in denen Alkohol erlaubt ist. Im Camp Yamburg wurde der Verkauf und Konsum von Alkohol schon vor vielen Jahren, nach einer Phase der Antialkoholpolitik, wieder erlaubt. Eine Begleitperson begründete dies mit der Unmöglichkeit in so einem großen Camp, illegalen Alkoholkonsum zu kontrollieren. Die Firmenpolitik ist nun, vor Antritt der Arbeit unangekündigt Alkoholtests durchzuführen, wie dies auch in anderen Ländern der Fall ist. Die Verantwortung über den Alkoholkonsum liegt nun bei den MitarbeiterInnen. Der Antritt der Arbeit in alkoholisiertem Zustand ist verboten. Entsprechend den Bedingungen im Arbeitsvertrag kann es zu Verwarnungen und schließlich zur Entlassung kommen.

Die Stimmung im Camp ist entspannter und freundlicher. Menschen wollen nicht wie Kinder behandelt werden und können für sich selbst Verantwortung übernehmen. Jeder ist darum bemüht, den Job zu behalten, und jeder versteht, dass es gefährlich ist, betrunken zu den Arbeitsplätzen zu gehen, wo mit gefährlichen Maschinen und Stoffen operiert wird. Ich finde diese Vorgangsweise sehr gut. (Elena Sergeevna)

Der Konsum unterschiedlichster Drogen ist im internationalen Diskurs des Fernpendelns ebenso wie in Russland ein zentrales Problem und wird mit entsprechenden Urintests in den Unternehmen, ähnlich wie bei der Alkoholkontrolle, unangekündigt überprüft. Menschen, die im Rahmen solcher Regimes arbeiten, stimmen in den Arbeitsverträgen diesen Kontrollen

zu. Wenngleich im Norden Russlands Drogenkonsum ein weitverbreitetes Problem darstellt, so geht aus meiner Feldforschung hervor, dass dies unmittelbar auf Schicht kein zentrales Problem zu sein scheint. Eine zielgerichtete Forschung wäre weiterführend allerdings von Interesse. Der Konsum von Aufputzmitteln und Steroiden an Arbeitsplätzen mit geringer Kontrolle kommt jedenfalls vor.

Haschisch und Marihuana werden von den Beschäftigten offen angesprochen, andere illegale Substanzen werden demnach auf Schicht jedoch nicht konsumiert. Dies spiegelt die Situation, die ich in Kanada und Australien beobachten konnte, wider. Harte Drogen wie Crack oder Kokain werden, wie auch in Russland beobachtbar, außerhalb der Schicht zeitlich so konsumiert, dass sie bei den Kontrollen während der Schicht nicht mehr nachweisbar sind. Drogenkonsum beobachtete ich insbesondere bei jüngeren FernpendlerInnen, auch bei meinen Interaktionen mit ihnen, während sie gerade auf Zwischenschicht waren. Meine Beobachtungen beschränken sich hier auf den Norden. *Es sei kein Geheimnis, dass die Drogen dort sind, wo auch das Geld ist, und das ist hier im Norden* – so wird mir die allgemeine Situation zum Drogenkonsum und Drogenhandel im Norden erklärt. Ähnliche Probleme liegen auch in anderen Bergbau- und Petroleumregionen vor.

Kinder und Familienmitglieder sind in den Camps nicht erlaubt. Folgendes Beispiel veranschaulicht jedoch die Umschiffbarkeit von Kontrollen:

Saschas Frau wollte sehen, wie er auf Schicht lebt. Sie hatte gerade Zeit, um in den Norden zu reisen. Wir schleusten sie ein. Er hat ja ein Einzelzimmer, weshalb es diesbezüglich kein Problem war, sie hier zu haben. Sie blieb eine Nacht. Nur die engsten Freunde wussten darüber Bescheid und niemand vom Wachpersonal bekam es mit. (anonym)

Dies sind jedoch Einzelfälle. Dass das illegale Betreten von Anlagen allerdings über relevante Kontakte möglich ist, ist kein Geheimnis. Allerdings riskieren nur die wenigsten deswegen ihren Job, da die sofortige Entlassung bei Verstößen gegen die Campregeln der Fall wäre. Darüber hinaus könne es zu Denunziationen kommen, wenn keine entsprechenden Schmiergelder gezahlt oder sonstigen Gegenleistungen erbracht würden.

Solche informelle Ereignisse wären in den von mir untersuchten Fällen in Kanada und Australien nicht möglich. Allerdings werden bei einigen Firmen in Australien sogenannte Familientage abgehalten. Die Unternehmen chartern Flüge für Familienmitglieder, die an freien Tagen oder an Feiertagen die Campanlage besuchen dürfen. Dieses explizite Aufgreifen des Bedürfnisses, während langer Schichtzyklen die Familie oder PartnerInnen zu sehen, könnte auch eine Anregung für das Fernpendeln in Russland sein. Insbesondere könnten damit neue touristische Zielgruppen erschlossen werden und die Diversifizierung der Ökonomie in den monoindustriellen Städten im Norden vorangetrieben werden.



### 3.2.2 Intim- und Privatleben auf Schicht

Man möchte meinen, es sei ein delikates Thema, worüber nicht direkt gesprochen wird. Aber es existiert ein reger öffentlicher Diskurs über zerrüttete Partnerschaften, Scheidungen und das Intimleben von FernpendlerInnen, der vielfach von moralischen Wertungen geprägt ist. Vielleicht ist dies der Grund, weshalb ich recht offene Antworten in den Gesprächen bekomme. In den Interviews und informellen Plaudereien sind natürlich eine Vorlaufzeit und die Entwicklung einer vertrauensvollen Basis vonnöten. Gerade hier zeigt sich der Zug als mobiler Feldforschungsort geeignet: Man hat zum einen die Nähe und die Zeit, solche vertrauensvollen Gesprächsbeziehungen zu entwickeln, und andererseits ist allen Beteiligten klar, dass man sich nie wieder sehen wird und das Gesagte anonym bleibt, auch wenn man vielleicht schon per Du ist.

Viele Aspekte, die ein befriedigendes Leben ausmachen und zu denen auch die Partnerschaft gehört, lassen sich bei gemeinsam fernpendelnden PartnerInnen – ein häufig vorkommender Fall – ohne Probleme bewältigen. Wenngleich Sexualität im Rahmen des Fernpendelns von der Forschung vor allem im Bereich der Prostitution und im Kontext mit der Lokalbevölkerung thematisiert wird, so ist weder diese noch die Sexualität in der Campsituation, wie meine Recherche zum aktuellen Forschungsstand zeigte, bisher ausführlich in der Wissenschaft behandelt worden. Vielmehr werden die Bedingungen der Sexualität auf Schicht von Beschäftigten und Vorgesetzten sowie unter ForscherInnen, wie meine vielfachen Gespräche mit internationalen KollegInnen gezeigt haben, als offenes Geheimnis gehandelt. Sharon Harwood, eine Planerin aus Australien, deren Forschungs- und Arbeitsfeld Stadt- und Regionalentwicklung in Rohstoffperipherien ist, fasst diesen Umstand wie folgt zusammen:

Auch wenn Prostitution und Sexualität wie im Leben außerhalb des Fernpendelns zur Lebensrealität gehören, so würden wir einen Fragebogen mit diesen Themen weder bei den Auftraggebern noch bei der Ethikkommission durchbringen. Scheinbar leben wir, egal in welchem Land wir solche Forschung betreiben, in einer so pruden Gesellschaft, dass wir eines der zentralsten Themen, das uns beschäftigt, nicht anschnitten wollen<sup>31</sup>.

Ein Personalentwickler eines russischen Großkonzerns meinte im inoffiziellen Gespräch, dass die Doppelbeziehungen von FernpendlerInnen eine Realität darstellten und insbesondere sich auf das Familienwohl zu Hause auswirkten. Sie könnten zu zerrütteten Familien führen und in nächster Folge dazu, dass die betroffenen Beschäftigten auch psychisch und sozial aus der Bahn geworfen werden, was eine Reihe weiterer Probleme vor allem am Arbeitsplatz mit

---

<sup>31</sup> Expertinneninterview: Harwood, Sharon: freiberufliche Planerin und Lektorin am Institut für Erd- und Umweltwissenschaften, James Cook Universität Cairns, Interview in Whyalla, geführt von der Autorin, 2010.

sich bringt. Aber gerade dort ist aufgrund der hohen Arbeitsbelastung die psychische Stabilität notwendig. Ein Teufelskreis kann sich entwickeln.

Die Partnerschaften und intimen Beziehungen in diesem Bereich gestalten sich so vielfältig, wie es das menschliche Leben ist: Lebensgemeinschaften, Ehen, Singleleben, hetero- oder homosexuelle Beziehungen, monogame, zufriedene Partnerschaften, Scheidungen oder ihr absehbares Eintreten, unterschiedliche Meinungen von Männern und Frauen sowie Bedürfnisse der verschiedenen Altersgruppen, polygame Beziehungen oder nur kurze Beziehungen bei Singles:

Ich muss mir sicher sein, dass mich meine Frau nicht betrügt, während ich auf Schicht bin. Vertrauen ist das größte Gut in einer Partnerschaft. Das kann ich angehenden FernpendlerInnen nur anraten. Sich dieses Vertrauen zu erhalten und keine Eifersucht zuzulassen, ist das Wesentlichste. [...] Egal, ob es nun zu Seitensprüngen kommt oder nicht. Ansonsten hält man dieses Leben nicht lange aus. Allerdings ist dies in gut funktionierenden Beziehungen ohnehin nicht der Fall. (Vladimir Antonovich)

Viele ähnliche Aussagen höre ich von Frauen und Männern, die fernpendeln, sowie von Ehegattinnen, die ich interviewen konnte. In der schon genannten statistischen Erhebung fragen wir die Dimension des Intimlebens ab. Bei Gelegenheit zeige ich den Fragebogen zwei Frauen, und wir plaudern darüber. Tanya ist Fernpendlerin, Sina ist Gattin eines Fernpendlers. Sie sind enge Freundinnen. Tanya lacht laut heraus:

Was für eine seltsame Frage bezüglich der Benutzung von Verhütungsmitteln oder Kondomen! Wir vögeln doch nicht herum, während wir auf Schicht sind! Sina wirft ein: Tanya, was glaubst du woher dann diese Kinder kommen? Sicher nicht vom Gas. Du weißt doch, dass Vyacheslav eine siebenjährige Tochter mit einer ehemaligen Kollegin hat, obwohl er verheiratet ist. Miro flog regelmäßig in die Diamantenmine nach Jakutien und schwor seiner Frau, dass es im Umkreis von 300 km keine Frauen gäbe. Dann kam er mit Gonorrhö zurück. Woher kam das wohl? (Tanya und Sina)

Dass die Existenz von Außenbeziehungen ein offenes Geheimnis ist, zeigt sich an vielen Witzen, die im Norden unter den Leuten kursieren: *Kennst du die Flagge der FernpendlerInnen? Es ist jene von KMAO!* Die Flagge zeigt schematisch dargestellte Geweihe der Rentiere und weist damit, wie durch den Witz vermittelt werden soll, auf die vermeintliche Untreue der Frauen der Fernpendler hin. Ähnlich dieser andere Witz: *Weißt du, wo das Denkmal der Fernpendler steht? In Salekhard!* In der Hauptstadt des YNAO befindet sich ein großes Rentierdenkmal; auch hier geht es um den Verweis auf das Geweih des Rentiers, auf das Hörner-Aufsetzen. Trotz Nachfragen kam mir kein Bonmot zu den umgekehrten Verhältnissen zu Ohren – zu dem Fall, in dem Männer ihre Frauen betrügen.

Ein spezifisches Phänomen sind langfristige Doppelbeziehungen, die dann und wann vorkommen, aber nicht die Regel sind, wie sich mir zeigte. Die Offenheit, mit der von meinen GesprächspartnerInnen in den Zügen und in den Camps dieses Thema angesprochen wird, hat mich verblüfft. Ich fragte, ohne auf diesen Aspekt abzielen zu wollen, einen leitenden Ingenieur in einem offiziellen Gruppeninterview, das hier jedoch anonymisiert ist, nach seiner Sicht – ob das Leben als Fernpendler auch für ihn, wie mir von so vielen GesprächspartnerInnen erzählt wurde, ein *doppeltes oder ein geteiltes Leben* sei. Er lachte und meinte: *Diese Doppelbeziehungen nennen wir die „Severnny Variant“ (Variante des Nordens)*; wohlwollendes und zustimmendes Gelächter bei seinen KollegInnen. Der Ingenieur praktiziere diese nördliche Variante des Privatlebens zwar nicht, aber wie auch die anderen in der Runde zustimmten, gab und gibt es diese selbstverständlich schon immer. Meine Frage war abstrakter angelegt gewesen und auf das allgemeine soziale Empfinden ausgerichtet. Naiv von mir. Sie hätte auch meinen Rausschmiss ob dieser – nicht beabsichtigten – Unhöflichkeit bedeuten können. Im lockeren Umgangston plauderten jedoch nun die anwesenden KollegInnen über das Thema und erklärten mir in verniedlichender Weise, dass eben alle nur Menschen seien und die polaren Nächte lang.

Wenn von *zwei Familien* gesprochen wird – manche FernpendlerInnen haben mit beiden PartnerInnen Kinder –, ist nicht zwangsläufig ein geheimes Leben gemeint. Aber auch wenn die Existenz einer anderen Familie dem/der PartnerIn bekannt ist, so geht es doch um die sozioökonomische Erhaltung von Familien aus vorigen Partnerschaften. Viele können oder wollen sich eine Scheidung nicht leisten oder empfinden das Arrangement als angenehm. Andere wieder optieren für Scheidung, wie beispielsweise Vladimir Antonovich:

Ich selbst bin zum dritten Mal verheiratet. Ich kann mir die Alimente leisten und auch die Scheidung. Das ist der Vorteil des hohen Verdienstes im Norden. Ansonsten wäre man aneinander gefesselt, was ich persönlich nicht sein möchte. (Vladimir Antonovich)

In meinem Hotel in Novy Urengoy, in dem hauptsächlich Fernpendler wohnen, klopft es eines Abends an meiner Tür. Der Herr fragt mich, ob ich Geld verdienen möchte. Ich bin verdutzt, und ich merke erst im zweiten Augenblick, dass man glaubt, ich wäre als Prostituierte – wie dies scheinbar in solchen Hotels oftmals der Fall ist – eingemietet. Ich lehne verdutzt ab, aber die Skurrilität der Situation führt zu einem längeren Gespräch, und wir rauchen einige Zigaretten miteinander. Er meint, dass die FernpendlerInnen einfach *hungrige Männer* seien. Er selbst käme gerade von einer zweimonatigen Schicht auf einer völlig entlegenen und nur mit dem Helikopter erreichbaren Baustelle zurück. Ich kenne seinen Namen nicht. Nennen wir ihn Sascha. Sascha ist gut verdienender Ingenieur. Somit könnte er sich eine ganze Nacht mit einer Prostituierten leisten. Für eine Nacht würde er bis zu 350 Euro – ein Durchschnittsgehalt vielerorts in Russland – ausgeben. Die Kosten für die verschiedenen Dienste reichen von 40 Euro bis hin zu mehreren Hundert Euro; je nachdem, ob man bei einem der

zahlreichen Escortservices bucht oder einfach eine Telefonnummer, die auf Aufzügen und Hausmauern quer durch die Stadt angebracht sind, wählt. Prostitution findet auch in Camps statt. Frauen können sich damit ihr Gehalt aufbessern. Allerdings ist dies strengstens verboten, wird aber je nach Größe und Ausgestaltung des Camps unterschiedlich praktiziert und es kann auch zum Rausschmiss führen.

Intime Beziehungen scheinen auf Schicht eine zentrale Wichtigkeit zu haben. Man erzählt mir von Einsamkeit, von der emotionalen oder physiologischen Versuchung, wenn man für viele Wochen im engen Kollektiv zusammenlebt, oder davon, dass man sich so auch auf Schicht einen Ort des normalen Lebens schaffen könne. Der Topos des Sich-seinen-Ort-Machens (*imeet mesto*) fällt häufig. Man verweist darauf, dass es eben zum Leben als FernpendlerIn dazugehöre, man ein Mensch sei oder einfach nur ein eigenes Privatleben auf Schicht leben wolle. Andere verdrängen auf diese Weise ihren Trennungsschmerz.

Wir fragen in der statistischen Untersuchung zwei Dimensionen zu dieser Thematik ab: 1. ob die RespondentInnen der Meinung sind, dass es auf Schicht zu Beziehungen außerhalb der offiziellen Beziehung kommt, und 2. ob sie selbst solche Erfahrungen gemacht haben. Während 45,3 % antworten, dass sie von außertourlichen Beziehungen nichts wissen, sind sich 36,8 % solcher bewusst. 11,1 % der RespondentInnen sind der Meinung, dass es keine gibt. (6,8 % keine Antwort) (n= 117).

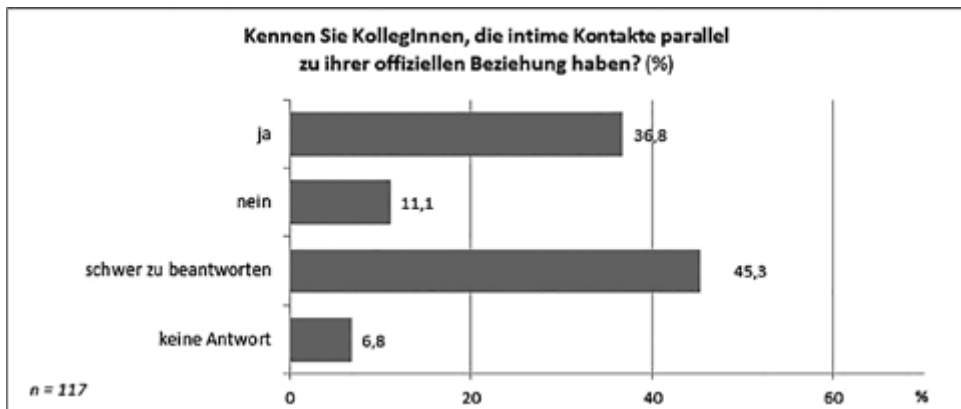


Abb. 6: Intime Kontakte während der Schicht im Norden

Auf die Frage nach eigenen diesbezüglichen Erfahrungen antworten 12,8 % mit Ja. 55,6. % haben keine entsprechenden Erfahrungen und 22,2 % möchten auf diese Frage nicht antworten. (9,4 % keine Antwort). (n= 117).



Abb. 7: Erfahrung mit sexuellen Kontakten

Ein großes Problem in Russland sind, wenn keine Kondome benutzt werden, Geschlechtskrankheiten. Die Praxis der Nutzung von Verhütungsmitteln wurde in der genannten Studie mit FernpendlerInnen abgefragt:

59,8 % der Befragten geben an, dass sie keinen sexuellen Kontakt während der Schicht haben. 7,7 % verwenden Verhütungsmittel und 4,3 % tun dies in den meisten der Fälle. 2,6 % verwenden Verhütungsmittel nur selten, und 6,8 % tun dies gar nicht. 18,8 % geben keine Antwort. (n= 117).

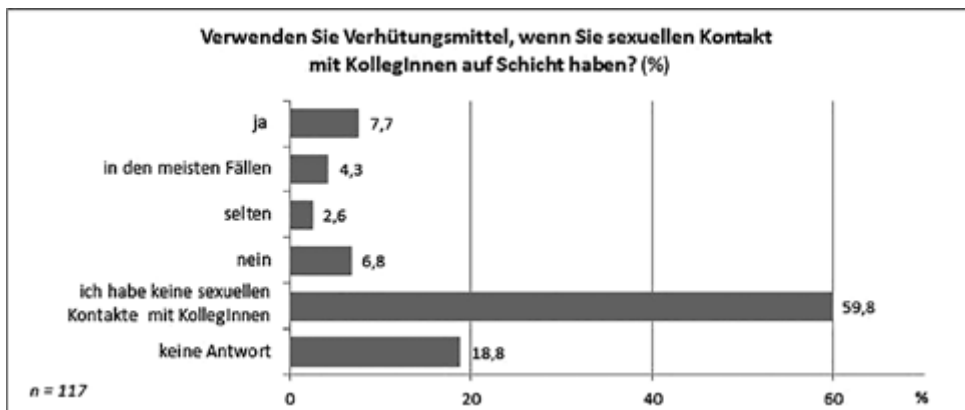


Abb. 8: Gebrauch von Verhütungsmitteln

Die Gründe für diese unterschiedlichen Verhaltensweisen differieren. In 11,1 % besteht sexueller Kontakt – und daher keine Verwendung von Verhütungsmitteln – innerhalb einer offiziellen Partnerschaft auf Schicht. 6,0 % sind daran nicht gewöhnt, und 7,7 % wollen nicht verhüten. Nur 2,6 % sind sich sicher, dass der/die PartnerIn an keiner sexuell übertragbaren Krankheit leidet. 4,3 % verwenden Verhütungsmittel, wenn der/die PartnerIn danach fragt. 68,4 % geben dazu keine Antwort. (n= 117).

### 3.3 Arbeitsleben – mobiles Leben

Dieses Buch beschäftigt sich mit den Wegen der Bewerksstellung eines mobilen und multi-lokalen Lebens von FernpendlerInnen in der Petroleumindustrie, die quasi die Hälfte ihres Alltagslebens in abgeschlossenen Camps auf Schicht verbringen. In dieser Ethnografie des Lebens *auf Schicht* und jener der FernpendlerInnen geht es um Einsichten in die Beschaffenheit einer globalen Petroleumindustrie und ihrer neoliberalen Prozesse, in die auch diese Industrie in Russland eingebunden ist. Hier geht es um die Dimension von Prozessen in der Gesellschaft einer vormaligen Supermacht mit ihrer spezifisch sowjetischen realsozialistischen Planwirtschaft und einer heute sogenannten gelenkten Demokratie in einem machtvvertikalen System. Ein besonderes Merkmal der Lage in Russland ist, dass es sich hier und heute um ein gemischtes System von neoliberalen Umstrukturierungen der Wirtschaft im Allgemeinen und der Petroleumindustrie im Besonderen handelt, gleichzeitig aber Prozesse einer Rückverstaatlichung im Gange sind, seien es die politischen Diskurse der symbolischen oder der volkswirtschaftlichen Bedeutung dieses Sektors für die Nation – beide zielen auf eine nationale Agenda der geopolitischen Stärke Russlands auf dem internationalen Parkett ab. Hier zeigt sich ein sowjetisches Revival im Selbstverständnis des Staates sowie in der politischen Haltung gegenüber der im Land operierenden Industrie. Die vernachlässigte Sicherung der Arbeitskräfte durch den Staat – hinsichtlich fehlender Bemühungen, die Arbeitsbedingungen zu verbessern, illegalen Beschäftigungsformen und der Umgehung von gesetzlichen Regelungen beizukommen – und das Fehlen von staatlicher Arbeitsmarktpolitik, die jene Hunderttausende FernpendlerInnen und den immensen Bedarf an diesen seitens der Industrie im Blickpunkt hätte, macht offensichtlich, dass die machtvvertikale Politik im Russland unter Vladimir Putin lediglich auf die Sicherung von Bodenschätzen und deren finanzielle Rückflüsse in den Staatshaushalt abzielt. Sie zielt nicht auf die Beschäftigten ab.

Die vorliegende Studie hat versucht, neben der Analyse der sozialen *Taktiken* (de Certeau 1988, Strasser 2012) und Strategien zur Bewerksstellung eines Lebens in Multilokalität und Mobilität, der Motivation und Bereitschaft von Menschen für einen mobilen Beruf nachzugehen und die unterschiedlichen Bedingungen des heutigen Fernpendelns herauszuarbeiten. Meine Forschungsergebnisse zeigen, dass die Bereitschaft, nachhaltig fernzupendeln, bei jenen Beschäftigten am größten ist, die unter für sie zufriedenstellenden Bedingungen, gepaart

mit einer nachhaltigen Stabilität und Sicherheit im Leben, arbeiten. Das Zugehörigkeitsgefühl zu einem Unternehmen mit solchen Bedingungen ist groß und damit die Fluktuation geringer. Das überrascht nicht.

An dieser Stelle zeigt sich jedoch ein wichtiges Ergebnis in Bezug auf die Nachhaltigkeit und Bewerbstellung des Fernpendelns aus der Perspektive sowohl der Beschäftigten als auch aus jener der Industrie: Ein landläufiges Argument wird nicht bestätigt, nämlich dass Fernpendeln lediglich eine Notlösung sei, wenn es Krisen am Arbeitsmarkt in der Herkunftsregion – ungeachtet ob dies Regionen der Zentralräume oder die Industriestädte des Nordens seien – gibt. Wie gezeigt wird, liegt das Problem des Fernpendelns nicht zwangsläufig in seinem Charakteristikum der wiederkehrenden längeren Abwesenheit von zu Hause und den klimatischen Bedingungen des Nordens sowie seiner geografischen Lage, sondern vielmehr in den Bedingungen der Ausgestaltung des Fernpendelns seitens der Unternehmen und den unzureichenden legitistischen Grundlagen für das Fernpendeln (vgl. Andreyev et al. 2009, Bykov 2011) bzw. in der unzureichenden Kontrolle der Einhaltung von Regelungen und Gesetzen seitens des Staates.

Dieses Kapitel geht von der in der Forschung zu Multilokalität und Fernpendeln präsenten allgemeinen Grundannahme aus, dass Menschen grundsätzlich nur dann eine mobile Erwerbstätigkeit aufnehmen, wenn die negativen Umstände des Fernpendelns in einer zufriedenstellenden Balance zum Einkommen und anderen Vorteilen, wie beispielsweise Karrierechancen, stehen. Diese Rational-Choice-Perspektive mag zutreffen, ist aber kein allgemeingültiges Erklärungsmodell. Darüber hinaus sprechen Ananenkov et al. (2005) vom *Maß des Erträglichen*. Die Vorteile müssen überwiegen, damit jemand zum Fernpendeln motiviert wird. Diese Perspektive impliziert jedoch, dass Fernpendeln an sich eine nicht wünschenswerte oder unerträgliche Form des Lebens sei. Dies bestätigen weder die qualitativen Ergebnisse aus Russland noch jene aus den kürzeren Feldforschungen in Kanada und Australien. Fernpendeln wird in einer entsprechend gut ausgestalteten Weise als eine attraktive und nicht als eine *unerträgliche* Form des Erwerbslebens wahrgenommen.

Viele meiner GesprächspartnerInnen – ebenso wie jene meiner Kollegin im Forschungsprojekt *Lives on the Move* – sind nichtsdestotrotz gezwungen, auch jenseits der persönlichen Schmerzgrenze weiterhin fernzupendeln, beispielsweise aufgrund der fehlenden Arbeitsplätze und der massiv niedrigen Löhne in den Zentralregionen. Auf welchem Niveau diese Schmerzgrenze oder die oben genannte Balance des Erträglichen liegt, ist individuell höchst unterschiedlich.

Dies ist zum Beispiel abhängig davon, welche vergleichenden Erfahrungen mit dem Fernpendeln in der Vergangenheit – beispielsweise in der Sowjetunion oder in den postsozialistischen 1990er-Jahren – gemacht wurden und welches Verständnis von idealen oder erträglichen Bedingungen in der Herkunftsgesellschaft und unter den fernpendelnden KollegInnen vermittelt wird. Wichtig sind hier außerdem die privaten Umstände; beispielsweise die Frage, welchen sozialen Verpflichtungen lediglich mit einem Job als FernpendlerIn nachgekommen

werden kann und ob dies im Verhältnis zu dem, was der oder die FernpendlerIn in Kauf nehmen möchte, steht. Fernpendeln in der Spielart des *wilden Fernpendelns*, das in Russland zunehmend weitverbreitet ist – ist in seiner derzeitigen Verfasstheit insgesamt eine Arbeitsweise, die nicht nur in höchstem Maße an die physische und psychische Substanz geht, sondern tatsächlich auch die Grenze des sozial Erträglichen erreicht. Hier wirken die Belastungen durch die Sphäre des Arbeitslebens auf das Privatleben zurück, wie im nachfolgenden Kapitel zum *Zuhause* noch gezeigt werden wird.

Dieser ernüchternde Zugang zur aktuellen Verfasstheit bringt Alarmierendes zutage, insbesondere wenn diese Form der Arbeitskräfterekutierung von zunehmender Wichtigkeit für die Förderung von Rohstoffen in Peripherien und nicht nur in Russland ist<sup>32</sup>.

Die Erschwernisse des Fernpendelns liegen, wenn man es am Beispiel Russlands betrachtet, nicht zwangsläufig in den Gegebenheiten der schweren, schmutzigen und gefährlichen Tätigkeiten, welche die Vielzahl der Arbeitsplätze erfordern. Die Erschwernisse liegen vielmehr in den unsicheren und unvorhersehbaren Arbeitsbedingungen, in der vielfach schlechten Ausstattung und Versorgung in den Camps und in der oft fehlenden oder unzureichenden Arbeitssicherheit.

Der größte Unmut der Betroffenen betrifft offensichtlich den Betrug bei der Auszahlung der Löhne, die nicht den Gesetzen entsprechenden Verträge, die Nichtgewährung von gesetzlich verankerten Leistungen sowie der Betrug bei der Vermittlung von Arbeitsplätzen über Agenturen. Gegen Betrug sehen die Beschäftigten keine reale Handhabe eingedenk der teuren Anwaltskosten und des korrupten Justizsystems in Russland. Prekäre und sich jenseits des russischen Rechtsraumes befindliche Arbeitsverhältnisse haben sich in der resozialistisch-neoliberalen Petroleumindustrie Russlands unter Vladimir Putin massiv verstärkt. Diese sind nicht mehr als Ausläufer der Wirren der Umbrüche in den 1990er-Jahren zu werten, sondern stellen heute eine systemische Gegebenheit in einer höchst fragmentierten Industrie dar. Das Russland von heute befördert einerseits das System von Korruption sowie von fehlendem Einhalten und Exekutieren von Gesetzen und Regelungen und andererseits die neoliberale Praxis der Auslagerung von Arbeiten an Subunternehmen, die die fehlende, staatliche Handhabe gegenüber illegalen Praktiken der Industrie ausnutzen. Deren größter und meistkritisiertester Player als Generalunternehmer im Anlagenbau, *Stroygazkonsulting*, der mit einem weitverzweigten System von Subunternehmen operiert, hat eine extreme Nähe zum Kreml (Abakumova 2009).

Die Bedingungen in der Petroleumindustrie und in den ihr angeschlossenen Sektoren wie dem Anlagen- und Infrastrukturbau, der Versorgung der Camps etc. sind höchst divers.

32 Eine Zunahme des Fernpendelns zeigt sich auch in den Ländern des sogenannten Südens, wie Ferguson (2005) am Beispiel seiner Forschungen zu Rohstoffklaven in Afrika zeigt. Sollte nicht auch diese Form des Erwerbslebens in einer Art und Weise ausgestaltet sein, dass sie nicht stets an der Grenze des Erträglichen angesiedelt ist?



Dementsprechend ist auch die Bereitschaft der Beschäftigten, nachhaltig fernzupendeln, auf unterschiedlichem Niveau. Diese Nachhaltigkeit ist jedoch von zentraler Bedeutung für den Aufbau und Erhalt eines qualifizierten Arbeitskräftepools und die Amortisierung der Kosten für die Einarbeitung an den jeweiligen Arbeitsplätzen sowie der Aus- und Weiterbildung. Hohe Fluktuation ist nicht nur in der Petroleumindustrie Russlands (vgl. Borovikova 2010)<sup>33</sup>, sondern auch international – beispielsweise im australischen Bergbausektor (vgl. Beach et al. 2003) – ein Problem.

Wie eingangs gesagt, bezieht sich die Problematik des Fernpendelns in der Literatur und im öffentlichen Diskurs in vielen Fällen auf die Trennung von der Familie und des/der PartnerIn bzw. auf gescheiterte Partnerschaften. In (heterosexuellen) Partnerschaften zu leben, wird damit zu einem impliziten Normativ erhoben. Allerdings treffe ich Singles als FernpendlerInnen, die ihre Wahl der Art zu leben, nicht in Frage stellen. Andere Aspekte sind die psychosozialen und gesundheitlichen Auswirkungen des mobilen und multilokalen Lebensstils. Für eine positive und nachhaltige Bewerkstelligung des Fernpendelns erweisen sich das zwischenmenschliche Klima sowie die Ausstattung der Camps hinsichtlich sozialer und kultureller Aktivitäten als relevant. Die Erlaubnis des Konsums von Alkohol muss nicht zwangsläufig zu dessen Missbrauch führen. Daneben ist jedoch auch der Missbrauch von Drogen, vor allem in der Zwischenschichtphase, virulent.

Die unterschiedlichen Bedürfnisse *zwischen* den und *innerhalb* der involvierten Menschen (vgl. Moore 1994) hinsichtlich der Ausgestaltung des Lebens auf Schicht zeigen sich beispielsweise in Bezug auf die Altersgruppen. Ältere MitarbeiterInnen haben ein größeres Verlangen nach ruhigen Gegebenheiten und weniger Bedarf an sportlichen Aktivitäten als jüngere. Allerdings sind Fitness- und Sporteinrichtungen in kleineren Camps die einzigen Möglichkeiten der Freizeitbeschäftigung. Daher erfreuen sich kulturelle Freizeiteinrichtungen, wie Bibliotheken oder Klubs für Hobbies unterschiedlicher Art, großer Beliebtheit (so sie gegeben sind) – und das nicht nur bei den älteren MitarbeiterInnen. Unterschiede gibt es, was Tag- und Nachtschichtarbeit betrifft: Hier erweist sich die räumliche Trennung der Wohneinheiten bezüglich der Lärmbelastung als vorteilhaft, was allerdings nicht zwangsläufig organisatorisch realisierbar ist. Eingedenk auch der männlichen Dominanz im Fernpendeln ist diese Gruppe von mobilen und multilokalen ArbeitnehmerInnen in hohem Ausmaß von Differenzen zwischen den Menschen und innerhalb (vgl. Moore 1994) der Teilgruppen geprägt. Diese Differenzen zwischen Menschen betreffen allgemein gesellschaftliche Kategorien wie Geschlecht, Alter, Herkunft, ethnische Zugehörigkeit, Sprache etc. Differenzen *innerhalb* der Teilgruppen betreffen Intersektionen von Zugehörigkeiten innerhalb von Personen und Personengruppen.

---

33 Expertinneninterview: Borovikova, Irina: Leiterin der Abteilung für Soziale und Psychologische Forschung des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Urengoy*, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin, 2008.

Das soziale Zusammensein auf engstem Raum kann zu erheblichen Spannungen, vor allem gegen Ende der ein- oder zweimonatigen Schicht, führen. Hier wird den Beteiligten eine erhebliche Disziplin und Reflektiertheit im Umgang mit den KollegInnen abverlangt. Die Trennung von der Partnerin oder dem Partner wird in manchen Fällen durch intime Beziehungen auf Schicht oder Prostitution kompensiert. Sogenannte langfristige Doppelbeziehungen können entstehen. Scheidungen kommen vor, allerdings gibt es keine Hinweise darauf, dass sie über dem nationalen Durchschnitt liegen. In Russland ist es keine Seltenheit, dass Paare gemeinsam fernpendeln und somit auch auf Schicht ihre Beziehung leben können. So dieser Wunsch besteht, wird seitens des Unternehmens diesem Umstand Rechnung getragen. Gemeinsames Fernpendeln von PartnerInnen ist in Australien und Kanada nahezu unbekannt und wird in den Unternehmenspolitiken nicht berücksichtigt. In Australien wird von einigen Firmen dem positiven Familienleben allerdings durch sogenannte *Family Days* Rechnung getragen, wenn Partner, PartnerInnen und Kinder an manchen freien Tagen ins Camp eingeflogen werden<sup>34</sup>. Dies ist in Russland nicht bekannt.

Nicht nur das im Vergleich mit den Herkunftsregionen überdurchschnittlich hohe Gehalt der FernpendlerInnen sowie die professionelle Selbstbestätigung sind Motivationen für das Fernpendeln. Darüber hinaus werden Gründe wie die lange Freizeit in den Zwischenschichten – und die damit verbundene intensivere familiäre Interaktion bzw. die Möglichkeit, zu Hause noch Geld dazuverdienen zu können, aber auch das Sehen und Erleben von noch unbekanntem Regionen des Landes angeführt.

Insgesamt kann aus den Untersuchungen geschlossen werden, dass der physische, soziale und emotionale *Ort* (vgl. Cresswell 2004, Löw 2008, 2001) *der Schicht* eine zentrale Rolle im Leben einnimmt, der nicht in erster Linie als Belastung wahrgenommen wird. Dies widerspricht somit der landläufigen Meinung über multilokales und mobiles Leben. Die *Orte* des *Zuhauses*, der *Reise* – beide werden in den folgenden Kapiteln näher ausgeführt – sowie jener *der Schicht* bilden somit gemeinsam die Lebenswelt der FernpendlerInnen. Die FernpendlerInnen müssen hier zwischen unterschiedlichen sozialen Anforderungen sowie kulturellen Bedürfnissen verhandeln und Taktiken zur Bewerksstellung für die Integration dieser Orte entwickeln. Insofern entwickelt sich ein erweiterter sozialer Raum, der von multiplen bedeutungsvollen Lokalitäten (vgl. Rolshoven 2011, Rolshoven 2006, Rolshoven 2004, Rolshoven und Winkler 2009, Weichhart 2009) geprägt ist. Die Sphären des *Zuhauses*, der *Reise* und des *Auf-Schicht-Seins* sind gleichermaßen getrennt, wie sie von jedem Ort aus miteinander verbunden werden. Diese beiden parallelen sozialen Praktiken sind zentral für die Bewerksstellung des Fernpendelns.

Damit zeigt sich, dass Camps nicht zwangsläufig sogenannte *Nicht-Orte* (Augé 2008) sind, auch wenn sie auf den ersten Blick austauschbar wären; je nach Kategorie – mobil oder sta-

34 Expertinneninterview: Kerr, Phiona: stellvertretende Campmanagerin in einem australischen Bergbauunternehmen, Interview in Darwin, geführt von der Autorin, 2012.

tionär – liegen immer ähnliche Raumanordnungen, Freizeitangebote etc. vor. Augé (2008) verwendet den Begriff des Nicht-Orts beispielsweise für Flughäfen und Einkaufszentren, die international und von unterschiedlichen physischen Verortungen unabhängig dieselben Atmosphären und sozialen Räume aufweisen. Eine solche Konzeption von Nicht-Orten ist allerdings kritisch zu hinterfragen und sie zeigt sich mir nicht als der menschlichen Realität entsprechend. Denn die Camps werden von ihren BewohnerInnen durch mehrerlei Dimensionen zu *Orten* gemacht. Es werden intime Partnerschaften, die nur in diesen Camps stattfinden, ebenso realisiert wie eine spezifische Form der Prostitution, der man unter anderen Bedingungen nicht nachgehen würde. Oder es entstehen über die Jahrzehnte hinweg, in denen Menschen gemeinsam immer wieder zum gleichen Camp oder in der gleichen Brigade fernpendeln, Kollektive und Freundschaften, die nur dort gelebt werden können, die aber für die gesamte Lebenswelt der FernpendlerInnen bedeutungsvoll sind – beispielsweise, weil nur dort jene Menschen angetroffen werden können, die ähnliche Biografien haben und einen ähnlichen Lebensstil pflegen, über den man sich verständigen kann. Menschen richten sich in diesen Camps individuell ein, physisch: mit ihren Kochgelegenheiten, Fernsehern und privaten Laptops. Sie nehmen über das Mobiltelefon oder über Skype ihre eigene Familie mit und können sich gleichermaßen durch die Nichtnutzung dieser Instrumente von ihnen abschotten. Diese Camps werden so zu zentralen persönlichen Orten des Individuums, weitab von familiären Interaktionen und auch fern von den KollegInnen, wenn man sich nach der Schicht ganz bewusst ins Zimmer zurückzieht. Allerdings sind diese Strukturen nicht für alle gegeben, bedenkt man zum Beispiel die 8-Bett-Zimmer in manchen Camps. Hier müssen eigene Taktiken des Alleinseins gefunden werden, beispielsweise Besuche in Gebetsräumen oder Wanderungen in der Tundra, so diese erlaubt sind. Jüngere MitarbeiterInnen werden in diesen Lebensstil richtiggehend eingeführt.

Was ist aber mit jenen Personen, die befristete Verträge haben und stets von einem Camp ins andere wechseln? Mag hier Augés (2008) Konzeption von *Nicht-Orten* zutreffen? Menschen treffen sich nahezu nur im Vorübergehen in der jeweiligen Schicht, und es können sich vordergründig keine Verbundenheiten – weder zu den KollegInnen noch zu den Räumen – entwickeln. Allerdings entstehen durch dieses Vorbeigehen ebenfalls Orte, wenn sich Menschen auf ihren Routen an Knotenpunkten treffen (vgl. Ingold 2007). Diese Orte werden zum Symbol des steten Auf-der-Reise-Seins. Sie werden zu Orten des sozialen Fortkommens durch Mobilität, Motilität, Multilokalität und die Distinktion zu den nicht fernpendelnden Menschen in den Netzwerken zu Hause oder zu den Orten des Abenteuers und des Alleinseins. Hier wird nicht nur das Camp, sondern wie bei allen anderen der Norden zum sozialen und physischen Ort.

Nun stellt sich abschließend die Frage, wie es um das *Extrem*, die *Normalität* und die *Abnormalität* des Lebens *auf Schicht* bestellt ist. Als extrem – wenngleich aber normal aus der Innensicht – werden von den FernpendlerInnen ohne Zweifel vor allem die klimatischen Bedingungen im Norden empfunden; darüber hinaus die Abgeschlossenheit in den Camps

und die 24-Stunden-Kontrolle des Lebens durch das Unternehmen im Campregime, wie auch die physischen Belastungen jener, die mit schweren Maschinen oder im Freien arbeiten. Nicht zuletzt gilt die Entfernung von der Familie als enorme Belastung. Alle diese Bedingungen werden durch die hohen Löhne abgegolten, und auch sie sind von der Außensicht her extrem. Als abnormal hingegen erscheinen in der Außensicht die Bedürfnisse der fernpendelnden Menschen nach Mobilität – im Sinne von selbstbestimmter Motilität – und ihre Verankerung an den Orten der Schicht und im Kollektiv sowie ihr Bedürfnis nach Alleinsein. Dies kann von außen oft nicht verstanden werden und führt zum Rechtfertigungszwang. Auch nicht als den gesellschaftlichen Normen entsprechend gelten besondere Partnerschafts- und Familienarrangements, die von der Distanz zu den Daheimgebliebenen geprägt sind. Nichtsdestotrotz stellen FernpendlerInnen für sich selbst eine Normalität her. Link (1997) nennt dies *flexiblen Normalismus*. Das Leben, das tatsächlich *aufserhalb* der gesellschaftlichen, statistischen *Normalitätslinie* (vgl. Link et al. 2003b: 12) – im Sinne einer Gauß'schen Normalverteilungskurve (Gerhard et al. 2003) – liegt, wird in Normalität übersetzt. Nicht zuletzt bedingt dies die *Normativität* (vgl. Stemmer 2011) der Methode des Fernpendelns an sich: Nachdem man sich einmal auf einen solchen Berufsweg eingelassen hat – also diesen *will* (Stemmer 2011) – führt dies zwangsläufig dazu, dass Multilokalität und Mobilität in den Individuallebenslauf übernommen werden *müssen*. Eine Vielzahl von Normalitäten entsteht also. Jene, die in Gesellschaften und Netzwerken sozialisiert und verankert sind, die das Fernpendeln seit vielen Jahren oder schon zwei Generationen lange kennen, tun sich darin leichter. Schwierig die Normativität der Multilokalität und der Mobilität des Fernpendelns in Normalität überzuführen, ist es für jene, die erst jüngst in einen solchen Beruf eingestiegen sind oder aus Regionen kommen, in welchen das Fernpendeln keine Tradition hat oder nur wenige Personen fernpendeln. Auch jenen, die unter den Bedingungen des *wilden Fernpendelns* leiden, bleibt oft nichts anderes übrig, als sich an die entsprechenden Gegebenheiten zu gewöhnen. Zur Normalität wird für sie das Fernpendeln aber nicht. Gerade aus dieser Gruppe sprechen viele davon, dass sie früher oder später wieder damit aufhören wollen.

Aus Sicht der Industrie allgemein kann eine nicht nachhaltige Bereitschaft zum Fernpendeln allerdings nur nachteilig sein, da sie auf qualifizierte und langfristig verfügbare Arbeitskräfte angewiesen ist. Solange sich allerdings diese Industrie auch aus Unternehmen zusammensetzt, die oftmals mit *Hire-and-Fire*-Methoden und illegalen Beschäftigungsformen das Fernpendeln zum *Nicht-Erträglichen* (Ananekov et al. 2005) werden lassen, wird das Fernpendeln als nicht normal in Verruf stehen und es aus der Außensicht auch bleiben. Damit wird jenem Extrem Vorschub geleistet, das aus Sicht der Industrie dem Fernpendeln schließlich innewohne und aufgrund dessen kein Anlass zur Verbesserung der Situation besteht.



## 4 Lebensgestaltung zu Hause

So dramatisch die Schilderungen in den Kapiteln bezüglich mancher Beschäftigungsbedingungen auch klingen mögen, so scheinen die FernpendlerInnen doch in einer zu den nicht fernpendelnden Nachbarn wirtschaftlich relativ privilegierten Position zu sein. Auch unter den prekären Bedingungen des *wilden Fernpendelns* ist auf das im Vergleich zu den Herkunftsregionen doppelt oder dreifach so hohe Gehalt im Norden zu verweisen – auch bei Jobs des wilden Fernpendels mit den prekärsten Arbeitsverhältnissen.

Die Vielfalt der Arrangements des Lebens *zu Hause* ist so groß, wie es die Vielfalt der Menschen im Sinne von Geschlecht, Alter, Familienstand und Beschäftigungsbedingungen ist. Damit ergeben sich auch eine Vielfalt und Differenzen bezüglich dessen, wie die FernpendlerInnen und ihre Familienmitglieder individuell und als familiäre Einheit das von Mobilität und Multilokalität geprägte Leben bewerkstelligen. Es müssen ja nicht nur die Fernpendelnden selbst mit dem multilokalen Leben zurechtkommen, sondern auch das sesshafte Umfeld (vgl. Huchler et al. 2009, Schier 2009).

Valeriya Ivanovna vertraut mir in ihrer Küche in einer Kleinstadt in der Republik Tschuwaschien (russische Zentralregion) an, dass sie glücklich über die regelmäßige Abwesenheit ihres Mannes sei, weil sie aufgrund des ganzen Monats, den sie in der Erholungsphase miteinander verbringen, ein viel intensiveres Verhältnis zueinander hätten. Sie genießt ihren persönlichen Freiraum, während er auf Schicht ist. Die Regelung der alltäglichen Angelegenheiten liegt in ihrer Hand, und für die großen Familienentscheidungen bleibt noch genug Zeit, wenn der Mann in der Zwischenschicht einen Monat lang zu Hause ist. Valya Antonovich und Igor Grigorivich pendeln gemeinsam, weshalb sich kein großer Unterschied zwischen *Schicht* und *Zuhause* darstellt. Kolya, mein Wohnungskollege in Novy Urengoy, will nur kurzfristig, für ein, zwei Jahre, fernpendeln, weil er den Modellen seiner geschiedenen KollegInnen nicht folgen will und nur jenes Geld vor Augen hat, das er in der Zeit verdienen wird, um sich zu Hause beruflich selbstständig zu machen. Konstantin Pavlovich ist in seiner Freizeit ein Autobastler und verbringt den Großteil seiner Erholungsphase in der von seiner Wohnung etwas entfernt gelegenen Garage. Dort hat er einen Ofen und kann sich auch im Winter von der Familie absentieren. Hier kommen seine Freunde vorbei, und im Sommer wird Schaschlik gegrillt und gefeiert. Miroslav Andreyevich fährt in seiner Zwischenschicht Taxi, und Tolya Ivanovich kümmert sich um seine Immobilien.

Leonid Sergeevich baut an seinem Haus weiter, wenn er von der Schicht nach Hause kommt. Es helfen Freunde mit, die auch gerade auf Zwischenschicht sind. Pavel Simonovich verbringt viel Zeit mit seinen Kindern, kocht regelmäßig, damit das Essen auf dem Tisch steht, wenn seine Frau von der Arbeit nach Hause kommt.

Nicht von Urlaub ist im vorliegenden Kapitel die Rede, sondern von der Zwischenschicht, die den Beschäftigten zwischen den Schichten im Norden per Gesetz zusteht. Diese kann zwischen sieben Tagen und einem Monat dauern, je nach Schichtzyklus. Wie bereits im vorigen Kapitel beschrieben, sind diese Schichten und Zwischenschichten bei MitarbeiterInnen des standardisierten Fernpendelns vorhersehbar; im Gegensatz zu den unregelmäßigen Zyklen bei den *wilden FernpendlerInnen* oder bei jenen mit kurzen Verträgen in Subunternehmen des Infrastruktur- und Anlagenbaus.

#### 4.1 Leben in der Zwischenschicht

Wenn unsere Männer nach Hause kommen, fallen sie oft in ein psychisches Loch, weil die Disziplin und die geregelten Tagesabläufe, die sie auf Schicht erleben, plötzlich wegfallen. [...] Gleichzeitig sind aber Fernpendler Menschen, die fest im Leben stehen, weil sie genau wissen, wofür sie diese schwere Arbeit auf sich nehmen. Sie sind verantwortungsvolle Väter und Ehemänner, und viele haben damit auch in ihrer Erholungsperiode einen Sinn im Leben. Viele schaffen sich auch zu Hause einen geregelten Alltag. (Oksana Andreyevna)

Dieses Zitat bringt zentrale Aspekte zum Ausdruck: Zum einen geht es um die psychische Belastung, die zu Hause entsteht, wenn das am Arbeitsplatz und im Camp herrschende fixe Regime des Tagesablaufes und der Verhaltensregeln wegfällt, sodass die Menschen für die Organisation des Alltags selbst verantwortlich sind. Die von sieben Tagen bis vier Wochen reichenden Zwischenschichten sind grundsätzlich zur Erholung gedacht. Allerdings unterscheiden sich die Bedürfnisse, was die Form der Erholung betrifft, individuell massiv. Während die einen Aktivitäten brauchen, die auch die Zeit in der freien Phase strukturieren, leben andere in den Tag hinein und erholen sich so. Hier soll keine Wertung diesbezüglich abgegeben werden, da die Bedürfnisse je nach Persönlichkeit unterschiedlich sind. Die Umstellung von der Schicht auf die Zwischenschicht ist eine psychische Herausforderung, die die Beschäftigten aktiv bewerkstelligen müssen.

Zum anderen wird in diesem Zitat deutlich, was zu Hause von den Zurückgekehrten erwartet wird: Verantwortung für sich selbst und für das Umfeld zu übernehmen. Im Kontext der sozialen Mobilität der Familie, deren Erreichung einen überaus hohen Stellenwert in der russischen Gesellschaft hat und den fundamentalen Motor für das Fernpendeln bzw. für die Familienentscheidung für das Fernpendeln darstellt, wird Verantwortung in zweierlei Hinsicht verstanden: einerseits bezüglich der Generierung von Einkommen und andererseits – insbesondere bei den Männern – bezüglich der Wahrnehmung von Aufgaben als Familienoberhaupt. Dies bedeutet, Entscheidungen zu treffen, Reparaturen und Bauarbeiten im Haus zu verrichten, sich um bürokratische Belange der Familie zu kümmern, die Kinder zu erzie-

hen und die Frau in ihrer Funktion als Familienoberhaupt, das sie während der Absenz des Mannes ist, zu unterstützen. Allerdings ziehen sich viele Männer, mit denen ich gesprochen habe, auch gerne auf die Rolle des Verdieners und damit des Herstellers von sozialer Sicherheit zurück. Bezüglich der anderen Rollen spielen sie sich frei. Für die Familie wird Geld verdient und man hat damit seine Mission erfüllt. Diese Männer konzentrieren sich mehr auf ihre eigenen Bedürfnisse.

Für fernpendelnde Frauen sieht die Situation anders aus. Sie beschäftigen sich in der Zwischenschicht intensiv mit ihren Kindern, mit Alltagsarbeiten wie Kochen und Putzen, mit dem Erledigen von Großeinkäufen oder ähnlichem, vor allem aber mit der Organisation ihrer wiederkehrenden Absenz, z. B. durch das Vorkochen von Speisen für die Zeit der Abwesenheit etc. Diese Anforderungen verlangen Aktivität sowie große Empathie für das soziale Umfeld zu Hause. Sie können für manche Erholung bedeuten, für andere wiederum stellen sie eine große Belastung dar.

Die FernpendlerInnen mit befristeten Verträgen beginnen zu Hause sogleich mit der Akquirierung von neuen Aufträgen und organisieren ihre nächste Schicht.

Nicht zuletzt verlangen das Nachbarschaftsnetzwerk und der Freundeskreis soziale Aktivitäten nach der Rückkehr:

Wenn ich nach Hause komme, möchte ich erst mal nur meine Ruhe haben. Ich gehe nicht ans Telefon und möchte nur Zeit auf dem Sofa vor dem Fernseher verbringen. Sicherlich beschweren sich meine Freundinnen, wenn ich nicht gleich zu ihnen komme, sobald ich zu Hause bin. Aber man ist auf Schicht einfach ständig mit KollegInnen zusammen. Daher ist das Alleinsein, sobald man zu Hause ist, ein wertvolles Gut. (Elena Sergeevna)

Dieses Alleinsein ist nicht in allen Fällen möglich. Und das Umfeld zu Hause kann dieses Bedürfnis auch missinterpretieren. Die PartnerInnen oder Kinder fühlen sich zurückgesetzt, sie verstehen nicht, weshalb nicht nun endlich sie im Zentrum der Aufmerksamkeit stehen. Ich lerne zwei Künstler kennen, die ihre Zwischenschicht zum Malen nutzen. Dies ist möglich, weil ihre Gattinnen den Haushalt im Alltag weiterführen. Nichtsdestotrotz kommen auch auf sie die genannten Aufgaben zu. Kolya wiederum ist auf Schicht Fahrer von Spezialfahrzeugen, und wie sehr viele meiner Gesprächspartner arbeitet er in der Zwischenschicht als Taxifahrer – eine Männerdomäne. Auch das ist eine Möglichkeit, das soziale Fortkommen und den Wohlstand in der Familie zu realisieren.

Wie das eingangs geschilderte Zitat zeigt, ist der Alltag der FernpendlerInnen durch diese Aufgaben auch in der Zwischenschicht strukturiert. Gemeinsam ist allen, dass insbesondere zu Beginn und am Ende der Zwischenschicht massiv Alkohol konsumiert wird. Frauen trinken eher in der Mitte der Zwischenschicht, wenn sie sich eingelebt haben und wieder Kontakt zu ihren FreundInnen aufnehmen – sie trinken in Gesellschaft. Sicherlich kann Alkoholmissbrauch auch auf Frauen zutreffen, aber es liegt in Russland so wie anderswo allgemein



bei Männern eine höhere Rate diesbezüglich vor (vgl. Dragadze 1997). Katya Denisovna, bei der ich einige Wochen zur Untermiete bin, während ihr Mann auf Schicht ist, klagt über die Alkoholabhängigkeit ihres Mannes.

Der erste Tag ist noch schön, und wir heben gemeinsam ein paar Gläschen, um auf seine Rückkehr anzustoßen, insbesondere wenn Freunde vorbeikommen. Der zweite Tag geht auch noch. Da erledigt er in der Stadt seine Dinge. Aber dann geht es los. Er liegt den ganzen Tag auf dem Sofa, und überall und rund um ihn herum liegen die Bierdosen. Er ist dann nicht einmal mehr fähig, diese wegzuräumen. Das ist einen ganzen Monat lang so. Er liegt wochenlang nur auf dem Sofa und geht lediglich hinaus zum Kiosk, wo er neues Bier oder Wodka kauft. [...] Dann kann ich mit ihm nichts mehr anfangen. Die Klospülung ist schon seit einem halben Jahr kaputt. Er repariert sie nicht, obwohl es nur ein paar Handgriffe wären. [...] Wenn er von der Schicht kommt, ist er wie Napoleon und schildert mir seine Pläne und Aktivitäten, die er für die nächsten Wochen vorhat. Ab dem zweiten Tag geht dann gar nichts mehr. Nichts passiert mehr. [...] Das ist furchtbar anstrengend. (Katya Denisovna)

Pavel Leonidovich, ein etwa fünfzigjähriger Fernpendler, erzählt mir, dass er bereits geschieden ist, aber nach Jahren nun das Glück hat, wieder in einer neuen, zufriedenen Partnerschaft zu leben. Er war ebenfalls stark alkoholkrank, was schließlich zum Zerfall seiner Familie geführt hat:

Vielleicht war es damals auch eine Frage des Alters. Ich habe erst zu spät erkannt, was es für die Beziehung und das Familienleben bedeutet, wenn ich mich jeden Tag betrinke. [...] Es war ein Teufelskreis. Selbstverständlich trinkt man zu Beginn der Schicht. Man trifft sich mit seinen Freunden und feiert dann auch das Ende der Schicht. Da sagt niemand etwas, wenn man einige Tage hintereinander betrunken ist. Allerdings muss man an einem bestimmten Punkt wieder damit aufhören und ein normales Leben zu Hause beginnen. Diesen Punkt habe ich stets übersehen. [...] Heute kann ich das. Ich würde auch nie mehr meine Beziehung, in der ich mich heute wohlfühle, wegen des Alkohols aufs Spiel setzen. (Pavel Leonidovich)

Es zeigt sich hier ein Widerspruch in der Außenwahrnehmung von FernpendlerInnen. Zum einen gelten sie als psychisch und körperlich sehr stark, weil sie die Anstrengungen der Schicht über viele Jahre bewältigen können. Darüber hinaus leisten sie zu Hause vieles, was in der Gesellschaft angesehen ist. Vor allem gibt es großen Respekt für jene, die sich in der Zwischenschicht ein Eigenheim bauen oder Immobilien anschaffen können. Hier kommt es allerdings auch oft zu Neid in der Nachbarschaft. Zum anderen ist der Ruf der FernpendlerInnen aber auch ein schlechter, da man sie zu Hause vor allem in den Gaststätten oder betrunken sieht. Es handelt sich jedoch bei dieser Phase nur um einen Ausschnitt aus der größeren Realität der gesamten Zwischenschichtperiode. Dass Alkoholmissbrauch vor allem

zu Beginn der Schicht häufig vorkommt und sich das Leben dann normalisiert, wird von der Umwelt selten in Betracht gezogen, weshalb sich negative Stereotype von FernpendlerInnen aufbauen. Diese Außensicht spiegelt auch nicht die Realität der Vielzahl von FernpendlerInnen wider, die nie getrunken oder völlig zu trinken aufgehört haben.

Widersprüchlich ist auch die Wahrnehmung des Gesundheitszustandes der FernpendlerInnen. Einerseits sagt man, sie wären aufgrund der schweren Arbeit, des unsteten Lebensstils oder aufgrund des hohen Alkoholkonsums körperlich beeinträchtigt. Andererseits wird FernpendlerInnen eine sehr gute körperliche Gesundheit nachgesagt – nur so könnten sie die Anstrengungen des Fernpendelns in die Arktis und Subarktis auf sich nehmen.

Ein besonderes Bild zeigt sich bei FernpendlerInnenfamilien in puncto häuslicher Gewalt: Wahrscheinlich kommt diese bei FernpendlerInnenfamilien nicht weniger oder häufiger vor als in anderen Familien, wie mir die Psychologin aus der entsprechenden Anlaufstelle im Psychosozialen Zentrum in Novy Urengoy erzählt. Wie in vielen anderen Ländern, so wird auch in Russland das Ausmaß von häuslicher Gewalt so beziffert: 20 Prozent der Frauen erleben mindestens einmal in ihrem Leben Gewalt in der Familie. Diese ist nicht schichtspezifisch, sondern kann Frauen und Kinder quer durch die Gesellschaft treffen<sup>35</sup>. Damit ist sie auch kein spezielles Problem der FernpendlerInnen, es deutet jedenfalls nichts in ihren Untersuchungen darauf hin, wie mir die Psychologin erzählt. Jedoch haben die daheimgebliebenen Frauen, während der Mann auf Schicht ist, einen Monat lang ihren Freiraum und sind so von Gewaltmomenten freigespielt.

Ich lebe für mehrere Wochen bei Katya, einer Mittfünfzigerin mit einem erwachsenen Sohn, der in einer anderen Stadt studiert. Ihr Mann ist gerade auf einer einmonatigen Schicht, weshalb sie mir ein Zimmer vermietet. Ihre Geschichte ist sehr ähnlich wie die anderer Frauen, wie sich mir in den nächsten Monaten, in denen ich diesem Thema auf meiner Feldforschung folge, zeigen wird. Katya und ich hatten eine schöne Zeit in unserer Wohngemeinschaft. Sie ist eine fröhliche, gesellige Frau, die vordergründig nicht von großen Sorgen spricht. Ich bin zu Beginn noch eine Fremde für sie. Katya spricht wenig über ihren Mann, was sie sagt, ist nicht unbedingt negativ, und nur dann und wann beschwert sie sich darüber, dass er fast täglich anruft und sie zu kontrollieren versucht. Ungefähr nach drei Wochen verändert sich die Situation; die gesellige Dame wird zusehends nervöser. Sie organisiert ihre Wohnung seinen Ansprüchen entsprechend um, und mehr FreundInnen als sonst kommen zu Besuch. Nun wird ganz offen das Ende ihrer mannfreien Zeit zelebriert. Die FreundInnen kennen schon den tieferen Sinn hinter diesen Einladungen: Es ist wieder die Zeit gekommen, in der Katya ihre FreundInnen alarmiert. Der Mann wird in ein paar Tagen von der Schicht heimkehren und wahrscheinlich gewaltsam werden. Diese Zusammenkünfte

---

35 Expertinneninterview: Kusnetsova, Anzhelika: Leiterin des Zentrums für Psychosoziale Hilfe für Kinder und Jugendliche in Novy Urengoy, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin, 2008.

sind schon seit vielen Jahren ein Ritual. Die Männer und Frauen am Küchentisch kennen den Mann gut und wissen, dass sie in den nächsten vier Wochen zur Unterstützung für Katya da sein müssen. Sie würden zu jeder Tages- und Nachtzeit vorbeikommen, um ihn zu beruhigen und auf ihn einzureden.

Einige Tage später kommt Katyas Mann nach Hause. Die ersten ein, zwei Tage sind wieder von Besuchen der FreundInnen geprägt. Man trinkt gemeinsam und heißt den Mann willkommen. Ab dem zweiten Tag jedoch wird klar, dass er nicht mehr zu trinken aufhört und schon in der Früh damit beginnt. Er weiß allerdings, dass er von den männlichen Besuchern niedergerungen werden wird, wenn er handgreiflich wird – wie schon oft, wie ich später erfahre und nun auch an Katyas Narben an den Händen und im Gesicht erkennen kann. Eines Abends stehen wir rauchend im Flur. Katyas Mann kommt auf sie zu, reißt ihr die Zigarette aus dem Mund und schlägt sie zu Boden.

Warum ist sie nicht schon längst ausgezogen, frage ich sie am nächsten Tag. *Ich muss nur einen Monat lang durchhalten. Dann geht er wieder und ich kann aufatmen*, meint Katya. Ihr Fall zeigt ein Muster, das ich auch bei anderen betroffenen Frauen erfahre: Abhängigkeit, gepaart mit Alkoholmissbrauch und Machtstrukturen, die permanent herausgefordert werden:

Er ruft mich jeden Tag an. Es geht um Kontrolle. Er will wissen, wer in meiner Küche sitzt, wo ich hingehe, wann ich von der Arbeit nach Hause komme und ob ich den Haushalt ordnungsgemäß mache. Er hat lediglich Angst, dass er die Kontrolle verliert. Gleichzeitig ist ihm bewusst, dass er keine Kontrolle mehr über mich hat und schon lange nicht mehr der Boss im Hause ist. Ich kann machen, was ich will, wenn er weg ist. In dieser Zeit lebe ich mein Leben, und darüber bin ich froh. Ich bin der Boss, auch wenn er handgreiflich wird. Es ist armselig. Aber er ist schon lange nicht mehr Herr im Hause. Das weiß er, und das macht alles nur schlimmer. Aber es ist seine Entscheidung, sich so zu verhalten. Das ist die Realität. (Katya Denisovna)

Als sie in der Vergangenheit noch weniger verdiente und das Kind noch klein war, war die Familie von beiden Einkommen und der gemeinsamen Wohnung abhängig. Eine Scheidung kam daher nicht in Frage. Katya erzählt mir, dass er heute von ihr abhängig ist. Sein Job hängt am seidenen Faden, da er schon einige Male alkoholisiert am Arbeitsplatz erschienen ist. Noch einmal würde das nicht geduldet werden. Er arbeitet bei einem staatsnahen Konzern. So gute Arbeitsbedingungen bei einem anderen Arbeitgeber wiederzufinden, ist heute unwahrscheinlich. Katya verdient gut und könnte sich ein Leben alleine leisten. Heute finanziert sie das Studium des Sohnes, die gemeinsame Wohnung gehört offiziell ihr. Sie könnte ihn jederzeit vor die Türe setzen:

Er ist eifersüchtig auf meine vielen Freunde, die teilweise auch seine sind. Ich bin ein fröhlicher Mensch und beliebt. Bei ihm ist es umgekehrt. Was würde er ohne mich machen? Er wäre obdachlos und würde vollkommen aus der sozialen Bahn fallen. Wir sind seit mehr als 25 Jahren

verheiratet. Wir haben die Perestroika und die harten 1990er-Jahre gemeinsam durchgestanden. Ich kann ihn nicht verlassen. [...] Früher wollte ich ihn wegen des Kindes nicht verlassen. Heute ist es zu spät. (Katya Denisovna)

Sie möchte kein neues, eigenes Leben beginnen, denn sie hat ihr eigenes Leben, wie sie meint. Allerdings ist dieses ein gespaltenes – so gespalten wie ein FernpendlerInnenleben. Es sind die freudigen Momente, wenn er weg ist, und die problematischen, wenn er wieder da ist. Sie sitzt diese vier Wochen aus und erlebt ihre Selbstbestätigung als unabhängige Frau in der restlichen Zeit. Das ist ihre Taktik, mit der Situation umzugehen. In ihrem Fall ist das Fernpendeln die einzige Möglichkeit, ihr Leben auszuhalten; so viel zum Unterschied zwischen den Frauen, die ständig mit ihrem Peiniger zusammen sein müssen, und den Frauen der Fernpendler. Manche von meinen GesprächspartnerInnen haben sich scheiden lassen, andere halten es wie Katya: *Für jene die sich lieben, ist die regelmäßige Absenz des fernpendelnden Partners ein Albtraum, für jene die sich hassen, ist die regelmäßige Präsenz ein Albtraum.*

Wie bereits auch im Kapitel zur Schicht dargestellt, wird auch von den FernpendlerInnen nicht zwangsläufig das Zuhause als der lebenswertere Ort empfunden – vor allem, wenn das Verhältnis konfliktreich ist oder kein Respekt von den anderen Familienmitgliedern empfunden wird. Die Herstellung eines Wohlbefindens in beiden Sphären ist für die nachhaltige Bewerkstelligung von Multilokalität zentral. In einer statistischen Erhebung unter FernpendlerInnen fragen wir, in welcher Sphäre sich die RespondentInnen wohler fühlen. Knapp die Hälfte (52,1 %) fühlt sich zu Hause wohler und nur 1,7 % tun dies auf Schicht. Immerhin 40,2 % fühlen sich zu Hause und auf Schicht gleichermaßen wohl. 0,9 % fühlen sich weder dort noch da wohl. (5,1 % keine Antwort) (n= 117).

## 4.2 Organisation des Lebens zu Hause

In der Früh rufe ich Nikita an, um ihn für die Schule aufzuwecken. Wenn er nicht abhebt, rufe ich Galya [die Nachbarin] an und sie läutet ihn wach. Das hat immer gut funktioniert. Er weiß, dass ich das Geld nach Hause bringe und er sich an die Spielregeln halten muss. (Tanya Martinovna)

Tanya, die mir mittlerweile zur Freundin geworden ist, erzählt mir die Geschichte der Organisation ihres Privatlebens. Sie arbeitet eine 14/14 Schicht und ist eine der vielen alleinerziehenden Fernpendlerinnen. In ihrem Wohnblock in Novy Urengoy ist Fernpendeln keine Seltenheit, und die Nachbarschaft hilft zusammen. Sie fühlt sich in ihrem Umfeld nicht als Rabenmutter – was durchaus ein Problem bei Frauen, die fernpendeln und Kinder haben, sein kann. Diesen Diskurs gibt es, auch weil seit sowjetischen Zeiten die allgemeine Berufstätigkeit von Frauen grundsätzlich nicht in Frage gestellt ist (vgl. Eilmsteiner-Saxinger 2004),

in der traditionell fernpendelnden Nachbarschaft nicht. Sowieso bleibt vielen keine Wahl. Das Fernpendeln ist für beschäftigte Frauen und Männer, die in den Rohstoffstädten des Nordens oder in den traditionellen Herkunftsregionen von FernpendlerInnen in den Zentralregionen wohnen, eine Notwendigkeit. Ohne einen funktionierenden Freundeskreis und die Unterstützung seitens des Partners oder der Großeltern wäre die Versorgung der Kinder von fernpendelnden Müttern aber nicht möglich.

Mein Eindruck, den ich aus meinen Erfahrungen im Feld gewinne, ist, dass vor allem Singlefrauen ohne Kinder oder Frauen, die schon halbwüchsige Kinder haben, pendeln. Wenn das Betreuungsnetzwerk funktioniert – insbesondere jenes durch die Großeltern, so pendeln Frauen bereits wieder etwa eineinhalb Jahre nach der Geburt der Kinder. Viele Kinder von FernpendlerInnen wachsen also bei den Großeltern auf.

Ich treffe eine Frau, die gerade in Karenz ist und eine einjährige Tochter hat. Sie erzählt mir, dass sie rastlos sei und ihr die Berufstätigkeit sowie die Abwechslung auf Schicht bereits sehr fehlen. Für sie wird sich noch zeigen, wie sie die Betreuung ihres Kindes organisieren kann, wenn ihre Karenzzeit abgelaufen ist. Insbesondere fehlt ihr zur Zeit aber das hohe Einkommen, an das sie sich inzwischen gewöhnt und an das sie ihren Lebensstil angepasst hat. Für Männer besteht aufgrund ihrer gesellschaftlichen Rolle, die in Bezug auf die Kindererziehung und den Haushalt weniger tragend ist, weniger Druck. Nicht zuletzt wegen der familiären Verpflichtungen pendelt daher im Vergleich zu Männern nur ein geringerer Teil der Frauen: etwa 10 %.

Für Männer gestalten sich die Rollen in der Familie anders und somit auch die Aufgaben, die sie in der Zwischenschicht zu verrichten haben. Wie bereits gesagt, liegen ihre Aufgaben im Verrichten von größeren Aufgaben im Haus und in der strategischen Ausrichtung des Familienlebens, die bürokratische Aktivitäten oder Bankgeschäfte umfasst. Dies bedeutet jedoch nicht, dass Frauen weniger Zugriff auf das Familienbudget hätten. Sie verwalten in der Regel das Haushaltseinkommen. Größere finanzielle Entscheidungen, wie der Ankauf von Immobilien, Autos etc. liegen jedoch in den meisten Fällen in der Hand des männlichen Haushaltsvorstandes (vgl. Eilmsteiner-Saxinger 2004). Bei FernpendlerInnen verschwimmen hier allerdings die Grenzen dieser Aufteilung aufgrund der zirkulären Absenz und Präsenz. Die Frau ist außerdem nicht zwangsläufig für den ganzen Haushalt zuständig. Insbesondere bei jungen Leuten hat sich die Rolle der Männer dahingehend verändert, dass auch sie Haushaltsaufgaben übernehmen (vgl. Eilmsteiner-Saxinger 2004).

Natalya lebt in Surgut, wo ihr Partner einen Job hat, von dem er täglich nach Hause kommt. Sie hat einen 14/14 Schichtzyklus.

Wenn ich nach Hause komme, ist der Kühlschrank gefüllt, die Wohnung geputzt, und manchmal stehen auch Blumen auf dem Tisch. Mein Partner und ich teilen uns die Hausarbeit. Das ist überhaupt keine Frage. Wenn ich dann zu Hause bin, koche natürlich ich, damit das Essen bereit ist, wenn er nach seinem Arbeitstag nach Hause kommt. (Natalya Petrovna)

Noch vor einigen Jahren war für viele die Organisation der Absenz viel schwieriger. Seit die Anlagen und Camps im Norden mit Mobiltelefon und Internet – das es erst seit wenigen Jahren in den Camps gibt – ausgestattet sind, kommt es zu keinem völligen Bruch mehr. Die absenten Familienmitglieder können sich in Entscheidungen, ob sie nun die Finanzen oder die Kindererziehung betreffen, auch von der Schicht aus einbringen. Vorher waren die FernpendlerInnen von nur limitiert zugänglichen Telefongeräten abhängig, was die Anrufe auf einige wenige innerhalb einer Schicht beschränkte: Man musste sich schließlich für einen kurzen Anruf in lange Warteschlangen einreihen. Heute können bei Bedarf die Familienmitglieder jederzeit kontaktiert werden. Heute geben die FernpendlerInnen zwischen 20 und 50 Euro pro Monat für ihre Telefonate aus. Die statistische Erhebung unter FernpendlerInnen fragt, ob die praktizierte Häufigkeit der Kontaktaufnahme ausreichend sei. Für die Hälfte (50,4 %) ist dies der Fall, während für 41,0 % diese Frequenz der Kommunikation nicht ausreichend ist. (8,5 % keine Antwort) (n= 117). Die Gründe für die sich in der Erhebung abzeichnende unzureichende Kommunikation sind aus der statistischen Erhebung nicht ersichtlich. Aus den qualitativen Interviews geht allerdings hervor, dass die FernpendlerInnen ihr Bedürfnis nach telefonischem oder Onlinekontakt sehr wohl zu erfüllen versuchen. Lediglich die FernpendlerInnen in Brigaden, die in völlig entlegenen Gebieten arbeiten, nutzen aus Kostengründen das Satellitentelefon nur in Ausnahmefällen privat. Das statistische Ergebnis kann allerdings bedeuten, dass die Fernkommunikation allgemein nicht als ausreichend empfunden wird, wenn der direkte Kontakt fehlt.

### 4.3 Kinder in FernpendlerInnenfamilien

In vielen Fällen, vor allem bei Singlefrauen mit Kindern, geht es bei der Motivation zum Fernpendeln um die ökonomischen Grundbedürfnisse der Kinder:

Gerade wir Frauen mit Kindern – vor allem, wenn der Vater keine Alimente zahlt oder zahlen kann – haben keine andere Möglichkeit, als fernzupendeln. Wir machen das nicht, weil es so viel Spaß macht, sondern weil wir mit einem Kind keine Wahl haben. Das Karenzgeld reicht nicht aus, und danach fehlt das Geld zum Leben sowieso. [...] Allerdings darf man sich das Leben auf Schicht nicht fürchterlich vorstellen. Wir haben dort ein gutes Auskommen miteinander, verstehen uns gut, und das Leben auf Schicht ist sehr angenehm. Natürlich aber sehnt man sich nach den Kindern. Das ist die ersten Tage schlimm, aber das muss man bald abstellen, ansonsten funktioniert das nicht. (Vera Nikolaevna)

Eine der wichtigsten materiellen und sozialen Motivationen für Eltern, einen Job als FernpendlerIn anzunehmen, ist es, den Lebensstandard der russischen Mittelklasse zu erreichen, der neben sozialer Sicherheit für die Familie auch Immobilien, Autos, Urlaubs- und Fern-

reisen und die Ausbildung der Kinder umfasst. Vor allem wird in Studiengebühren für die Hochschulausbildung investiert oder in Vorbereitungskurse für die Aufnahmeprüfung sowie in vielen Fällen in Schmiergelder für die staatlich finanzierten Studienplätze an den Universitäten (vgl. Eilmsteiner-Saxinger 2004). Dabei kann es auch um einen zweiten Hochschulabschluss gehen, der zusehends als notwendige Voraussetzung gilt, um am russischen Arbeitsmarkt reüssieren zu können.

Rinat ist Sohn eines Erdölingenieurs in Usinsk (Republik Komi) und hat jüngst an der *Staatlichen Technischen Petroleum Universität* (UGNTU) in Ufa (Republik Baschkortostan) im Bereich Petrochemie graduiert. Für ihn, aber besonders für seine Eltern, war eine technische Universität im Petroleumsektor die naheliegende Wahl. Rinat zufolge haben Kinder aus solchen Familien exzellente Chancen, über diese informellen Verbindungen in den Betrieben, in denen die Eltern arbeiten, eine Stelle zu finden. Er ist sich dessen sicher, dass auch er in Zukunft als Fernpendler beschäftigt sein wird. Rinat hat über die im Studium verpflichtenden Berufspraktika bereits Erfahrung in Mobilität und Campleben gesammelt. Die Firma, in der sein Vater arbeitet, der staatliche Erdölkonzern *Rosneft*, erschließt kontinuierlich neue Förderstätten und hat immensen Arbeitskräftebedarf. Diese befinden sich zwangsläufig in entlegenen Gebieten. Hier ist Fernpendeln nötig. Er möchte vor allem auf den dort üblichen modernen Anlagen arbeiten. Die Nachfrage nach hoch qualifizierten Fachkräften ist groß, und auf eine(n) AbsolventIn einer technischen Universität im Petroleumsektor kommen mehrere Jobangebote. Bei den AbsolventInnen der UGNTU herrscht nahezu Vollbeschäftigung (Saxinger et al. 2014a, 2014b, UGNTU 2012).

Mit Rinat kann ich während meiner Feldforschung in der FernpendlerInnenherkunftsregion Ufa ein sehr ausführliches Interview und viele informelle Gespräche führen. Er besucht mich ein Jahr später in Wien und wird zu einem meiner Hauptinformanten der jüngeren Generation sowie zum Vermittler zu anderen Studierenden seiner Universität und zu graduierten FernpendlerInnen. Aus einer Dynastie von Erdöl- oder Erdgasbeschäftigten zu kommen, bringt nahezu zwangsläufig mit sich, ebenfalls in diese Branche einzusteigen – das sei der Schlüssel zu einem überdurchschnittlichen Einkommen und zu einem stabilen Arbeitsplatz in Russland. Ein weitverbreitetes Phänomen sind daher Familien, deren Mitglieder im selben Unternehmen arbeiten; die sogenannten FernpendlerInnendynastien. Die Firmen sind solchen Regelungen nicht abgeneigt, da mit einer erhöhten Loyalität dieser MitarbeiterInnen aus mehreren Generationen und Verwandtschaftsnetzwerken gerechnet werden kann.

Rinat erzählt weiter, dass er als Ingenieur in dieser Branche und insbesondere als Fernpendler das Sechs- bis Zehnfache des Durchschnittseinkommens in der Region verdienen kann. Kostya, ein anderer junger Absolvent der UGNTU, hat kürzlich geheiratet und sich im Stadtzentrum von Ufa eine Wohnung gekauft. Seine Familie hat die notwendigen Ressourcen dafür. Rinat und Kostya machen kein Geheimnis daraus, dass man als potenzieller Ehemann mit einem Job in dieser Branche zum einen bessere Chancen bei Frauen hat und zum anderen die Möglichkeit, sich gleich zur Familiengründung eine Wohnung leisten zu können. Wäre

das nicht der Fall, müsste auch Kostya mit seiner Frau und dem Kind bei den Eltern in der Dreizimmerwohnung leben, wie es bei DurchschnittsverdienerInnen üblich ist. So besteht für Kinder aus Familien im Petroleumsektor ein großer Druck, eine technische, universitäre Ausbildung absolvieren zu können. Dieses Feld ist nicht zwangsläufig für jedermann attraktiv, insbesondere nicht für Frauen; vor allem weil Männer von Unternehmen bevorzugt werden, wie mir Tanya, die Studentenaktivistin, erzählt. Ihre Gehälter seien erheblich geringer als jene der Kollegen. Nicht zuletzt seien Frauen eher weniger bereit, fernzupendeln, weshalb schon ein großer Teil dieses Arbeitsmarktes für sie nicht in Frage käme. Die Gehaltsunterschiede sind auch auf die unterschiedlichen, gesetzlich geregelten Durchschnittsarbeitszeiten von Männern und Frauen zurückzuführen. Während für Männer eine 40-Stunden-Woche gilt, sind bei Frauen nur 36 Stunden erlaubt. Darüber hinaus dürfen Frauen nur Schichten von acht Stunden pro Tag arbeiten. Das bedingt die geringere Attraktivität von Frauen als Mitarbeiterinnen in Unternehmen.

Wie eine im Rahmen dieser Forschung durchgeführte Studie zur Bereitschaft von Studierenden zum Fernpendeln zeigt, sind immerhin 44,4 % der Studentinnen – im Vergleich zu 51,0 % bei den Studenten – dazu motiviert, in Zukunft mobil zu arbeiten.

Zur Kontrolle wurden die Teilnehmenden an der Studie gefragt, ob sie in Zukunft als FernpendlerInnen arbeiten möchten. 35,9 % der Befragten wollen eher als FernpendlerInnen arbeiten. 13,8 % sind überzeugt davon, dass sie dies zweifellos tun werden. 26,2 % dagegen geben an, zweifellos nicht als FernpendlerInnen arbeiten zu wollen, während für 20,7 % dieser Wunsch eher nicht besteht. Damit zeigt sich, dass die Hälfte der Studierenden aus FernpendlerInnenfamilien sicher bereit oder tendenziell bereit ist, fernzupendeln.

Die Kontrollfrage ergibt einen wesentlich höheren Anteil an Frauen, die sicher nicht bereit sind, als FernpendlerInnen zu arbeiten (33,3 % der Frauen und 23 % der Männer sind demnach sicher nicht bereit, fernzupendeln). Aber immerhin noch 11,1 % der Frauen wollen zweifellos in Zukunft fernpendeln und starke 35,6 % wollen dies eher schon tun. (n = 145)

Dies ist ein durchaus erstaunliches Ergebnis, bedenkt man die landläufige Meinung, dass Fernpendeln nur für die wenigsten Frauen attraktiv ist. Tanya, die Studentenaktivistin, erzählt mir, dass Frauen nach dem technischen Studium vor allem in den schlecht bezahlten staatlichen Verwaltungsbereichen, in Büros oder im Sektorservice tätig werden und dafür ihre Qualifikationen nicht brauchen würden; damit seien die hohen Studiengebühren verschwendet<sup>36</sup>; auf technischen Hochschulen im Petroleumsektor in Russland betragen diese je nach Studienrichtung zwischen 60 000 Rubel (1 500 Euro) und 230 000 Rubel (5 750 Euro)<sup>37</sup> pro

36 Nichtsdestotrotz sei darauf verwiesen, dass viele Frauen ein technisches Studium auch als Heiratsmarkt sehen, auf dem man potenzielle Ehemänner, die in Zukunft in der vielversprechenden Petroleumindustrie arbeiten werden, treffen kann.

37 Die genannten Studiengebühren sind nach Fächern aufgelistet auf den entsprechenden Webseiten der verschiedenen Technischen Petroleum Universitäten in Russland ersichtlich.



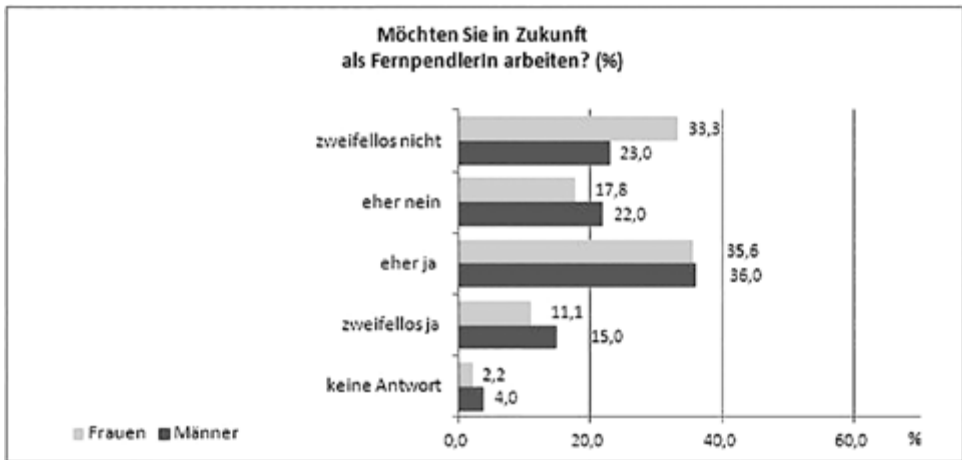


Abb. 9: Bereitschaft für zukünftiges Fernpendeln unter Studierenden der UGNTU

Jahr. Allerdings sei heute grundsätzlich eine – wenngleich auch nur irgendeine – Hochschulbildung notwendig, um am – auch am nicht qualifizierten – Arbeitsmarkt reüssieren zu können. So gesehen läge es an den Firmen, die Gehälter für Frauen zu erhöhen und sie nicht zu diskriminieren, meint Tanya. Wie daraus ersichtlich ist, verliert die Industrie somit das qualifizierte weibliche Personal, obwohl gleichzeitig Fachkräftemangel herrscht. Insgesamt wird der universitären Ausbildung der Kinder in den Familien ein großer Stellenwert zugemessen. Dies bedeutet für die fernpendelnden Eltern, langfristig in der mobilen Erwerbsform aushalten zu müssen, um sich die sechsjährige Ausbildung im technischen Bereich und sich die vier- bis fünfjährige Ausbildung in anderen Disziplinen leisten zu können.

Alyona treffe ich in Novy Urengoy bei einer der von der Stadt regelmäßig organisierten Jugendveranstaltungen. Sie ist sechzehn und Tochter eines Fernpendlers. In den Interviews frage ich nach Vor- und Nachteilen des Fernpendelns der Eltern. Die ganze Familie sei daran gewöhnt, dass der Vater regelmäßig von zu Hause wegfährt. Heute wäre es nicht mehr so schwierig wie damals, als sie noch zur Grundschule ging, erzählt sie. Sie habe auf ihn gewartet und oft nicht verstanden, weshalb der Vater so lange weg war. Allerdings erinnert sie sich, dass er in seiner Zwischenschicht mit ihr und den Geschwistern in den Zirkus und in den Vergnügungspark ging oder man Ausflüge machte:

Wenn er zu Hause war, hatte er Zeit für uns. Ich erinnere mich noch genau daran. Vielleicht habe ich ihn deshalb vermisst, weil ich glaubte, dass er immer mit uns besondere Freizeitaktivitäten unternommen hätte, wäre er stets da gewesen. Ich habe damals nicht verstanden, dass er mit einem anderen Beruf nicht so viel Zeit für uns gehabt hätte und wir während der Woche nicht ins Kino gegangen wären. (Alyona Eduardovna)

Alyona erzählt von der schlechten Gesundheit ihres Vaters. Er fernpendelt bereits seit fast zwanzig Jahren: *Für mich war es besonders schlimm, als er vor einigen Jahren einen Arbeitsunfall hatte. Diese Angst, dass ihm etwas zustoßen könnte, habe ich bis heute.* Allerdings könne Alyona sich wiederum nicht vorstellen, dass der Vater sieben Tage die Woche zu Hause wäre. Das Leben der Familie ist auf Dauerabsenz und Dauerpräsenz eingerichtet.

Ähnlich verhält es sich bei Tamara und Natascha. Sie sind heute erwachsen. Für sie sind es aufregende Geschichten, die der Vater über seine Aufenthalte in den Weiten der Tundra erzählte. Sie waren damals stolz, dass er keine Angst vor Bären hat, fischt und auf Jagd nach Vögeln geht. Er erzählte von den Indigenen, die er im Norden traf. Noch heute bringt der Vater Fisch, getrocknete Pilze und Konserven, die er selbst auf Schicht zubereitet, mit nach Hause. Auch sie vermissten ihn, als sie noch jünger waren; später nicht mehr. Wie Alyona haben auch Tamara und Natascha sich völlig an den Schichtrhythmus gewöhnt. Beide wohnen noch zu Hause, gemeinsam mit ihrer gerade eben pensionierten Mutter. Inzwischen ist die Familie nach Moskau übersiedelt, wo Tamara studiert hat und Natascha, die zuvor in Sankt Petersburg auf die Universität gegangen ist, heute arbeitet.

Der Vater pendelt schon seit Mitte der 1980er-Jahre im Vier-Wochen-Rhythmus – früher als intraregionaler Fernpendler zwischen Novy Urengoy und dem *Zapolyarnoe* Gasfeld, heute als interregionaler Fernpendler nach Moskau. Allerdings kommt er selten in der Zwischenschicht nach Hause. Er fährt auf Erholung ins Sanatorium, macht alleine Urlaub, besucht Freunde oder bleibt in Novy Urengoy, wo er mit Kollegen eine Wohngemeinschaft gegründet hat, als die Familie nach Moskau übersiedelt ist. Die Stimmung in der Familie ist nicht besonders gut, wie ich während meiner Feldforschung miterlebe. Der Vater kann wenig mit dem Lebensstil seiner erwachsenen Töchter anfangen. Sie sind beide unverheiratet und hätten damit seinen Traum eines geglückten Lebens nicht erfüllt. Die Mutter macht er dafür verantwortlich und hat auch mit ihr keine enge Beziehung mehr. Es stört ihn, dass beide Töchter rauchen. Wenn der Vater doch dann und wann in der Zwischenschicht nach Hause kommt, wird die Wohnung neu arrangiert – so wie er es möchte, denn er ist das Familienoberhaupt und hat für alles bezahlt, was er betont und mir erzählt wird. Zigaretten werden verbannt, ebenso verschwinden Bier und Wein aus dem Kühlschrank. Der Geruch der Wohnung wird vor seiner Ankunft mit Raumspray neutralisiert.

Die Zwischenschicht des Vaters ist daher eine Phase außerhalb des Alltages, was von allen Beteiligten – auch von ihm – enorme emotionale Anstrengungen verlangt:

Seine Erwartungen sind realitätsfremd, und er glaubt, dass er aufgrund dessen, dass er das Geld für die Familie nach Hause gebracht und unser Studium finanziert hat, auch das Recht hat, über uns zu bestimmen. Aber gut, er ist nun mal so, und wir richten uns danach. Mir tut nur unsere Mutter leid. Er meint, von ihr alles verlangen zu können, und treibt sich gleichzeitig im Norden herum und kommt nicht regelmäßig zurück, wie es eigentlich vorgesehen war, als wir nach Moskau umgezogen sind. (Natascha Nikolaevna)

Trotz der Wahrnehmung des Vaters als Haupternährer der Familie verweist sie darauf, dass ihre Mutter ein ganzes Berufsleben lang Geld verdient hat und heute mit ihrer Pension Tamara, die ein zweites Studium macht, finanziell unterstützt. Tamara und Natascha fragen sich manchmal, ob ihr Familienleben anders verlaufen wäre, wenn der Vater nicht regelmäßig für vier Wochen auf Schicht fahren hätte müssen. Es bleibt offen. Andererseits sei es einfach von der Persönlichkeit der Beteiligten abhängig, ob ein solches Lebensmodell funktioniert:

Es geht anderen Familien ähnlich. Viele haben diese Probleme aber nicht. Wer weiß, ob unsere Eltern überhaupt noch zusammen wären, wenn der Vater nicht so oft weg wäre. Denn dieses lange Wegsein erleichtert das Leben für alle doch sehr. (Tamara Karimovna)

Nichtsdestotrotz sind sich beide bewusst, dass die Berufstätigkeit ihrer Eltern im Norden zahlreiche Vorteile mit sich gebracht hat. Aufgrund des verlängerten Urlaubsanspruches, gekoppelt mit einer Zwischenschichtperiode, war es beispielsweise möglich, für drei Monate ans Schwarze Meer zu fahren, wo die Familie nach wie vor eine Wohnung hat. Die Kinder gingen dann dort zur Schule. Nicht zuletzt konnte die Familie mit dem Gehalt die Studiengebühren für beide Töchter bezahlen.

Die An- und Abwesenheit eines Elternteils wirkt sich in den von mir untersuchten Familien unterschiedlich aus. Allgemein kann gesagt werden, dass sich die Trennungsrhythmen beim Großteil meiner GesprächspartnerInnen bereits eingespielt haben und zur arrangierten Gewohnheit geworden sind. Ein vorrangiges Problem, das nicht nur von Alyona angesprochen wird, ist jedoch die Sorge um die Gesundheit und Arbeitssicherheit des fernpendelnden Elternteils.

Vor allem haben Frauen ein schlechtes Gewissen, für ihre Kinder nicht täglich zur Verfügung stehen zu können. Väter erzählen mir, dass sie es sehr schade finden, dass sie die Kinder beim Aufwachsen nicht vollständig erleben können. Wir fragen in der Studie unter FernpendlerInnen, ob sie ihren Kindern gegenüber ein schlechtes Gewissen hätten. 36,8 % stimmen zu, 23,9 % nur bis zu einem gewissen Grad. Allerdings empfindet ein Viertel der Befragten kein schlechtes Gewissen (23,1 %). (15,4 % keine Antwort; 0,9 % andere Antwort) (n = 117).

Insbesondere ist für die Weitergabe des Lebensstils des Fernpendelns an die Kinder notwendig, dass sie über die Bedingungen des Lebens in Mobilität und Multilokalität Bescheid wissen. Dieses Bedürfnis besteht auch bei den Kindern, wie die Studie bei Kindern aus FernpendlerInnenfamilien ergibt. Eine Mehrheit von 40,7 % hat das Bedürfnis, mehr über die Arbeit der Eltern zu erfahren. 31,7 % fühlen sich ausreichend informiert, und 22,8 % haben kein Interesse daran. (4,8 % keine Antwort) (n= 145).

Wir fragen die FernpendlerInnen, ob sie ihren Kindern von ihrem Leben auf Schicht erzählen. 41,0 % sprechen darüber, wenn sie von den Kindern gefragt werden. Lediglich 10,3 % erzählen oft von ihrer Arbeit, 18,8 % nur selten. 12,0 % sprechen nicht gern über die Arbeit, wenn sie auf Erholung in der Zwischenschicht sind. (17,9 % keine Antwort) (n=145).



Abb. 10: Schuldgefühle gegenüber der Familie

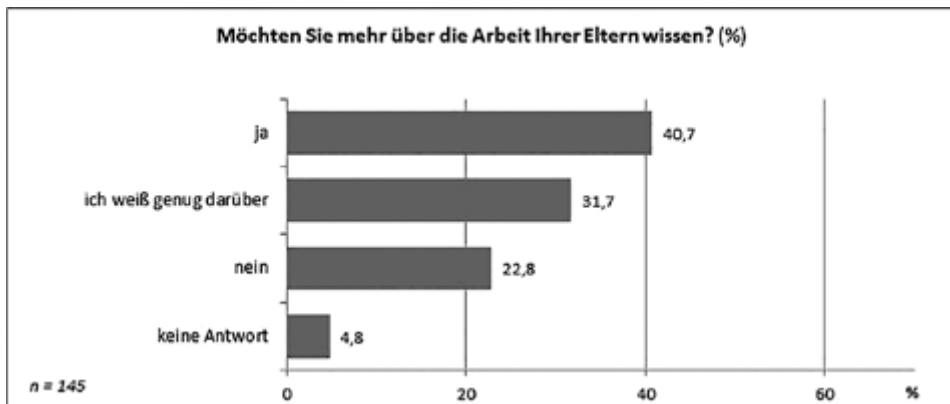


Abb. 11: Interesse an der Arbeit der Eltern

Die zyklische Abwesenheit zumindest eines Elternteils für eine geraume Zeit muss sich nicht zwangsläufig negativ auf das Wohlbefinden in der Familie auswirken; die lange Abwesenheit wird jedoch von den Studierenden als eine der größten Herausforderungen des Fernpendelns gesehen. Nur ein geringer Anteil der befragten Studierenden ist mit der Arbeitssituation der Eltern als FernpendlerInnen nicht zufrieden (8,3 %). 17,2 % geben an, damit eher unzufrieden zu sein. Dagegen sind 16,6 % der Studierenden sehr zufrieden und immerhin mehr als die Hälfte (54,5 %) eher zufrieden mit der Tatsache, dass ihre Eltern fernpendeln. Gefragt danach, was für die Studierenden während der Abwesenheit mindestens eines Elternteils problematisch ist, so ergibt sich aus den Mehrfachantwortmöglichkeiten folgendes Bild: Die am häufigsten

ausgewählte Antwort ist der seltene Kontakt mit den Eltern (60 %). Als weitere Gründe für Probleme wurden die unzureichende materielle Versorgung (18,6 %)³⁸ und der Umstand, sich während der Abwesenheit der Eltern selbst versorgen zu müssen (19,3 %), angegeben; für 6,2 % sind es andere Gründe. Selbst wenn Kindern aus FernpendlerInnenfamilien ein stärkerer Kontakt von Angesicht zu Angesicht mit den Eltern fehlt, geben 63,4 % an, ihre Beziehung zu diesen sei eng und vertraut. Dieses Ergebnis deckt sich mit meinen Beobachtungen.

#### 4.4 Zu Hause und doch unterwegs

Sowohl alternative Genderarrangements als auch Mobilität und Multilokalität gehören zum Alltag von FernpendlerInnenfamilien und bilden daher im Sinne einer Gewohnheit und im Sinne der Alltagsrealität eine *flexible Normalität* (vgl. Link 1997). Normalität findet hier im Sinne der sozialen Form, die bei FernpendlerInnen und in ihrem Umfeld vorherrscht, statt.

Im Kontext der Lebenssphäre des *Zuhauses* bilden das hohe Einkommen auf Schicht und der gesellschaftliche Druck zum sozialen Aufstieg ein tückisches Team. Hat man sich einmal an die – im Vergleich zu den Durchschnittsgehältern in den Regionen außerhalb des Nordens – mehrfach höheren Gehälter gewöhnt und den Lebensstandard sowie die individuellen und die familiären Zukunftspläne daran angepasst, so fällt es schwer, mit dem Fernpendeln wieder aufzuhören. Insbesondere für alleinstehende Mütter oder Väter, die Alimente zu zahlen haben, ist der Druck besonders groß. Für jene, die sich an das Fernpendeln nicht gewöhnen können, stellt dieser Druck eine große Belastung dar. Jene, die sich mit der zyklischen Präsenz und Absenz zu Hause nicht arrangieren können, hören damit auf, sobald sich andere Erwerbsmöglichkeiten bieten. Dies bedeutet einen Verlust von qualifiziertem Personal für die Industrie. Dies kann auch daher rühren, dass prekäre Arbeitsbedingungen *auf Schicht* sich emotional und wirtschaftlich negativ auf das *Zuhause* auswirken.

Wie jedoch gezeigt wurde, ist das Fernpendeln durchaus eine sozial bewerkstellbare Lebensform, die von den Beteiligten – den FernpendlerInnen, PartnerInnen und Kindern – wertgeschätzt wird. Optimal kann Fernpendeln zur Realisierung von sozialer Mobilität dann dienen, wenn sich der Familienverband daran gewöhnt hat, dass dem Fernpendeln das Normativ der Multilokalität und Mobilität innewohnt, und somit eine Normalisierung eingeleitet wird. Diese Normalität wird dann auch an die nächste Generation von FernpendlerInnen, die Kinder, weitergegeben. So entstehen sogenannte FernpendlerInnendynastien. Diese werden über familiäre oder verwandtschaftliche sowie nachbarschaftliche Netzwerke hergestellt, die den Zugang zu den Unternehmen über Empfehlungen oder aufgrund von schuldigen

38 Aus den informellen Gesprächen mit Studierenden geht hervor, dass Probleme durch die Abwesenheit der Eltern/eines Elternteil bspw. im Zusammenhang mit Taschengeld oder dringenden Ausgaben oder anderen spontanen Entscheidungen entstehen können.

Gefälligkeiten im Sinne einer Gegengabe (*blat*) ermöglichen (vgl. Ledeneva 1998). Damit und aufgrund der Sozialisierung der nachfolgenden Generation (i. e. Vertrautheit mit den Umständen des Fernpendelns) innerhalb der FernpendlerInnenfamilie und innerhalb der FernpendlerInnenregionen kann eine geringere Fluktuation in den Unternehmen erreicht werden.

Eine zentrale Taktik der Bewerksstellung der Multilokalität, die von einer Zwischenschicht geprägt ist, in der das Alltagsregime der Schichtphase wegfällt, ist es, sich bedeutungsvolle Aktivitäten zu schaffen. Diese beinhalten vor allem auch das Alleinsein. Die bedeutungsvollen Aktivitäten sind stark geprägt von den Genderzuschreibungen der Rollen innerhalb der Familien. Nichtsdestotrotz überschneiden sich die in der allgemeinen Gesellschaft vorherrschenden Zuständigkeiten von Männern und Frauen bei FernpendlerInnen aufgrund der spezifischen Arrangements der langfristigen, zyklischen An- und Abwesenheit. Insbesondere besteht ein hoher Druck für Frauen, sich vom Stereotyp der *Rabenmutter* bewusst zu lösen, das ihr vor allem vom nicht fernpendelnden Umfeld zugeschrieben wird. Die Frauen müssen darüber hinaus die komplexe Aufgabe des Organisierens der Betreuung der Kinder für die Zeit, in der sie auf Schicht sind, bewerkstelligen. Hier kommt den Großeltern, Verwandten oder NachbarInnen eine zentrale Rolle zu, die diese Aufgaben während der Abwesenheit übernehmen. Zusehends mehr Männer finden sich in der Rolle des Alleinerziehers, während die Mutter auf Schicht ist, zurecht. Bei FernpendlerInnen liegen im Vergleich zur Mehrheitsgesellschaft alternative Ideen zu den vorherrschenden Vorstellungen über das Geschlechterrollen-Arrangement vor. Dies ist eine bedeutende Taktik der Bewerksstellung.

Die Neuaufteilung der heterosexuellen Geschlechterrollen bedeutet keinen zwangsläufigen Bruch mit den im heutigen Russland anerkannten Zuteilungen einer klassischen patriarchalen Familienorganisation. Allerdings gibt es aufgrund der zirkulären Präsenz und Absenz die Notwendigkeit, Haushaltsaufgaben neu zu verteilen. Darüber hinaus befördert die noch auf sowjetische Zeiten zurückgehende, nahezu durchgängige Berufstätigkeit von Frauen (vgl. Eilmsteiner-Saxinger 2004, Gal und Kligman 2000) die Bereitschaft von Männern, die fernpendlerische Erwerbstätigkeit ihrer Frauen zu unterstützen. Darüber hinaus liegen in vielen Familien der sozioökonomische Wunsch und die Notwendigkeit dazu vor, was in der Praxis andere Rollenmodelle entstehen lässt, als dies der Alltagsdiskurs transportiert. Dies ist jedoch auch in der allgemeinen Gesellschaft zu beobachten (vgl. Eilmsteiner-Saxinger 2004).

Aus der Perspektive der Kinder kommt es zu einer Normalisierung des multilokalen und mobilen Familienmodells. Wenngleich vor allem im frühen Kindesalter die regelmäßige Trennung als sehr schwerwiegend wahrgenommen wird, so zeigt die durchgeführte Umfrage bei Kindern aus FernpendlerInnenfamilien doch, dass das Verhältnis zu den Eltern bei der überwiegenden Mehrheit von 63,4 % vertraut und eng ist. Auf die Kinder kommt späterhin ein hoher Druck zu, selbst in den Petroleumsektor einzusteigen. Sie werden angehalten, entsprechende Handwerksberufe zu erlernen oder auf technische Hochschulen zu gehen. In diesem Zusammenhang sind die Eltern bereit, hohe Studiengebühren zu bezahlen, die pro Jahr einen Betrag von einem Monatsgehalt bis hin zu einem Vierfachen desselben ausmachen können.

Deviante Verhaltensweisen der FernpendlerInnen auf Zwischenschicht wie Alkoholmissbrauch oder häusliche Gewalt sind eine Realität, die aber meine GesprächspartnerInnen nicht lediglich auf das Fernpendeln zurückführen, sondern auf die hinzukommenden Faktoren und die individuelle Persönlichkeit. Allerdings ist die gesellschaftliche Außenwahrnehmung so, dass das deviante Verhalten in diesen Momentausschnitten den FernpendlerInnen allgemein zugeschrieben wird.

Für jene in nicht gut funktionierenden Partnerschaften ist Fernpendeln eine Taktik, dieser Situation nicht ständig ausgesetzt sein zu müssen. Scheidungen sind aus sozioökonomischen Gründen in Russland nicht immer möglich. Die Abwesenheit kann daher eine Befreiung bedeuten und die Anwesenheit, die nur einige Wochen dauert, leichter überbrückt werden.

GesprächspartnerInnen aus gut funktionierenden Partnerschaften führen dieses erfolgreiche Funktionieren ebenfalls auf die regelmäßige Absenz des/der PartnerIn zurück, da man weniger Alltagsrott in der Beziehung hat und die wenige Zeit, die bleibt, nicht mit unnötigen Nörgeleien oder Streitereien verschwendet. Vertrauen und die bewusste Entscheidung gegen Gefühle der Eifersucht sind die häufigen Empfehlungen, die FernpendlerInnen an jene, die einsteigen, weitergeben wollen.

Wie sich hier zeigt, ist die Taktik, alternative Modelle von Geschlechterrollen und Partnerbeziehungen zu entwickeln, bedeutend. Während manche FernpendlerInnen eine polygame Lebensweise bevorzugen, plädieren andere wiederum für eine vertrauensvolle Partnerschaft ohne Kontrolle und Eifersucht. Dieses Loslassen und Vertrauen ist zentral, um die Absenzen bewältigen zu können. Andere wiederum können unter den besonderen Umständen in der Abgeschlossenheit des Camps ihre homosexuellen Beziehungen, die in der Herkunftsgesellschaft geächtet sind, heimlich realisieren<sup>39</sup>.

Diese nicht der allgemeinen gesellschaftlichen Norm entsprechenden Familienarrangements, die innerhalb der FernpendlerInnengesellschaft jedoch als normal gelten, dienen dazu, das Fernpendeln als extrem zu konzeptualisieren. Dies ist eine wichtige Taktik, die überdurchschnittlichen Gehälter und die den im Norden arbeitenden Menschen zugesprochenen Privilegien zu legitimieren und zu verteidigen. Die Konzeption des Extrems des Fernpendelns kann darüber hinaus die Absenzen oder die Doppelbeziehungen aufgrund der besonderen Umstände der Abgeschlossenheit legitimieren: Männer spielen sich durch ihre Rolle als Familienernährer, der das Geld nach Hause bringt, frei von etwaigen Begehrlichkeiten der anderen Familienmitglieder. Extrem und Normalität sind ein Paar und kein Gegensatz in der Lebenswelt von FernpendlerInnen.

Wenngleich die gesellschaftliche Außensicht durchschnittlich eine sesshafte Normalität lebt und es somit zu einer Abgrenzung zwischen FernpendlerInnen und nicht Fernpendeln-

---

39 Wenn sich zwei Frauen oder zwei Männer eine Unterkunft teilen, machen sie sich nicht verdächtig. In Russland ist Homosexualität hoch verpönt, was sich in massiv diskriminierender Gesetzgebung niederschlägt.

den kommt, die auf der einen Seite von Vorurteilen und Neid (aufgrund der erhöhten sozialen Mobilität) geprägt ist und auf der anderen Seite zu Rechtfertigungsbedarf führt, so erleben sich die FernpendlerInnen selbst doch als normal, wie sie dies selbst immer wieder betonen. Diese Betonung aber zeigt genau die Diskrepanz zwischen den vielen Normalitäten, die in derselben Gesellschaft existieren, auf, ebenso wie die Reibungspunkte. Die Normativität des Fernpendelns, das Mobilität und Multilokalität im Zentrum seines Faktischen hat, bedingt ein *Müssen* (vgl. Stemmer 2011), so man diesen Weg eines Arbeitslebens, das entsprechende Auswirkungen auf das Privatleben hat, einschlagen *will*. Es entsteht damit eine Habitualisierung (Bourdieu 1977, 1983) als Fernpendlerin oder Fernpendler und eine solche für das gesamte angeschlossene soziale Netzwerk. Es kommt zur Entwicklung eines *Common Sense* (Geertz 1983) in Bezug auf diesen Lebensstil und dessen Weitergabe an die nächste Generation. Damit wird die Nachhaltigkeit des Fernpendelns als Karriereweg und die Akzeptanz dieses Lebens in stetiger Bewegung gewährleistet.





## 5 Die Reise – ein Transitionsraum

Auf der Reise wird ein *Ort produziert* (vgl. Cresswell 2004). Dieser *Ort* der Reise ist ein Übergangsraum – ein *Transitionsraum* (vgl. Rolshoven und Winkler 2009, Verne 2012, Weichhart 2009) –, in dem Menschen mit ihresgleichen zusammen sind. Die Reise ist daher ein Ort der sozialen Begegnung mit seinen sozialen Regeln und seiner sozialen Kontrolle. Die Menschen vollziehen hier dieselben Rituale, verabschieden sich von ihm in derselben emotionalen Weise, wie sie sich von zu Hause oder von der Schicht verabschieden. Man erzählt mir, dass man sich ab dem Moment des Besteigens des Zuges auf die nächste Gemeinschaft, jene auf Schicht oder auf jene zu Hause freut. Die Reise ist als Übergangsraum ein Raum, in dem Trennung und Verbindung zwischen dem Zuhause und der Schicht stattfindet. Zeit scheint hier eine untergeordnete Rolle zu spielen, wenn die Motivation zum Reisen durch den Zugang zu einem höheren Verdienst gewährleistet ist. Auf der Zugreise manifestiert sich auch die Differenz zu jenen, die auf Kosten der Unternehmen mit dem Flugzeug an ihre Arbeitsstätten gebracht werden; oder zu jenen, die die Zugfahrten vom Arbeitgeber abgegolten bekommen. Es manifestiert sich die Bedeutung von Zeitunterschieden und Unterschieden in der Technologie und der Bequemlichkeit der Reise. Die Menschen stehen in unmittelbarer Verbindung zur Materialität des Verkehrsmittels und somit zu seiner technischen sowie sozialen Konstitution (vgl. Latour 1993, Law 1992). In den beiden nachfolgenden Kapiteln werden die Unterschiede zu jenen, die mit dem Flugzeug, und jenen, die per Bahn reisen, dargestellt.

### 5.1 Der Zug

Die Reise der FernpendlerInnen ist eine Passage und ein Prozess des Überganges von einer bedeutungsvollen Sphäre des Lebens in eine andere. Mit Turner (1975, 1969) gesprochen, handelt es sich um eine *Liminalitätsphase*. Diese ist Teil eines rituellen Prozesses mit einem Beginn – dem Eintritt in eine geschlossene Gemeinschaft –, dem Sein in dieser Gemeinschaft mit ihren spezifischen Regeln und der gemeinsamen Vorbereitung auf die nächstfolgende Sphäre bzw. schließlich dem Austritt aus der Liminalität, der den Eintritt in die nächste bedeutungsvolle Sphäre bildet. Den Beginn und das Ende dieses *rituellen Prozesses* (Turner 1975, 1969) bildet jeweils der Abschied aus der einen Sphäre, sei es vom Zuhause oder von der Schicht, beziehungsweise die Begrüßung in der jeweils anderen Sphäre. Im Zug schließlich beginnt die Liminalitätsphase mit dem gegenseitigen Vorstellen und einer ersten gemeinsamen Tasse Tee. Das Ende bildet das von der Waggon-schaffnerin oder im seltensten Fall dem Waggon-schaffner streng überwachte Zusammenpacken der Bettwäsche. Dazwischen findet in

den Zügen ein ein- bis mehrtägiges Zusammensein in einer Gemeinschaft statt; auf engstem Raum und geprägt durch die Praxis von Ritualen, in denen sich der Zug als ein *mobiler Ort* (Cresswell 2004: 23) manifestiert.

Um eine Vielzahl von Menschen treffen zu können, fahre ich von Moskau, dem westlichen Ausgangspunkt des Direktzuges, ins nordwestsibirische Novy Urengoy. In Moskau steigen die FernpendlerInnen aus Weißrussland und der Ukraine oder aus anderen Ländern zu. Die etwa 120 000 Einwohner umfassende Stadt Novy Urengoy wird die Endstation dieses Zuges sein. Zuvor durchqueren wir traditionelle Regionen der Petroleumindustrie wie Perm oder die Republik Tartastan. Der Zug füllt sich mit weiteren FernpendlerInnen. Nach der Passage des Urals verlassen im westsibirischen Tiefland, mit seinen Erdölzentren wie Tyumen, Kogalym oder Surgut, die ersten wieder den Zug. Von dort aus pendeln die Beschäftigten weiter in die Taiga an ihre Arbeitsorte auf den Erdölfördergebieten. Wir erreichen Noyabrsk, die größte Erdölstadt im Süden des YNAO. Ab dort wird sich im Laufe des dritten Tages entlang der großen Erdgasfelder der Zug weiter leeren, bis wir schließlich am späten Nachmittag die sogenannte Gashauptstadt Russlands, Novy Urengoy, erreichen.

Gedränge herrscht am Bahnhof vor der Abfahrt aus Moskau. Dick gepackte Taschen stehen auf den Bahnsteigen. Neben ihnen vor allem Männer, die sich von ihren BegleiterInnen verabschieden und die Reisedokumente inklusive des Reisepasses für die Kontrolle durch die WaggonschaffnerInnen bereithalten. Zugreisen wird in Russland kontrolliert, wie dies anderorts nur von Flugreisen bekannt ist. Tickets können nur mit einem gültigen Lichtbildausweis gekauft werden. Dies ist ein Relikt der sowjetischen Periode, als die Mobilität der BürgerInnen strikt kontrolliert und überwacht wurde. Die Taschen sind gefüllt mit Arbeitskleidung sowie schönerer Kleidung für kurze Abstecher in die dem Arbeitsplatz nächstgelegene Stadt oder für das abendliche Zusammensein mit KollegInnen in den Camps. Nach einer 12-Stunden-Schicht in saubere Kleidung – mal in etwas Schöneres, mal nur in den gemütlichen Jogginganzug – zu schlüpfen, dient dem, in den Gesprächen immer wieder hervorgehobenen, bewussten Abschalten während der mehrwöchigen Schicht. In den prall gepackten Taschen ist Essen von zu Hause: selbst gemachte Piroggen und andere länger haltbare Speisen. Sie sind Abwechslung zur Verpflegung in der Campkantine. Man bringt auch Hygieneprodukte, die in den Geschäften der Heimatregion billiger sind als im Norden, ins Camp mit. (Oft selbst gemachter) Schnaps sollte als Mitbringsel für die KollegInnen nicht fehlen, oder auch für einen Schluck zwischendurch, wenn die Temperaturen auf tiefe Minusgrade fallen.

Wie bereits erwähnt, sind manche FernpendlerInnen darauf angewiesen, sich in den kleineren Camps selbst zu versorgen. Auch sind die Lebensmittel aus den Zentralregionen frischer als jene im Norden, und sie sind in den Herkunftsregionen erheblich billiger. Eine der meist insgesamt drei Taschen ist jedoch zentral für die Reise: jene für die Versorgung auf der langen Zugfahrt. Die Klassiker darin sind – und fehlen nahezu in keinem Abteil – gebratene Hühner, gekochte Eier und Tomaten, Gurken, Äpfel. Geröstete Sonnenblumenkerne zum Knabbern zwischendurch sind ebenso dabei wie Teebeutel, Zuckerwürfel, Besteck, Teetasse

und Toilettenpapier, das auf den WCs notorisch ausgeht. Das Klappstischchen im Abteil ist spätestens nach der Ausgabe der Bettwäsche gedeckt, und erste Bekanntschaften werden im Zuge des Austausches von mitgebrachten Speisen und Getränken geschlossen. Man richtet sich für ein längeres Zusammensein ein – dreieinhalb Tage dauert die Reise von Moskau nach Novy Urengoy.

Mitreisende können befreundete KollegInnen sein, die dieselbe Schicht antreten. Oft ist man schon gemeinsam aus den Städten und Dörfern viele Stunden bis zum Abfahrtsbahnhof angereist. Meistens aber sind es Fremde, die das gleiche Reiseziel haben: irgendeine Station entlang des Weges vom Süden Westsibiriens mit seinen Erdölindustrieanlagen bis in den Norden mit seinen Erdgasförderstätten. Ich reise meist in *Platskartnyy*<sup>40</sup>-Waggons und seltener im Vier-Personen-Coupé. *Platskartnyy* (ca. 120 Euro hin und retour) kostet die Hälfte des Tickets für das Coupé und nur ein Drittel eines Flugtickets (ab 400 Euro hin und retour) von Moskau in die Städte Nordwestsibiriens. Daher reisen gewöhnliche ArbeiterInnen mehrheitlich in *Platskartnyy*-Waggons. Im Coupé reisen vor allem IngenieurInnen. Dann und wann bleibt es aber den üblicherweise *Platskartnyy*-Reisenden nicht erspart, ebenfalls im Coupé zu reisen, wenn *Platskartnyy*-Tickets ausverkauft sind. Gerade auf dem Weg zurück vom Norden in die Zentralregionen, wenn das Datum der Rückkehr vom Arbeitsplatz in der Tundra oder Taiga in die nächstgelegene Stadt nicht absehbar und nur ein kurzfristiger Kauf von Tickets möglich ist, ist man gezwungen, sich in die langen Warteschlangen einzureihen und zu hoffen, dass noch ein *Platskartnyy*-Fahrschein zur Verfügung steht; wenn nicht, kauft man entweder das teurere Ticket oder wartet weiter. Man bleibt noch ein, zwei Nächte in einer billigen Pension, in Gemeinschaftsunterkünften oder bei Bekannten in der Stadt. Hier ist die Entscheidung abhängig von einer Kostenabwägung bzw. den individuellen finanziellen Möglichkeiten. Wenn möglich, möchte man allerdings das auf den Baustellen, Förder- und Produktionsanlagen hart verdiente Geld nicht in die Reise investieren müssen.

Bei jenen, die gewöhnlich mit dem Zug fahren, spielt Zeit eine untergeordnete Rolle. Zeit bedeutet hier nicht, sie zu verlieren. Reisezeit wird als Teil des Fernpendelns akzeptiert. Der Topos von *Zeit ist Geld*, wie auch David Harvey (1991) die neoliberale Zeit- und Transportpraxis konzeptualisiert bzw. wie landläufig der Verlust von Zeit als Verlust von Geld(-erwerbsmöglichkeiten) verstanden wird, trifft hier nur in einer verkehrten Weise zu. Zeit zu investieren, bedeutet für diese Menschen Geld zu sparen. Der Großteil jener, die von Nordwestsibirien in den europäischen Teil Russlands reisen, hat ein Monat Erholungsperiode zwischen den Schichten zu Hause. Manche verbringen davon vier Tage – hin und retour – im Zug, andere eine ganze Woche und jene, die ins Ausland weiterreisen, noch mehr Zeit.

Obwohl die FernpendlerInnen aus den zentralrussischen Regionen um ein Vielfaches mehr verdienen als der Durchschnitt zu Hause und obwohl aus Sicht der nicht fernpendelnden Menschen für diese ArbeiterInnen Geld keine Rolle spielt, so wiegt für die Fernpend-

40 Großraumschlafwagen ohne abgetrennte Abteile.

lerInnen das Einkommen doch mehr, als es die Zeit tut. Zeit für das Reisen aufzubringen, ist kein Verlust von Zeit und wird auch nicht zwangsläufig als verlorene Chance, Geld zu verdienen, gesehen. Kürzer als vier Wochen ist die Erholungsperiode nach einer Schicht von 30, 45 oder 90 Tagen in den meisten Unternehmen nicht. Die langen Erholungspausen der interregionalen FernpendlerInnen tragen insbesondere diesen Reisebedingungen Rechnung, da die Industrie heute lieber die günstigeren Zugtickets als die teureren Flugtickets bezahlt. In 7/7 oder 14/14 Schichten arbeiten nur die intraregionalen FernpendlerInnen, deren Anreise nicht so weit ist wie die der interregionalen. Die Reisekosten von und zu den Verteilerstädten des Nordens, von denen es mit Firmentransporten weiter an die jeweiligen Arbeitsplätze geht, werden nicht zwangsläufig von den Unternehmen bezahlt. Viele FernpendlerInnen tragen die gesamten Kosten selbst, weshalb sie den vergleichsweise billigeren Zug wählen. Anderen wieder werden nur die Kosten einer Zugreise vom Arbeitgeber rückerstattet, und es bleibt ihnen selbst überlassen, wie sie in die Verteilerstädte gelangen möchten.

Leonid Davidovich aus Belgorod, einer Stadt an der Grenze zur Ukraine, ist seit Anfang der 1990er-Jahre Fernpendler. Er erzählt während unserer gemeinsamen Zugfahrt, dass er bis vor elf Jahren für einen staatsnahen Konzern gearbeitet hat, der von Belgorod Flüge direkt zum Erdgasfeld, auf dem er arbeitete, unterhält. Damals wurden die Kosten vollständig von der Firma getragen. Seit einer Umstrukturierung des Unternehmens und der Neuverhandlung der Arbeitsverträge werden von der Firma nur noch die Kosten für die Eisenbahn übernommen. Für ihn wie für viele meiner GesprächspartnerInnen werden diese Veränderungen der Beschäftigungs- und Reisebedingungen als sozialer Abstieg wahrgenommen. Groß ist auch die Enttäuschung darüber, wie sich der Erdöl- und Erdgassektor im Zuge der Privatisierungs- und Restrukturierungsmaßnahmen der letzten beiden Jahrzehnte entwickelt hat.

*Wozu machst du diese langen Fahrten in den Zügen, die so gefährlich und schmutzig sind? Du wirst dort nichts anderes sehen als betrunkene Arbeiter. Ich fahre einmal im Jahr von Novy Urengoy in den Süden und du kannst mir glauben, dass ich weiß, wovon ich spreche,* erzählt mir eine Ärztin aus Novy Urengoy, die dann und wann mit dem Zug auf Sommerfrische in ihre Herkunftsregion reist und mich von meinem scheinbar gefährlichen Vorhaben des Mitreisens in den Pendlerzügen abzuhalten versucht. Die Nachrichten berichten über Zwischenfälle in den Zügen. Im Zug zwischen Moskau und Vorkuta wurden beispielsweise im Jahr 2012 66 Passagiere aufgrund ihres Verhaltens von der Zugfahrt ausgeschlossen (Vorkuta online 2012). Es wird in der Zeitung allerdings nicht berichtet, dass sich in einem Zug circa 800 PassagierInnen befinden und diese Züge mehrmals täglich verkehren. Somit ist diese Anzahl der Ausgeschlossenen nur ein Bruchteil der insgesamt Beförderten. Auch in den Gesprächen mit Bekannten und KollegInnen in Moskau, die selbst noch nie im Norden oder in Sibirien waren, werde ich vor meiner Methode, vor dem Mitreisen in den Pendlerzügen, gewarnt. Es sei gefährlich. Es reisten hauptsächlich Männer, die einer allein reisenden Frau gefährlich werden würden.

Ist es meine eigene verzerrte Wahrnehmung der Feldforscherin, die – vielleicht romantisch – positiv auf das Subjekt der Studie, die FernpendlerInnen, zugeht, dass ich mich in keiner

Minute im Laufe meiner 25 000 zurückgelegten Kilometer zwischen Norden und Zentralregionen ängstlich fühle? Ist es mein Selbstbewusstsein, dass ich brisante Situationen abwehren kann? Vielleicht. Aber auch insofern bin ich keine besondere Passagierin. Ich fürchte mich nicht. Ich lasse mich überraschen. Bald schließe ich Bekanntschaft mit der Schaffnerin, die sich mit mir über das Leben in Österreich unterhält, darüber, wie das Leben in Europa so sei. Ich schließe die schon besprochene rituelle Bekanntschaft mit den Mitreisenden. Sie sind mir behilflich, das Bettwäschesystem und die Versorgung im Zug zu verstehen. Wasser kommt gratis aus dem Samowar, der in jedem Waggon zur Verfügung steht. Weil ich vergessen habe, meine eigenen Teebeutel mitzubringen, wird mir von den SitznachbarInnen ausgeholfen. Das Wachpersonal, das zweimal am Tag im Waggon vorbeischaud, weiß mittlerweile, dass hier eine Ausländerin mitfährt. Ich fühle mich schon nach kurzer Zeit erkannt.

Die lang werdenden Stunden verbringen wir mitunter schlafend oder sehen aus dem Fenster. Die vom Ural durch die Birkenwälder der Taiga bis hinauf in die Ebenen der flach bewachsenen Tundra wechselnde Vegetation scheint auch die erfahrenen PendlerInnen noch immer zu faszinieren. Man erklärt mir die Natur, die an uns vorbeizieht. Die Atmosphäre hat etwas Meditatives. Wo bleiben die Raufereien? Warum spricht mich keiner der abgearbeiteten Männer anzüglich an? Ist es, weil ich bei Wachpersonal und Schaffnerin bekannt bin und man sich mit diesen nicht anlegen möchte?

Ich liege in meiner *Platskartnyy*-Kojе und beobachte das Treiben rund um mich. Der Großteil liest oder löst Kreuzworträtsel. Jene, die eine Aus- oder Weiterbildung absolvieren, lernen für Prüfungen. Andere telefonieren und nutzen das kurzzeitig verfügbare Mobilfunknetz, wenn wir urbanes Gebiet durchqueren. Allerdings spart man Energie – sowohl was den Akku des Telefons als auch was den Laptop, auf dem man spielt oder einen Film anschaut, betrifft. Nicht zwangsläufig erlaubt das Zugpersonal – und wenn, dann gegen informelle Bezahlung – die Akkus aufzuladen. Öffentliche Steckdosen im Waggon gibt es nur wenige, und diese dürfen nur für Rasierapparate benutzt werden.

Der Zug ist ein Ort der Information. Fremde Menschen werden auf den Reisen zu lebhaften GesprächspartnerInnen und besprechen neben alltäglichen Dingen vor allem ihre Arbeit. Man tauscht sich über Erfahrungen in diesem oder jenem Unternehmen aus. Man informiert sich, wo gerade neue Baustellen aufgemacht werden und es Arbeit gibt. Es wird vielfach über Arbeitsbedingungen geklagt und über laufende Umstrukturierungsprozesse in den einschlägigen Branchen. Man erkundigt sich nach Jobs und den Abläufen bei jenen, die in den großen staatsnahen Betrieben unter guten Beschäftigungsbedingungen arbeiten. Diese Gespräche werden zu meinen Hauptinformationsquellen für meine weitere Forschung. Ich darf mich in diese Unterhaltungen einmischen und nachfragen. Auch ich werde zu meinen bisherigen Ergebnissen befragt und habe den Eindruck, dass ich etwas von meiner Forschung direkt an die involvierten und von mir untersuchten Menschen zurückgeben kann. Nicht nur zwischen den Coupé- und den *Platskartnyy*-PassagierInnen finden sich soziale Unterschiede – vor allem hinsichtlich des Berufs und des Einkommens –, sondern auch in der *Platskartnyy*-Klas-

se selbst manifestiert sich die Durchwachsenheit der Arbeitsbedingungen im Petroleumsektor sowie die unterschiedliche soziale Einbettung der Menschen.

Es wird ruhig. Gegen Abend, wenn das nächste Mal aufgetischt wird, werden auch Wodka und Bier ausgepackt. In einer der Kojen wird es lauter. Es sind junge Burschen, die nun im offenen *Platskartnyy*-Waggon von einem älteren Herrn aus der Nebenkoje zurechtgewiesen werden. Auch so manche der Älteren betrinken sich, vor allem auf dem Rückweg von der Schicht nach Hause; aber auch hier funktioniert die soziale Kontrolle. Die älteren Frauen und Männer weisen jene zurecht, die sich nicht den Gepflogenheiten entsprechend verhalten.

Nur das rhythmische Klappern der Schienen ist zu hören. Eine Mitreisende erklärt mir, dass wir bald ein Streckenstück erreichen, das neu ausgebaut ist, sodass der Zug dann nicht mehr ruckeln wird. Das wäre die beste Zeit zum Einschlafen. Sie kennt inzwischen die Strecke auswendig, da sie seit Jahren hier regelmäßig pendelt. Es ist noch nicht 21 Uhr, und es wird still. Eine alte Dame feilscht mit mir um die untere Liege, und ich stelle sie ihr aus Mitleid bereit, obwohl ich mit Krücken und einem verletzten Sprunggelenk unterwegs bin und nun auf die obere Liege klettern muss. Man ist mir behilflich. Ein Mann hält mir die Krücke und schiebt die Teetassen weg, sodass ich mich vom Tischchen abstoßen kann. Er hilft noch, mein Bein hochzuheben. Mir erscheint es fast höflich, nicht aber anzüglich. Die Enge in der *Platskartnyy*-Klasse und im Zug allgemein schafft eine mir vor allem zu Beginn seltsam anmutende Nähe zwischen den Menschen. Diese Nähe entsteht fast zwangsläufig. Die Menschen entgehen ihr, indem sie sich in ihr Bett in der Koje zurückziehen, das den einzigen privaten Raum im Zug bildet.

Es reisen auch Nicht-FernpendlerInnen mit: Kurzstreckenpassagiere, Mütter mit Kindern, die ihre Männer oder Verwandten im Norden besuchen, alte Männer und Frauen, die für eine Weile ihre von den Zentralregionen ausgewanderten Kinder und Enkel besuchen. Die Mischung ist bunt, wenngleich die FernpendlerInnen – von denen die meisten Männer sind – überwiegen. *Wie fährt es sich zur Arbeit in einem Zug, in dem so viele Männer unterwegs sind?* Ich frage eine Chemielaborantin, die in zwei Tagen ihre Schicht in einem entlegenen Betrieb in KMAO beginnt. *Wie meinst du das?*, fragt sie erstaunt. Ich erzähle ihr über den schlechten Ruf dieser Züge, sie schmunzelt. Wir halten uns bei diesem Thema nicht länger auf, denn für sie ist es keines. Sie findet nichts Besonderes an dieser Art zu reisen. Sie freue sich schon auf ihre Schicht und sei froh, dass sie in diesem Unternehmen, das ihr die Fahrtkosten und die Fahrzeit abgilt, Arbeit gefunden habe. Auch mit ihr komme ich zurück auf die beiden wesentlichsten Motivationen für das Fernpendeln: die guten Jobangebote in den Peripherien des Nordens und das hohe Gehalt. Daher sei manchmal nur der Zug an sich das Anstrengende beim Fernpendeln; vor allem wenn das Toilettenpapier ausgeht und das WC nach den ersten tausend Kilometern schon stark verschmutzt ist. Es ist unangenehm, dass das WC in den sogenannten sanitären Zonen abgeschlossen wird. Diese Zonen beginnen einige Kilometer vor urbanen Agglomerationen und enden erst wieder einige Kilometer danach. Die Toiletten spülen die Fäkalien direkt auf die Schienen, weshalb dies den AnrainerInnen nicht zumutbar ist.

Eine solche sanitäre Zone kann sich über eine Stunde oder länger hinziehen. Daher urinieren manche in den Verbindungsräumen zwischen den Waggons auf die Schienen.

Auf dem Heimweg von der Erdölstadt Pyt`-Yakh in KMAO nach Moskau werde ich krank. Ich bekomme Fieber und bin stark erkältet. Ich freue mich, diesmal zufällig im Coupé reisen zu müssen, da *Platskartnyy* bereits ausverkauft war. Bis Surgut, dem Erdölzentrum KMAOs, bin ich allein im Abteil. Noch denke ich, dass meine Feldforschung beendet sei, weil mir das Reden zu anstrengend ist. Neben der erschwerten verbalen Kommunikation erlebe ich jedoch eine eindrucksvolle teilnehmende Beobachtung durch die Mitreisenden: In Surgut steigt eine Gruppe von Männern zu, die während der nächsten zwei Tage bei mir im Abteil wohnen wird. Mir wird mulmig. Auf so engem Raum in einem abgeschlossenen Abteil nur mit groß gewachsenen Männern? Bislang war ich die soziale Kontrolle der *Platskartnyy*-Waggons gewohnt.

Wir stellen uns vor, richten uns gemeinsam ein, und bald kramt Kiril, der Älteste (um die fünfzig Jahre alt) und Vorarbeiter der Bauarbeitergruppe, in seiner Tasche nach einem Sack mit Medikamenten. Er erkundigt sich nach meinen Symptomen und wählt Tabletten und Tropfen aus. In den nächsten Stunden werden er und seine Kollegen mir Tee vom Waggon-Samowar bringen und mich pflegen. Als es mir am nächsten Tag besser geht, kommen wir ins Gespräch, und wir werden viel über meine Forschung sprechen. Sie erzählen mir von zu Hause in Moldawien und von der Zeit auf Schicht im Norden. Sie seien *auf Gastspiel wie eine Theatertruppe*, wie sie es nennen. Sie reisen als Truppe an und arbeiten auf unterschiedlichen Baustellen. Kiril ist ihr *Brigadier* – so der Ausdruck für einen Vorarbeiter, der sein Team zusammenstellt und von Moldawien aus die Aufträge im Norden organisiert. Versichert sind sie vor Ort nicht. Sie sind illegal beschäftigt. Alle kommen aus einer Region in Moldawien. Eigentlich sind sie Bauern in einer Winzerregion. Es ist Herbstende und die Hochbautätigkeiten, die sie im Norden verrichten, werden über den Winter eingestellt. Daher kommen sie gerade noch rechtzeitig zur späten Weinlese und den nun anstehenden Kellerarbeiten. Während des Jahres, wenn sie für jeweils Dreimonatsschichten unterwegs sind und auch die kurzen Zwischenschichtperioden mit wieder anderen Jobs, beispielsweise Taxifahren, im Norden verbringen, seien ihre Frauen die Haushaltsvorstände zu Hause.

Adrian ist der jüngste in der Brigade. Der Einundzwanzigjährige war nun zum ersten Mal im Norden. Sie schulen ihn in das Leben als Fernpendler ein. Sein Onkel, der ebenfalls mit auf Schicht ist, hofft, dass Adrian sich an das Leben auf *Gastspiel* gewöhnt und das nächste Mal wieder in den Norden mitkommt. Er sei bald im Heiratsalter, weshalb er auf eine eigene Wohnung sparen müsse. Nur mit Jobs wie diesen könne er eine Familie gründen und sie auch langfristig erhalten. Der Onkel meint, dass gute Frauen eben nur dann heiraten, wenn ihnen der Mann etwas bieten kann: *Die Preise sind zwar in Moldawien minimal im Vergleich zum Norden, aber die Einkommen, so es überhaupt einen Job gibt, sind ebenso minimal.*

In Moskau werden wir gegen Mittag ankommen. Die Mitglieder der Gruppe packen schöne Kleidung aus, da sie diesmal einen Tag in der Hauptstadt verbringen werden. Sie werden



Adrian Moskau zeigen. Er soll etwas von der Welt sehen und jenes Land kennenlernen, in dem er wahrscheinlich die nächsten Jahre arbeiten wird.

Gewöhnlich mache ich auf meinen Zugreisen einen Abstecher ins Bordrestaurant. Meist verkehren dort jene, die keine eigene Verpflegung mitbringen oder nur eine Teilstrecke zu absolvieren haben; aber auch Passagiere mit höherem Einkommen wie IngenieurInnen und junge ArbeiterInnen, die dort das Ende der Schicht feiern und *gerne ihr Geld ausgeben, weil sie noch keine Familie haben*, wie die Kellnerin meint. Oft sitze ich während dieser Zugreisen mit dem Personal zusammen, wenn es gerade nicht viel für sie zu tun gibt. Als Kellnerin auf Fernzügen ist sie ebenfalls Fernpendlerin. Auch sie hat Kinder, und ihre Situation unterscheidet sich nicht sehr von jenen fernpendelnder Frauen aus der Erdgas- oder Erdölbranche: Zu Hause kümmern sich Eltern und Schwägerinnen um ihre Kinder. Im Gegenzug unterstützt sie diese direkt oder indirekt finanziell; ebenso wie dies auch die anderen Fernpendlerinnen tun. Sie kann sich das leisten, obwohl die Russische Eisenbahngesellschaft *RZHD* viel geringere Löhne bezahlt, als dies bei mitreisenden FernpendlerInnen der Petroleumindustrie der Fall ist. Ihre Multilokalität umfasst das Zuhause und den Zug. Sie steigt in keiner Stadt für längere Zeit aus, sondern lebt gemeinsam mit den SchaffnerInnen, KöchInnen, dem Sicherheitspersonal und den KellnerInnen im Zug oder in der Unterkunft am Endbahnhof.

## 5.2 Im Flugzeug

Neben Linienflügen aus den Zentralregionen gehen auch Charterflüge in den Norden. Die Kontingente letzterer werden nur von Firmen, langfristig im Voraus, aufgekauft. Daneben unterhält *Gazprom* eine eigene Fluglinie (*Gazpromavia*). Nur zwei Mal reise ich mit dem Flugzeug, während ich die anderen Strecken mit den Pendlerzügen zurücklege. Mich interessieren die Unterschiede der Rituale, der unterschiedliche Komfort und die Differenz der PassagierInnen. Etwa viereinhalb Stunden anstatt der dreieinhalb Tage im Zug bin ich mit *Siberian Airlines* zwischen Novy Urengoy und Moskau unterwegs; im Frühling vormittags von Novy Urengoy nach Moskau und im Dezember 2008 nachmittags von Moskau nach Novy Urengoy. Die während solch kurzen Flügen gesammelten Informationen sind sicherlich nicht in jener Weise repräsentativ, wie es die sind, die ich in vielen mehrtägigen Zugfahrten einhole. Die Atmosphäre ist sowohl auf dem Hinflug als auch auf dem Rückflug ruhig. Es lassen sich nur eingeschränkt Gespräche entwickeln, da ich weder die Ruhe in der Kabine noch das augenscheinliche Bedürfnis meiner SitznachbarInnen nach Schlaf stören möchte. Dennoch wird während des Essens ein wenig geplaudert. Meine Feldforschung beschränkt sich vor allem auf teilnehmende Beobachtung. Die Kürze der gemeinsamen Reise und die besonderen Umstände im Flugzeug sind die Gründe, weshalb ich die Eisenbahn als meinen zentralen mobilen Feldforschungsort gewählt habe. Nichtsdestotrotz ist der Vergleich wichtig. Der Passagiermix ist hier ein anderer als in den Zügen. Es reisen neben Familien Geschäftsleute

sowie Beschäftigte der staatlichen Administration mit, wie ich aus mitgehörten Gesprächen eruieren kann. Schon beim Check-in jedoch wird klar, dass auch auf den Flügen der Großteil der Passagiere fernpendelnde Männer sind. Sie erkennt man an ihrer fast uniformähnlichen Kleidung – dunkle Hosen und dunkle oder camouflagemusterte Jacken – sowie an ihren prall gepackten Taschen. Zu welcher Gruppe die mitreisenden Frauen gehören, ist anhand ihrer Kleidung nicht auszumachen, wohl aber geben auch ihre Reisetaschen Hinweise.

Moskau ist mit seinen vier Flughäfen und einer großen Anzahl von Zubringerbahnhöfen das größte Drehkreuz für FernpendlerInnen. Eine Vielzahl weiterer Städte im europäischen Russland sowie in Sibirien sind solche Verteilerstädte (*bazovyy gorod*) für den Weitertransport von Beschäftigten in die abgelegenen Fördergebiete der Petroleumindustrie – sei es in den Autonomen Kreis der Nenzen, der Yamal-Nenzen oder Khanten-Mansen (Yugra) oder nach Jakutien und weiter nach Fernost, z. B. nach Chabarovsk oder Sachalin. Die Städte etablieren sich als solche Drehkreuze für interregionale FernpendlerInnen, vor allem in den traditionellen Erdöl- und Erdgasregionen: Krasnodar in Südrussland, Samara, Ufa und Kazan in der Wolgaregion, Tyumen, Omsk, Tomsk oder Krasnoyarsk in Sibirien. Belgorod an der ukrainischen Grenze ist ebenfalls seit sowjetischen Zeiten ein Verteilerpunkt, der traditionelle Petroleumregionen der Ukrainischen SSR wie Ivano-Frankivsk mit jenen der Russischen SSR verbindet. Für Belgorod ist heute dreierlei charakteristisch: Erstens leben viele Erdöl- und ErdgasarbeiterInnen aufgrund der optimalen Verkehrsverbindungen in die entlegenen Felder des Nordens und des Fernen Ostens in dieser Stadt. Zweitens ist Belgorod nach wie vor ein Drehkreuz für Beschäftigte, die aus der Ukraine mit dem Zug oder per Flugzeug dorthin reisen. Die heutigen BürgerInnen der Ukraine sind im Rahmen von Quoten, um die die Unternehmen in Russland jährlich neu ansuchen müssen, beschäftigt. Aus diesem Grund ist für die Stadt ein drittes Charakteristikum entstanden: UkrainerInnen mit Wohnsitz in Russland fallen nicht in diese Quote. Galina Alekseyevna, die ich im Flugzeug kennenlerne oder Leonid Davidovich, ein Informant aus dem Zug, sind wie so viele andere daher in Belgorod registriert. Während sich Leonid Davidovich dort inzwischen permanent niedergelassen hat und in die Ukraine nur noch auf Urlaub fährt, lebt Galina Alekseyevna in Belgorod nur auf dem Papier:

Die Wohnung in der ich registriert bin, ist baufällig und daher eigentlich gar nicht bewohnbar, weshalb niemand dort lebt. Deshalb hat die Wohnung die Kapazität, dass ich und zwei KollegInnen offiziell dort registriert sein können. Für eine Wohnsitzregistrierung muss die Unterkunft nämlich eine entsprechende Quadratmeterzahl pro Bewohner aufweisen. (Galina Alekseyevna)

Galina Alekseyevna fährt direkt nach Ankunft am Flughafen mit dem Zug weiter in die Ostukraine.

### 5.3 Die Tasche

Nur eine Tasche weniger haben die FernpendlerInnen in den Flugzeugen: die Reiseprovianttasche. Sie werden im Flugzeug versorgt und sind meist nur einen Tag unterwegs. Wie bei den Zugfahrenden finden sich aber bei ihnen die beiden anderen Taschen – jene mit den lang haltbaren Lebensmitteln, den Hygieneprodukten und der Kleidung für die Freizeit – zentral im Leben aller FernpendlerInnen.

Sergey Konstantinovich erzählt mir im Flugzeug von seinen Abschiedsritualen und seiner Tasche. Diese Geschichte ist nicht viel anders als jene, die mir in den Zügen erzählt werden. Zu Hause bereitet seine Frau haltbares Essen für die Schicht vor. Sergey Konstantinovich macht die üblichen Einkäufe: Hygieneprodukte, ein, zwei Flaschen Wodka, haltbare Wurst und Käse. Er erledigt dies selbst, ebenso wie er seine Tasche selbst packt. Diese Tasche ist das Symbol des Reisens und des Alleinseins. Während die Taschen für die Urlaube üblicherweise von den Gattinnen gepackt werden, sind jene für die Schicht etwas sehr Persönliches. Der Platz in der Tasche ist genau kalkuliert und für die spezifischen Bedürfnisse auf Schicht eingeteilt. Man lebt aus der Tasche. Sie ist das Symbol für das Fernpendeln. Im Design gibt es nicht viele Unterschiede, wie meine Beobachtungen auf den Terminals und Bahnsteigen zeigen. Die Taschen sind dunkel, wie es die Jacken und Pelzmützen sind. Die Taschen sind unauffällig und trotzdem eng mit den Personen verbunden. Oksana erzählt mir, dass man quasi *auf der Tasche sitzt*. *Man wartet auf das Nach-Hause-Fahren, ebenso wie man schon ungeduldig auf der Tasche sitzt, um zur Schicht losfahren zu können*. Oksana hat inzwischen mit dem Fernpendeln aufgehört und mir erzählt, dass es sie zu Beginn ihrer Sesshaftigkeit nervös machte, keine gepackten Taschen mehr zu haben. Die Tasche ist der Inbegriff des Fernpendelns, in dem der höchst persönliche materielle Mikrokosmos sich entfaltet.

### 5.4 Pausen in der Verteilerstadt

Teils werden interregionale FernpendlerInnen von den Flughäfen in den zentralrussischen Regionen mit Charterflügen direkt zu den Arbeitsplätzen in den Fördergebieten gebracht; beispielsweise nach Varandey im Nenzischen Autonomen Kreis (NAO), zum Bovanenkoer Gasfeld auf der Yamal-Halbinsel, oder aber in das abgelegene und recht neu erschlossene Erdölfeld Vankor im Krasnojarsker Kreis. Die Liste der sehr abgelegenen Felder wäre noch lang. Andere bewältigen Zug- und Flugreisen zu den Verteilerstädten des Nordens, von wo aus sie mit Unternehmenstransporten weiter zu den Arbeitsplätzen gebracht werden. Die Zugreise wird vor allem in jene Regionen des Nordens gewählt, die über ein gutes Eisenbahnnetzwerk verfügen – beispielsweise jene in Westsibirien, im Pechora Becken in der Republik Komi und in Teilen des NAO. Weiter östlich gelegene Felder in Sibirien können nur angefliegen werden. Firmen, die in Städten mit Zugverbindungen operieren, nutzen diese Form der Reise zum

Zweck der Kostensenkung als hauptsächliche Beförderungsmethode, was auf Kosten der Erholungsperioden ihrer MitarbeiterInnen geht. Wie weiter oben ausgeführt, werden etwa seit einer Dekade, in der die Restrukturierungsprozesse der Industrie weit fortgeschritten sind, entweder nur mehr die Kosten für Zugtickets abgegolten, oder die Anreisekosten in den Norden werden zur Gänze an die Beschäftigten ausgelagert.

Mehrmals täglich kommen Flugzeuge und Züge aus den Verteilerstädten der Zentralregionen in Novy Urengoy an. Die PendlerInnen, die in der Früh oder mittags einlangen, können gegebenenfalls noch am selben Tag in die Camps am Arbeitsplatz gebracht werden. Diese Reisezeiten sind ideal für jene, die noch mit einem Kleinbus in die 200 Kilometer von Novy Urengoy entfernte Erdgasindustriestadt Nadym weiterreisen müssen. Jene, die nachmittags und abends ankommen, bleiben noch eine Nacht in Novy Urengoy – entweder in Gemeinschaftsunterkünften oder in Hotels – bis zum Weitertransport frühmorgens am nächsten Tag.

Manche müssen aufgrund von Wetterbedingungen einige Tage in der Stadt bleiben. Manche reisen bewusst früher an, um noch ein wenig in der Stadt auszuspannen, FreundInnen zu treffen oder Erledigungen in der Unternehmenszentrale zu machen. Wieder andere bleiben während der gesamten Erholungsperiode im Norden. Sie sind dort bei Verwandten oder bei Bekannten zu Besuch und müssen somit nicht für Hotels bezahlen. Die Motivationen für einen Verbleib in der Region sind unterschiedlich. Manche sparen das Reisebudget, andere machen Urlaub in der Region oder wollen sich einfach die Reises Strapazen ersparen – dies trifft vor allem auf junge FernpendlerInnen zu und solche, die zu Hause keine familiären Verpflichtungen haben; wieder andere verbringen diese Zeit in einer außerehelichen Beziehung oder mit einer zweiten Familie, der sogenannten *nördlichen Variante* (*severnny variant*), wie bereits im Kapitel zur Schicht beschrieben.

Diese FernpendlerInnen werden somit Teil des Stadtlebens und tragen substanziiell zur Wirtschaft bei. Sie sind vergleichsweise gut situiert und können sich daher Besuche von Kinos, Restaurants, Internetshops, Clubs und Cafés leisten. In Novy Urengoy gehören sie zum Stadtbild. Sie werden nicht als Fremde wahrgenommen, wie dies in Städten, in denen Fernpendeln erst eine jüngere Erscheinung ist, der Fall ist (vgl. Nuykina 2013, Nuikina 2014). In diesem Zusammenhang ist die Prostitution als Wirtschaftszweig zu nennen. Neben Freiern aus der Stadt sind die FernpendlerInnen, ob sie nun nur kurz oder länger in der Stadt sind, eine wichtige Klientel.

## 5.5 Transport vor Ort

Die Materialität und die physische Dimension des Reisens in der Tundra und Taiga oder im arktischen und subarktischen Raum allgemein betreffen ganz zentral die Frage von Wetterbedingungen und Jahreszeiten. Von den Drehkreuzen des Nordens werden die Beschäftigten mit Autobussen, mit der sogenannten *Vakhtovka*, einem hochgelagerten LKW mit Passagier-

kabine, oder mit dem Helikopter weitertransportiert. Vor Ort kommt abseits der Straßen der sogenannte *Vezdekhod*, ein panzerähnliches Allroundkettenfahrzeug zum Einsatz. Wartezeiten sowie das Fliegen und Fahren unter – aufgrund von Wind- und Schneestürmen oder Nebel – nicht absehbaren Bedingungen wirken sich unmittelbar vor allem auf die psychische Konstitution der Menschen aus. Das Ausmaß der Gefahr, die Umsicht der Verantwortlichen bzw. die Einhaltung von Sicherheitsvorschriften unterscheiden sich massiv, wie die Gespräche zeigen.

Zum einen liegt dies an den Unternehmen mit ihren Strukturen und Wertigkeiten bezüglich des Sicherheitsmanagements, zum anderen an den involvierten PilotInnen oder FahrerInnen, wenn ihnen das Einschätzen von Gefahren gänzlich überlassen wird. Insbesondere ist ein massives Gefahrenpotenzial gegeben, wenn Subunternehmen in starker Konkurrenz mit anderen Anbietern stehen. Verträge müssen erfüllt werden, und Auftraggeber sind von der Rechtzeitigkeit des Eintreffens der Schichtbelegschaft abhängig. Letztlich ist es dann oft menschliches Versagen, wenn Flugzeuge mit Beschäftigten der Erdölindustrie abstürzen. Dies war beispielsweise 2012 der Fall: ein Flugzeug der Fluglinie *UTair* stürzte unweit von Surgut mit 43 Menschen an Bord ab, 31 davon starben, der Großteil von ihnen waren FernpendlerInnen einer Erdölfirma. Der Grund für diesen Flugzeugabsturz war angeblich die nicht durchgeführte Enteisung (vgl. Deeg 2012). Welche Konsequenzen diese jüngsten Vorfälle im Flugbereich haben werden, muss noch abgewartet werden<sup>41</sup>. Insbesondere die Helikopterflüge und das mit ihnen verbundene Warten auf den Start bei Schlechtwetter sind – nicht nur in Russland – eine erhebliche psychische Belastung für die Passagiere, wie Gennady mir bei einem Besuch in einer der billigen FernpendlerInnenunterkünfte erzählt:

Wir warten nun schon drei Tage hier wegen der starken Schneestürme. Es ist langweilig und nicht absehbar, wann wir endlich losfliegen können. Wir können es uns nicht leisten, jeden Tag ins Café zu gehen oder sonstiges in Novy Urengoy zu unternehmen. Wir sitzen hier im 6-Bett-Zimmer bei schlechter Luft. Es ist extrem heiß. Wir schauen fern oder langweilen uns. Jeder von uns ist schon angespannt. Wir wollen raus auf das Feld zur Arbeit. [...] Wir bekommen während der Wartezeit nur den Basislohn und keine Schichtzulage und müssen für das Bett hier selbst bezahlen. [...] Mal sehen, wie das Wetter wird und bei welchem Wetter wir tatsächlich abfliegen. Der Helikopterflug ist ohnehin nicht bequem. Man darf sich das nicht wie im Flugzeug vorstellen. Es ist extrem laut drinnen, weil man die Maschinen unmittelbar hört. (Gennady Viktorovich)

Auch in diesem Zusammenhang wird mir von Abstürzen erzählt. Und Rettungsmaßnahmen sind wesentlich erschwert, wenn es zu Unfällen im freien Feld der weiten Tundra kommt.

<sup>41</sup> Zur Sicherheit von Transportbedingungen von FernpendlerInnen siehe Hart (2012) am Beispiel der Offshoreförderung in Neufundland.

Ich bin mit Sasha Ivanovich, einem lang gedienten Fahrer, in einer *Vakhtovka* hinaus in ein Fördergebiet unterwegs. Auf der vier Stunden währenden Fahrt haben wir viel Zeit, um über sein Leben und seine Arbeit zu plaudern. Ich bin eingeladen, im Führerhaus des Vakhtovka-Lastwagens zu sitzen, weil es in der Passagierkabine zu kalt wäre, als dass mir dies als einem Gast zugemutet werden könnte. Gerne bin ich einverstanden, da ich in diesem Winter schon einige Tage minus 43 Grad C erlebt habe. Insbesondere ist, wie ich erfahre, auf solchen Überlandrouten auf Sicherheit zu achten:

Auf langen Strecken, die nicht an Anlagen vorbeiführen, fahren wir üblicherweise im Konvoi, um uns bei einem Gebrechen zu unterstützen und die Passagiere aufzunehmen. So wie alle technischen Anlagen von der Kälte stark mitgenommen werden und die Teile schneller korrodieren, kommt es auch bei den Fahrzeugen vor, dass wir dann und wann liegen bleiben. [...] Erst vor ein, zwei Jahren kam es zu einem dramatischen Unfall, bei dem einige Menschen sterben mussten. Der Treibstoff für die Standheizung reicht nur für wenige Stunden aus. Bei diesen Minusgraden, die auch bis minus 50 Grad C fallen können, ist die Überlebenschance gering, wenn man einige Stunden in der ausgekühlten Kabine auf Hilfe warten muss. Diese Leute wurden nicht rechtzeitig abgeholt, und es kam auch kein anderes Fahrzeug vorbei. Das passiert selten, aber doch. [...] Daher gibt es ein eisernes Gesetz im Norden: Wenn jemand am Straßenrand steht, muss man stehen bleiben und fragen, ob alles in Ordnung ist. Noch nie ist jemals jemand vorbeigefahren. Wir helfen alle zusammen, da der Norden mit seinen Temperaturen im Winter extrem ist und gefährlich. (Sasha Ivanovich)

Mit Gennadi und Sergey, zwei Fahrern von Versorgungstransporten, gehe ich öfters Abendessen, wenn sie von der Tundra zurückkehren. An diesem Abend schimpfen beide ausführlich darüber, was sich zugetragen hat: Sie hatten in der Früh schon einen heftigen Streit in der Basisstation, da ihnen nicht genug Reservetreibstoff zugeteilt worden war. Auch sie sprechen von der Notwendigkeit, im Falle des Falles für einige Stunden die Standheizung in Betrieb halten zu können.

Vasili wiederum habe ich in der schon oben genannten Gemeinschaftsunterkunft, der Holzbaracke mit 6-Bett-Zimmern, kennengelernt. Als ich zwei Wochen später in einen lokal verkehrenden Kleinbus einsteige, bin ich überrascht, ihn als Busfahrer wiederzusehen. Während der Runden durch die Stadt, bei denen ich ihn an diesem Tag begleiten darf, um ihn zu interviewen, erzählt er mir, dass er nicht mehr als Fernpendler im Norden arbeiten will. Er kündigt noch während der Schicht, weil täglich ein anderes Problem bei seinem Fahrzeug auftaucht und er auf kein Verständnis bei den Vorarbeitern gestoßen ist, er somit auf kein anderes Gerät umsteigen kann.

Ich habe das bereits mit meiner Frau, die zu Hause in Krasnodar ist, besprochen. Auch für sie geht meine Sicherheit vor. Geld ist letztlich egal. Wir kommen letztlich auch mit dem aus, was

wir zu Hause verdienen können. Ich bin nur noch ein paar Wochen hier, um in der Stadt mit dem Kleinbus zu fahren, sodass sich wenigstens irgendwie die Investition, in den Norden zu kommen, ausgezahlt hat. Das war es dann für mich mit dem Norden. (Vasili)

Auf meiner Fahrt mit Sasha Ivanovich hinaus auf das Erdgasfeld erlebe ich, wie Sicherheit funktionieren soll. Vor der Abfahrt macht er Sicherheitschecks. Er überprüft das Fahrzeug, hakt diese in einem Formular ab, funkt vor der Abfahrt die Zielstation an und gibt die geplante Ankunftszeit bekannt. Sollten wir nicht innerhalb einer bestimmten Frist dort ankommen, wird ein Team zur Kontrolle auf die Strecke geschickt.

## 5.6 Leben auf Reise

Um die Bedeutung, welche die Reise für FernpendlerInnen hat, konzeptualisieren zu können, beleuchte ich die Reise als *Transitionsraum* (vgl. Rolshoven, Verne 2012, Weichhart 2009). Ich folge Cresswell (2004) und Bissell (2009), indem ich die Reise der FernpendlerInnen als einen *mobilen Ort* betrachte. Orte sind soziale Produkte, die im Raum erst dann entstehen, wenn Lokalitäten Bedeutungen zugeschrieben werden. Sie werden also in einem sozialen Prozess hergestellt (vgl. Massey 2005). Ort ist somit ein Event (vgl. Massey 2005) und eine soziale Praxis (vgl. Thrift 1983). Ein Ort wird erinnert (vgl. Löw 2008, 2001) und ist nie vollendet, sondern stets im Entstehen begriffen (vgl. Giddens 1984). Dies trifft im vorliegenden Fall sowohl auf die mit der Eisenbahn Reisenden als auch auf jene zu, die mit dem Flugzeug unterwegs sind, da sich jeweils zum Beispiel die Zusammensetzung der Passagiere ändert; mittel- und langfristig ändern sich auch die Bedingungen der Reise. Diese Praxis des Produzierens eines Ortes ist, wie zuvor dargestellt, durch Rituale und Gegenstände geprägt, die ihre sozialen Funktionen und Symboliken haben. Durch das Einrichten im Zug geschieht die Eingliederung in die soziale Sphäre und damit in eine *Communitas* (Turner 1975, 1969) von Mitreisenden. Die Reisetaschen wiederum sind ureigenste persönliche Gegenstände, in denen sich das individuelle Dasein – losgelöst von der sozialen Gemeinschaft des Zuhauses oder jener auf Schicht – symbolisch und physisch manifestiert.

Die Reise wird als Liminalitätsphase zum Teil des Rituals, das zur Verbindung und Trennung der Sphären des Zuhauses und der Schicht führt. Die Abfahrt ist der Beginn des Rituals, die Ankunft bildet das Ende dieses rituellen Prozesses. Es handelt sich nicht um ein Statuspassagenritual im Sinne von Übergängen von Lebensabschnitten, wie bei Turner oder Van Gennep (2005 [1909]) beschrieben. Vielmehr liegt ein Passagenritual vor, das die soziale Hin- und die Wegführung aus einem jeweils spezifischen sozialen Feld mit seinen besonderen sozialen Verpflichtungen, sozialen Verbundenheiten, AkteurInnen und Ideen ermöglicht. Es dient somit durch seine zyklische und gleichartige Wiederkehr der Routinisierung. Durch dieses Ritual, in das Menschen in ähnlichen Lebenszusammenhängen als *Communitas* ein-

gebunden sind, entsteht die Routine der Verbindung und Trennung und somit jene der Integration der Sphäre des Zuhauses und jener auf Schicht. Es handelt sich bei diesem Ritual um eine Strukturierung des mobilen und multilokalen Lebens, das die FernpendlerInnen verbindet.

Auf der Zug- oder Flugreise ereignen sich Prozesse der Erholung oder Anspannung, Prozesse des Alleinseins, der Benachteiligung und sozialen Differenzierung, Prozesse des Informationsaustauschs sowie der Prozess der Lokalisierung in der materiellen, technologischen Welt, die wiederum auf die sozialen Prozesse rückwirkt (vgl. Latour 1993), beispielsweise durch die Beschaffenheit der unterschiedlichen Zug- oder Flugklassen oder die Gefahrenpotenziale im Flugverkehr.

Die Periode des Übergangs von der *Schicht* nach *Hause* oder umgekehrt kann einerseits Erholung bedeuten, wie sie andererseits auch durch Anspannung gekennzeichnet sein kann. Sie ist manchmal ein Sich-Freuen und zeichnet sich manchmal durch Vorbehalte bezüglich der Aufgaben oder Ereignisse, die erwartet werden, aus. Sie ist jedoch eine zentrale Liminalitätsperiode (Turner 1969), in der eine Verabschiedung der vorigen Sphäre und des vorigen Ortes stattfindet und die Begrüßung der anderen antizipiert wird. Reisen bedeutet Kraftaufwand. Darin besteht kein Zweifel. Die Reise ist anstrengend, wie dies auch die anderen Sphären sind. Die Bedeutung der Zwischenschicht, i. e. der Erholungsperiode zu Hause, kann durch komplexe Aufgaben, die spezifische Interaktion mit den umgebenden Subjekten, Probleme jeglicher Art oder das Sich-nicht-Wohlfühlen zu Hause zu einer Periode der Anstrengung werden. Umgekehrt kann die Schichtperiode auch ein Ort der Erholung von Verpflichtungen und Interaktionen zu Hause sein. Wenngleich gesellschaftlich – nicht nur in Russland – der Topos von der Reise als einer Anstrengung, die so kurz wie möglich gehalten werden soll, vorherrschend ist, so hat die Reise der FernpendlerInnen doch auch die wichtige Funktion, sich zu entspannen und zu erholen. Dies mag durch Schlafen, Reden, Lesen, Computerspielen oder Alkoholkonsum bewerkstelligt werden. Auf der Reise werden die beiden anderen Orte mediiert, verbunden und getrennt. Hier unterscheidet sich die Reise der FernpendlerInnen fundamental von jener der TagespendlerInnen. Das lange Verweilen in den Verkehrsmitteln – das auch bei den intraregionalen FernpendlerInnen zumindest einen An- oder Abreisetag erfordert – eröffnet die Möglichkeit, den vergangenen Ort *abzuschalten* und den neuen Ort *einzuschalten*<sup>42</sup>. Die Reise wird zum prozessualen Transitionsraum. Dieser graduelle Prozess

---

42 Zwei Frauen von Fernpendlern erzählen mir im kanadischen Fort McMurray, dem Zentrum des Ölsandabbaus, dass sie froh wären, wenn ihre Männer so wie die russischen, von denen ich ihnen schildert habe, auch mindestens einen Tag Heimreise bewältigen müssten. Die Männer sind nur etwa vier Stunden ins nahe gelegene Edmonton unterwegs: *Sie sind nervös, angespannt und fahren auf der Autobahn viel zu schnell. Wenn sie nicht die Wahl hätten und länger unterwegs sein müssten, so kämen sie schon entspannt heim und hätten sich schon ein bisschen auf ihre bevorstehende Zwischenschicht eingestellt.* (Anonym)



ist ein Akt des Verbindens und Trennens der involvierten Orte – *die Reise, die Schicht* und das *Zuhause* – zu einem sozialen Raum.

Dieser Raum umfasst nicht nur die physische Lokalität der Orte *Schicht* und *Zuhause*. Der soziale Raum integriert im Zusammenhang mit den interregionalen FernpendlerInnen auch die Orte *Norden* und *Zentralregion* zu einem regionalen und emotionalen Ganzen. Nicht zuletzt ist die Erfahrung dieses sozialen Raumes, die Verbindung des Nordens mit den Zentralregionen, für jene im Zug durch die Erfahrung der Landschaft geprägt.

Während der Reise läuft auch der Prozess des In-sich-Gehens ab. Wenngleich – sowohl in den Flugzeugen als auch im Zug – ein Zustand der physischen Beengtheit gegeben ist, so ist der Rückzug in die *Platskartnyy*-Koje oder in den Flugzeugsitz sowie die Abschottung durch Kopfhörer beim Musikhören oder das Eintauchen in ein Buch eine gängige Strategie, nicht interagieren zu müssen. Dieses Phänomen beschreibt auch Bissell (2009) bei TagespendlerInnen. Das Alleinsein manifestiert sich außerdem in der Bedeutung der Tasche, die selbst gepackt und deren Organisation selbst durchdacht ist. Wie schon in den Kapiteln zur *Schicht* und zum *Zuhause* dargestellt, ist das Alleinsein der FernpendlerInnen ein herausstechendes Charakteristikum. Die Abgrenzung vom familiären Netzwerk oder jenem auf Schicht ist eine Möglichkeit, die Multilokalität zu bewerkstelligen und sich in beide Sphären gleichermaßen einzubringen. Der individuelle Lebensentwurf der Mobilität und Multilokalität bedarf zwar der Abstimmung und Einbettung in die beiden anderen Sphären, aber er bedarf auch des individuellen Freiraumes. Dieser individuelle Freiraum wird auf der Reise jedoch auch im Kollektiv, in der *Communitas*, erlebt – von Menschen mit ähnlichen Bedürfnissen.

Gleichzeitig ist der Ort der Reise – ob in Flugzeugen, in den lokalen Überlandtransporten oder auf dem längeren Stopover in einer der nördlichen Verteilerstädte – ein Ort des Informationsaustausches über Bedingungen des Fernpendelns, über Jobangebote, ein Ort des Austauschs von Lebensgeschichten. Gerade in diesen Gesprächen kommen die Wahrnehmungen von Differenzen und Benachteiligungen, wie sich gezeigt hat, zutage. Nicht zuletzt manifestieren sich diese in der materiellen und technologischen Welt der Reise, wenn es zu Unterschieden in der Ausstattung innerhalb der oder zwischen den Transportmitteln kommt. Hier bildet die physische Welt mit den Passagieren ein Netzwerk von Interaktionen (vgl. Latour 1993, Law 1992), die wiederum auf die anderen Sphären zurückwirken, wenn es um die Bezahlung der Tickets oder den Grad der Annehmlichkeiten im Zug oder beim Flug – um nur wenige Aspekte zu nennen – geht. Das eine wirkt sich unmittelbar auf das private Budget aus, das andere auf den Grad der Erholung und den physisch-psychischen Zustand, mit dem man in die anderen beiden Orte eintauchen wird. Nicht zuletzt finden hier geschlechtsbezogene Differenzierungen statt, wenn es um die männliche Dominanz der Passagiere in den Verkehrsmitteln geht. Allerdings werden diese von den weiblichen Mitreisenden nicht zwangsläufig als bedrohlich oder negativ erfahren; wenngleich die Außensicht der nicht Fernpendelnden dies impliziert. Die unterschiedlichen Bedingungen für die Geschlechter oder Reisenden beeinflussen die Stellung im *sozialen Raum* im Bourdieuschen Sinne (vgl.

Bourdieu 1986, 1984, 1983, 1977). Sie verfestigen sich durch die Gespräche und indirekten und direkten Interaktionen und führen somit zu Unzufriedenheit. Insofern beinhaltet der Ort eine Zusammenschau des Materiellen, Sozialen und Kulturellen (vgl. Harvey 1996). Die Differenzen sind in einen makrostrukturellen Kontext eingebunden. Die Bedingungen bestimmen nicht zuletzt die Industrie, die Fluglinien oder die staatliche Eisenbahngesellschaft *RZHD*. Die Industrie setzt, wo dies möglich ist, zusehends auf das Verkehrsmittel Eisenbahn und reduziert die teureren Flugtransporte. Die staatliche Eisenbahngesellschaft hinkt mit der Modernisierung ihrer Züge jedoch hinter dieser Entwicklung her, was Basiselemente des Komforts betrifft – beispielsweise den Einbau von Vakuumtoiletten, der seit Jahren nicht stattfindet, was die Zugreisenden massiv belastet.



## 6 Bewerbstellungen des Fernpendelns – eine Analyse

FernpendlerInnen leben mobil und multilokal an und zwischen zwei Orten. Im Kontext des Fernpendelns liegen diese Orte jedenfalls so weit auseinander, dass ein tägliches Hin- und Herreisen zwischen ihnen zeitlich oder infrastrukturell nicht möglich ist (vgl. Öhman und Lindgren 2003, Hobart 1979, Storey 2001). Es handelt sich bei diesen Orten im Wesentlichen um jene Sphären des Lebens, die einerseits durch die Arbeit *auf Schicht* und andererseits als *Zuhause* charakterisiert sind. Den Transitionsraum zwischen diesen beiden Sphären bildet *die Reise*. In der vorliegenden Studie wird deutlich, dass die Triade der Sphären des Lebens, *das Zuhause – die Reise – die Schicht*, bedeutungsvoll ist, und das Fernpendeln durch die Praxis ihres bewussten Verbindens und des bewussten Trennens bewerkstelligt und in die Normalität eines integrierten Lebens in Multilokalität und Mobilität überführt wird.

Im Falle der interregionalen FernpendlerInnen findet das Hin- und Herreisen zwischen den Regionen statt. Die Orte, denen die Arbeit und das Zuhause zugeordnet werden, befinden sich im ersten Fall im Norden, im zweiten in den Zentralregionen. Im Falle der intraregionalen FernpendlerInnen, die erst vor ein oder zwei Generationen zugezogen sind, ist auch das Zuhause im Norden lokalisiert, wenngleich es nach wie vor eine aktive oder symbolische Beziehung zu den Zentralregionen, jenen der Herkunft, gibt. Dieses Buch interessiert sich für die Verbindung und Trennung der Sphären des *Zuhauses* und jener *auf Schicht* sowie die jeweilige Lokalisierung im Norden oder in den Zentralregionen. Wie aus dieser Forschung deutlich wird, sind unterschiedliche Komponenten für die Bewerksellung eines mobilen und multilokalen Lebens im Kontext des Fernpendelns zur Petroleumindustrie des subarktischen Nordens relevant: erstens das Wesen der Regionen – im Sinne von sozialen und materiellen Räumen –, in denen die bedeutungsvollen Orte – auf Schicht und zu Hause – entstehen; zweitens die Verbundenheit der Menschen mit den Räumen und Orten; drittens die Verbundenheit sowohl der Räume als auch der Orte untereinander. Aus einer Actor-Network-Theory-Perspektive (vgl. Latour 1993, Law, 1992) heraus muss die Materialität des Raums im Sinne seiner Rohstoffe in den Blickpunkt genommen werden.

### 6.1 Der Norden auf der mentalen Landkarte

Der Norden ist und war mit seinen Rohstoffen ein Bezugspunkt nicht nur des russischen oder sowjetischen Staates, sondern schon des zaristischen Imperiums. Die emotionale, materielle und sozioökonomische Verbundenheit der Menschen mit dem Norden ist ein zentraler Impetus für die fernpendelnden Menschen, dort zu arbeiten. Die Idee, an der Erschließung

der Rohstoffe teilzuhaben, geht nicht nur auf die Kontinuität der sowjetischen patriotischen Ideologie, die Bodenschätze des Nordens zu erobern, zurück. Es bestand und besteht hier die Vorstellung von Menschen, in ihrem mikro-sozioökonomischen gesellschaftlichen Umfeld sozial fortzukommen. Der Norden besitzt jedoch seine Anziehungskraft nicht als ein homogener Raum. Hier kommt die Wertsetzung seiner Materialität ins Spiel. Sie bewirkt die Differenzen zwischen den Räumen in der Region des Nordens: Manche sind als Ziele des Fernpendelns oder eines Umzugs attraktiv, andere Regionen des Nordens sind es nicht. Diese Attraktivität hängt vom Wert der dort lokalisierten Rohstoffe und Förderaktivitäten ab. Wenn letztere nicht stattfinden, haben die entsprechenden Räume auch keine Anziehungskraft für industriebezogene Menschen und Institutionen. Diese relationale Anordnung von (sozialen) Gütern und Menschen, die zueinander in Beziehung gesetzt sind, nennt Löw (2008, 2001) *Spacing*. Spacing ist eine Raum konstituierende Handlung, die im betrachteten Gebiet von den Beschäftigten, dem Staat und der Industrie vorgenommen wird. Durch die *Syntheseleistung* (Löw 2008, 2001) der AkteurInnen entstehen Atmosphären und Bedeutungen der Räume, die perpetuiert und erinnert werden und in weiterer Folge bedeutungsvolle Orte konstituieren. Die FernpendlerInnen integrieren nicht nur die Bedeutung der materiellen und sozialen *Standortofferte* (vgl. Weichhart 2009), die diesem Raum innewohnen, in ihr Handeln, das Multilokalität und Mobilität mit sich bringt. Sondern es entstehen durch das Sich-in-Beziehung-Setzen Atmosphären und Gefühle gegenüber entsprechenden Räumen und Rohstoffen, wie sie beispielsweise durch die vielen Trinksprüche auf Erdöl und Erdgas oder die unzähligen Lieder über den rohstoffreichen Norden ritualisiert werden. Damit werden die bedeutungsvollen Räume, mit ihren physischen und emotionalen sowie sozialen Gegebenheiten, zu einem *Netzwerk* (vgl. Latour 1993, Law 1992) oder einem *Meshwork* im Ingold'schen (2011) Sinne, in dem Normalität hergestellt wird und das Extrem des Reisens in den Verkehrsmitteln und deren Komfort sowie jenes des Nordens perpetuiert werden.

Die Bedeutung dieser Räume, an die ein soziales und symbolisches gesellschaftliches Fortkommen geknüpft ist, ist demnach direkt mit den monetären Werten der zu fördernden Rohstoffe verbunden. Daher hat sie sich im Laufe der letzten eineinhalb Jahrhunderte in Russland gewandelt, so wie sie es in Zukunft tun wird; ähnlich den dynamischen Preisen für Zobelfell.

Daher muss auch im Zuge dieser Arbeit der Blick auf die institutionelle Einbettung der Rohstoffe und der Regionen in russisch-nationale und internationale wirtschaftliche Gegebenheiten gerichtet werden. Die globalisierte Rohstoffwirtschaft trifft in Russland unter Vladimir Putins Führung auf zunehmende Reverstaatlichungstendenzen sowjetisch-sozialistischen Charakters. Diese befördern zum einen die Aufrechterhaltung von Privilegien für die Belegschaften in staatsnahen Betrieben. Zum anderen werden die neoliberalen Mechanismen, die in der Zuliefererwirtschaft sowie im Anlagen- und Infrastrukturbau vorherrschend sind, genutzt, um die sich nach unten nivellierenden Arbeitsbedingungen zu legitimieren. Darüber hinaus hängen die jeweiligen Arbeitsbedingungen von einem nach wie vor bestehenden russischen Kor-

ruptionssystem ab. Gerade die Rohstoffwirtschaft und der Norden als Rohstoffregion, der, wie die Menschen es ausdrücken, *uns ernährt* bzw. *Russland ernährt*, sind prestigeträchtige Gebiete, die, wie gezeigt wurde, von rigiden Ausschluss- und Zugangsmechanismen geprägt sind. Hier treffen historische Kontinuitäten in einer gleichzeitig (im Norden nach wie vor stark) sozialistisch und postsozialistisch geprägten Gesellschaft auf Gegebenheiten eines heutigen Russlands.

Sich zum Norden und zu seinen Rohstoffen in Beziehung zu setzen, ist eine zentrale Voraussetzung, unter der die Bewerbstellung von Fernpendeln stattfindet. Der sich ergebende Kontext ist von den Beschaffenheiten mikrostruktureller sowie makrostruktureller Institutionen geprägt. In ihm stellen fernpendelnde Menschen ihre Distinktion zur nicht fernpendelnden Bevölkerung her, in ihn betten sie ihr Handeln ein. Dieses Handeln ist von alternativen Werten und Ideen zu den sesshaften Mitmenschen geprägt, ermöglicht aber gleichzeitig, wie schon gezeigt, die Erreichung von Mainstreamwerten und Mainstreamideen. Zu nennen sind zum Beispiel das soziale Fortkommen durch die Ausbildung der Kinder, durch Immobilien und Autos sowie prestigereiche Urlaubsreisen ins Ausland. Zusammengefasst ist die Integration vom rohstoffreichen Norden in die Zentralregionen für die interregionalen FernpendlerInnen sowie die Verwurzelung im rohstoffreichen Norden der intraregionalen FernpendlerInnen eine zentrale Taktik der Bewerbstellung des Fernpendelns; ebenso wie es die Verbindungs- und Trennungsleistung der Lebenssphären des *Zuhauses* und des *Auf-Schicht-Seins* ist, wie im nächsten Abschnitt ausgeführt wird. Die Beziehung zum Norden wird durch einen Akt der *Transgression* dieses Raumes (Cresswell 1996), der von den zuziehenden und fernpendelnden Menschen als harsch, unwirtlich, unbewohnt gesehen und als ein Ort der Nicht-Normalität (im Vergleich zu den temperierten Zentralregionen) wahrgenommen wird, hergestellt. Erfolgt jedoch einmal diese Aneignung, dieses Übertreten seiner Grenzen, um an seinen Rohstoffen teilzuhaben (der Akt der Transgression), wird dieser Ort zu einem integrierten Teil im *normalen* Leben, das sich nunmehr zwischen und mit dem Norden und den Zentralregionen zuträgt.

Die fernpendlerische Mobilität und Multilokalität integriert distante Regionen, die zu einem sozialen Raum zusammenwachsen. Somit kann Fernpendeln nicht nur aus der Perspektive der individuellen Organisation eines Lebens in Bewegung betrachtet werden: Die soziale Praxis des Trennens und Verbindens stellt auch auf einer Makroebene eine Raum konstituierende Handlung dar: Der Norden und die Zentralregionen werden sowohl auf der mentalen Landkarte (vgl. Downs und Stea 1977, Gould und White 1974, Lynch 1960, Weichhart 2008) als auch soziökonomisch integriert.

## 6.2 Mobilität und Multilokalität als Praxis

Wie die grundlegende Argumentation dieses Buches zeigt, stehen die aus der ethnografischen Forschung extrahierten Kernthemen – erstens das Verbinden von bedeutungsvollen Lebens-

sphären, zweitens die soziale und materielle Beschaffenheit des Nordens, drittens die Normalität, die Abnormalität und das Extreme von Mobilität und Multilokalität –, die das Leben *auf Schicht* strukturieren, in unmittelbarem Kontext mit den beiden anderen Lebenssphären und sozialen Orten: dem *Zuhause* und *der Reise*. Die Strukturierungen dieser drei Sphären wirken aufeinander zurück und liegen damit der Lebens- und Arbeitszufriedenheit sowie der Bewerkestellung des mobilen Lebens der FernpendlerInnen zugrunde, die wiederum eine zentrale Voraussetzung für ein nachhaltiges Fernpendeln sind, wie es im Interesse der Beschäftigten und der Industrie ist.

Wie konstituiert sich nun ein Leben, das von Extrem bzw. Abnormalität und von Normalität gleichermaßen geprägt ist? Fernpendeln wird sowohl im öffentlichen als auch im wissenschaftlichen Diskurs aus der Sicht des Problematischen betrachtet. Dies bezieht sich im Wesentlichen auf zwei Charakteristika: erstens auf die Multilokalität, also die alternierende Absenz und Präsenz im Familienleben, sowie zweitens das Leben in von Unternehmen geführten und abgeschlossenen Camps. Fernpendeln zu den Erdöl- und Erdgasfeldern Nordwestsibiriens und in die arktischen Gebiete Russlands gilt insbesondere als extrem, da es sich hier um Aufenthalte in einem harschen Klima und in Regionen extremer Peripherie handelt. Extrem ist auch die Beschäftigung in einer Schwerindustrie in Kombination mit solchen harten klimatischen Bedingungen. Mobilität ist neben der Multilokalität das zweite zentrale Charakteristikum des Fernpendelns, das einen Teil zur Außenzuschreibung von Abnormalität beiträgt. Während Sesshaftigkeit die Norm der russischen Mehrheitsgesellschaft bildet, so zeichnet sich das Fernpendeln durch seine Normativität des Mobilen und Multilokalen aus.

Mein auf die Beschäftigten fokussierendes Erkenntnisinteresse ist nun der Tatsache geschuldet, dass die in den Rohstoffperipherien agierenden Industrien bereits in der Vergangenheit, verstärkt aber noch in der Zukunft, von der Mobilitätsbereitschaft von Menschen abhängig waren bzw. sein werden. Dies betrifft vor allem die hochspezialisierten Fachkräfte, aber auch die angelernten Beschäftigten – diese Unterscheidung ist in Bezug auf Motivation und Langfristigkeit der Teilhabe an diesem Arbeitssystem relevant. Es geht hier um Lebbarkeit, aber auch um Prestige: Mobilität war in der Sowjetunion im Zusammenhang mit der staatlichen Kontrolle des Privatbereichs und der Freizügigkeit für die Bevölkerung ein großes Privileg. Mobilität und Niederlassung waren ebenso staatlich kontrolliert und organisiert, wie es Urlaubsreisen waren. Als ein Relikt aus der Zeit der kontrollierten Mobilität gilt heute die Pflicht, beim Kauf eines Zugtickets einen Lichtbildausweis vorzuweisen. Der private PKW galt in der Sowjetunion als Freiraum für Mobilität. Auf die Möglichkeit zum Kauf musste oft jahrelang gewartet werden und oftmals mussten dafür besondere Leistungen für den Staat erbracht werden. Auch heute stellt der private Wagen noch ein Prestigeobjekt dar – insbesondere der Neuwagen aus internationaler Produktion. Wenn es um die Frage geht, was man sich mit dem höheren Einkommen durch das Fernpendeln leisten möchte, wird neben Immobilien, der universitären Ausbildung der Kinder und Urlaubsreisen ins Ausland, das Auto genannt. Berufliche und private Freizügigkeit werden noch heute durch das (bereits Anfang

der 1990er-Jahre abgeschaffte aber teilweise noch immer praktizierte) System der *Propiska*, einer über die gängige Meldepflicht hinausgehende Zuzugserlaubnis für bestimmte Städte wie Moskau, Sankt Petersburg oder Regionen wie YNAO, eingeschränkt. In der vorliegenden Untersuchung zeigte sich, dass das Fernpendeln, das im Laufe des Arbeitslebens quer durch das Land führen kann, eine Variante frei wählbarer Mobilität darstellt, die noch dazu mit keinen zusätzlichen Kosten verbunden ist. Urlaube in Hotels, die die am leichtesten zu bewerkstellende Form des Reisens darstellen, sind in Russland oftmals teurer als die beliebten Pauschalreisen in die Türkei oder nach Ägypten. Vorzugsweise sind es Verwandten- und Bekanntenbesuche, die Reisen ermöglichen. Dienstreisen (*komandyrovki*) durchführen zu können, bringt nach wie vor Prestige. In Russland gehört Reisen sicherlich zu erstrebenswerten Aktivitäten.

Mobilität ist das Erleben von Eigenschaften distanter und sich dennoch überschneidender sozialer Räume. Es werden durch sie das familiäre und das weitere soziale Umfeld mit jenem des Lebens auf Schicht getrennt und verbunden. Stets passiert beides, und die sozialen Einbettungen sind nie scharf zu trennen. Sorgen und Freuden von zu Hause, Gedanken aus dem Arbeits- und Campleben reisen immer mit. Dennoch werden je nach Aufenthaltsort die einen ein- und die anderen ausgeschaltet. Es ist dies eine der zentralen Bewältigungsstrategien, von der mir meine GesprächspartnerInnen erzählen. Vitebsky (2011) meint im Zusammenhang mit arktischen Nomaden, den er auf andere Formen von Mobilität überträgt (und der im Besonderen auf die FernpendlerInnen umlegbar ist), dass Mobilität davon charakterisiert sei, dass Menschen sich von Orten abstoßen und auch abgestoßen werden, um weiterziehen zu können. Andere Orte wirken anziehend und Menschen müssen sich erst davon anziehen lassen, um den nächsten Ort erreichen zu können. Ähnlich drückt dies auch Ingold am Beispiel des Wayfarers (vgl. 2007, 2006) aus. Der Weg, der fliegend oder fahrend bestritten wird, verbindet eine Vielzahl von Komponenten, sowohl des individuellen als auch jene des größeren sozialen Lebens. Das Ausmaß dieses gleichzeitig stattfindenden Verbindens und Trennens ist vom Individuum abhängig sowie vom Ausmaß der Einbettung und des Wohlfühlens in den jeweiligen sozialen Kontexten, den sozialen Sphären *auf Schicht* oder *zu Hause*, und nicht zuletzt auch von den Kommunikationstechnologien, die eine Interaktion auf Distanz möglich machen. In den letzten Jahren hat die Ausstattung der Camps mit Mobilfunkanlagen und Internet die Kommunikation mit den Menschen zu Hause befördert. Dies hat andersherum aber auch das Kontakthalten mit dem Arbeitsplatz und den FreundInnen im Camp während der Erholungsphase zwischen den Schichten essenziell verbessert. Die ständige Erreichbarkeit kann jedoch hinsichtlich des gedanklichen Abschaltens und der Erholung auch nachteilig wirken. Damit findet ein Prozess der physisch-körperlichen, technologischen, emotionalen und sozialen Verbindung statt.

Wie in den Kapiteln zur *Schicht* und zum *Zuhause* gezeigt wurde, erscheint eine für die Bewerkstellung der Multilokalität zielführende Form, die Schaffung von zwei unterschiedlichen bedeutungsvollen Sphären des Lebens zu sein. Diese Trennung der Sphären bedeutet



nicht zwangsläufig, dass sie völlig abgeschlossen sind. Das Leben von FernpendlerInnen ist im Gegensatz zum Leben von Menschen, die täglich nach der Arbeit nach Hause zurückkehren, von zweierlei Besonderheiten geprägt. Zum einen ist es die Entlegenheit des Arbeitsplatzes, der ein spontanes Weggehen nicht ermöglicht, zum anderen die Notwendigkeit der Unterordnung unter ein vom jeweiligen Unternehmen definiertes Regime, die auch auf die an und für sich private Phase der 12 Stunden außerhalb der Schichtarbeitszeit wirkt. Diese private Zeit bedeutet auch ein intensives Miteinander der ArbeitskollegInnen in einer oft sehr unterschiedlich definierten Abgeschlossenheit. Diese Sphäre der Freizeit manifestiert sich als Ort des Privat- und Arbeitslebens gleichermaßen: Sowohl die Arbeitsplätze als auch die Unterkünfte sind institutionell-technokratisch angeordnet. Arbeitssicherheit, gesundheitliche Sicherheit, die Stillung der Grundbedürfnisse des Lebens, strukturierte Freizeitgestaltung und eine gewisse Überwachung mit dem Ziel des Erhalts der sozialen Ordnung sind dabei zentral. Ein zentrales Element der Multilokalität im Kontext des *Zuhause*s ist es daher, dass sich die FernpendlerInnen selbst einen individuellen sozialen Raum mit individuellen Werten schaffen, die gegebenenfalls nicht von den Familienmitgliedern geteilt werden. Anhand der Beispielfamilien, die gut mit dem Fernpendeln umgehen können, zeigt sich jedoch, dass das fernpendelnde Familienmitglied dort die spezifische Organisation des Familienlebens, welche die zurückbleibenden Familienmitglieder eingeführt haben, respektiert. Auch die Ideen und Werte dieser Familienmitglieder können sehr unterschiedlich zu jenen des/der FernpendlerIn in der Familie sein. In Familien, die mit vom Fernpendeln bedingten Problemen kämpfen, erzählt man mir, dass man sich in der Zwischenschichtperiode zu Hause wie ein Gast fühle. Die anderen Familienmitglieder wiederum klagen darüber, dass eine routinierte Haushaltsorganisation und die individuelle Gestaltung des Privatlebens vom zurückkehrenden fernpendelnden Mitglied kritisiert und umorganisiert werden. Diese Fälle erscheinen von emotionaler Entfremdung aufgeladen. Hingegen zeigt sich in den Familien, die eine positive Bewerbstellung des Fernpendelns realisieren, dass gegenseitiger Freiraum, Vertrauen und Respekt vorherrschen. Diese Termini tauchen in vielen der Gespräche immer wieder auf. Dementsprechend lauten die Ratschläge für eine gelungene Multilokalität und Mobilität an neu beginnende FernpendlerInnen, die ich in den Gesprächen nachfrage: die gemeinsame Zeit – als PartnerInnen oder als Väter und Mütter mit ihren Kindern – als sehr wertvolle Zeit gemeinsam sinnvoll zu nutzen und das Gefühl von Eifersucht hinter sich zu lassen. Vertrauen, Respekt und Freiräume werden zu Schlüsselfaktoren im Bereich einer erfolgreichen Bewerbstellung des Fernpendelns eingedenk der getrennten Sphären des Lebens. Vielfach kommt als Terminus die gegenseitige Liebe hinzu, die als Grundlage für die anderen emotionalen Leistungen gilt.

Allerdings sind nicht alle FernpendlerInnenfamilien von Gefühlen wie Liebe und von noch wirksamen PartnerInnenbeziehungen geprägt. Die Gründe, weshalb die Haushaltsgemeinschaften oft dennoch weiterhin bestehen, sind unterschiedlich. Sie sind – wie meine diesbezüglichen Beispielfamilien zeigen – vielfach in den sozioökonomischen Bedingungen begründet. Eine Scheidung würde zur Verschlechterung der materiellen Gegebenheiten so-

wohl für die Familienmitglieder führen, die nicht mehr auf das Gesamteinkommen des/der HauptverdienerIn zurückgreifen könnten, als auch für den/die fernpendelnde/n HauptverdienerIn, die/der Unterhalt und Alimente zahlen müsste. Bei Menschen im fortgeschrittenen Alter spielt eine Rolle, dass sie kein neues Arrangement von Familien- und Privatleben mehr beginnen möchten, insbesondere wenn die Kinder bereits erwachsen sind. In diesem Zusammenhang spielen die langen Absenzen eine zentrale Rolle, wie dies bei den 30/30, 45/30 oder 90/30 Schichten der Fall ist. Die gemeinsame Zeit ist angesichts der zu erwartenden langen Abwesenheit emotional und organisatorisch überbrückbar. Die Absenz wird zur Befreiung aus einer nicht befriedigenden Partnerschaft.

Zentral ist auch, diesen – im Vergleich zum in der Mainstreamgesellschaft vorherrschenden alternativen – Lebensstil der Mobilität und Multilokalität als Normalität zu begreifen und alternative Arrangements von Familie und Haushalt zu treffen – sei es die intensivere Kinderbetreuung durch das männliche fernpendelnde Familienmitglied oder die Übernahme von in Russland typischen weiblichen Haushaltsaufgaben durch die fernpendelnden Männer in der Zwischenschichtperiode.

Zusammengefasst bedeutet dies, dass Werte wie das sozioökonomische Fortkommen durch das vergleichsweise hoch bezahlte Fernpendeln von den Haushaltsmitgliedern und den emotionalen Bezugspersonen geteilt werden. Diese befördern die grundlegende Entscheidung für oder gegen das Fernpendeln eines Familienmitglieds. Ideen und Werte bezüglich des individuellen Wohls müssen nicht zwangsläufig geteilt werden. Allerdings ist es notwendig diesbezüglich Respekt, Vertrauen und Freiräume zu realisieren.

### 6.3 Passagen von Verbindung und Trennung

Hier soll nun der Frage nachgegangen werden, auf welche Weise die Orte, welche die Sphären des Lebens von FernpendlerInnen in überlappender Weise prägen, institutionell gestaltet sind und wie deren Verbindung von den Menschen praktiziert wird. Orte sind die Camps für die Unterbringung auf den Erdöl- und Erdgasfeldern, sowie, wie bereits ausgeführt, das Zuhause, das hier als jene Sphäre definiert wird, in der die Familie und nachbarschaftliche Netzwerke sowie der Hauptwohnsitz der FernpendlerInnen verortet sind. Wie sich bereits zeigte, ist das multilokale Leben nicht nur durch Verbindung der Sphären geprägt, sondern auch durch die Praxis des Trennens dieser Sphären. Die langen physischen Reisen mit den Zügen und Flugzeugen konstituieren in emotionaler Hinsicht einen Ort, der als Zwischenpassage von zentraler Bedeutung für das Verbinden und Trennen ist.

Die beiden bereits erwähnten Praktiken des Verbindens und Trennens von Orten sind unmittelbar miteinander verwoben. Sie vollziehen sich zum einen im Reisen – der Bewegung von A nach B an sich –, andererseits durch Emotionen. Emotional muss die eine Sphäre verlassen und die andere erwartet werden. Diese Praxis ist in eine Vielzahl von Trennungs- und

Wiedereingliederungsritualen (Turner 1975, 1969) sowie in Rituale des Auf-dem-Weg-Seins eingebettet. Sie ist geprägt von Ideen, Werten, Selbst- und Fremdzuschreibungen und unterscheidet sich je nach Geschlecht, Alter, Familienstand und beruflicher Planungssicherheit. Durch symbolisch behaftete Rituale entsteht eine Routine der Mobilität und Multilokalität.

Die Trennung der Lebenssphären wird wiederum aus der Außenperspektive – von nicht fernpendelnden Menschen – als außerhalb der gesellschaftlichen Normen liegend wahrgenommen, während die Innensicht verbreitet ist, dass man sich an diese abnormale Lebensführung gewöhnt habe und damit für sich ein normales Leben lebe. Die Außensicht mit ihrer Definition des Abnormalen liegt dem Diskurs des Problematischen im Fernpendeln zugrunde. Hier werden die fernpendelnden Menschen als außer der Norm und außerhalb von gesellschaftlichem Halt lebend gesehen – und dies im öffentlichen, privaten sowie im aktuellen wissenschaftlichen Diskurs. Bei der Zuschreibung, dass ein multilokales Leben nicht der gesellschaftlichen Norm entspreche, handelt es sich um ein Normativ (vgl. Stemmer 2011), da Mobilität und die damit verbundene Multilokalität dem Fernpendeln inhärent sind.

Auch von politischer Seite gibt es gegenüber dem Fernpendeln Ressentiments, was an der späten Einführung des Fernpendelns in der Sowjetunion und den inkonsistenten Politiken zur Arbeitskräftebereitstellung im Russland der letzten zwei Jahrzehnte abzulesen ist. Die letztliche Absenz von politischer Aufmerksamkeit für das Fernpendeln und die Arbeitskräftebereitstellung in der Petroleumindustrie führt dazu, dass bestehende Gesetze unzureichend adaptiert werden, keine zeitgemäßen Regelungen eingeführt und bestehende nicht effizient exekutiert werden, obwohl es diesbezügliche Forderungen seitens der Industrie, beispielsweise vonseiten der *Gazprom*, gibt (Andreyev et al. 2009).

Die gesellschaftliche Außensicht legt ihre Aufmerksamkeit auf das Trennen, während die Praxis des Verbindens nicht wahrgenommen wird. Diese ist aber wesentlich dafür, diesen Lebensstil als normal zu empfinden, auch wenn das Zurücklassen der Partner und Kinder von den Frauen anders empfunden wird als von den Männern und auch die Reaktionen der Zurückgebliebenen je nachdem, wer sie verlässt, anders ausfallen.

Zum Verständnis der Dialektik im Sinn eines normalen oder abnormalen Lebens, in deren Spannungsfeld und Aushandlungsprozess sich FernpendlerInnen in meiner Untersuchung befinden, kann Cassirers Begriff der *Formen* dienlich sein (vgl. Cassirer 1988, Magerski 2005). Formen dienen seiner Theorie nach der Objektivierung des Seins des Menschen im Tun. Formen sind eine Weise, die Welt zu definieren, da sie das Ergebnis symbolischer Funktionen des Bewusstseins sind und damit der Gestaltung des Seins zugrunde liegen. Dies bedeutet, dass für gewöhnlich eine Vielzahl von objektivierten Wirklichkeiten nebeneinander steht. Formen haben damit einen Anspruch auf Allgemeingültigkeit aus der jeweiligen Sicht der objektivierten Realität. Und es ist daher die Frage zu stellen, wie individuelle Weltbilder – jeweils für sich – zu allgemeiner Gültigkeit kommen.

In einer ähnlichen Weise sieht Bourdieu (1970) die symbolischen Formen als Grundformen des Verstehens der Welt. Ich begreife im Zusammenhang mit Formen die Wirklichkei-

ten, die zur Normalität des Lebens werden und nur in genau dieser und keiner anderen Weise als selbstverständlich gelebt werden können. Sie gehen hervor aus einem Adaptierungsprozess oder einem Aneignungsprozess, aus einem Sozialisierungsvorgang sowie – wie es die FernpendlerInnen selbst ausdrücken – aus der Gewöhnung an das soziale Umfeld, die Regeln und die Art und Weise, wie mit den Regeln umgegangen wird, wie sie individuell oder im kleineren Kollektiv neu gedeutet und uminterpretiert werden. Diese Prozesse erzeugen gewohnte Wirklichkeiten, die letztlich das mobile Leben in Abgrenzung zur sesshaften Lebensweise der Mehrheitsbevölkerung in einer Weise ermöglichen, in der sich die FernpendlerInnen nicht als ausgeschlossen oder deviant empfinden.

Diesen Prozess reflektieren die FernpendlerInnen, mit denen ich gesprochen habe, genauso wie ihre Familien, die sich ebenso in die Konstruktion und die Umsetzung dieser spezifischen Wirklichkeit einbinden. Nicht zuletzt deshalb, weil es sich um eine große Personen- gruppe umfassende Minderheit der Bevölkerung handelt, die eine fernpendelnde Mobilität lebt, definieren sich die von mir untersuchten Beschäftigten selbst dadurch, dass sie einen von der Mehrheit abgesetzten Lebensstil leben. Dies zeigen die stetigen Verweise meiner InformantInnen auf ihr *normales Leben*.

Ihre Reflexion verweist auf einen Aushandlungsprozess zwischen der Empfindung, normal zu sein, und der Verortung in einem größeren sozialen Umfeld, das diesen Lebensstil als nicht normal oder abnormal definiert.

## 6.4 Leben im normalen Extrem

Das *Extreme* als Eigenschaft des Fernpendelns in den russischen Norden, welches ein Leben abweichend von gesellschaftlichen Vorstellungen bezüglich Regelarbeitsweisen in den klimatisch verträglicheren Zentralregionen und den Schranken eines üblichen Arbeitstags kennzeichnet, ist nicht nur durch seine negativen und das Leben erschwerenden Eigenschaften konstituiert (Eilmsteiner-Saxinger 2010b).

Diese extremen Erschwernisse werden mit direkten und indirekten finanziellen Anreizen oder besonderen Urlaubsansprüchen bzw. besonderen Sozialleistungen seitens der Industrie und des Staates abgegolten. Dies trifft aber nur in einem Teil der Fälle zu, da im Zuge der Privatisierungen diese Anreize mittlerweile von sehr unterschiedlichem Ausmaß sind. Insbesondere der Infrastruktur- und Anlagenbau sind von abnehmenden Sozialleistungen der Unternehmen betroffen.

Dennoch bedingt die Konstruktion des Fernpendels, dass hier eine extreme und abnormale Lebens- und Arbeitsweise vergütet wird und FernpendlerInnen vielfach besser gestellt sind als Beschäftigte in einer Regelarbeitsweise in den russischen Zentralräumen. Das bedingt weiters eine Abgrenzung im Lebensstil und in der sozialen Mobilität beispielsweise von nicht fernpendelnden Verwandten oder NachbarInnen.

Salopp gesagt handelt es sich hier um ein Phänomen *privilegierter Underdogs* bzw. ließe sich auch der Begriff der *privilegierten Ausgebeuteten* verwenden. Doch ist Ausbeutung der Arbeitskraft dieser Menschen nur ein Aspekt der Konstruktion dieser anderen Lebensweise. Es gibt, wie oben gesagt, auch positive Abweichungen, die aber den Neid der Nicht-Fernpendelnden auf sich ziehen. Diese sind in Russland insgesamt mit nach wie vor massiver Arbeitslosigkeit, schlechter Bezahlung, Tagesarbeitszeiten bis zu zwölf Stunden und Unsicherheiten am Arbeitsmarkt konfrontiert. Der Terminus *Underdog* bezeichnet hier daher zweierlei: erstens das – aus der Außensicht so rezipierte – nicht erstrebenswerte Leben in Mobilität bzw. das Leben in Ausbeutung im Falle der *wilden FernpendlerInnen*, ein Leben mit Tätigkeiten unter schwersten Bedingungen sowie ein Leben das als abnormal und sozial nicht erstrebenswert angesehen wird. Zweitens erfasst er den gesellschaftlichen Vorbehalt gegenüber einem nicht sesshaften Lebensstil, gegenüber der spezifischen Weise, den Alltag zwischen den Schichten zu verbringen, oder gegenüber den – allerdings nicht nur bei FernpendlerInnen vorkommenden – Problemen mit Alkohol und den damit verbundenen zerrütteten Familien.

Die Reproduktion des Extrems spielt eine zentrale Rolle, um die im Landesvergleich überdurchschnittlichen – im internationalen Vergleich des Fernpendelns jedoch massiv unter dem Durchschnitt liegenden – Gehälter und Zulagen zu legitimieren und Verbesserungen der Arbeitsbedingungen einzufordern. Ebenso ist das Extrem relevant, um persönliche Bestätigung durch eine solche Arbeit zu erlangen und das Gefühl zu haben, etwas für sein familiäres oder näheres soziales Umfeld geleistet zu haben, wenn es um die Verhandlung von Problemen und den Nutzen des Fernpendelns geht. Es wurde gezeigt, dass zusehends die Gefahr besteht, dass Menschen sich an Arbeitsbedingungen, die jenseits von gesetzlichen Normen liegen, aber mittlerweile in vielen Subunternehmen der Petroleumindustrie zur Realität geworden sind, gewöhnen. Es droht die Überführung des Extrems in die (*flexible* [Link 1997]) Normalität. Dies kann in nächster Konsequenz dazu führen, wie Bykov (2011) befürchtet, dass das *Fernpendeln allgemein diskreditiert wird*. Damit stünde Russland jedoch vor dem Problem, dass die Bereitschaft, in eine solche Erwerbsform einzusteigen, sinkt – jedenfalls bei qualifizierten ArbeiterInnen und IngenieurInnen, die, so die Nachwirkungen der globalen Finanzkrise von 2008 überwunden sind, andernorts wieder nachgefragt werden. Damit verkleinert sich der Pool der zur Mobilität bereiten Arbeitskräfte.

Die Auswirkungen des Ukraine-Russland-Konflikts und des massiven Einbruchs der Rohölpreise 2014 auf die Beschäftigten sind zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht voll absehbar. Wenngleich das offizielle Russland Anfang 2015 noch betont, die Förderung nicht zu drosseln, so ist allerdings abzusehen, dass neue Projekte vorerst auf Eis gelegt werden. Solche Stopps sind auch im internationalen Vergleich übliche Praxis und spiegeln sogenannte *Boom-und-Bust-Zyklen* wider – die massiven Wellenbewegungen im Aktivitätsniveau der Rohstoffindustrie aufgrund der dynamischen Weltmarktpreise.

## 6.5 Dekonstruktion des problematischen Fernpendelns

Wie konstituiert sich nun ein Leben, das von *Extrem* und von *Normalität* und *Abnormalität* gleichermaßen geprägt ist? Fernpendeln wird sowohl im öffentlichen als auch im wissenschaftlichen Diskurs aus der Sicht des *Problematischen* betrachtet. Dies bezieht sich im Wesentlichen auf zwei Charakteristika: die alternierende Absenz und Präsenz im Familienleben für eine geraume Zeit sowie das Leben in abgeschlossenen Camps der Unternehmen. Fernpendeln an die Erdöl- und Erdgasfelder Nordwestsibiriens und in die subarktischen Gebiete Russlands gilt als umso mehr extrem und problembehaftet, als es sich um ein harsches Klima und um Regionen in extremer Peripherie handelt. Als extrem gilt auch die Beschäftigung in der Schwerindustrie.

Nun wurde in dieser Studie diesen Ausgangsannahmen in der Praxis der Menschen, die in die Rohstoffperipherien des Nordens Russlands fernpendeln, nachgegangen. Es zeigt sich in dieser sozialanthropologischen Untersuchung zwischen 2007 und 2012 nun Folgendes: Ähnlich wie Untersuchungen bei FernpendlerInnen im Bergbau Kanadas (vgl. Storey 1989, Heiler et al. 2000) gezeigt haben, muss ein Arbeitsleben in Mobilität nicht zwangsläufig zu sozialer Devianz (darunter werden Scheidungen, Alkohol- und Drogenmissbrauch oder Gewalt in der Familie verstanden) und einer niedrigeren Arbeitszufriedenheit führen. Zu einem ähnlichen Ergebnis komme auch ich.

Meine Daten zeigen deutlich, dass die Mobilität von FernpendlerInnen und das damit verbundene multilokale Leben, das sich vom Lebensstil der Mehrheitsgesellschaft absetzt, zu einer Normalität des Lebens verhandelt werden. Ich beziehe mich auf den Begriff der Normalität, da dieser ein In-vivo-Begriff der von mir untersuchten Beschäftigten in der Erdöl- und Erdgasindustrie ist. Zu diesem gesellt sich der Begriff der Gewohnheit. *Dieses Leben ist normal. Es wurde mir zur Gewohnheit.* So der Grundtenor meiner InformantInnen.

Der Norden ist in den Köpfen der FernpendlerInnen gleichzeitig als ein *Extrem* konzipiert, ebenso wie das Fernpendeln an sich als eine – von Sesshaftigkeit und von einem 10-Stunden-Arbeitstag in einer 6-tägigen Arbeitswoche in Russland – abweichende *Norm*. Beide Konzepte, das Extrem und die in der breiten Bevölkerung vorherrschende Vorstellung des Abnormalen des Fernpendelns, werden von den Menschen konstant in Normalität übersetzt und diese Diskrepanz bewusst zu einer grundsätzlich befriedigenden Lebensweise verhandelt.

Zusammengefasst bedeutet dies, dass die Herausforderungen, wie die belastenden Tätigkeiten, der klimatisch harsche Norden, die weiten Entfernungen oder die von der Mainstreamgesellschaft abweichende Organisation des Privatlebens, im Allgemeinen weitgehend gut bewältigt werden können. Dies zeigen die Gespräche vor allem mit Beschäftigten in russischen oder internationalen Konzernen. Der zentrale Problembereich des Fernpendelns in Russland – aber nicht nur dort – liegt in der Bewerkstelligung des Fernpendelns unter nur *schwer erträglichen* Bedingungen (Ananekov et al. 2005), die die eigene Lebensqualität sowie jene des privaten Umfeldes belasten. Dieser Aspekt liegt jedoch nicht im Wesen von Mobilität, multilokalem Leben in abgeschlossenen Camps oder der zyklischen An- und Abwesenheit

im bzw. vom privaten Umfeld, sondern ausschließlich in der Ausgestaltung dieser das Fernpendeln bedingenden Charakteristika. Daher ist es problematisch, allgemein von schwer oder nachgerade unerträglichen Bedingungen zu sprechen. Das würde in nächster Konsequenz das Fernpendeln als institutionalisierte, gesetzlich und politisch offiziell anerkannte Form der Arbeitskräftebereitstellung insgesamt ad absurdum führen. Ihre optimale Organisation liegt allein in der Hand der Unternehmen sowie in der Bereitschaft der Politik und Gesetzgeber, sich der Bedingungen von mehreren Hunderttausend Beschäftigten im Fernpendeln in Russland anzunehmen. Russland hat sich – zieht man den Vergleich zu den Bedingungen des Fernpendelns in der Sowjetunion – den Bedingungen in der global agierenden Petroleuminindustrie und ihrer Organisation von *Humanressourcen* im Sinne einer maximalen Kosteneffizienz angepasst. In Russland besteht aber darüber hinaus eine Absenz von transparenten Regelwerken in der Vergabe von Aufträgen der Großkonzerne an Subunternehmer, was die Beschäftigungsbedingungen betrifft; es herrscht Korruption und die damit verbundene Absenz von Rechtssicherheit für Beschäftigte.

#### 6.6 Normalität des Fernpendelns für Beschäftigte, Staat und Industrie

Menschen verhandeln unterschiedlich die abgegrenzten Sphären des *Zuhauses* und des *Aufschicht-Seins* in ein integriertes und *normales* Leben. Damit entstehen individuelle und je nach Differenzen der Beteiligten eine Vielzahl von Normalitäten. *Flexible* Normalisierung (vgl. Link 1997) geschieht vor allem bei jenen, die unter korrekten Bedingungen und mit langfristigen Verträgen arbeiten. Für andere verbleibt das Fernpendeln im Extrem – im Sinne von an den Rändern der Gauß'schen Normalverteilungskurve liegend (Gerhard et al. 2003) – aufgrund der schlechteren Arbeitsbedingungen und der Nichtabgeltung in monetärer und nicht monetärer Hinsicht, die somit den Norden in seiner Distanz und Unwirtlichkeit auch nicht in das Zentrum der Normalität des Lebens überführen können. Auch die Distanz, die es emotional und physisch sowie sozial zu überwinden gilt, und die klimatische Unwirtlichkeit werden nicht entsprechend honoriert.

Die spezielle Normalität des Fernpendelns wird nunmehr durch zweierlei befördert: Zum einen besagt der politische, wissenschaftliche und industrielle Diskurs, dass die Ausbeutung der Rohstoffregionen des russischen Nordens nur unter dem Einsatz der sogenannten *Vakhtovy Metod*, des Fernpendelns der Arbeitskräfte, zu bewerkstelligen sei. Damit wird Multilokalität und Mobilität zum Faktischen, da es als Normativ (vgl. Stemmer 2011) dem Fernpendeln innewohnt. Also bedarf es einer breiten Bereitschaft von Fachkräften und ArbeiterInnen, ein Leben in Mobilität aufzunehmen. In diesem Sinne wurden die Industrie und der sowjetische Staat abhängig von den Beschäftigten – so wie es der russische Staat heute ist.

Zum anderen ist diese Normalität der Mobilität und Multilokalität ganz wesentlich für das individuelle und familiäre Fortkommen der mobilen Beschäftigten sowie jenes der Her-

kunftsgemeinschaft insgesamt. Wie bereits dargestellt, liegt heute und lag auch früher (in den Zeiten der Planwirtschaft und der geplanten Mobilität und Demografie) die Motivation, in den industriellen Norden zu ziehen oder aus den Zentralregionen Russlands in den Norden fernzupendeln, in der Erlangung von Privilegien und Prestige.

Das Fernpendeln bot sowohl in der Sowjetunion als auch in den Wirren der Umbrüche des Landes und der Petroleumindustrie in den 1990er-Jahren, nicht zuletzt aber in den 1,5 Dekaden des Putin'schen Russlands für viele Menschen die Basis dafür, einen mittelständischen Lebensstil leben zu können. Insbesondere ist heute die Beschäftigung in der Petroleumindustrie des Nordens relevant, um der – nach der weltweiten Wirtschaftskrise von 2008 noch verschärften – Armut und Arbeitslosigkeit in den zentralrussischen kleinstädtischen und ruralen Gebieten entgegentreten. Ein *normales* Mittelklasseleben will realisiert werden.

Neue Rahmenbedingungen bedingen das Interesse für die Beschäftigung im Norden auch für die Firmen. Zum einen drängen Arbeitskräfte auf den Markt, die nicht die notwendigen Qualifikationen haben, aber bereit für ein mobiles Arbeitsleben sind. Hier sind Aus- und Weiterbildungsaktivitäten der Unternehmen gefragt, damit sie für sich das beste Personal rekrutieren können. Parallel dazu wird das Fernpendeln als Arbeitskräftebereitstellungsmethode aufgrund der Praktiken von Unternehmen, die ein sogenanntes *wildes Fernpendeln* (*dikaya vakhta*) praktizieren, zusehends diskreditiert (vgl. Bykov 2011). Diese jüngsten Entwicklungen stellen für die Beschäftigten, die sich mit Arbeitsbedingungen hart an der *Grenze der Kriminalität* (Bykov 2011: 66) arrangieren müssen, wenn Lohndumping im Konkurrenzkampf der Unternehmen zur Realität wird, einen enormen Zugzwang dar. Dieses *wilde Fernpendeln* wird zusehends zum Synonym für das Fernpendeln an sich. Nicht zuletzt ist hier der Staat gefragt, der von der Mobilitätsbereitschaft von MitarbeiterInnen in hohem Ausmaß profitiert. Das Paradigma des Aufbaus von monoindustriellen Städten gehört der Vergangenheit an. Der Staat ist jene Instanz, die für die Ausgestaltung der rechtlichen Grundlagen und ihre Umsetzung von den führenden Konzernen und der Gewerkschaft, aber auch von den Beschäftigten selbst, die sich zusehends im Stich gelassen fühlen, in die Pflicht genommen wird.

Der Ausbau des interregionalen Fernpendelns und die Verknüpfung der russischen Zentralräume mit den Peripherien des Nordens bringt einen Wettbewerb auf dem Arbeitsmarkt in eine Region, die bis dahin vergleichsweise weitgehend von den postsozialistischen Restrukturierungen verschont geblieben ist. Die Anreizsysteme aus den Zeiten der Sowjetunion haben ausgedient, wie die Praxis zeigt. Heute kommen Menschen freiwillig in die wirtschaftlich stabilen Zentren der Peripherie, ungeachtet ihres Klimas und dessen Langzeitfolgen für die Gesundheit.

Hohe Gehälter sind das Um und Auf für sämtliche in der Petroleumindustrie Beschäftigten. Diese sind legitim. Sie werden weltweit im Bergbau- und Petroleumsektor und insbesondere in den arktischen und subarktischen Gebieten bezahlt. Von den intraregionalen FernpendlerInnen des Nordens muss zusehends akzeptiert werden, dass sich interregionale



FernpendlerInnen ihren Teil des Rohstoffkuchens im Norden abholen. Dies führt zu Problemen, die einerseits aus der Interaktion zwischen der fernpendelnden Bevölkerung und der Lokalbevölkerung resultieren, als auch zu jenem noch zentraleren Problem, dass das Niveau der Arbeitsbedingungen nach unten geschraubt wird (vgl. Eilmsteiner-Saxinger 2011). Abgesehen vom *wilden Fernpendeln*, das ein problematisches Ausmaß annimmt und vor allem auch ein gesetzliches und exekutives Problem darstellt, ist eine Konsolidierung des Zugangs der qualifizierten Bevölkerung zu den prosperierenden Arbeitsmärkten in der Petroleumindustrie des Nordens zu erkennen.

Damit erweist sich das System des Fernpendelns als Methode der mobilen Arbeitskräftebereitstellung für Stakeholder, wie Beschäftigte, Staat und Industrie, grundsätzlich als effizient. Diese Grundsätzlichkeit muss in der Diversität der Beteiligten und unter den gegebenen Umständen im heutigen Russland, das von Korruption, laxer Einhaltung von Gesetzen und parallelen Politiken von Neoliberalismus und Reverstaatlichung geprägt ist, betrachtet werden. Es zeigt sich, dass das machtvirtikale Russland heute auf die staatliche Kontrolle und Sicherung der Rohstoffressourcen (in nahezu sozialistischer Reminiszenz) fokussiert und weniger auf das Wohlergehen und die Sicherheit von Menschen als *Humanressourcen* für die Industrie. Diese werden den freien legalen und illegalen Kräften des (Arbeits-)Marktes überlassen. Damit ist heute die Petroleumindustrie nicht mit dem Terminus *postsozialistisch* zu fassen, sondern vielmehr mit jenem des *resozialistisch-neoliberalen*.

Theoretisch bedeutet Mobilität und Multilokalität in Bezug auf das Fernpendeln, charakterisiert durch die Bedingungen im arktischen Norden, dass die Außenzuschreibung des *problematischen* Fernpendelns durch das Konzept des *Protonormalismus* (Link 1997) hergestellt wird. Das impliziert, dass die Abgrenzung zwischen *Normalem* und *Abnormalem* auf einer sehr fixierten Linie dessen stattfindet, was in der statistischen Mitte einer Gauß'schen Normalverteilungskurve, die zeigt, was in der Gesellschaft gewöhnlich ist und handlungsorientierend ist (Gerhard et al. 2003, Link et al. 2003b, Link 1997), liegt. Dies wurde auch durch das kontrollierte Sesshaftigkeitsparadigma des Staates in der Sowjetunion so verankert, wie es die Industrie und ihre angeschlossenen Forschungszirkeln (Ananenkov et al. 2005) im Sinne des *Maßes des Erträglichen des Fernpendelns* konzeptualisieren: Sesshaftigkeit, patriarchale, monogame Familienmodelle mit der Frau im Zentrum der Haushaltsführung, geregelter Tagesablauf etc. Hingegen leben die FernpendlerInnen einen *flexiblen Normalismus* (Link 1997), der auf einen breiten und dynamischen Grenzbereich zwischen Normalität und Abnormalität ausgelegt ist. Ihre Normalitäten finden in einem weiter gefassten Begriff des Normalismus statt. Durch Gewöhnung oder Sozialisierung entsteht eine Habitualisierung in den Grenzbereichen des statistischen Durchschnitts. Durch dieses Sein außerhalb einer in der Mainstreamgesellschaft durchschnittlich vorherrschenden Norm werden Subkulturen des Fernpendelns entwickelt, die in sich selbst eine Normierung vorsehen. Innerhalb dieser kommt es ebenfalls zur Normalisierung im Sinne von sozialen Formen, wie des Wunsches nach Alleinsein, in manchen Fällen eines polygamen Lebens oder eines homosexuellen Le-

bens, der Nichtwahrnehmung von bestimmten familiären und gesellschaftlichen Verantwortungen oder des gezielten Loslassens von tagesstrukturierenden Aktivitäten während der Zwischenschichtperiode etc.

In der russischen Gesellschaft, ebenso wie es sich in anderen internationalen Kontexten des Fernpendelns zeigt, kommt es nicht zu einem *Transnormalismus* (Lingenauber 2008), der eine völlige Auflösung des Normalen und Abnormalen von sehr verschiedenen Lebensstilen, ein integriertes neues Normales in der Gesamtgesellschaft, bewirken würde. Fernpendeln verbleibt eine Besonderheit, wie es scheint. Diese transnormalistische Normalisierung ist auch von den FernpendlerInnen nicht gewünscht, da sie das *Extrem* ihrer fernpendlerischen Welt perpetuieren wollen. Sie können dadurch höhere Gehälter, ihr Prestige und ihre im Vergleich zu nicht fernpendelnden Menschen hohe soziale Mobilität und Distinktion legitimieren. Dieses Extrem ist zentral für eine solche Identität, die es erst erlaubt, sich selbst als normal und als Teil einer besonderen Agenda zu fühlen, die der *Transgression* (Cresswell 1996) des Nordens mit seinen Rohstoffen als Raum, der damit zu ihrem sozialen Raum wird, zugrunde liegt. Der Norden als Ort des oft erwähnten *Unwirtlichen und Harschen, des Leeren und Unzivilisierten* – eine Sichtweise, die von der indigenen Bevölkerung zurückgewiesen wird – wird durch die Überschreitung dieser Grenze, im Sinne der Aneignung dieses Raumes, zu einem integralen Bestandteil des normalen, aber gleichzeitig extremen Lebens von FernpendlerInnen.



## 7 Unterwegs angekommen – eine Zusammenfassung

Fernpendeln ist schon seit den 1980er-Jahren, aber vor allem in den letzten zwei Jahrzehnten zunehmend in das Zentrum der Frage nach der Bereitstellung von Arbeitskräften in der Petroleumindustrie in den Peripherien des Norden Russlands gerückt. Eine Zunahme an Exploitation von Rohstoffen in abgelegenen, sich immer weiter von städtischen Agglomerationen entfernenden Abbaugebieten erfordert eine neue Dimension von Mobilität und von damit einhergehender Multilokalität der Beschäftigten. Darüber hinaus ist das Fernpendeln für die Industrie eine kostengünstige Variante der Arbeitskräftebereitstellung, die den Gesetzmäßigkeiten eines sich globalisierenden Marktes folgt. Die mobile und multilokale Lebensweise ist das zentrale Charakteristikum des Fernpendelns. Menschen reisen Hunderte bis Tausende Kilometer, um zyklisch zu ihren Arbeitsplätzen – beispielsweise in den Norden Westsibiriens, die Region, die im Zentrum meines Buches steht – zu gelangen.

Die im Norden operierende Industrie hat einen immensen und zunehmenden Bedarf an qualifizierten MitarbeiterInnen, die bereit sind, fernzupendeln. Allerdings herrscht dort ein Fachkräftemangel, da diese auch lokal in Industrieregionen der temperierten Klimazonen und urbanen Agglomerationen der Zentralregionen nachgefragt werden.

Dem gegenüber gibt es eine hohe Bereitschaft zum Fernpendeln vor allem – aber wie gezeigt nicht nur – bei nicht oder geringer qualifizierten Menschen. Deren zunehmende Rekrutierung und oft nur unzulängliche Ausbildung *on the Job* bedingt jedoch eine nachlassende internationale Konkurrenzfähigkeit des Sektors, wie seitens der Industrie (Andreyev et al. 2009) und der Gewerkschaften (Bykov 2011) gewarnt wird. Es ist ein Faktum, dass Fernpendeln, der Aufenthalt im Norden, die Bewältigung von weiten Distanzen und langen Reisezeiten, die Arbeitsplätze in der Petroleumindustrie und das Leben in abgeschlossenen Camps grundsätzlich eine enorme Belastung in physischer, psychischer und sozialer Hinsicht darstellen und sehr ausgereifte Strategien der Individuen zur Bewerkstelligung eines solchen Erwerbslebens erfordern. Diese Bedingungen werden daher weltweit und auch in Russland mit überdurchschnittlichen Gehältern abgegolten. Diese Rahmenbedingungen führen jedoch nicht zwangsläufig dazu, dass diese Form der Beschäftigung lediglich *ein Job für starke Männer, die zu allem bereit sind, enorme Belastungen ertragen können und hauptsächlich gescheiterte Beziehungen erfahren haben sowie ihre Freizeit mit Alkohol und Prostitution verbringen*, ist. Ein solch einseitiges Bild des *problematischen* Fernpendelns wird vielfach in journalistischen TV-Dokumentationen und in Teilen der Wissenschaft vermittelt bzw. mitunter in ähnlichen Worten von GesprächspartnerInnen selbst zusammengefasst.

Diese Arbeit zeigt auch, dass Menschen, die diese Arbeit verrichten, in einem hohen Maße reflektiert sind, wenn es darum geht, für sich einen gelungenen Lebensweg zu entwerfen und zu führen.

Insgesamt wird deutlich, dass nicht Mobilität an sich das *Problematische* für die FernpendlerInnen darstellt, sondern Multilokalität. Sich sinnstiftende Aktivitäten und soziale Umfelder an den Orten des Zuhauses und der Schicht zu schaffen, bedarf einer starken Reflexion und der bewussten Entscheidung für diese Lebensform, was die Persönlichkeit prägt. Meine Ethnografie zeigt, dass jene kurz- oder mittelfristig aus dem Fernpendeln ausscheiden, die diesen Anforderungen nicht entsprechen. Nicht so sehr die *harten Männer*, als welche die Fernpendelnden medial dargestellt werden, verbleiben im Fernpendeln, sondern Männer und Frauen, die Mobilität als Teil ihres Erwerbslebens sehen, ohne mit Distanzen und den langen Reisezeiten zu hadern; solche, die in der multilokalen Residenzform Bedeutung finden. Diese Frauen und Männer sind ledig oder verheiratet; die Altersstufen reichen von jung bis zum Alter der Pension, in der oft noch weitergearbeitet wird. Sie alle vereint, dass sie über Qualifikationen und Netzwerke verfügen, die ihnen den Zugang zum Petroleumsektor verschaffen.

Zwei zentrale Dimensionen charakterisieren die Praktiken der Umsetzung und Bewerksstellung des Fernpendelns. Dies sind zum einen die in der größeren Gesellschaft vorherrschenden Normen und Ideen über die Ausgestaltung des Privatlebens wie sesshaft vs. mobil oder monokal vs. multikal. Dies sind zum anderen die gelebte Verbindung von Regionen und den darin bedeutungsvollen Orten, die zu einem sozialen Raum zusammenwachsen. Die sozialräumliche Triade mit den Orten *Zuhause – auf Reise – auf Schicht* sowie die sozialräumliche Dichotomie von Norden (*sever*) und den temperierten Zonen, welche die Menschen auch Erde (*zemlya*) nennen, werden zu einem bedeutungsvollen Gefüge, das in soziale Praxis umgesetzt wird. Ein oft so beschriebenes *doppeltes* oder *halbes Leben* von FernpendlerInnen wird zu einem sinnvollen Ganzen integriert.

Es kristallisieren sich einige zentrale Praktiken der Bewerksstellung und Umsetzung sowie der damit einhergehenden Normalisierung des Fernpendelns seitens der Beschäftigten und ihres Umfeldes heraus, die noch im Detail den Differenzen entsprechend erweitert werden könnten: 1. das Aufbauen und aktive Leben von Netzwerken, die den Zugang zu den Erwerbsmöglichkeiten in der Petroleumindustrie bereitstellen; 2. Multikalität, welche Mobilität (als normativ seiend) beinhaltet, als zentrale Form des Lebens anzuerkennen, um an der Petroleumindustrie des Nordens teilhaben zu können; 3. das mit dem Fernpendeln verbundene Reisen als einen Akt des Verbindens und Trennens von bedeutungsvollen Sphären des Lebens zu sehen und erst nachrangig als die Überwindung einer geografischen und temporalen Distanz – i. e., von einem *geteilten Leben* zu einem *doppelten Leben* im Sinne eines integrierten Lebens zu kommen. Dies beinhaltet auch, sich von den bedeutungsvollen Orten und den darin stattfindenden Lebensrealitäten, Verhaltensnormen und jeweils vorherrschenden Werten anziehen zu lassen; 4. die Unterstützung des privaten und familiären Umfeldes zu erleben, selbst andere in der Bewerksstellung von Multikalität zu unterstützen, sich von

KollegInnen unterstützen zu lassen; 5. individuelle Privaträume sowohl *zu Hause* als auch *auf Schicht* zu schaffen; 6. sich sinnstiftende Lebensinhalte sowohl *auf Schicht* als auch *zu Hause*, aber auch *auf der Reise*, zu schaffen; 7. Normalität herzustellen, sich von der von außen zugeschriebenen Problematisierung abzugrenzen und gleichzeitig das Extreme zu leben und als inhaltsstiftend zu perpetuieren; 8. sich von Werten der Gesellschaft motivieren zu lassen: Erwerb von Geld, Wohlstand, Prestige und vertikaler sozialer Mobilität, Privatreisen; 9. die distanten Räume – die Zentralregionen Russlands und den Norden – zu einem Raum, in dem das Leben eingebettet ist, verschmelzen zu lassen, und die eigene bedeutungsvolle Welt zu vergrößern und zu konstituieren (Saxinger 2014a, 2014b).

Diese Praktiken sind in gesellschaftliche Strukturen eingebettet, die als Querschnittsmaterien von sozialer Differenz, wie Alter, Ausbildung und Geschlecht, aber auch von Differenz im Sinne der Beschäftigungs- und Vertragsbedingungen geprägt sind. Sie sind darüber hinaus geprägt von Zugangschancen (Gatekeeping) zu dieser Erwerbsform, ebenso wie sie von gesellschaftlichen Normierungen wie monolokaler Sesshaftigkeit und patriarchalen Kernfamilienmodellen gekennzeichnet sind, die in flexibler Normalität den multilokalen und mobilen Anforderungen entsprechend umgedeutet werden.

Auch die temporale und symbolische Dimension ist zentral in der unterschiedlichen Wahrnehmung von Rahmenbedingungen des Fernpendelns: Menschen, die bereits in der Sowjetunion – ob als FernpendlerInnen oder als permanente BewohnerInnen der Ressourcenperipherien – in die Petroleumindustrie eingestiegen sind, sahen sich durch das paternalistische Prinzip des sämtliche Lebensbereiche organisierenden Staatsbetriebes umfangreich ökonomisch und sozial nachhaltig abgesichert. Darüber hinaus gab es zahlreiche Privilegien, wie kürzere Wartezeiten für Wohnungen und Autos, den Zugang zu Gütern des täglichen Gebrauchs auch während der Ökonomie der Knappheit oder ein höheres Gehalt im Vergleich zu anderen Sektoren oder Regionen, die nicht als extrem qualifiziert waren. Neben den Privilegien war die Beschäftigung im klimatisch harschen Norden und insbesondere in der Petroleumindustrie – das eine als Schlüsselregion und das andere als Schlüsselsektor des industriellen Aufschwungs der Sowjetunion – mit hohem Prestige für GasarbeiterInnen (*gazoviki*) oder ÖlarbeiterInnen (*neftyaniki*) belegt.

Das Selbstverständnis der Beschäftigten umfasste damals zum einen das Identitätsangebot, *PionierInnen* in einer national wichtigen Agenda – der industriellen Eroberung des Nordens (*osvoenie severa*) – zu sein, und zum anderen – aufgrund der erschwerten Rahmenbedingungen – legitime TrägerInnen von Privilegien. Diese Sichtweise ist heute nach wie vor weitgehend präsent. Die nationale Agenda ist heute jedoch keine sowjetische mehr, sondern eine russländische. Für viele Beschäftigte von Unternehmen, wie *Gazprom*, *Lukoil*, *Rosneft* etc. als direkte und indirekte Nachfolgerunternehmen von ehemaligen Staatsbetrieben, hat sich dahingehend, wie anhand der Erzählungen deutlich wird, dennoch wenig verändert.

Andere wiederum fanden und finden sich im Rahmen der Privatisierungen, Schließungen, von Outsourcing und Restrukturierungen von Unternehmen in ihnen bis dahin unbekann-

ten Rahmenbedingungen wieder. Heute wird daher das Fernpendeln aufgrund des sich verstärkenden *wilden Fernpendelns* zunehmend diskreditiert (Bykov 2011). Fortschreitende Rationalisierung und die Einführung von neuen Technologien führen zu MitarbeiterInnenabbau, zu Kürzungen von betrieblichen Sozialleistungen und neuen Anstellungstypen und Vertragswerken. Beispielsweise ist auf der Ebene der ArbeiterInnen insbesondere im Anlagenbau- und Zulieferbereich ein Schwenk von unbefristeten Verträgen für FernpendlerInnen in Richtung befristeter Verträge für die Periode der jeweiligen Schicht oder eine Saison erkennbar. Diese umfassen folglich keine Zulagen für das Pendeln und müssen eine Wiedereinstellung von einem Mal zum anderen Mal nicht bedingen. Damit werden gesetzlich zustehende Lohnzulagen für FernpendlerInnen umgangen. Das Arbeitsleben wird zum regelmäßigen *Gastspiel* im Norden, wie es eine Gruppe von GesprächspartnerInnen aus Moldawien nannte: Dessen Verträge muss man sich *wie eine reisende Theatertruppe* immer wieder aufs Neue aushandeln. Das erhöht die Flexibilität aufseiten der Unternehmen, erhöht aber die Unsicherheiten aufseiten der Arbeitskräfte ebenso wie die prekäre Natur dieser Beschäftigungsform. Es wird hier deutlich, dass im Rahmen der befristeten Verträge Betrug, wie zum Beispiel das Nicht-Auszahlen von Teilen der vereinbarten Löhne, vorkommen kann. Die Betroffenen sehen dagegen keine rechtliche Handhabe. Dennoch werden solche Bedingungen eingedenk der niedrigen Löhne und der hohen Arbeitslosenrate in den Herkunftsregionen außerhalb des Nordens akzeptiert.

Insgesamt ist das Thema des Fernpendelns in die Gebiete des Nordens – im Gegensatz zum Ende der 1990er-Jahre und zum Beginn der 2000er-Jahre, als es im Zentrum des Diskurses zur demografischen Umgestaltung des Nordens stand – weitgehend von der politischen Agenda im Kreml verschwunden. Die Ausgestaltung der Gegebenheiten des Fernpendelns wird den Unternehmen und den Mechanismen des freien Marktes unter den Bedingungen von Korruption und einer schwachen russischen Justiz überlassen. Dies ist umso verblüffender, als es sich hier um den bedeutendsten wirtschaftlichen Sektor des Landes handelt und um eine Industrie, die im internationalen Wettbewerb steht, sowie um einen höchst prosperierenden Arbeitsmarkt. Letzteres ist einerseits bedeutend für die Bevölkerung des Nordens und andererseits von zentraler Wichtigkeit für die Bevölkerung in den Zentralregionen – insbesondere in ruralen Gebieten und kleinen urbanen Zentren –, deren wirtschaftliche und soziale Zustände nach wie vor im Argen liegen.

Die zentralen Differenzen, die das heutige Fernpendeln in der Petroleumindustrie in Russland bestimmen, liegen in den Arbeitsbedingungen, die sich in den beiden Hauptbeschäftigungssektoren, jenem der Produktion oder jenem des Anlagen- und Infrastrukturbaus, massiv unterscheiden. Während die Produktion im Wesentlichen direkt von internationalen oder staatsnahen Großkonzernen abgewickelt wird, sind die Baubereiche an Generalunternehmer und weitverzweigte Subunternehmen ausgelagert. Wie sich in der vorliegenden Studie zeigt, operieren Erstere tendenziell eher entsprechend der Kollektivverträge und schaffen Betriebsvereinbarungen. Letztere stehen, wie das ethnografische Material zeigt, im Ruf, solche Bedingungen nicht zur Verfügung zu stellen oder sie nicht umzusetzen. Gesetzliche Rege-

lungen und Vorschriften in den Teilbereichen, die auf die Bedingungen des Fernpendelns wirken – auf die Versorgung in den Camps, die Hygienevorschriften oder die Arbeitssicherheit –, werden in Russland nur unzulänglich eingehalten und aufgrund von Korruption und schwacher Justiz sehen sich die Beschäftigten nicht in der Lage, die Einhaltung ihrer Rechte anzumahnen.

Die Arbeitskräfte in der Rohstoffindustrie spielen aktuell keine Rolle in politischen und gesellschaftlichen Debatten. Angesichts des großen Bedarfs der Industrie an mobilen und qualifizierten Beschäftigten und des auch international bekannten Problems einer hohen Fluktuation in den Unternehmen (vgl. Beach et al. 2003) ist es erstaunlich, dass die Politik weder in der besseren Ausgestaltung von Gesetzen noch im Exekutieren von bestehenden Vorschriften aktiv wird. Mir erscheint dies als ein alarmierender Befund für die gesellschaftlichen, rechtlichen und politischen Verhältnisse im *resozialistisch-neoliberalen Russland* eingedenk dessen, dass es sich hier um den am stärksten prosperierenden Wirtschaftssektor Russlands handelt. Die machthorizontale Politik Putins zielt auf Kontrolle der Rohstoffressourcen ab und nicht auf die Sicherung der sozialen Verhältnisse der Arbeitskräftebereitstellung im Rohstoffsektor. In diesem Sinne sollten nicht die FernpendlerInnen als problematisch konzeptualisiert sein, sondern vielmehr die gegenwärtige Praxis des Fernpendelns als einer wichtigen Arbeitskräftebereitstellungsmethode in der Petroleumindustrie in Russland.

Die Bedeutung der Normalität des Lebens unter den Bedingungen des Fernpendelns soll mit diesem Buch in das Blickfeld des Diskurses und der Forschung zum Fernpendeln gerückt werden. Ich fordere, vermehrt *mit* FernpendlerInnen zu sprechen und nicht nur über sie, wenn es beispielsweise um Vermittlungsprozesse zwischen einpendelnder und ansässiger Bevölkerung geht. Dies ist auch im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung der Methode des Fernpendelns als Arbeitskräftebereitstellungsmethode in Rohstoffperipherien notwendig. Dies gilt nicht nur für Russland, sondern für die Petroleumindustrie und den Bergbau weltweit. Mein Befund ist, dass die Betroffenen mit ihrem ExpertInnenwissen in die Entwicklung von Managementmethoden zu wenig einbezogen werden und daher wertvolles Wissen hinsichtlich ihrer Bedürfnisse und Vorstellungen über gelungene Lebens- und Arbeitsarrangements verloren geht. Jedenfalls, so zeigt meine Forschung, fühlen sich die mobilen Beschäftigten oftmals im Sinn einer *Humanressource* als Objekte wahrgenommen, die lediglich arrangiert und genutzt, nicht aber als eine Gruppe mündiger GesprächspartnerInnen und AkteurInnen einbezogen werden.





## 8 Summary – Lives on the Move: Long-distance Commuting in the Northern Russian Petroleum Industry<sup>43</sup>

Since the 1980s and particularly over the last two decades, long-distance commute work (LDC) has become increasingly significant in the Russian North in the provision of the workforce for the petroleum industry. The activities of resource exploitation, which are becoming ever more remote from urban agglomerations and shifting further towards and deeper within the Arctic Circle, demand this increasing mobility and consequently a multi-local life-style. Furthermore, LDC workers are often cheaper than local workforce. This makes LDC attractive for an industry which is enmeshed in the dynamics of a globalized neo-liberal market economy.

This article introduces an approach which captures mobility and multi-locality from the angle of the constructions and perceptions of *normality* (Link 1997, Link et al. 2003) and *extreme* (Eilmsteiner-Saxinger 2013a, 2013b) as well as the related process of distinction from *sedentism* (Eilmsteiner-Saxinger 2013a, 2013b, Rolshoven 2004). The key research question is how mobile and multi-local people negotiate emotionally and geographically distant places which are meaningful in their lives. I suggest the following concept: conscious acts of separation and connection are prerequisites for integrating the trio of distinct realms of LDC life: *home–journey–on duty*. They are different in terms of social organisation, duties and, social norms (Eilmsteiner-Saxinger 2013a). I further propose examining LDC from a macro-political angle with micro-level consequences. The interaction of insufficient labour laws and the absence of a trustworthy juridical system in Russia combined with endemic corruption – as it is described by the workers – allows us to understand the increasing precariousness of LDC, especially in the form of *wild commuting* (*dikaya vakhta*) in subcontracting companies. Moreover, *resocialist* protection of natural resources clash with legally uncontrolled neo-liberal approaches to human resources.

The introduction to the theoretical embedding and the methodological framework on which the analysis of the ethnographic material is based is followed by the conception of LDC. In the next section, the practices of separation and connection as an integrative act are analysed. This follows a presentation of the heterogeneity of the people involved and their types of work. Subsequently, the notions of *deviant* (Freilich 1991) and *problematic* life-styles are discussed as well as the constructedness of the idea of having an *extreme* life and work under *extreme* conditions. Finally, an analysis of practices of realisation of LDC is presented and the embeddedness of LDC into macro-political and macro-economic processes is raised.

---

43 This summary is based on an article accepted 2015 to *The Extractive Industries and Society Journal*.

## 8.1 Theoretical and methodological embedding

The interpretation of the ethnographic material for this article is embedded into theoretical conceptions of the social constitution of *mobility* (cf. Büscher and Urry 2009, Sheller, M. and Urry, J. 2006, Olwig and Sørensen 2002, Trager 2005) and multi-locality (cf. Hilti 2009, Rolshoven 2006, Rolshoven 2004, Rolshoven and Winkler 2009, Schier et al. 2007, Weichhart 2009) as well as of normality (cf. Link 1997, Link et al. 2003, Lingenauber 2008, Stemmer 2011). The data can be seen from the perspective of making and appropriating places and social spaces (cf. Cresswell 1996, 2004, Ingold 2007, Löw 2001, 2008, Massey 2005, Thrift 1983, 1996). These places and spaces are strongly related to the symbolic meanings of oil and gas and the ways in which they are extracted. In this way, the resource attracts people to the North and they develop an emotional and social relationship with its spatial materiality, i.e. the evolution of a network of materiality, technology and people (cf. Latour 1993, Law 1992). I shall raise questions regarding anthropological political economy (cf. Ferguson 2005, 2006, 2010, Wolf 1982), how LDC on the micro-level relates to and is embedded into a larger macro-level structural context in terms of the people, the state and the industry, all of which are subsequently embedded into the world market of raw materials.

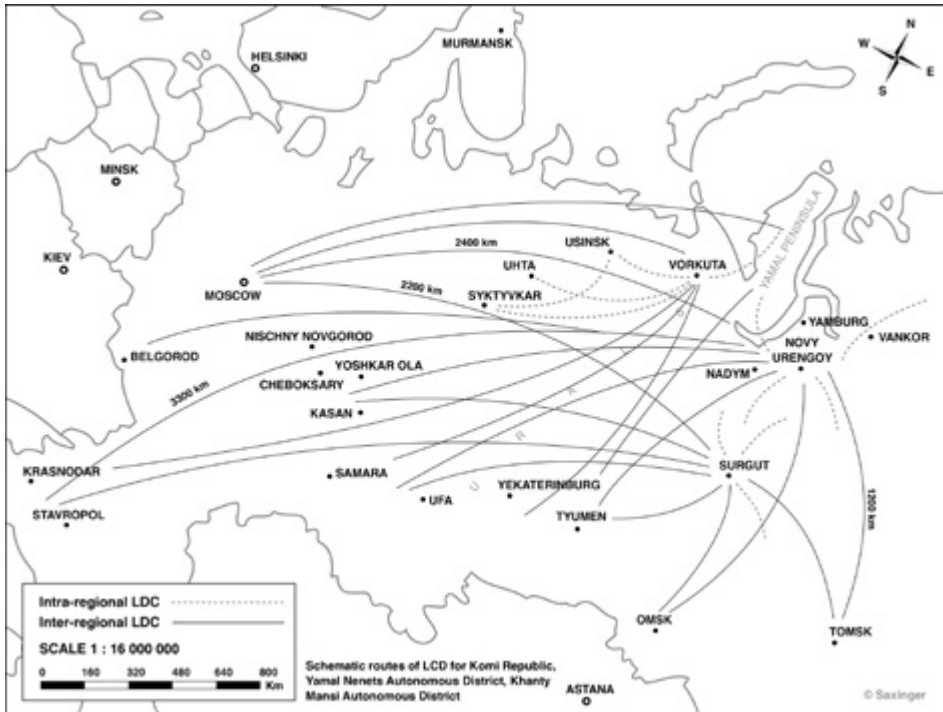
This study is based on ethnographic research undertaken between 2007 and 2010<sup>44</sup>, focusing on LDC workers, their families and their broader societal environment, and employing mobile and multi-local field-work. I accompanied the commuters on both aeroplanes and on the commuter trains, travelling several times back and forth (over 25,000 kilometres in total) between Moscow and Novy Urengoy in the Yamal-Nenets Autonomous District (YNAO) at the polar circle. On some of the trips I stopped in various cities of the Khanty-Mansi Autonomous District (KMAO) such as Surgut and Nishnevartovsk. In addition, I spent time in the 'home' regions of central Russia such as the Republic of Mari El, Chuvashia, Tartastan and

---

44 This study is funded by the Austrian Science Foundation (FWF) [P 22066-G17] in the framework of the research project "Lives on the Move" (project leader: Prof. Dr. Heinz Fassmann, duration 2010–2015) at the Department for Geography and Regional Research, University of Vienna and at the Institute for Urban and Regional Research (ISR) at the Austrian Academy of Sciences: [www.raumforschung.univie.ac.at/forschungsprojekte/lives-on-the-move](http://www.raumforschung.univie.ac.at/forschungsprojekte/lives-on-the-move). Other funding: University of Vienna, Austrian Research Association (OEFG) and the Austrian Academy of Sciences (OEAW). Furthermore, this research is related to the ESF funded project BOEAS-MOVE INNOCOM at the Arctic Center in Rovaniemi, Finland. This open access publication is funded by the Austrian Science Foundation (FWF) [PUB 238-G15]. Special thanks to the anonymous reviewers of related articles and this book, the numerous informants, experts and collaboration partners in Russia, Prof. Peter Schweitzer, Prof. Heinz Fassmann, Prof. Florian Stammmler, Prof. Keith Storey, Remy Rouillard, Michael Rasell, Stephan Dudeck, Elena Aleshkevich, Elisabeth Oefner, Elena Nuykina, Sigrid Schiesser, Hannah Gurr (english proof reading) and, OOO Gazprom Dobycha Yamburg for access to the camp Yamburg and the archives.

Bashkortostan, as well in commuter hub towns of the north and in large stationary workers' camps such as Yamburg run by *Gazprom*, as well as small mobile camps. On the basis of a mixed method approach I collected quantitative data from two anonymous companies (n=117) and among students of the State Technical Petroleum University in Ufa who come from families with a minimum of one LDC parent (n=145) (Saxinger et al. 2014). The quantitative data was one of the triggers for the interpretation of the qualitative data that has been analysed utilising interpretative anthropological methods (cf. Geertz 1973, 1983, 1993, Ingold 2000, 2011, Turner 1986) and extended case method (cf. Burawoy 1998, Gluckman 1961, Turner 1975, 1969).

### 8.2 Long-distance commute work in the petroleum industry



Main LDC routes and distances between sending regions in European Russia and Western Siberian oil and gas centres.

Mobility and multi-locality are central characteristics of long-distance commute work in which people travel hundreds and thousands of kilometres. They originate from the central

and southern Russian regions such as the Republics of Bashkortostan, Chuvashia, Tartastan or the greater Volga region and the Northern Caucasus as these are traditional oil and gas producing regions where qualified labour can be located. As well as travelling to Sakhalin or Chabarovsk in the Far East to newly emerging resource regions in central Siberia, LDC workers particularly make for the rich oil and gas fields of Western Siberia such as those near the so called Russian gas capital Novy Urengoy or to Noyabrsk and Nadym in YNAO or the major oil towns in KMAO such as Surgut, Nishnevartovsk or Kogalym.

Long distance commute workers live in that area in stationary or mobile camps for periods of one week up to three months. Subsequently they spend between one and four weeks rest time at home. Exact numbers are not available since the category of LDC is not covered in the national census. Approximately one million people work in the petroleum sector (Martynov and Moskalenko 2008). In total we can speak of several hundred thousands of LDC workers in the Russian petroleum sector alone (Eilmsteiner-Saxinger 2011). This mode of labour force provision is also applied in other industries such as timber and fisheries.

The life of LDC workers is characterized by a triad of social spaces: *home–journey–on duty*. The people involved in LDC must negotiate these meaningful spheres of life. *Journey* represents a space of transition between home and work, and all these spaces are different from each other in terms of social interaction, norms and, ideas. Itinerant workers achieve this by locating themselves within these places in emotional, social, cultural and physical ways. These three conceptual arenas are consciously both separated, and yet connected. Through both separation – the conscious experience of each of the spheres – and connection, these spheres are integrated into a complete life-world.

This multi-local and mobile life is separated from the *normal* life-style of the sedentary i.e. non-commuting population. LDC workers perceive this consciously, as during my interviews they referred frequently to this *abnormality* (which is *normality* for them). It appears that LDC workers feel that they must justify their choice to follow a career path which demands these shift patterns and long-distance travel. Paradoxically, they insist that their life-style is a *normal* one. This normality is achieved over time as they adapt to LDC and through habituation (Bourdieu 1984, 1977) through spending large periods of time with other LDC workers. Alternatively, they are already socialized and habituated throughout their formative years, as is the case for young LDC workers who were brought up in regions with a large number of LDC workers or actually within LDC families.

Parallel to this, LDC workers perceive themselves as being part of an *extreme* agenda. This extreme life, which is characterized by multi-locality and work in the highly remote resource peripheries of the climatically harsh North, is compensated for by the higher salaries. Compared to typical remuneration for work in the home or sending regions, wages for blue collar workers can be around three to four times higher and for white collar workers such as engineers and management personnel salaries can be a minimum of six times larger (Eilmsteiner-Saxinger 2013b). Whilst on the one hand the extreme does indeed become *normality*, it is also

necessary for workers to emphasise the extreme nature of this life-style, in order to legitimise and sustain the prestige, high salaries and non-monetary benefits which come with these kinds of jobs. On the other hand the industry increasingly justifies salary cuts or less favourable contract conditions with this argument regarding the extreme nature of the job, the message being: if you are looking for a cushier job, the North is not a good place to start. Not only that, there are plenty of others who would jump at the chance to take your place.

This book marks a departure from the common perception expressed in public and scientific discourse that the LDC life-style would be *problematic*. Therefore, questions are raised as to whether it is legitimate to class such a life-style as outside the norm, and in what ways LDC people live out their lives in cyclic mobility and multi-locality to negotiate these central spheres of *home-journey-on duty*, thus turning this challenging life-style into an attractive and desirable one.

On the other hand, we must consider why some people quit long-distance commuting early and why they either cannot or do not wish to realize this integration and separation of the meaningful places inherent in this way of life. So called *wild commuting* (*dikaya vakhta*) is increasing, especially in the construction sector. This means working under precarious and in some cases illegal conditions and with short-term contracts, which is, in present-day Russia, characterized by insufficient enforcement of labour laws and corruption. This has a severely deleterious effect on staff-satisfaction. Due to these unfavourable conditions, which particularly affect wild commuters, it is difficult to normalise the LDC life-style. The unsatisfactory conditions for mobility and multi-locality that hinder such a normalisation are for example, the fact that travel expenses are not paid for by the company, or that living conditions on site do not go beyond bed and board, or contracts are not fulfilled in terms of late or refused payment. Choosing to travel by train, rather than the faster option of flying, or poor nutrition and low quality water supply not only impacts on physical or psychological health while on site, but also on the condition in which the LDC worker comes back to his or her home region. The tougher conditions are, the more time for recreation is needed, which cannot be devoted to leisure activities with the family or to additional jobs while at home. The latter is frequently the case and is often expected. This failure to fulfil spousal or family expectations leads to tensions which may result in divorce and family breakdown.

However, many people develop a strong social and emotional relationship not only with the opportunities presented by the extraction of these natural resources but also to the natural resource as materiality – which is expressed for example in the widely used drinking toast ‘*To you, to us, to oil and gas!*’ Furthermore, a strong relation is built to the place of the harsh and extreme North that is so remote from the central Russian regions. They incorporate the materiality and the symbolic meaning of the North into their lives and thus realize a regional integration in emotional but also in socio-economic terms between the central regions and the Arctic and Subarctic North.

This is of particular relevance to the central Russian regions, where LDC workers invest and spend their salaries and remittances. In this way, they contribute substantially to the re-

gional economy. The so called *fly-over effect* (Storey 2001, 2010), which is described in other regions of the world where LDC workers spend the greater part of their income in the sending areas where they are from, while the remote locations where they work suffer from a lack of local investment, is of vital significance in Russia's case. Three decades after the dissolution of the Soviet Union, small urban and rural zones of the central and southern regions remain in a poor socio-economic condition. Money earned in the North is therefore of great importance for the life of the inhabitants as well as for the regions.

### 8.3 Prerequisites for separation and connection

From the ethnographic data I have been able to draw out the most significant ways LDC workers realize their way of life, which I term practices of normalization. They occur across all groups, but differ in terms of opportunities and ways to normalise such a life-style. Two aspects in particular characterize the realization of long-distance commute work: on the one hand there are norms and ideas about private life and on the other the lived integration of regions and places making up a social space. The social-spatial triad of *home-journey-on duty* becomes a meaningful fabric, which is transformed into social practice. The separate spheres are integrated into a meaningful whole. This phenomenon is also reported among other multi-locally living people (Weichhart 2009).

The data unearthed a variety of modes of realization and consequently the processes of normalization of LDC on the part of those living and experiencing it. First, the creation and maintenance of networks which secure access to the petroleum industry is essential. Good connections to gate-keepers are essential for entering the sector and done primarily via family and community as well as regional and ethnic networks especially where LDC is widespread. According to an HR-official of a major company, personal recommendations bring about a greater loyalty towards the company and a reduced turnover. Established workers become gate-keepers with substantial prestige and power in the community.

Another mode of realisation of this life-style is the perception of the practice of multi-locality and mobility as normative for LDC. Therefore it is an integral part of life which is necessary in order to be able to take part in the northern petroleum industry. Primarily, it is essential to form a positive emotional attitude towards the physical separation and personal connection of these three meaningful spheres (*home-journey-on duty*) inherent in the LDC-life-style, and only later deal with the time-and-money-consuming realities of overcoming the geographical distances – i.e. replacing the idea of a *separated (half) life* with a *double life* in the sense of an integrated life. One interlocutor put it this way: *Unlike others, I do not see my life as separated but instead I can live two lives in one life-span*. For this to happen, the individual must feel 'enticed' in a sense by the LDC life-style as well as feeling able to enjoy the support of family and friends in one's home environment. This is usually given since family members

and community consider the perks and revenues from LDC desirable, such as prestige and income as well as consequent social mobility. In turn, I observed workers who enjoy mutual support and help colleagues across different gender and age groups.

A crucial aspect turned out to be the creation of an individual private space at *home* as well as *on duty* – fulfilling the desire to be alone which is frequently expressed by workers. This aspect must be a matter of negotiation especially with the family who often do expect sudden family engagement when the commuting party returns home. However, interviews with spouses showed me that this desire for ‘aloneness’ is well accepted, indicating the need for empathy with the individual needs of the commuting family member. Apparently this can be only successful if the requirements and the empathy on both sides is balanced.

In general, realizing normality and distancing oneself from others’ characterisation of LDC as a problematic life-style is essential, while at the same time experiencing and emphasising the extreme nature of the job as meaningful. As described above, this is an interrelated and closely linked process which is expressed on the one hand by the formulation of the normality of mobility and on the other hand by formulating the nature of work and life as outstanding and extreme, which increases both the prestige as well as the individual space since deference for the particular life-style is expected. Being normal, though under extreme circumstances, is achieved by the fact that LDC workers are respected when they follow societal values prevailing in contemporary Russia: earning a good living, wealth, prestige and vertical social mobility that is also connected to better opportunities for children’s higher education. Finally, integrating the central and the northern regions into a meaningful life-world supports the realisation of a mobile and multi-local life. The more often people travel back and forth, the closer becomes the remote work place on the mental map (Downs and Stea 1977, Gould and White 1974, Lynch 1960, Weichhart 2008).

These practices are embedded into societal structures, which are impacted by social categories of difference such as gender, age, education and professional training, as well as by differences in working conditions and types of employment contracts. Furthermore, they are characterized by gate-keeping and limited access to this method of making a living in the petroleum industry, and moreover by societal norms where the majority of people do not commute over vast distances to work for long periods in *extreme* conditions (i.e. mono-local sedentism), and where most are familiar with the model of the patriarchal nuclear family.

#### 8.4 Heterogeneity of people and work

The petroleum industry operating in the Arctic and Subarctic North, as well in remote regions of Siberia, has created a tremendous demand for highly qualified personnel. At the same time, these well-qualified specialists are also needed in the more temperate regions of central Russia, thus causing a labour shortage in the North. Parallel to this, lower qualified personnel



are attempting to access the better paid jobs in the North, leading to greater competition for jobs and lower salaries. Furthermore, those personnel trained only on the job and lacking advanced vocational training means a decrease in the international competitiveness of the Russian workforce. This phenomenon has been highlighted by the industry (Andreyev et al. 2009) as well as by labour unions (Bykov 2011).

It is a fact of life that working in the North, and what such work entails (coping with great distances, long travel times, and residence in gated camps), is generally extremely challenging for LDC workers in physical, psychological and social terms. It requires sophisticated coping strategies on the part of each individual. It makes sense then, that these working conditions are compensated with high salaries internationally as well as in Russia. However, this fact does not necessarily produce the stereotypical image that LDC work is *only for strong men who are ready to do anything, cope with extreme pressure and are roughnecks who have broken private relationships and spend their leisure time on prostitutes and booze*. This is unfortunately the prevailing view expressed by the media and in TV-documentaries as well by some in the scientific community. Indeed, this picture is also partly confirmed by the workers themselves. But this perspective ignores the fact that LDC work covers diverse professions, including both men and women across a wide age group – some even work beyond the age of retirement. Furthermore, these people vary greatly in terms of their ideas about the nature of affective relationships. In other words, this is a highly diversified group and not at all homogenous. LDC is a means of making a living that is accessible to people from many walks of life. Not only this, but LDC also interact in various ways with the local populations in the Northern resource communities. Therefore, this fact must be considered in studies of community-industry interaction, which are unfortunately often based on the above stereotypes.

### 8.5 Deviant and problematic lives in the extreme North?

This study also shows that people involved in LDC reflect a great deal when it comes to planning out their lives, and indeed, what constitutes a successful life. The diversity of people in such workplaces and in *collectives*, as the communities on site are called in Russia, is of central importance for a balanced social life in camps; as it is in the wider world.

In terms of family life it is shown that LDC does not necessarily impact adversely. In the aforementioned questionnaire survey among LDC workers, over 70% stated that their marriage was satisfactory (n=117). When divorce or unsatisfying partnerships are examined, it becomes clear that other factors are at work (Saxinger et al. 2014).

The statistics compiled in the framework of my research show that children from LDC families are coping well with this type of family life. Over 60% (n=145) of these young people stated that their relationship with the commuting parent is satisfying and close (Saxinger et al. 2014). If it comes to alcohol abuse and domestic violence it becomes clear that it depends

heavily on individual characters and LDC alone cannot be blamed for this type of harmful situation, as interlocutors emphasise.

There is a complexity of a variety of factors that impact on LDC families. It reveals a whole spectrum ranging from problematic to satisfactory lives. In sum, LDC workers and their families do not perceive their lives as deviant (Freilich 1991) or problematic as outsiders would view them. Many of my informants refer explicitly to the normality of their life and highlight that one should not necessarily see it as being not normal. They are aware of the outside perception.

Similar processes are shown in the context of the relationship to the North. The North is described as being extreme (*ekstremal'nye uslovie*) in terms of its remoteness and harsh climate. In the general population little is known about these regions and the stereotypical associations are of the wide wastes of the landscape, and threatening cold where the indigenous population lives separate from and outside the norms of *civilization*. However this does not reflect the reality. These misconceptions of a deviant space for living have an impact on the perceived attractiveness of those jobs which require LDC to the North, which in turn has an effect on the labour pool of the industry. My study shows that the relationship to the North is deepened over time through repetition, until this space is no longer seen as unfamiliar and hostile, but becomes central to people's lives as well as a source of wellbeing. This is what the North then symbolises for LDC people and their social networks and families, exerting a positive impact on young LDC workers, who come from so called LDC-dynasties and regions where LDC is a common phenomenon. They are consequently ready to undertake this kind of work as well. The survey among the students from LDC families showed that half of them are ready for a job as LDC<sup>45</sup> (Saxinger et al. 2014).

The special and extreme space of the North turns into normality by overcoming this type of mental barrier. In parallel to this, the idea of the extreme nature and abnormality of the North has to be perpetuated by LDC workers in order to legitimise the compensatory high salaries and special payments. It is necessary for workers' sense of identity and the prestige which comes with the job. This shows that the extreme is associated not only with the North but also LDC itself.

The extreme in terms of LDC is characterised by the multi-locality and the mobility inherent in this life-style. On the other hand this notion of the extreme is exploited by industry which is continually chipping away at the quality of employment contracts as well as degrading the living and working conditions on site. The justification for this degeneration seems to be that harsh conditions are 'part of the game' i.e. the extreme is precisely what characterises LDC work; therefore people should be required to cope with it. This is a significant development, since hundreds of thousands of workers are involved in LDC and their number is increasing (Martynov and Moskalenko 2008).

---

45 Interestingly, also 46.7 % of the females have a positive attitude towards an LDC job (Saxinger et al. 2014).

In order for the realization of LDC as a *normal* social life to occur, so that it is seen as part of the diversity of life-styles in the whole of Russian society, it is essential to de-exoticise LDC in the petroleum industry of the North. This should then impact positively on the number of people who are willing to enter jobs as LDC workers and subsequently benefit the industry which has a high demand for qualified workers. In this endeavour, it is important to treat LDC people as social individuals and not as objects in terms of mobile *human resources*. This view can bring about positive effects when it comes to negotiations with the local population in the resource-extraction regions. It is important to consider the view of LDC workers, their demands and ideas. It is important to talk with them and not only about them. They can become valuable informants who can help further the LDC method for labour force provision. They must go from being static human resources to social actors. This is a wish that is often expressed by the workers themselves.

Considering what was said above, a strong exotisation of LDC workers is in place. I must admit that – as is the case in so many ethnographic studies – this way of life was strange to me in the beginning and my initial conception was coloured by what I knew was the strong opposition by sedentary people to this mobile way of life. Anthropology attempts to capture the ‘unknown’, which is so well known by those whom we study. This academic discipline led me to try to unravel how LDC people view themselves and how they practice mobility and multi-locality. The notion of *deviance* highlights why mobile and multi-local living LDC workers emphasise the notion of *normality* to such an extent when they describe their life-style. They are aware of the outside construction of their deviance by those who live sedentary lives and explicitly put forward arguments in favour of being mobile and multi-local. They argue for social mobility and the better life they can achieve for themselves and their children. Those who choose to commute hundreds or thousands of kilometres to work, men and women alike, do so primarily for the benefit of their current and/or future families; at least, that is how they explained it, not only to me but also to themselves. It is of utmost importance in Russia, where social support on the part of the state is extremely weak, that people strive to enhance the wellbeing of their families, thereby establishing strong social networks. Society puts particular pressure on men to be the breadwinner and the one responsible for setting up and maintaining a strong and stable household. In this way LDC workers in Russia are doing precisely what the social norm expects from them (cf. Eilmsteiner-Saxinger 2004). Therefore, LDC workers also strive for the societal average (Link et al. 2003) and achieve this by means of their high salaries and, in many cases, sustainable jobs in the North. The ‘mission is accomplished’ and therefore to an even greater extent is this mobile and multi-local way of life seen as normal in order to achieve a normal life in general. The problematic therefore becomes solely a term to denote those who do not use LDC work as a step on the ladder to attain social mobility but rather spend the money on gambling, drinking or prostitutes. In this way also the LDC workers differentiate between the problematic and the normal. Thus, the problematic is perceived as part of the LDC system, but the whole system of LDC, which

provides the opportunity for achieving average social aims in life, is not deviant, just those who cannot cope with it.

## 8.6 Realising multi-locality and mobility as LDC workers

We can see a contrast between two groups when considering how LDC workers cope with and realise this life-style. Those opting for long-term LDC tend to make up the labour force in companies with good working and living conditions in camps, as my research at the well run *Gazprom Dobycha Yamburg* camp has shown. Such workers do not tend to view LDC as merely a quick way to earn a lot of money in a short period. However, those working under precarious or illegal conditions, with short term contracts and low salaries and lacking social and health security (typical of so called wild commuting), opt only for medium-term LDC.

Furthermore, the historical and symbolic dimension is central to understanding the different perceptions of the conditions of LDC: people who began working in the petroleum industry during the Soviet Period – regardless of whether it was as LDC or stationary workers – were all socially and economically secure due to the paternalistic principals of the state run enterprises. Moreover, they were entitled to many perks that they received as workers in the North, such as a shorter waiting time for a car, or better access to consumer goods in comparison to other regions of the Soviet Union, not to mention the fact that they received higher salaries. In addition to this, jobs in the petroleum industry of the North carried prestige as those involved were seen as being part of a national Soviet agenda of industrial prosperity.

These people perceived themselves as *pioneers* and this helped shape their identity as individuals who worked under considerable pressure in difficult conditions: the reason why privileges were legitimate. This is still a very common feeling among these workers. But the national agenda today is Russian and not Soviet. However, for many workers of former state enterprises such as *Gazprom*, *Lukoil* or *Rosneft* and many others (as direct or indirect successors of the state enterprises), many of the features described above did not change and the special benefits and high prestige is still widespread today.

However, others found and find themselves now in positions where enterprises are facing closure, companies are being privatised and jobs are being outsourced. New companies hire people under degraded conditions and lower salaries. This is especially true for workers in (junior) construction (sub-contracting) companies and to a lesser extent for (major) corporate enterprises working in extraction and production. Moreover, many today find themselves in the circumstances of wild commuting, causing LDC in general to become discredited (Bykov 2011). Furthermore, this does not provide a long-term perspective for workers who subsequently cannot turn this way of life into normality as others with decent working and contract conditions can do.

## 8.7 Macro embedding – neglect by politics

Increasing rationalization through the utilisation of new technologies also brings about a reduced demand for less skilled workers. In the aforementioned construction sector, I noted that short-term contracts are increasingly common. The result of this is an increasingly insecure career path, as employees do not know for sure where their next job might be coming from. The advantage for their employers is that by using short-term contracts just for one shift, special benefits for shift work do not have to be paid; a legal grey area in the labour law. While increasing flexibility on part of the companies, it also increases the factor of insecurity in the lives of workers and their families. Within the framework of short contracts, the likelihood of employees being cheated, e.g., by non-payment of salaries, also rises. Due to the corruption and weak juridical system in Russia, workers hardly ever go to court to demand their labour rights. Nevertheless, workers from small urban and rural places in central Russia, where the labour market and income situation are in bad shape socio-economically, still agree to work under these conditions.

Considering the high demand for qualified and mobile workers on the part of the industry and the fact that the problem of staff fluctuation impacts quality of production (which is also an international problem cf. Beach et al. 2003), it is therefore striking that the state is not more active in enforcing labour regulations and keeping an eye on correct working conditions in Russia.

The topic of mobile labour force for the remote parts in the North and Siberian parts of the country has all but vanished from the Kremlin's agenda, if we compare the situation today with the 1990s and the early 2000s when the subject of North was under debate among politicians in demographic terms. This period was characterized by the outmigration of the permanent population and the increase of a mobile workforce for extracting the North's resource wealth. The way LDC is organized today is not regulated by the state but left to industry and free market conditions. However, as stated above, these market conditions are playing out in a country beset by corruption and a weak judicial system. This is particularly alarming as the petroleum sector is one of the most prosperous and therefore crucial for the state treasury. Vladimir Putin's *power-vertical* policy rather aims to secure natural resources than the wellbeing of the workforce extracting the *wealth of the nation*. In this sense we should speak of a *resocialist-neoliberal Russia* instead of a *post-socialist*.

## 8.8 Conclusion

The relevance of the perception of a normal life under conditions of a mobile and multi-local life-style as LDC workers is shown in this study. I argue for the consideration of LDC workers as partners in discussions when it comes to development of the present LDC manage-

ment system. Furthermore, they are valuable informants and partners in discussions with the local population when it comes to e.g., the impact of the mobile workforce on local communities. This is vital since we need to enhance LDC as a method of providing labour force to the Arctic regions in general. It is important to understand the demands and the ideas of workers relating to how a sophisticated LDC system should be realized. My research has shown that LDC workers wish to be considered as active and mature interlocutors and not only as a static *human resource*. They wish to be considered as normal and non-deviant by the outside population. Nevertheless, certain factors need to be taken into consideration, in order to achieve a good quality of life and to foster a positive attitude towards mobility and multi-locality. First and foremost, it is important that the workers situate themselves into two separated realms of life – *at home* and *on duty* – and at the same time to integrate these spheres in a positive way. This is possible as evidenced by the fact that so many LDC workers have satisfactory family lives even though they have been commuting back and forth for many years, even decades. Social networks *on duty* and *at home* with people who understand lives characterised by mobility and multi-locality are essential. Divorced people told me that only their second partners were able to understand their specific needs and therefore this second marriage had a better chance of working. Mutual support *on duty* over generations, when elders introduce the younger to a life working in shifts is of great importance. The same is true for the home community. In the regions where LDC work is no exception, mobile people feel accepted – and normal. Workers on the move are often personalities who need their space and alone time. This does not necessarily imply loneliness; it is necessary to cope with the demands of communication and socializing while being *at home* and *on duty*. This is exhausting, as so many report. As we have seen, many cannot cope with this way of life. For them it is not sustainable and they quit after a few shifts because they cannot turn the extreme life into normality. The system *spits* them out. Therefore, it is of utmost importance to deliver conditions at site that support the need for having a *normal* life also on shift and not perpetuate the erroneous perception that this takes place only at home. Major companies like *Gazprom*, where I did fieldwork, or *Rosneft* and *Lukoil*, just to name a few, have a very good reputation in this respect. It is different when it comes to sub-contracting, smaller companies. Labour laws are bypassed, housing and service at the work site are weak and payment is lower. People in such conditions struggle a great deal to achieve a normal life as LDC workers. In these companies the turnover of labour force is high and job satisfaction low. These jobs discredit (Bykov 2011) the LDC system. LDC can be incorporated into a satisfactory life as well as the North which holds such an attraction for those in the sending regions.



## 9 Автореферат – Мобильный образ жизни вахтовых рабочих нефтегазовой промышленности на российском Крайнем Севере

С 1980-х гг. и, особенно, в последние два десятилетия, возрастает значение вахтового метода привлечения рабочей силы в нефтегазовой промышленности на российском Севере. Деятельность, связанная с разработкой полезных ископаемых, которая переносится на все большие расстояния от городских агломераций, требует более мобильного и, соответственно, мульти-локального, образа жизни. Кроме того, вахтовый метод дешевле, чем привлечение местного населения наряду с расширением ресурсных сообществ. Это делает вахтовый метод привлекательным для промышленности, участвующей в динамике глобализованной неолиберальной рыночной экономики.

Данная статья представляет подход, согласно которому мобильность и мульти-локальность рассматриваются как конструирование и восприятие нормальности (Link 1997, Link et al. 2003) и экстрима (Eilmsteiner-Saxinger 2013a, 2013b), а также связанный с этим процесс различения от осёдлости (Eilmsteiner-Saxinger 2013a, 2013b, Rolshoven 2004). Ключевой исследовательский вопрос: как мобильные и мульти-локальные люди согласовывают эмоциональные и географически отдаленные места, которые одинаково значимы в их жизни. Я предлагаю концепцию сознательных актов разделения и связи как предпосылок для интеграции сфер жизни - дом-дорога-вахта - которые различаются с точки зрения социальной организации, обязанностей и, социальных норм (Eilmsteiner-Saxinger 2013a). Кроме того, я предлагаю рассматривать вахтовый метод с макро-политической позиции с последствиями на микро-уровне. Взаимодействие недостаточно эффективных трудовых законов и отсутствие надёжной судебной системы в России в комбинации с коррупцией – в том смысле, как она описывается рабочими – позволяет нам понять растущую нестабильность вахтового метода, особенно в форме дикой вахты в субподрядных организациях. Ре-социалистическая защита природных ресурсов служит препятствием юридически неконтролируемым неолиберальным подходам к человеческим ресурсам.

Введение к теоретической основе и методологическая рамка, на которой основывается анализ этнографического материала, следуют концепции вахтового метода. В следующем разделе анализируются практики разделения и соединения в качестве интегративного акта. Далее обсуждаются презентация гетерогенности вовлеченных людей и видов работ. Затем обсуждаются понятия девиантных (Freilich 1991) и про-



блематичных жизненных стилей, а также конструируемость идеи экстремальной жизни и работы в экстремальных условиях. После раздела об анализе практик реализации вахтового метода поднимается вопрос о включенности вахтового метода в макро-политические и макроэкономические процессы.

### 9.1 Теоретический и методологический контексты

Интерпретация этнографического материала этой диссертации основана на теоретических разработках о социальном характере мобильности (см., например: Büscher und Urry 2009, Sheller, M. und Urry, J. 2006, Sørensen и Olwig 2002, Trager 2005), мульти-локальности (см., например: Hilti 2009, Rolshoven 2006, Rolshoven 2004, Rolshoven und Winkler 2009, Weichhart 2009) и нормальности (см., например: Link 1997, Link et al. 2003, Stemmer 2011). Представленные данные можно рассматривать с точки зрения созидания и присвоения мест и социальных пространств (см., например: Cresswell 1996, 2004, Ingold 2007, Löw 2001, 2008, Massey 2005, Thrift 1983, 1996). Эти места и пространства тесно связаны с символической ролью нефти, газа и способов их добычи. Таким образом, ресурсы привлекают людей на Север, и у них развивается эмоциональная и социальная связь с его материализованным пространством, например, посредством эволюции сети физических объектов, технологий и людей (см., например: Latour 1993, Law 1992). Кроме того, я рассматриваю вопросы, касающиеся антропологических аспектов политэкономии (см., например: Ferguson 2005, 2006, 2010, Wolf 1986), как на микроуровне вахтовая работа соотносится и вписывается в более широкий контекст макроэкономических структур, вовлекающих людей, государство и промышленность, которые, в свою очередь, включены в мировой рынок сырьевых материалов.

Данное исследование, в центре которого находятся вахтовые рабочие, их семьи и более широкое социальное окружение, основано на этнографических полевых материалах, собранных в период с 2007 по 2010 гг.<sup>46</sup> с использованием методов мо-

---

46 Данное исследование финансируется Австрийским научным фондом (FWF) [P 22066-G17] в рамках исследовательского проекта «Жизнь в движении» в Департаменте географии и региональных исследований Венского Университета и в Институте городских и региональных исследований (ISR) Австрийской академии наук (OeAW): [www.raumforschung.univie.ac.at/forschungsprojekte/lives-on-the-move](http://www.raumforschung.univie.ac.at/forschungsprojekte/lives-on-the-move). Другие источники финансирования: Венский университет, Австрийская исследовательская Ассоциация (OeFG) и Австрийская академия наук (OeAW). Кроме того, это исследование связано с проектом BOREAS-MOVE INNOCOM в Арктическом центре в Рованиеми, Финляндия. Отдельное спасибо анонимным рецензентам, профессору Питеру Швайцер, профессору Хайнцу Фасман, профессору Флориану Стаммлер, Вере Куклиной (перевод на русский

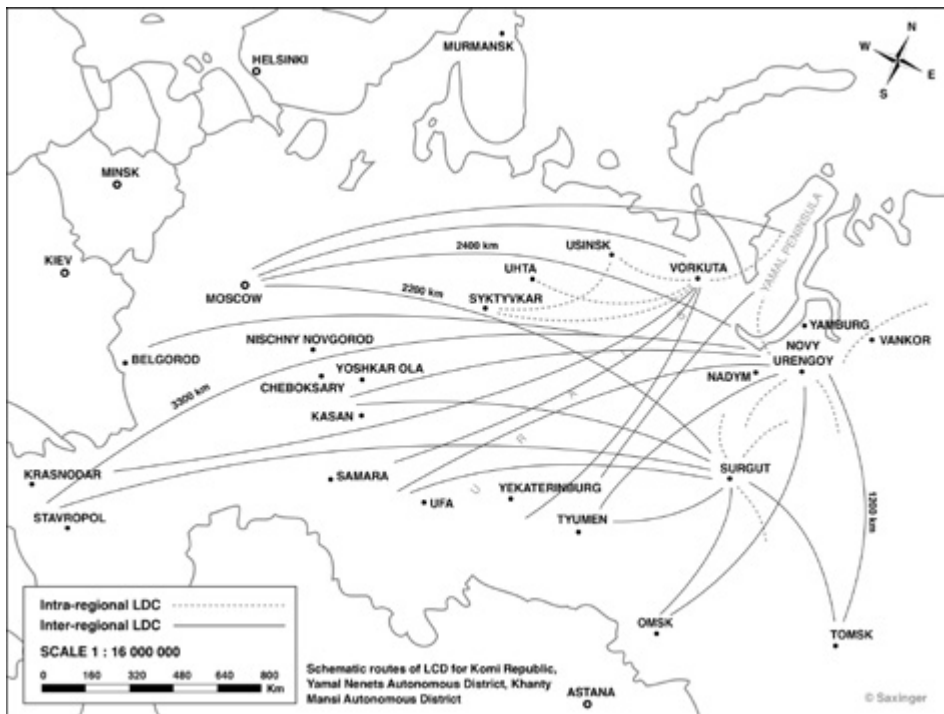
бильной и мульти-локальной полевой работы. Я сопровождала вахтовых рабочих во время их путешествий на самолетах и междугородних поездах, преодолев в общей сложности более 25000 км пути между Новым Уренгоем в Ямало-Ненецком автономном округе (ЯНАО) за полярным кругом и Москвой за несколько поездок из одного города в другой, порой останавливаясь в различных городах Ханты-Мансийского Автономного округа (ХМАО), таких как Сургут и Нижневартовск. Помимо этого, я проводила исследования во время своего пребывания в родных регионах вахтовиков, таких как Республика Марий Эл, Чувашия, Татарстан, Башкортостан, а также в городах, называемых транспортными узлами Севера, в маленьких мобильных посёлках и крупных рабочих посёлках вахтовиков, таких как Ямбург Газпрома. На основе подхода смешанного метода я собрала количественные данные в двух анонимных компаниях (n=117) и среди студентов Уфимского государственного нефтяного технического университета из семей, в которых как минимум один из родителей работал вахтовым методом (n=145) (Saxinger et al. 2014). Количественные данные были одним из оснований для интерпретации качественных данных, которые были проанализированы с помощью интерпретативных методов социальной антропологии (см., например: Geertz 1973, 1983, 1993, Ingold 2000, 2011, Turner 1986) и метода расширенного анализа конкретных ситуаций (см., например: Burawoy 1998, Gluckman 1961, Turner 1975, 1969).

## 9.2 Вахтовая работа в нефтяной промышленности

Мобильность и мульти-локальность являются центральными характеристиками вахтового метода. Люди путешествуют сотни и тысячи километров. Они приходят, например, из центральных и южных регионов России, таких как Республики Башкортостан, Чувашия, Татарстан или Поволжье и Северный Кавказ, которые являются традиционными регионами добычи нефти и газа с квалифицированной рабочей силой. Вахтовый метод распространяется от Сахалина или Хабаровска на Дальнем Востоке до регионов возобновлённого ресурсного развития в центральной Сибири - особенно на богатых нефтяных и газовых месторождениях Западной Сибири, таких как рядом с так называемой Российской газовой столицей в Новом Уренгое, городами Ноябрьск и Надым в ЯНАО или крупными нефтяными городами в ХМАО, такими как Сургут, Нижневартовск или Когалым.

---

язык), Элизабет Офнер, Елене Нуйкиной, Сигрид Шиссер и ООО «Газпром добыча Ямбург» за доступ в вахтовый посёлок Ямбург. Данная книга финансируется Австрийским научным фондом (FWF) [PUB 238-G15]. Опрос был проведен при сотрудничестве с филиалом Тюменского государственного университета в Новом Уренгое и с УГНТУ в Уфе.



Основные пути вахтовых рабочих и расстояния между отправляющими регионами Европейской России и нефтегазовыми центрами Западной Сибири.

Вахтовые рабочие живут в этих регионах как в стационарных, так и в мобильных лагерях периодами от одной недели до трех месяцев. Впоследствии они проводят от одного до четырех недель отдыха у себя дома. Точные цифры не доступны, так как категория вахтовых рабочих не рассматривается в национальной переписи населения. Ориентировочно в нефтегазовом секторе работают около одного миллиона человек (Мартынов и Москаленко, 2008). В общей сложности мы можем говорить о нескольких сотнях тысяч вахтовых рабочих НРС в российской нефтяной отрасли (Eilmsteiner-Saxinger 2011). Этот режим работы применяется также в других отраслях, таких как лесная и рыболовство.

Жизнь вахтовых рабочих характеризуется социально-пространственной триадой «Дом–Дорога–Вахта». Люди, работающие вахтовым методом, должны согласовывать эти значимые сферы жизни. Дорога представляет собой пространство перехода между домом и работой, и все эти пространства отличаются друг от друга с точки

зрения социального взаимодействия, норм и идей. Мобильные рабочие достигают этого путём локализации себя в этих местах эмоционально, социально, культурно и физически. Эти три концептуальных арены сознательно и разделены, и соединены одновременно. Через разделение и соединение – сознательное испытание каждой из сфер – эти сферы полностью интегрированы в жизненный мир.

Такая мульти-локальная и мобильная жизнь отделяется от нормального, т.е., оседлого, образа жизни не путешествующего населения. Вахтовые рабочие намеренно подчеркивают это различие: так, например, в моих интервью они часто ссылались на эту ненормальность (которая нормальна для них). Представляется, что вахтовые рабочие стремятся обосновать свой выбор профессионального пути, связанного с посменной работой и путешествиями на дальние расстояния. Они утверждают, что их образ жизни нормален. Ощущение этой нормальности приходит со временем, по мере адаптации к вахтовой работе и её превращения в привычку (Bourdieu 1984, 1977) в процессе взаимодействия с другими вахтовыми рабочими на протяжении длительных отрезков времени. Социализация в социальной среде или привыкание к образу жизни вахтовиков может происходить и в годы формирования личности, как, например, в случае с молодыми вахтовыми рабочими, выросшими в регионах, где присутствует большое количество специалистов-вахтовиков, либо непосредственно в семьях вахтовых рабочих.

Наряду с этим, вахтовики воспринимают свой образ жизни как экстремальный. Экстремальные условия жизни – мульти-локальность и работа в значительно отдаленных регионах, богатых ресурсами, в суровых климатических условиях Севера, компенсируется более высокими зарплатами. Зарплата для «синих воротничков» может быть примерно в три-четыре раза выше, а для «белых воротничков», таких как инженеры и управленческий персонал как минимум в шесть раз выше средних (Eilmsteiner-Saxinger 2013b). Хотя с одной стороны экстрим становится нормальным, рабочие должны подчеркивать экстремальный характер своего образа жизни, чтобы обосновать и поддержать престиж, высокий уровень зарплат и неденежные привилегии, которые связаны с работой такого рода. С другой стороны промышленность всё более заставляет снижать уровень заработной платы и условий работы, аргументируя это экстремальностью работы: если кто-то ищет более лёгкую работу, он не должен искать её здесь, в то время как найдутся другие, готовые принять данную возможность заработка.

Данная книга критически анализирует общепринятое представление и научный дискурс, рассматривающие образ жизни вахтовиков как проблематичный. В связи с этим поднимаются вопросы о том, правомерно ли классифицировать образ жизни вахтовых рабочих как ненормативный, каким образом вахтовики организуют свою жизнь в соответствии с принципами циклической мобильности и мульти-локальности, как они соотносят три основных сферы своей жизни - Дом, Дорогу и Вахту, и

делают свой непростой образ жизни привлекательным и желательным.

С другой стороны, мы должны задаться вопросом, почему некоторые люди быстро оставляют работу вахтовиков и не могут или не хотят совмещать либо разделять важнейшие сферы своей жизни. Широкое распространение приобретает так называемая «дикая вахта», особенно в строительной отрасли. Она означает трудовую деятельность на сомнительных, а иногда, нелегальных условиях в рамках краткосрочных договоров, которые в современной России характеризуются неудовлетворительным соблюдением трудового законодательства и коррупцией. Это крайне негативно отражается на удовлетворенности штата предприятий своей работой. Неудовлетворительные условия мобильности и мульти-локальности, которые затрудняют нормализацию образа жизни вахтовиков, связаны, например, с тем фактом, что компании не покрывают транспортные расходы, условия жизни на месте работы часто сводятся к предоставлению ночлега и питания, а условия контракта не выполняются в связи с просрочками или даже отказами в выплате заработной платы. Путешествуя на поезде вместо более короткого пути на воздушном транспорте или недостаточные продовольствие и запасы пресной воды не только воздействуют на физическое или психологическое здоровье, но и на состояние, в котором вахтовый работник возвращается к его или ее личной жизни. Чем жестче условия, тем больше времени необходимо для отдыха, вместо того, чтобы посвятить его досугу с семьей или дополнительной домашней работе. Последнее часто бывает и часто ожидается. Невозможность соответствовать семейным или супружеским ожиданиям может привести к трениям и впоследствии к разводу.

Несмотря на это, у людей развивается прочная социальная и эмоциональная привязанность не только к работе, связанной с добычей полезных ископаемых, и к природным ресурсам как материальности, выражающаяся, например, в широко распространённом тосте «За вас, за нас, за нефть и газ!»). Более того, сильные связи выстраиваются по отношению к просторам сурового и экстремального Севера, который находится так далеко от регионов Центральной России. Они включают материальность и символическое значение Севера в качестве части своей жизни и, таким образом, реализуют региональные взаимосвязи между центральной Россией и арктическими и субарктическими регионами российского Севера не только в эмоциональном, но и в социально-экономическом плане.

Это имеет особое значение для центральных регионов России, где вахтовики вкладывают и тратят свои зарплаты и денежные переводы. Таким образом, они вносят существенный вклад в развитие экономики российских регионов. Так называемый «эффект бабочки» (*fly-over effect*), описанный на примерах других стран мира (Storey 2001, 2010), хорошо заметен и в России. Он состоит в том, что вахтовые рабочие тратят большую часть своих доходов в «отправляющих» регионах, откуда они приезжают, в то время как отдаленные регионы, в которых они работают, стра-

дают от недостатка инвестиций на местном уровне. На протяжении трех последних десятилетий после распада Советского Союза маленькие городские и сельские поселения центральных и южных регионов России остаются в бедственном социально-экономическом положении. Таким образом, деньги, заработанные на Севере, играют большую роль в жизни местного населения и самих этих регионов.

### 9.3 Предпосылки для разделения и соединения

На основе этнографических данных я смогла выявить наиболее важные пути осмысления вахтовыми рабочими своего образа жизни, которые я называю практиками нормализации. Они встречаются во всех группах, но различаются между собой с точки зрения возможностей и способов нормализации рассматриваемого образа жизни. Для осмысления вахтовой работы особенно характерны две черты: с одной стороны, это нормы и идеи, связанные с частной жизнью, а, с другой, проживаемый опыт включения регионов и мест в социальное пространство человека. Социально-пространственная триада «Дом–Дорога–Вахта» образует значимую матрицу, транслирующуюся в социальную практику. Отдельные сферы интегрируются в единое целое, наполненное смыслом.

Полученные данные позволили мне выделить следующие практики осмысления и последующей нормализации вахтового образа жизни теми, кто ведет его и сталкивается с ним. Во-первых, основным является создание и поддержание социальных сетей, обеспечивающих доступ в нефтегазовую отрасль. Получение доступа в эти высокооплачиваемые рабочие места имеет важное значение и осуществляется в первую очередь через семью или сообщество, а также региональные и этнические сети, особенно там, где вахтовая работа широко распространена. Согласно сотруднику отдела кадров одной из крупных компаний, личные рекомендации, помимо квалификации, позволяют добиться более высокой лояльности к компании и снизить текучесть кадров. Штатные работники становятся проводниками с существенным престижем и властью в сообществе.

Другой способ реализации данного жизненного стиля - это рассмотрение практик мульти-локальности и мобильности как нормативных практик вахтовой работы. Таким образом, это неотъемлемая часть жизни, необходимая для выработки способности работать в нефтегазовой отрасли на Севере. Особенно важно формирование позитивной мысленной установки по отношению к разделению трех значимых сфер «Дом–Дорога–Вахта» на физическом уровне и к их объединению на личностном, присущее образу жизни вахтовых рабочих, за которым следует взаимодействие с реальностью времени-денег-потребления и преодоление географических расстояний - например, замена идеи «разделенной жизни» или «половины жизни»

на идею «двойной жизни» в смысле её полноты. Как это описывается одним из собеседников: «в отличие от других, я не вижу свою жизнь разделённой, скорее я могу прожить две жизни вместо одной». Чтобы это произошло, человек должен чувствовать своего рода «тягу» к вахтовому образу жизни и одновременно быть способным наслаждаться поддержкой семьи и друзей в домашней среде. Обычно это достигается за счёт того, что члены семьи и сообщества считают преимущества от вахтовой работы привлекательными, включая престиж, доходы и последующую социальную мобильность. В свою очередь, я замечала, что рабочие, которые наслаждаются взаимной поддержкой и помощью коллег, встречаются в разных половозрастных группах.

Одним из важнейших аспектов оказалось создание индивидуального личного пространства и пребывание в нем как Дома, так и на Вахте как реализация желания уединения, которое зачастую испытывают рабочие. Этот аспект должен быть предметом переговоров, особенно с семьей, которая часто ожидает резкого семейного участия, когда вахтовик возвращается домой. Тем не менее, разговоры с супругами показали мне, что определенное желание «уединённости» (не одиночества) воспринимается позитивно. Это показывает необходимость сопереживания индивидуальным потребностям члена семьи, работающего вахтовым методом. Несомненно, что это может быть успешным только, если потребности и сопереживание уравновешивается с обеих сторон.

В целом, осознание нормальности и дистанцирование от мнений других людей, характеризующих вахтовый образ жизни как проблематичный, имеют важное значение, в то же время, сохраняя ощущение и акцент на экстремальных условиях как важной особенности работы. Как было описано выше, это взаимосвязанный и тесно скреплённый процесс, который выражается с одной стороны в формулировке нормальности мобильности и с другой стороны в разработке характера работы и жизни как выдающейся и экстремальной, который увеличивает как престиж, так и индивидуальное пространство в знак ожидаемого уважения к данному образу жизни. Состояние нормальности, хотя и в экстремальных условиях, достигается за счет того, что вахтовые работники стремятся к максимуму общественных ценностей, существующих в современной России, за которые их уважают: заработок на хорошую жизнь, богатство, престиж и вертикальная социальная мобильность, которые также связаны с лучшими возможностями высшего образования для детей. Наконец, интеграция центральных и северных регионов в осмысленный жизненный мир поддерживает реализацию мобильной и мульти-локальной жизни. Чем дольше люди путешествуют туда и обратно, тем ближе становится отдалённое место работы на ментальной карте (Downs & Stea 1977, Gould & White 1974, Lynch 1960, Weichhart 2008).

Данные практики встроены в общественные структуры, которые подвергаются

воздействию социальных категорий различия, таких как пол, возраст, образование и профессиональная подготовка, а также различия в условиях труда и видах трудовых договоров. Более того, они характеризуются курированием и ограниченным доступом к этому способу жизнеобеспечения в нефтегазовой отрасли, а кроме этого, нормами общества, в котором большинство людей не ездит на работу на огромные расстояния, чтобы жить там подолгу в экстремальных условиях (т.е. ведут монолокальный оседлый образ жизни), и лучше всего знакомо с моделью патриархальной нуклеарной семьи.

#### 9.4 Гетерогенность людей и труда

Нефтяная промышленность развиваемая в арктических и субарктических районах, а также в отдаленных регионах Сибири, создала огромный спрос на высококвалифицированный персонал. В то же время, эти же специалисты востребованы также в более умеренных регионах центральной России, тем самым вызывая дефицит рабочей силы на Севере. Параллельно с этим, менее квалифицированные рабочие пытаются получить доступ к более оплачиваемому труду на Севере, что приводит к усилению конкуренции за рабочие места и более низкой заработной плате. Кроме того, этот персонал, обученный только на работе и не проходивший каких-либо курсов повышения квалификации, означает уменьшение международной конкурентоспособности российской рабочей силы. Это явление было отмечено отраслью (Andreyev и др. 2009), а также профсоюзами (Вуков 2011).

Это факт жизни, что работа на Севере, а также то, что такая работа предполагает (справляться с большими расстояниями, долгой продолжительностью поездок и проживанием в закрытых посёлках), как правило, является чрезвычайно сложной задачей для вахтовых работников в физическом, психологическом и социальном планах. Это требует предприятия сложных стратегий решения проблемы каждым индивидом по отдельности. Поэтому имеет смысл, что эти условия труда компенсируются высокими зарплатами как за рубежом, так и в России. Тем не менее, этот факт не обязательно производит стереотипный образ, что вахтовая работа дана только для сильных мужчин, которые готовы на все, справляются с огромным давлением, являются крутыми парнями с разрушенными личными отношениями и тратят свое свободное время на проститутку и выпивку. Это, к сожалению, преобладающее мнение выражено в средствах массовой информации и в телевизионных документальных фильмах, а иногда и в научном сообществе. В самом деле, эта картина также частично подтверждается самими рабочими. Но эта перспектива не учитывает тот факт, что вахтовая работа охватывает



различные профессии, в том числе мужчин и женщин в широкой возрастной группе – некоторые работают даже после выхода на пенсию. Кроме того, эти люди сильно различаются с точки зрения их представлений о природе эмоциональных отношений. Другими словами, это очень диверсифицированная группа, а никак не однородная. Вахтовая работа является средством зарабатывания на жизнь, которая доступна людям из различных слоев общества. Кроме того, вахтовая работа также взаимодействует различными способами с местным населением в северных ресурсных сообществах. Таким образом, этот факт необходимо учитывать при изучении взаимодействия сообщества и промышленности, которое, к сожалению, часто основывается на указанных выше стереотипах.

### 9.5 Девиантная жизнь на экстремальном Севере?

Исследование также показывает, что люди, участвующие в работе вахтовым методом, много рефлексируют о планировании своей жизни, да и о том, что вообще представляет собой успешная жизнь. Разнообразие людей в таких рабочих местах и в коллективах, как сообщества на трудовом месте называются в России, имеет решающее значение для сбалансированной общественной жизни как в вахтовых посёлках, так и в остальном мире.

С точки зрения семейной жизни отмечено, что вахтовая работа не обязательно влияет отрицательно. В вышеупомянутом анкетировании среди вахтовых работников более 70% заявили, что их брак был удовлетворительным ( $n = 117$ ). Когда рассматриваются разводы или неудовлетворительное партнерство, то становится ясно, что влияет также комплекс других факторов (Saxinger и др. 2014).

В статистических данных, собранных в рамках моего исследования показано, что дети из семей вахтовых работников научились справляться с таким типом семейной жизни. Более 60% ( $n = 145$ ) такой молодежи заявили, что их отношения с родителем, работающим вахтовым методом, являются удовлетворительными и близкими (Saxinger и др. 2014). Если дело доходит до злоупотребления алкоголем и насилия в семье становится ясно, что это во многом зависит от индивидуальных характеристик и, как собеседники подчеркивают, одна только вахтовая работа не может быть причиной данного типа пагубной ситуации.

Существует комплекс различных факторов, оказывающих воздействие на семьи вахтовых работников, который раскрывает целый нормальный спектр от проблематичной до удовлетворительной жизни. В целом, вахтовые работники и их семьи не воспринимают свою жизнь как девиантную (Freilich 1991) или проблематичную, как посторонние могли бы подумать. Многие из моих информаторов эксплицитно апеллируют к нормальности их жизни и подчеркивают, что не следует обязательно видеть их

как ненормальных. Они осведомлены о существовании такого внешнего восприятия.

Аналогичные процессы показаны в контексте отношений к Северу. Север описывается как экстремальный (экстремальные условия) с точки зрения его удаленности и суровых климатических условий. Среди обывателей мало известно об этих регионах и стереотипные ассоциации связаны с обширными бесхозными просторами и угрожающим холодом, где коренное население живет изолированно и вне норм цивилизации. Однако это не отражает реальность. Эти заблуждения относительно девиантного пространства для жизни оказывают влияние на восприятие привлекательности тех рабочих мест, которые требуют вахтовой работы на север, что в свою очередь оказывает влияние на трудовые ресурсы отрасли. Моё исследование показывает, что отношение к Северу углубляется с течением времени через повторение до тех пор, пока это пространство больше не рассматривается как незнакомое и враждебное, а становится центральным в жизни людей, а также источником благополучия. Это то, что Север затем символизирует для вахтовых работников и их социальных сетей и семей, оказывая положительное влияние на молодых вахтовых работников, которые приезжают из так называемых вахтовых династий и регионов, где вахтовый метод является распространенным явлением. Впоследствии они готовы взять на себя такую же работу. Опрос, проведенный среди студентов из семей вахтовиков, показали, что половина из них готовы к работе в качестве вахтовых<sup>47</sup> (Saxinger и др. 2014).

Специальное и экстремальное пространство Севера превращается в нормальность через преодоление данного типа психического барьера. В то же время представление об экстремальной природе и ненормальности Севера должно поддерживаться вахтовыми рабочими для обоснования получаемых ими компенсации в виде высокой зарплаты и специальных выплат. Это необходимо для укрепления профессиональной идентичности и престижа этой работы, что показывает, что экстрим, ассоциируется не только с Севером, но и с самой вахтовой работой.

Экстрим, с точки зрения вахтовой работы характеризуется мульти-локальностью и мобильностью как составляющими соответствующего образа жизни. С другой стороны, это понятие экстрима используется промышленностью, которая продолжает ухудшать положения трудовых договоров, а также условия жизни и работы на местах. Оправданием такого ухудшения положения, очевидно, является то, что суровые условия труда – «часть игры», в частности, что экстрим обязательная характеристика вахтовой работы и, поэтому, люди должны справляться с ним. Это серьезное утверждение, потому что сотни тысяч человек работают вахтовым методом, и более миллиона из них работает в нефтегазовой отрасли в России (Martynov & Moskalenko 2008).

---

47 Любопытно, что также 46.7 % женщин имеют положительную установку по отношению к вахтовой работе (Saxinger и др. 2014).

Для того чтобы вахтовая работа стала нормальным социальным явлением и начала рассматриваться как часть разнообразия образов жизни в российском обществе, крайне важно «де-экзотизировать» вахтовую работу в нефтегазовой промышленности на Севере. Это имело бы положительное воздействие на большое число людей, желающих работать вахтовым методом и, соответственно, обогатило бы промышленность, остро нуждающуюся в квалифицированных кадрах. Такое начинание должно отражать отношение к ваховикам как членам общества, а не как объектам, являющимся частью мобильных человеческих ресурсов.

Подобное отношение может иметь положительные последствия для процесса установления отношений с местным населением регионов, где ведутся промышленные разработки. Важно учитывать мнение вахтовых рабочих, их потребности и представления. Важно вести разговоры не только о них, но и с ними. Они могут стать ценными информантами, способными помочь продвижению вахтового метода в организации трудовых резервов. Они должны превратиться из человеческих ресурсов как объекта статистики в социальных акторов. Это желание, которое часто выражается самими рабочими.

Учитывая сказанное выше, имеет место сильная экзотизация вахтовых работников. Я должна признать, что, – как это имеет место во многих этнографических исследованиях, – этот образ жизни был странным для меня самой в начале, и то, что я знала, было мощной оппозицией оседлых людей по отношению к этому мобильному образу жизни. Антропология находится в непосредственной близости от возможности уловить неизвестное, которое так хорошо известно тем, кого мы изучаем. Это заставило меня попытаться разгадать, как люди видят себя и как они практикуют мобильность и мульти-локальность. Понятие девиантности подчеркивает причину мобильных и мульти-локальных жизней вахтовых работников, по которой они настойчиво подчеркивают понятие нормальности, описывая себя. Они осведомлены о внешнем конструировании их отклонения от тех, кто живет осёдло, и специально подчёркивают аргументы в пользу мобильного и мульти-локального состояния. Они отстаивают социальную мобильность и лучшую жизнь, которую они могут достичь для себя и своих детей. Как мужчины, так и женщины, которые работают вахтовым методом, делают это ради своей семьи в первую очередь; по крайней мере, так они объясняют это мне и себе. Это имеет первостепенное значение в России, где социальная поддержка со стороны государства является настолько слабой, что люди стремятся к повышению благосостояния семей и созданию таким образом сильных социальных сетей. Особенно от мужчин ожидается быть кормильцем и ответственным за крепкое домашнее хозяйство. Таким образом, вахтовые работники в России делают в точности то, что ожидается от них в рамках существующей социальной нормы (Eilmsteiner-Saxinger 2004). Таким образом, вахтовые работники так же стремятся к среднему (Link и др. 2003) и достигают этого своими

высокими зарплатами и, во многих случаях, устойчивыми рабочими местами на Севере. Миссия выполняется и, следовательно, мобильный и мульти-локальный образ жизни еще более рассматривается как нормальный в целях достижения нормальной жизни в целом. Поэтому проблематичный становится единственным прилагательным для тех, кто не использует вахтовую работу как шаг по лестнице социальной мобильности, а тратит деньги на азартные игры, употребление алкоголя или проституток. Таким образом также вахтовые рабочие различаются на проблематичных и нормальных. Тем не менее, проблематичной таким образом является часть системы, в то время как вся система вахтовых работ, которая дает возможность для достижения средних социальных целей в жизни, девиантна только для тех, кто не может с ней справиться.

## 9.6 Реализация вахтового метода

Мы можем увидеть контраст между двумя группами рабочих при анализе того, как ваховики справляются с трудностями своего образа жизни и относятся к ним. Те, кто намерен работать вахтовым методом на протяжении длительного времени, стремятся влиться в рабочие коллективы компаний, предлагающих хорошие условия труда и жизни в вахтовых поселках. Эта группа рабочих, в основном, не рассматривает вахтовую работу лишь как быстрый способ обогащения. Однако, люди, работающие на сомнительных или даже незаконных условиях по краткосрочным контрактам и за низкие зарплаты, при отсутствии социальной защиты и страхования здоровья (что типично для так называемой «дикой вахты»), настроены лишь на непродолжительный период вахты.

Более того, ключевую роль в понимании различных подходов и условий вахтовой работы играют исторический и символический аспекты: люди, начинавшие работать в нефтегазовой отрасли в советское время – независимо от того, работали ли они ваховиками или на основе постоянной занятости – были социально и экономически защищены в силу патерналистской политики государственных предприятий. Более того, они имели право на многочисленные дополнительные льготы как рабочие Севера, такие как, например, покупка машины в более короткие сроки, лучший доступ к потребительским товарам по сравнению с другими регионами Советского Союза, не говоря уже о том, что они получали более высокие зарплаты. Кроме того, работа в нефтегазовой отрасли Севера была окружена престижем, поскольку занятые в ней люди рассматривались в контексте приоритетов развития промышленности в рамках советской государственной политики.

Они считали себя пионерами, и это помогало им сформировать идентичность людей, работающих в сложных условиях под большим стрессом: это служило обо-

снованием их привилегий. До сих пор такое представление широко распространено среди этих рабочих. Но сегодня они живут в контексте российской, а не советской национальной политики. Однако, для рабочих бывших государственных предприятий, таких, как «Газпром», «Лукойл», «Роснефть» или других прямых или непрямым преемников государственных предприятий, многие из описанных выше льгот, такие, как и особые привилегии и высокий престиж, сохраняются и сегодня.

Однако другие рабочие находились и находятся сегодня в ситуации, когда предприятиям угрожает закрытие, компании приватизируются, а поиск сотрудников производится путем аутсорсинга. Новые компании нанимают рабочих на худших условиях и за более низкие зарплаты. Это в большей степени касается рабочих строительных компаний-субподрядчиков и в меньшей - крупных корпораций, работающих в добывающих отраслях и в производстве. Более того, сегодня многие оказываются в условиях «дикой вахты», что в целом дискредитирует вахтовую работу (Вуков, 2011).

Кроме того, это не обеспечивает долгосрочную перспективу для работников, которые впоследствии не могут превратить этот образ жизни в нормальность, как это могут сделать другие с достойными условиями труда и контрактов.

### 9.7 Макро-контекст – игнорирование политиками

Увеличивающаяся рационализация промышленности путем применения новых технологий также ведет к снижению спроса на рабочих с невысокой квалификацией. В упомянутом выше строительном секторе отмечается увеличение количества краткосрочных договоров. Результатом становится менее определенный путь профессионального развития, потому что рабочие не знают точно, где им удастся найти работу в следующий раз. Преимуществом для работодателей является то, что краткосрочные договоры с рабочими на срок одной вахты не влекут за собой специальных выплат и гарантий, что создает брешь в трудовом праве. Повышая гибкость со стороны компаний, они одновременно усиливают фактор нестабильности в жизни рабочих и их семей. В рамках краткосрочных договоров вероятность обмана рабочих, например, невыплаты зарплат, также возрастает. Из-за коррупции и слабой правовой системы России, рабочие практически никогда не обращаются в суд с целью отстаивания своих трудовых прав. Тем не менее, рабочие из маленьких городских и сельских поселений Центральной России, где рынок труда в сложной социально-экономической ситуации, а уровень доходов невысок, тем не менее, соглашаются работать в таких условиях.

Учитывая большой спрос на квалифицированные и мобильные кадры в индустрии и тот факт, что проблема текучести кадров отражается на качестве продукции

(что также является проблемой на международном уровне, см. Beach и др. 2003), удивительно то, что государство не проявляет большей активности в регулировании трудовых отношений и контроле за соблюдением условий трудовых договоров в России.

Тема мобильной рабочей силы в отделенных частях российского Севера и Сибири практически исчезла с повестки дня кремлевских чиновников, если сравнить сегодняшнюю ситуацию с 1990-ми – началом 2000-х гг., когда шли бурные дебаты по поводу демографического положения Севера. Тот период характеризовался оттоком постоянного населения и притоком мобильной рабочей силы с целью разработки полезных ископаемых Севера. Сегодня организация вахтовой работы не регулируется государством, а отдана на откуп промышленности и свободных рыночных отношений. Однако, как отмечено выше, эти рыночные отношения развиваются в стране охваченной коррупцией и характеризующейся слабой правовой системой. Это вызывает особое беспокойство, поскольку нефтегазовая отрасль – одна из наиболее процветающих сфер экономики и основных источников пополнения казны государства. Это настораживает. Политика вертикали власти Владимира Путина направлена скорее на обеспечение природными ресурсами, чем благополучие работников, добывающих богатство нации. В этом смысле мы должны говорить о ресоциалистической-неолиберальной России вместо пост-социалистической.

## 9.8 Заключение

Данное исследование показывает актуальность восприятия жизни в условиях мобильного и мульти-локального образа жизни, которую ведут вахтовики, в качестве нормальной. Я поддерживаю отношение к вахтовикам как к собеседникам в дискуссии, касающейся развития существующей системы управления вахтовой работой. Более того, вахтовики – важные информанты и партнеры в дискуссиях с местным населением о влиянии мобильной рабочей силы на местные сообщества. Такой диалог играет жизненно важную роль, поскольку нам необходимо улучшить вахтовый метод привлечения рабочей силы в арктические регионы в целом. Важно понимать требования и представления рабочих о том, как должна быть организована вахтовая система. Моё исследование показало, что вахтовые рабочие хотят, чтобы их считали активными и зрелыми собеседниками, а не только учитываемыми статистикой человеческими ресурсами. Они хотят считаться нормальными и не-девиантными среди внешнего населения. Тем не менее, существуют особые потребности в обеспечении хорошего качества жизни и организации позитивного отношения к мобильности и мульти-локальности. В первую очередь, важно расположить их в двух отдельных сферах жизни - дома и на вахте - в то же время интегрируя эти сферы в

позитивном смысле. Это возможно, поскольку многие вахтовые работники имеют удовлетворительную семейную жизнь, продолжая работать вахтовым методом уже на протяжении многих лет и десятилетий. Социальные сети на вахте и дома, которые понимают жизнь в мобильности и мульти-местности, имеют важное значение. Разведённые люди говорили мне, что только второй партнер мог понять их конкретные потребности и, позволить второму браку состояться. Взаимная поддержка через смену поколений, когда старшие вводят младших к жизни на вахте имеет большое значение. То же самое верно для домашнего сообщества. В регионах, где вахтовая работа не является исключением, вахтовики чувствуют себя уместными – и нормальными. Вахтовые рабочие часто относятся к тому типу личностей, которые нуждаются в свободном пространстве и уединении. Это не означает обязательно одиночество; необходимо умение справляться с требованиями коммуникации и социализации во время пребывания дома и на вахте. Многие говорят, что это выматывает. Как мы уже отмечали, с другой стороны многие не могут справиться с таким образом жизни. Для них он не является устойчивым, они покидают работу через несколько смен и не могут превратить экстремальную жизнь в нормальность. Система избавляется от них. Таким образом, первостепенное значение имеет обеспечение на рабочем месте условий, поддерживающих потребность в нормальной жизни на вахте в той же мере, в какой она воспринимается в домашних условиях. Крупные компании, такие как «Газпром», где я проводила полевые исследования, или такие как «Роснефть» и «Лукойл» и.д., имеют в этом отношении очень хорошую репутацию. Ситуация отличается, когда речь заходит о субподрядчиках, небольших компаниях. Трудовое законодательство не соблюдается, жилищное и сервисное обслуживание ограничены, а уровень заработной платы ниже. В таких условиях вахтовики затрачивают множество усилий для того, чтобы достичь нормальной жизни в условиях вахтовой работы. В этих компаниях высока текучесть рабочей силы, а удовлетворение от работы низкое. Эти рабочие места дискредитируют (Вуков 2011) систему вахтовой работы. Вахтовая работа может быть включена в удовлетворительную жизнь так же, как и Север, который привлекает людей на юге.

## 10 Appendix

### 10.1 ExpertInneninterviews

- Anonym: MitarbeiterIn der Stadtadministration in Novy Urengoy, zuständig für Arbeitsbelange, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin, 2010.
- Bondarenko, Gennadiy: Professor für Philosophie, *Staatliche Technische Petroleum Universität Ufa* (UG-NTU), Interview in Ufa, geführt von der Autorin, 2009.
- Borovikov, Vladimir: ehemaliger Leiter der Abteilung für Personalentwicklung des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*, Interview in Sankt Petersburg, geführt von Elena Nuykina (Projekt Lives on the Move), 2012.
- Borovikova, Irina: Leiterin der Abteilung für Soziale und Psychologische Forschung des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Urengoy*, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin, 2008.
- Gareyev, Eduard: Professor für Politikwissenschaft, *Staatliche Technische Petroleum Universität Ufa* (UG-NTU), Interview in Ufa, geführt von der Autorin, 2009.
- Harwood, Sharon: freiberufliche Planerin und Lektorin am Institut für Erd- und Umweltwissenschaften, James Cook Universität Cairns, Interview in Whyalla, geführt von der Autorin, 2010; Interview in Cairns, geführt von der Autorin, 2012
- Khaytun, Aleksey: Professor für Wirtschaftswissenschaften, *Russische Akademie der Wissenschaften, Europainstitut: Zentrum für Energiepolitik*, Interview in Moskau, geführt von der Autorin und Elena Aleshkevich (Projekt Lives on the Move), 2010.
- Kerr, Phiona: stellvertretende Campmanagerin in einem australischen Bergbauunternehmen, Interview in Darwin, geführt von der Autorin, 2012.
- Kramar, Valentin: stellvertretender Generaldirektor des Unternehmens *OOO Gazprom Dobycha Yamburg*, verantwortlich für Personal und soziale Agenden, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin und Elena Aleshkevich (Projekt Lives on the Move), 2010.
- Kusnetsova, Anzhelika: Leiterin *des Zentrums für Psychosoziale Hilfe für Kinder und Jugendliche* in Novy Urengoy, Interview in Novy Urengoy, geführt von der Autorin, 2008.
- Nuykin, Vladimir: Vizebürgermeister der Stadt Novy Urengoy, Interview geführt von der Autorin und Elena Aleshkevich (Projekt Lives on the Move), 2010.
- Storey, Keith: Professor für Geographie, *Memorial Universität St. John's Neufundland*, Interview in St. John's, geführt von der Autorin, 2012.



## 10.2 Literaturverzeichnis

- Abakumova, M. (2009) 'Drug semey', *Novaya gazeta*, <http://www.rospress.com/corruption/3748/> [29.03.2013].
- Agapkin, V. M. und Khaytun, A. D. (1987) *Mobil'nost' stroitel'nogo proizvodstva*, Moskva: Stroyizdat.
- Aleshkevich, E. S. (2010) 'Implementation of Policy Decisions to Develop the Far North: History of the Long-distance Commute Work', in Stammler, F. und Eilmsteiner-Saxinger, G., Hg. *Biography, Shift-labour and Socialisation in a Northern Industrial City – The Far North: Particularities of Labour and Human Socialisation*, Rovaniemi, Vienna: Arctic Center, University of Lapland, Finland, FWF project "Lives on the Move: Vakhtoviki in North-western Siberia" at the Department of Geography and Regional Research, University of Vienna, Austria, 109–115, [https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user\\_upload/inst\\_geograph/BOOK\\_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian\\_North.pdf](https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_geograph/BOOK_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian_North.pdf) [23.03.2015].
- Ananenkov, A. G., Stavkin, G. P., Andreyev, O. P., Salichov, Z. S., Kramar, V. S., Arabskiy, A. K., Borovikov, V. A., Orlova, I. A., Fomin, A. N., Okhotnikov, S. V. und Sobakin, A. K. (2005) *Sotsial'nyye aspekty tekhnicheskogo regulirovaniya vakhtovogo metoda rabotu v usloviyakh Kraynego Severa*, Moskva: Nedra.
- Andreyev, O. P., Arabskiy, A. K., Borovikov V. A., Kramar, V. S., (2007) 'Sistema menedzhmenta vakhtovogo metoda raboty predpriyatiya v usloviyakh Kraynego Severa', *Gazovaya promyshlennost'*, 9, 28–31.
- Andreyev, O. P., Arabskiy, A. K., Kramar, V. S. und Silin, A. N. (2009) *Sistema menedzhmenta vakhtovogo metoda raboty predpriyatiya v usloviyakh Kraynego Severa*, Moskva: Nedra.
- Angell, A. (2010) 'Big Boys Don't Cry?: Exploring the identity and well-being of mobile resource workers in the Alberta Oilsands', Konferenz *Unwrap the research: Exploring life in the fishbowl*, Fort McMurray, Alberta, 22–24.10.2010.
- Appadurai, A. (1986) *The social life of things: Commodities in cultural perspective*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Appadurai, A. (1996) *Modernity at large: Cultural dimensions of globalization*, Minneapolis: University of Minnesota Press.
- Argounova-Low, T. (2006/2007) 'Frontier: reflections from the other side', *Cambridge Anthropology*, 26(2), 47–56.
- Augé, M. (2008) *Non-places: An introduction to supermodernity*, London: Verso.
- Babinov, E. N. (2002) 'Poluostrov Yamal – glavnyy region razvitiya vakhtovogo metoda organizatsiya truda v OAO "Gazprom"', *Kadry gazovoy promyshlennosti*, 4, 3–5.
- Babinov, E. N. und Paslenov, A. P. (2002) 'Osvoyeniye Yamala – novyy etap v razvitii vakhtovogo metoda organizatsii truda', *Gazovaya promyshlennost'*, 7, 28–32.
- Baumann, G. (2000) 'Das Ding im multikulturellen Raum', *Archiv für Völkerkunde*, 51, 31–44.
- Beach, R., Brereton, D. und Cliff, D. (2003) *Workforce Turnover in FIFO Mining Operations in Australia: An Exploratory Study*, Brisbane: Centre for Social Responsibility in Mining, Sustainable Minerals Institute, University of Queensland.
- Behrends, A., Rayna, S. und Schlee, G., Hg. (2011) *Crude domination: An anthropology of oil*, New York: Berghahn Books.
- Bissell, D. (2009) 'Moving with Others: The Sociality of the Railway Journey', in Vannini, P., Hg. *The cultures of alternative mobilities. Routes less travelled*, Farnham: Ashgate, 55–69.

- Blakkisrud, H. und Hønneland, G., Hg. (2006) *Tackling space. Federal politics and the Russian North*, Lanham: University Press of America.
- BMEIA (2012) 'Wirtschaftsbeziehungen zwischen Österreich und Russland', Bundesministerium für europäische und internationale Angelegenheiten, <http://www.bmeia.gv.at/botschaft/moskau/bilaterale-beziehungen/russische-foederation/wirtschaft.html> [29.03.2013].
- Bogudinova, V. N. (1981) 'TEO ispol'zovaniya vakhtovykh metodov organisatsii truda na severe', *Gazovaya promyshlennost'*, 8(7), 19–24.
- Bolotova, A. und Stammer, F. (2010) 'How the North became home. Attachment to Place among Industrial Migrants in Murmansk region', in Lee, H. und Southcott, C., Hg. *Migration in the Circumpolar North: Issues and Contexts*, Edmonton: Canadian Circumpolar Institute Press, 193–220.
- Bondarenko, G. V., Gareyev, E. S. und Kharitonov, A. N. (2003) 'Vakhtovo-ekspeditsionnaya sistema proizvodstvennoy deyatelnosti predpriyatii TEK na Kraynem Severe v kontekste strategicheskikh budushchego rasvitiya Rossiyskogo obshchestva', *Gumanitarnyye Nauki*, 14, 252–263.
- Bondarenko, G. V., Gareyev, E. S., Dautov, R. R. und Dorozhkin, Yu. Yu. (2003) 'Sotsial'naya sfera predpriyatii TEK Kraynego Severa: Problemy transformatsii', *Neft' i gaz*, 5, 162–169.
- Borisov, D. V. (2004a) 'Osnovnyye mirovyye tendentsii i printsipy organisatsii vakhtovogo metoda rabot', *Neftepromyslovoe delo*, 1, 40–43.
- Borisov, D. V. (2004b) *Vakhtovyy metod kak osobaya forma organisatsii trudovogo protsessa: Na primere predpriyatii neftegazovoy promyshlennosti*, unveröffentlichte Dissertation, Moskva: Moskovskiy gumanitarnyy universitet.
- Borovikov, V. A. (2008) *Institutsionalizatsiya sotsial'no-trudovykh otnosheniy pri vakhtovom metode organisatsii truda v usloviyakh Kraynego Severa Rossii (na primere neftegazovogo kompleksa)*, unveröffentlichte Dissertation, Moskva: Akademiya truda i sotsial'nykh otnosheniy.
- Borovikova, I. A. (2010) 'Peculiarities of the Young specialists' Professional Adaptation in Northern Latitudes', in Stammer, F. und Eilmsteiner-Saxinger, G., Hg. *Biography, Shift-labour and Socialisation in a Northern Industrial City – The Far North: Particularities of Labour and Human Socialisation*, Rovaniemi, Vienna: Arctic Center, University of Lapland, Finland, FWF project "Lives on the Move: Vakhtoviki in North-western Siberia" at the Department of Geography and Regional Research, University of Vienna, Austria, 68–69, [https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user\\_upload/inst\\_geograph/BOOK\\_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian\\_North.pdf](https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_geograph/BOOK_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian_North.pdf) [23.03.2015].
- Bourdieu, P. (1970) *Zur Soziologie der symbolischen Formen*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Bourdieu, P. (1977) *Outline of a Theory of Practice*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Bourdieu, P. (1983) 'Ökonomisches Kapital, kulturelles Kapital, soziales Kapital' in Kreckel, R., Hg. *Soziale Ungleichheiten*, Göttingen: Schwartz, 183–198.
- Bourdieu, P. (1984) *Distinction: A social critique of the judgement of taste*, Cambridge, Massachusetts: Harvard University Press.
- Bourdieu, P. (1986) 'The Forms of Capital', in Richardson, J. G., Hg. *Handbook of Theory and Research for the Sociology of Education*, Westport, Connecticut: Greenwood Press, 241–258.
- Bourdieu, P. (1990) *The logic of practice*, Stanford, California: Stanford University Press.
- Brightman, M., Grotti, V. and Ulturgasheva, O. (2006/2007) 'Introduction: Rethinking the 'frontier' in Amazonia and Siberia: extractive economies, indigenous politics and social transformation', *Cambridge Anthropology*, 26(2), 1–12.

- Boyer, D. (2011) 'Energopolitics and the Anthropology of Energy', *Anthropology News*, 52(5), 5–7.
- Bublitz, H. (2003) 'Diskurs und Habitus', in Link, J., Loer, T. und Neuendorff, H., Hg. „Normalität“ im Diskursnetz soziologischer Begriffe, Heidelberg: Synchron Wissenschaftsverlag der Autoren, 151–162.
- Burawoy, M. (1998) 'The Extended Case Method', *Sociological Theory*, 16(1), 4–33.
- Burawoy, M. und Verdery, K., Hg. (1999) *Uncertain transition: Ethnographies of change in the postsocialist world*, Lanham: Rowman & Littlefield.
- Burzan, N. (2011) *Soziale Ungleichheit: Eine Einführung in die zentralen Theorien*, Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften.
- Büscher, M. und Urry, J. (2009) 'Mobile Methods and the Empirical', *European Journal of Social Theory*, 12(1), 99–116.
- Büscher, M., Urry, J. und Witchger, K., Hg. (2010) *Mobile methods*, London: Routledge.
- Bykov, V. M. (2011) *Formirovaniye konkurentosposobnogo personala v usloviyakh vakhtovogo metoda raboty: Na primere neftegazovoy otrasli*, Yaroslavl': Avers Plyus.
- Carrington, K., Hogg, R., McIntosh, A. und Scott, J. (2012) 'Crime Talk, FIFO workers and Cultural Conflict on the Mining Boom Frontier', *Australian Humanities Review*, 53, [http://www.australianhumanitiesreview.org/archive/Issue-November-2012/carrington\\_etal.html](http://www.australianhumanitiesreview.org/archive/Issue-November-2012/carrington_etal.html) [23.3.2015].
- Carson, D., Rasmussen, R. O., Ensign, P., Huskey, L. und Taylor, A. (2011) *Demography at the Edge*, Farnham: Ashgate.
- Casey, H. (2006/2007) 'Oil development, indigenous organisation, and the politics of egalitarianism', *Cambridge Anthropology*, 26(2), 34–46.
- Cassirer, E. (1988 [1923]) *Philosophie der symbolischen Formen*, Band 1, *Die Sprache*, Darmstadt: Wissenschaftliche Buchgemeinschaft.
- Certeau, M. de (1988) *The practice of everyday life*, Berkeley, California: University of California Press.
- Cherepanov, Ye. V. (1998a) 'Mobil'naya sotsial'naya infrastruktura pri osvoyenii ekspeditsionno-vakhtovym metodom: Polyevoy gorodok i vakhtovyy poselok', *Gazovaya promyshlennost'*, 8–9, (Ekonomika, organizatsiya i upravleniye proizvodstvom v gazovoy promyshlennosti), 15–21.
- Cherepanov, Ye. V. (1998b) 'Rezhimy truda i otdykha vakhtovnikov pri osvoyenii mestorozhdeniy uglevodorodov mezhregional'nym vakhtovym metodom', *Gazovaya promyshlennost'*, Nauchno-ekonomicheskiy sbornik, 12, (Ekonomika, organizatsiya i upravleniye proizvodstvom v gazovoy promyshlennosti), 14–23.
- Cherepanov, Ye. V. (1998c) *Osobennosti ispol'zovaniya vakhtovogo metoda osvoyeniya i ekspluatatsii gazovyykh mestorozhdeniy: Na prim. Yamalo-Nenets. Avt. Okr.*, unveröffentlichte Dissertation, Ufa: UGNTU.
- Cherepanov, Ye. V. (1999) 'Professional'nyy otbor i naym personala dlya raboty v ekstremal'nykh usloviyakh Kraynego Severa', *Gazovaya Promyshlennost'*. Nauchno-ekonomicheskiy sbornik, 11–12, (Upravleniye personalom), 19–21.
- Costa, S. D., Silva, A. C. und Hui, V. (2006) *What are the Opportunities and Challenges for Women in Fly-in-fly-out (FIFO) Mining in Canada? An Exploratory Study*, Norman B. Keevil Institute of Mining Engineering [http://www.ausimm.com.au/content/docs/fifo\\_women.pdf](http://www.ausimm.com.au/content/docs/fifo_women.pdf) [23.03.2015].
- Cresswell, T. (1996) *In place/Out of place: Geography, ideology, and transgression*, Minneapolis: University of Minnesota Press.

- Cresswell, T. (2004) *Place: A short introduction*, Malden: Blackwell.
- Cresswell, T. und Merriman, P. (2011) *Geographies of mobilities: Practices, spaces, subjects*, Farnham: Ashgate.
- Deeg, L. (2012) 'Absturz in Tjumen: Wegen Vereisung aus Sparsamkeit?', *Russland Aktuell*, 03.04.2013, [http://www.aktuell.ru/russland/panorama/absturz\\_in\\_tjumen\\_wegen\\_vereisung\\_aus\\_sparsamkeit\\_3499.html](http://www.aktuell.ru/russland/panorama/absturz_in_tjumen_wegen_vereisung_aus_sparsamkeit_3499.html) [23.03.2015].
- Directorate-General for Energy und Market Observatory for Energy (2011) 'Energy Key Figures', 40, [http://ec.europa.eu/energy/energy2020/efficiency/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/energy2020/efficiency/index_en.htm) [29.03.2013].
- Dorozhkin, Y. N. und Kharitonov, A. N. (2003) 'Sotsial'nyye problemy ekspeditsonno-vakhtovoy sistemy deyatelnosti predpriyatiy toplivno-energeticheskogo kompleksa Severa', *Neft' i gaz*, 2003(05), 8.
- Douglas, M. (1969) *Purity and danger: An analysis of concepts of pollution and taboo*, London: Routledge & Kegan Paul.
- Downs, R. M. und Stea, D. (1977) *Maps in Minds. Reflections on Cognitive Mapping*, New York: Harper & Row.
- Dragadze, T. (1997) 'Gender, Ethnicity and Alcohol in the Former Soviet Union', in McDonald, M., Hg. *Gender, Drinks and Drugs*, Oxford, New York: Berg, 145–152.
- Dudeck, S. (2010) 'Indigenous Oil Workers between the Oil Town of Kogalym and Reindeer Herder's Camps in the Surrounding Area', in Stammler, F. und Eilmsteiner-Saxinger, G., Hg. *Biography, Shift-labour and Socialisation in a Northern Industrial City – The Far North: Particularities of Labour and Human Socialisation*, Rovaniemi, Vienna: Arctic Center, University of Lapland, Finland, FWF project "Lives on the Move: Vakhtoviki in North-western Siberia" at the Department of Geography and Regional Research, University of Vienna, Austria, 141–144, [https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user\\_upload/inst\\_geograph/BOOK\\_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian\\_North.pdf](https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_geograph/BOOK_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian_North.pdf) [23.03.2015].
- Durkheim, É. (1998 [1912]) *Die elementaren Formen des religiösen Lebens*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Eilmsteiner-Saxinger, G. (2004) *Systeme von Ungleichheiten. Lebensplanung und Zukunftsperspektiven von Moskauer StudentInnen*, unveröffentlichte Diplomarbeit, Wien: Universität Wien.
- Eilmsteiner-Saxinger, G. (2010a) 'Multiple Locality and Socially Constructed Spaces among Interregional Vakhtoviki: HOME – JOURNEY – ON DUTY', in: Stammler, F. und G. Eilmsteiner-Saxinger (eds.): *Biography, Shift-labour and Socialisation in a Northern Industrial City. Proceedings of the International Conference in Novy Urengoi 4th - 6th Dec 2008*, Rovaniemi, Vienna: Arctic Center, University of Lapland, Finland, FWF project "Lives on the Move: Vakhtoviki in North-western Siberia" at the Department of Geography and Regional Research, University of Vienna, Austria, 116-125, [https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user\\_upload/inst\\_geograph/BOOK\\_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian\\_North.pdf](https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_geograph/BOOK_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian_North.pdf) [23.03.2015].
- Eilmsteiner-Saxinger, G. (2010b) 'Commuting to the Siberian Far North - when Extreme becomes Normality', in: *TRANS – Internetzeitschrift für Kulturwissenschaften*, Vol. 17. [http://www.inst.at/trans/17Nr/4-5/4-5\\_eilmsteiner-saxinger.htm](http://www.inst.at/trans/17Nr/4-5/4-5_eilmsteiner-saxinger.htm) [08.02.2015].
- Eilmsteiner-Saxinger, G. (2011) "'We Feed the Nation": Benefits and Challenges of Simultaneous Use of Resident and Long-distance Commuting Labour in Russia's Northern Hydrocarbon Industry', *Journal of Contemporary Issues in Business & Government*, 17(1), 53–67.
- Eilmsteiner-Saxinger, G. (2013a) 'Bodenschätze und Menschenschätze – Zur sozialen und materialen

- Dimension der fossilen Rohstoffe in Nordwest-Sibirien im Kontext des Fernpendelns', in: Donecker, S., Eberhard, I. and Hirnsperger, M., (eds.), *Wege zum Norden. Wiener Forschungen zu Arktis und Subarktis*, Wien: Lit, 23-43.
- Eilmsteiner-Saxinger, G. (2013b) *Mobile Leben der FernpendlerInnen in der Erdgas- und Erdölindustrie im Norden Russlands*, unveröffentlichte Dissertation, Wien: Universität Wien.
- Eilmsteiner-Saxinger, G. und Aleshkevich, E. S. (2008) 'State and Shift Labor in Western Siberia', Konferenz ICASS VI, Nuuk, Greenland, 26.08.2008.
- Eremina, I. Yu. und Sergejev, Yu. V. (2004) 'Razmeshcheniye personala c obshchezhitityakh pri vakhtovo-ekspeditsionnom metode raboty', *Gazovaya promyshlennost'*, 9, 50–51.
- EU-Commission (2011) 'EU-Russia Energy Relations', *European Commission*, [http://ec.europa.eu/energy/international/russia/russia\\_en.htm](http://ec.europa.eu/energy/international/russia/russia_en.htm) [23.03.2013].
- Euractiv (2010) 'Geopolitische Aspekte der EU-Energieversorgung', <http://www.euractiv.com/de/energie/geopolitische-aspekte-eu-energieversorgung/article-142798> [23.03.2013].
- Eurostat (2011) *Energy, transport and environment indicators*, Luxembourg: European Commission.
- Ferguson, J. (2005) 'Seeing like an oil company: Space, security, and global capital in neoliberal Africa', *American Anthropologist*, 107(3), 377–382.
- Ferguson, J. (2006) *Global shadows: Africa in the neoliberal world order*, Durham, North Carolina: Duke University Press.
- Ferguson, J. (2010) 'The Uses of Neoliberalism', *Antipode*, 41, 166–184.
- Ferguson, J. und Gupta, A. (2002) 'Spatializing states: Toward an ethnography of neoliberal governmentality', *American Ethnologist*, 29(4), 981–1002.
- Ferry, E. E. und Limbert, M. E. (2008a) 'Introduction' in Ferry, E. E. und Limbert, M. E., Hg., *Timely assets: the politics of resources and their temporalities*, Santa Fe: School for Advanced Research Press.
- Ferry, E. E. und Limbert, M. E., Hg. (2008b) *Timely assets: the politics of resources and their temporalities*, Santa Fe: School for Advanced Research Press.
- Fiedermutz, A. (2000) "'Geisterstunde" im deutschsprachigen Raum? Zum Umgang mit Dingen in der Ethnologie und ihren Nachbarwissenschaften', *Archiv für Völkerkunde*, 51, 19–29.
- Fillipov, D. N. (1982) 'Vsesoyusnyye udarnyye komsomol'skiye', *Ekonomicheskaya gazeta*, 02.05.1982.
- Gal, Susan und Kligman, Gail (2000) *The Politics of Gender after Socialism: A Comparative Historical Essay*, New Jersey: Princeton University Press.
- Geertz, C. (1983) *Local knowledge: Further essays in interpretive anthropology*, New York: Basic Books.
- Geertz, C. (1993 [1988]) *Die künstlichen Wilden. Der Anthropologe als Schriftsteller*, Frankfurt am Main: Fischer Taschenbuch Verlag.
- Geertz, C. (1996) 'Afterword', in Feld, S. und Basso, K. H., Hg. *Senses of Place*, Santa Fe, New Mexico: School of American Research Press, 259–262.
- Gerasimchuk, I. (2012) *Fossil Fuels – At What Cost? Government support for upstream oil and gas activities in Russia*, Moscow – Geneva: WWF-Russia & IISD, [http://www.iisd.org/gsi/sites/default/files/ffs\\_awc\\_russia\\_eng.pdf](http://www.iisd.org/gsi/sites/default/files/ffs_awc_russia_eng.pdf) [23.03.2015].
- Gerhard, U., Grünzweig, W., Link, J. und Parr, R. (2003) *(Nicht) normale Fahrten. Faszination eines modernen Narrationstyps*, Heidelberg: Synchron Wissenschaftsverlag der Autoren.
- Giddens, A. (1984) *The constitution of society: Outline of the theory of structuration*, Berkeley, California: University of California Press.

- Gingrich, A. (1994) 'Time, ritual and social experience', in Hastrup, K., Hg. *Social experience and anthropological knowledge*, London: Routledge, 125–134.
- Gingrich, A. (2000) 'Vom postmodernen Text zur postkolonialen Gabe: Beispiele und Thesen', *Archiv für Völkerkunde*, 51, 45–57.
- Gluckman, M. (1954) *Rituals of rebellion in South-East Africa, The Frazer lecture*, Manchester: University Press.
- Gluckman, M. (1955) *Custom and conflict in Africa*, Oxford: Blackwell.
- Goffman, E. (1980 [1967]) *Stigma. Über Techniken der Bewältigung beschädigter Identität*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Gorbunov, V. A. (2006) 'Na strazhe zdorov'ya gazovikov', *Kadry gazovoy promyshlennosti*, 2, 50–52.
- Gould, P. R. und White, R. R. (1974) *Mental maps*, Harmondsworth: Penguin Books.
- Grieco, M. und Urry, J. (2011) *Mobilities: New perspectives on transport and society*, Farnham: Ashgate.
- Gudynas, E. (2013) Die neue alte Entwicklungsstrategie Lateinamerikas: Der Extraktivismus und seine Folgen, in Burchardt, H., Dietz, K. und Öhlschläger, R. Hg. *Umwelt und Entwicklung im 21. Jahrhundert. Impulse und Analysen aus Lateinamerika*. Baden-Baden: Nomos, 33–46.
- Gustafson, T. (2012) *Wheel of Fortune: The Battle for Oil and Power in Russia*, Cambridge, London: Belknap of Harvard University Press.
- Hahn, H. P. (1996) *Die materielle Kultur der Konkomba, Kabyè und Lamba in Nord-Togo: Ein regionaler Kulturvergleich*, Köln: Köppe.
- Hamedinger, A. (1998) *Raum, Struktur und Handlung als Kategorien der Entwicklungstheorie: Eine Auseinandersetzung mit Giddens, Foucault und Lefebvre*, Frankfurt: Campus-Verlag.
- Hann, C. M., Hg. (1990) *Market economy and civil society in Hungary*, London: Cass.
- Hann, C. M., Hg. (2002) *Postsocialism: Ideals, ideologies, and practices in Eurasia*, London, New York: Routledge.
- Hart, S. M. (2012) 'The crash of Cougar Flight 491: A case study of offshore safety and corporate social responsibility', *Journal of Business Ethics*, 113(3), 319–541.
- Harwood, S. (2012) *Cloncurry Shire Community Plan. Background Report 4: Results from the Long Distance Commuter Survey*, Cairns: Centre for Tropical Urban and Regional Planning.
- Harvey, D. (1991) 'Geld, Zeit, Raum und die Stadt', in Wentz, M., Hg. *Stadt-Räume*, Frankfurt am Main: Campus-Verlag, 149–168.
- Harvey, D. (1996) *Justice, nature and the geography of difference*, Cambridge, Massachusetts: Blackwell.
- Hastrup, K. (2004) 'Getting it right: Knowledge and evidence in anthropology', *Anthropological Theory*, 4(4), 455–472.
- Heiler, K., Pickersgill, R. und Briggs, C. (2000) 'Working time arrangements in the Australian mining industry: Trends and implications with particular reference to occupational health and safety', [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2000/100B09\\_223\\_engl.pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2000/100B09_223_engl.pdf) [23.03.2015].
- Heleniak, T. (2008) 'Changing Settlement Patterns across the Russian North at the Turn of the Millennium', in Rautio, V. und Tykkyläinen, M., Hg. *Russia's northern regions on the edge: Communities, industries, and populations from Murmansk to Magadan*, Helsinki: Aleksanteri Institute/Aleksanteri-instituutti, 25–52.
- Heleniak, T. E. (2009) 'Growth Poles and Ghost Towns in the Russian Far North', in Wilson Rowe, E., Hg. *Russia and the North*, Ottawa: University of Ottawa Press, 129–163.

- Hill, F. und Gaddy, C. (2003) *The Siberian Curse: How communist planners left Russia out in the cold*, Washington DC: Brookings Institution Press.
- Hilti, N. (2009) 'Here, There, and In-Between: On the Interplay of Multilocal Living, Space and Inequality', in Ohnmacht, T., Maksim, H. und Bergman, M. M., Hg. *Mobilities and Inequality*, Farnham: Ashgate, 145–164.
- Hobart, C. W. (1979) 'Commuting work in the Canadian North: Some effects on native people', in Mougeot, M., Hg. *Conference on commuting and northern development*, Saskatoon: Institute for Northern Studies, University of Saskatchewan, 1–38.
- Hubert, H. und Parkin, R. (1999) *Essay on time: A brief study of the representation of time in religion and magic*, Oxford: Durkheim Press.
- Huchler, N., Dietrich, N. und Matuschek, I. (2009) 'Multilokale Arrangements im Luftverkehr. Voraussetzungen, Bedingungen und Folgen multilokalen Arbeitens und Lebens', *Informationen zur Raumentwicklung*, 1/2, 43–53.
- Humphrey, C. (2002) *The unmaking of Soviet life: Everyday economies after socialism*, Ithaca, New York: Cornell University Press.
- ILO (2013) 'NATLEX Russia', International Labour Organisation, [https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex\\_browse.details?p\\_lang=en&p\\_country=RUS&p\\_classification=16&p\\_origin=COUNTRY&p\\_sortby=SORTBY\\_COUNTRY](https://www.ilo.org/dyn/natlex/natlex_browse.details?p_lang=en&p_country=RUS&p_classification=16&p_origin=COUNTRY&p_sortby=SORTBY_COUNTRY) [23.03.2015].
- Ingold, T. (2000) *The perception of the environment: Essays on livelihood, dwelling and skill*, London: Routledge.
- Ingold, T. (2006) 'A manifesto for the anthropology of the North', in Sudkamp, A., Hg. *Connections: Local and Global Aspects of Arctic Social Systems*, Fairbanks, Alaska: International Arctic Social Sciences Association, 61–71.
- Ingold, T. (2007) *Lines: A brief history*, London: Routledge.
- Ingold, T. (2011) *Being alive: Essays on movement, knowledge and description*, London: Routledge.
- Jaitner, F. (2014) Das Verhältnis von Demokratie und herrschender Klasse in Russland. Fragiles Entwicklungsmodell und Grenzen der Modernisierung, *Sozialismus*, 41/12, pp. 59–64.
- Kaufmann, C. (2000) 'Gegenstände im Warteraum: Wort, Ort, Bild und Sache', *Archiv für Völkerkunde*, 51, 135–146.
- Khaytun, A. (1979) 'Mezhregional'noe ispol'zovanie trudovykh resursov', *Voprosy Ekonomiki*, 8, 47–56.
- Khaytun, A. (1982) *Ekspedicionno-vakhtovoe stroitel'stvo Zapadnoy Sibiri*, Leningrad: Stroyizdat.
- Kopytoff, I. (1986) 'The cultural biography of things: Commoditization as process', in Appadurai, A., Hg. *The social life of things: Commodities in cultural perspective*, Cambridge: Cambridge University Press, 64–91.
- Korneeva, Y., Simonova, N., Degteva, G. und Dubina, N. (2013) *Medical and psychological support for shift work in the Arctic*, Vortrag bei Konferenz "Contemporary issues in long-distance commute work in the extractive industries and other sectors", 8–10. Juli 2013, Universität Wien.
- Kozlinskaya, N. M. (2009) *Osobennosti regulirovaniya truda lits, rabotaushchikh v rayonakh Kraynego Severa i priravnennikh k nim mestnostyakh*, unveröffentlichte Dissertation: Moskva: Rossiyskaya akademiya pravosudiya, <http://www.dissercat.com/content/osobennosti-regulirovaniya-truda-lits-rabotayushchikh-v-raionakh-krainego-severa-i-priravnen> [23.03.2015].
- Krivoshchekov, A. P. (2010) 'Integrated Social and Hygienic Research in Health Safety of the Gas Indus-

- try Employees working in the Far North of West Siberia', in Stammer, F. und Eilmsteiner-Saxinger, G., Hg. *Biography, Shift-labour and Socialisation in a Northern Industrial City – The Far North: Particularities of Labour and Human Socialisation*, Rovaniemi, Vienna: Arctic Center, University of Lapland, Finland, FWF project "Lives on the Move: Vakhtoviki in North-western Siberia" at the Department of Geography and Regional Research, University of Vienna, Austria, 72, [https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user\\_upload/inst\\_geograph/BOOK\\_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian\\_North.pdf](https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_geograph/BOOK_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian_North.pdf) [23.03.2015].
- Krivoshchekov, S. G., Osipovich, V. V. und Kvashnina, S. I. (1994) 'Zdorov'ye cheloveka v usloviyakh vakhtovogo truda na Kraynem Severe', *Sotsiologicheskiye issledovaniya*, 7, 79–82.
- Krivoshchekov, S. G. (1998) 'Obzor mediko-biologicheskikh problem pri vakhtovoy organizatsii truda v Rossii i za rubezhom', *Kadry gazovoy promyshlennosti*, 5, 3–12.
- Krivoy, V. (1989) *Vakhtovyy metod: pravovyye voprosy*, Moskva: Yuridicheskaya literatura.
- Kuklina, V. (2013a) 'Remoteness and roads in the North (case of Baikal region)', Konferenz *Annual Meeting – Association of American Geographers*, Los Angeles, 09.–13.04.2013.
- Kuklina, V. (2013b) 'Rural communities of northern regions: Between traditional and industrial use of nature', *Vestnik IRGTU*, 72(13), 166–170.
- Kvashnina, S. I. und Krivoshchekov, S. G. (1998) *Okhrana zdorov'ya rabotnikov vakhtovogo truda na Kraynem Severe*, Ukhta: Ukhtinskiy industrial'nyy institut.
- Latour, B. (1993) *We have never been modern*, New York: Harvester Wheatsheaf.
- Law, J. (1992) 'Notes on the Theory of the Actor-Network: Ordering, Strategy, and Heterogeneity', *Systems Practice and Action Research*, 5(4), 379–393.
- Leadership Wood Buffalo (2010) *Report to the Community 2008–2009*, Wood Buffalo.
- Ledeneva, A. V. (1998) *Russia's Economy of Favours: Blat, Networking and Informal Change*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Lefebvre, H. (1991) *The production of space*, Oxford: Blackwell.
- Lingenauber, S. (2008) 'Normalität', *Handlexikon der Integrationspädagogik*, Band 1, 160–168.
- Link, J. (1997) *Versuch über den Normalismus: Wie Normalität produziert wird*, Opladen: Westdeutscher Verlag.
- Link, J., Loer, T. und Neuendorff, H. (2003a) 'Normalität' im Diskursnetz soziologischer Begriffe, Heidelberg: Synchron Wissenschaftsverlag der Autoren.
- Link, J., Loer, T. und Neuendorff, H. (2003b) 'Zur Einleitung: „Normalität“ im Diskursnetz soziologischer Begriffe', in Link, J., Loer, T. und Neuendorff, H., Hg. 'Normalität' im Diskursnetz soziologischer Begriffe, Heidelberg: Synchron Wissenschaftsverlag der Autoren, 7–20.
- Link, J., Parr, R. und Thiele, M. (1999) *Was ist normal? Eine Bibliographie der Dokumente und Forschungsliteratur seit 1945*, Oberhausen: Athena.
- Ljapin, A. (1952) *Die Arbeit im Sozialismus*, Berlin: Tribüne.
- Löw, M. (2001) *Raumsoziologie*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Löw, M. (2008) 'The Constitution of Space: The Structuration of Spaces Through the Simultaneity of Effect and Perception', *European Journal of Social Theory*, 11(1), 25–49.
- Luhmann, N. (1984) *Soziale Systeme: Grundriß einer allgemeinen Theorie*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Lynch, K. (1960) *The Image of the City*, Cambridge, Massachusetts: MIT Press.



- Magerski, C. (2005) 'Die Wirkungsmacht des Symbolischen. Von Cassirers Philosophie der symbolischen Formen zu Bourdieus Soziologie der symbolischen Formen', *Zeitschrift für Soziologie*, 34(2), 112–127.
- Malinowski, B. (1922) *Argonauts of the western Pacific: An account of native enterprise and adventure in the archipelagoes of Melanesian New Guinea*, London: Routledge.
- Marcus, G. E. (1995) 'Ethnography in/of the World System: The Emergence of Multi-Sited Ethnography', *Annual Review of Anthropology*, 24, 95–117.
- Markey, S., Storey, K. und Heisle, K. (2011) 'Fly-in/Fly-out resource Developments: Implications for Community and regional Development', in: Carson, D. et al. *Demography at the Edge*, Farnham: Ashgate, 213–236.
- Martynov, V. A. (2010) 'The Organization of the Long-distance commute Work in the Far North and its Legal Bases', in Stammler, F. und Eilmsteiner-Saxinger, G., Hg. *Biography, Shift-labour and Socialisation in a Northern Industrial City – The Far North: Particularities of Labour and Human Socialisation*, Rovaniemi, Vienna: Arctic Center, University of Lapland, Finland, FWF project "Lives on the Move: Vakhoviki in North-western Siberia" at the Department of Geography and Regional Research, University of Vienna, Austria, 85–88, [https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user\\_upload/inst\\_geograph/BOOK\\_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian\\_North.pdf](https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_geograph/BOOK_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian_North.pdf) [23.03.2015].
- Martynov, V. G. und Moskalenko, A. A. (2008) *Kadrovaya politika kak instrument v sisteme sotsial'noy otvetstvennosti biznesa*, Moskva: MAKSS Press.
- Maslakov, N. A. (2004) *Sotsial'nyye mekhanizmy upravleniya vakhovymi predpriyatiyami na Severe*, unveröffentlichte Dissertation, Tyumen: Tyumenskiy gosudarstvennyy neftegazovyy universitet.
- Massey, D. B. (2005) *For space*, London: Sage.
- Matyukhin, V. A., Krivoschekov, S. G. und Demin, D. V. (1986) *Fiziologiya peremeshcheniy cheloveka i vakhovyy trud*, Novosibirsk: Nauka.
- McKenzie, F. H. (2011) 'Fly-In Fly-Out: The Challenges of Transient Populations in Rural Landscapes', in Luck, G., Race, D. und Black, R., Hg. *Demographic Change in Australia's Rural Landscapes: Implications for Society and the Environment*, Collingwood, Victoria: CSIRO Publishing, 353–374.
- Meuser, M. und Nagel, U. (1997) 'Das ExpertInneninterview – Wissenssoziologische Voraussetzungen und methodische Durchführung', in Friebertshäuser, B. und Pregel, A., Hg. *Handbuch qualitative Forschungsmethoden in der Erziehungswissenschaft*, Weinheim: Juventa-Verlag, 481–491.
- Mikkelsen, A., Ringstad, A. J. und Steineke, J. M. (2004) 'Working time arrangements and safety for offshore workers in the North Sea', *Safety Science*, 42(3), 167–184.
- Miranda, A. (1995) 'L'agencement de la multilocalité depuis le lieu d'origine. Le cas de Casavieri (sud de l'Italie) et ses migrants', *Espaces et sociétés*, 80–81, 271–289.
- Mitchell, J. C. (1956) *The Kalela dance: Aspects of social relationships among urban Africans in Northern Rhodesia*, Manchester: Manchester University Press.
- Moe, A. und Kryukov, V. (2010) 'Oil Exploration in Russia: Prospects for Reforming a Crucial Sector', *Eurasian Geography and Economics*, 51(3), 312–329.
- Moe, A. und Wilson Rowe, E. (2009) 'Northern Offshore Oil and Gas Resources', in Wilson Rowe, E., Hg. *Russia and the North*, Ottawa: University of Ottawa Press, 107–128.

- Moore, H. L. (1994) *A passion for difference: Essays in anthropology and gender*, Bloomington: Indiana University Press.
- Nash, J. C. (1979) *We eat the mines and the mines eat us: Dependency and exploitation in Bolivian tin mines*, New York: Columbia University Press.
- Nichols Applied Management (2007) *Report on Mobile Workers in the Wood Buffalo Region of Alberta, December 2007*, Wood Buffalo: Nichols Applied Management, Management and Economic Consultants.
- Novikova, N. I. (2006) 'Oylizm: "Gosudarstvennyy interes" v severnoy politike Rossii', in Molodin, V. I. und Tishkov, V. A., Hg. *Mezhetnicheskiye vzaimodeystviya i sotsiokul'turnaya adaptatsiya narodov severa Rossii*, Moskva: Strategiya, 328–351.
- Nuikina, E. (2014) *Making a viable city. Visions, strategies and practices*, unveröffentlichte Dissertation. Wien: Universität Wien.
- Nuykina, E. (2011) *Resettlement from the Russian North: An analysis of state-induced relocation policy*, Rovaniemi, Finland: Arctic Centre, University of Lapland.
- Nuykina, E. (2013) 'Vliyaniye vakhtovogo metoda organizatsii proizvodstv na bazoviyye goroda Rossiyskogo severa: Na primere goroda Vorkuty', *Izvestiya Komi Nauchnogo tsentra UrO RAN*, 7(11).
- Öfner, E. (2014) 'Russia's long-distance commuters in the oil and gas industry: social mobility and current developments – an anthropological perspective from the Republic of Bashkortostan', *Journal of Rural and Community Development* 9(1), 41–56.
- Öhman, M. und Lindgren, U. (2003) 'Who is the long-distance commuter?: Patterns and driving forces in Sweden', *Cybergeo: European Journal of Geography*, 243, <http://cybergeo.revues.org/index4118.html> [23.03.2015].
- Okely, J. (1994) *The traveller-gypsies*, Cambridge: Cambridge University Press.
- Okely, J. (1996) *Own or other culture*, London: Routledge.
- Olwig, K. F. und Sørensen, N. N. (2002) 'Mobile livelihoods: Making a living in the world', in Sørensen, N. N. und Olwig, K. F., Hg. *Work and migration: Life and livelihoods in a globalizing world*, London: Routledge, 1–19.
- Parkin, R. (2005) 'The French-speaking Countries', in Barth, F., Gingrich, A., Parkin, R. und Silverman, S., Hg. *One Discipline, Four Ways: British, German, French, and American Anthropology*, Chicago: University of Chicago Press, 157–228.
- Pashin, S. T. (2004) 'My znali – Yamburg budet: 20 let ooo "Yamburggazdobycha"', in Belov, A., Boris, K. und Bashuk, V., Hg. *Gazovyye okeany Yamburga*, Moskva: Kniga-Penta, 62–66.
- Pichler, M. und Knierzinger, J. (2014) 'Globale Rohstoffpolitik am Scheideweg?' *Journal für Entwicklungspolitik*, XXX(3), 4–8.
- Popova, T. L., Buganov, A. A. und Lobova, V. A. (2010) 'Psychological Aspects of Long-Distance Commute Work under Conditions of the Far North', in Stammler, F. und Eilmsteiner-Saxinger, G., Hg. *Biography, Shift-labour and Socialisation in a Northern Industrial City – The Far North: Particularities of Labour and Human Socialisation*, Rovaniemi, Vienna: Arctic Center, University of Lapland, Finland, FWF project "Lives on the Move: Vakhtoviki in North-western Siberia" at the Department of Geography and Regional Research, University of Vienna, Austria, 94, [https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user\\_upload/inst\\_geograph/BOOK\\_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian\\_North.pdf](https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_geograph/BOOK_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian_North.pdf) [23.03.2015].

- Pogorel'skiy, A. L. und Khaytun, A. D. (1983) *Sotsial'nyye aspekty ekspeditsionno-vakhtovogo metoda v usloviyakh Zapadnoy Sibiri*, Moskva: o. V.
- Rasell, M. (2009) 'Neoliberalism in the North: The transformation of social policy in Russia's northern periphery', *Polar Geography*, 32(3-4), 91-109.
- Reckwitz, A. (2003) 'Grundelemente einer Theorie sozialer Praktiken: Eine sozialtheoretische Perspektive', *Zeitschrift für Soziologie*, 32(4), 282-301.
- Regnum, I. (2011) 'Bashkiriya namerena privlech' v respublikanskiy byudzhnet nalogi "vakhtovikov"', [www.regnum.ru/news/1380267.html](http://www.regnum.ru/news/1380267.html) [23.03.2013].
- Ringel, F. (2013) 'Differences in Temporal Reasoning: Local Temporal Complexity and Generational Clashes in an East German Town', *Focaal – European Journal of Anthropology*, 2013(66).
- Rogers, D. (2011) 'Oil into Culture: Energopolitics in the Russian Urals', *Anthropology News*, 52(5), 7.
- Rogers, D. (2012) 'The materiality of the corporation: Oil, gas, and corporate social technologies in the remaking of a Russian region', *American Ethnologist*, 39(2), 284-296.
- Rolf, T. (1999) *Normalität. Ein philosophischer Grundbegriff des 20. Jahrhunderts*, München: Fink.
- Rolshoven, J. (2004) 'Mobilität und Multilokalität als moderne Alltagspraxen. Ethnographien kultureller Mobilität', in Gyr, U. und Rolshoven, J., Hg. *Zweitwohnsitze und kulturelle Mobilität. Projektberichte*, Zürich: Volkskundliches Seminar, 19-27.
- Rolshoven, J. (2005) 'Regionen und Regionalkultur: Räume mobiler Alltagskulturen', Vortrag vor der Schweizerischen Gesellschaft für Kulturwissenschaft, Zürich, 6. Juni 2005, in Rolshoven, J., Hg. *Mobility and Social Change. Mobilität und Sozialer Wandel. A choice of texts. Eine Textauswahl. 2001-2006*, 40-48, [http://www.uni-graz.at/johanna.rolshoven/jr\\_textauswahl.pdf](http://www.uni-graz.at/johanna.rolshoven/jr_textauswahl.pdf) [29.03.2015].
- Rolshoven, J. (2006) 'Woanders daheim. Kulturwissenschaftliche Ansätze zur multilokalen Lebensweise in der Spätmoderne', Redigierte Fassung der Antrittsvorlesung vom 28. Januar 2006 an der Universität Zürich, in Rolshoven, J., Hg. *Mobility and Social Change. Mobilität und Sozialer Wandel. A choice of texts. Eine Textauswahl. 2001-2006*, 28-39, [http://www.uni-graz.at/johanna.rolshoven/jr\\_textauswahl.pdf](http://www.uni-graz.at/johanna.rolshoven/jr_textauswahl.pdf) [23.03.2015].
- Rolshoven, J. (2008) 'The temptations of the provisional: Multilocality as a way of life', *Ethnologia Europaea*, 37(1-2), 17-25.
- Rolshoven, J. (2009) 'Kultur-Bewegungen: Multilokalität als Lebensweise in der Spätmoderne', *Österreichische Zeitschrift für Volkskunde*, LXIII/112, 285-303.
- Rolshoven, J. (2011) 'Das Figurativ der Vagabondage: eine Einleitung', in Rolshoven, J. und Maierhofer, M., Hg. *Vagabunden und Vagabondage: Eine Exploration in bewegliche Lebenswelten*, Graz: Institut für Volkskunde und Kulturanthropologie, VII-XVII.
- Rolshoven, J. und Winkler, J. (2009) 'Multilokalität und Mobilität', *Informationen zur Raumentwicklung*, 1/2, 99-106.
- Rosstat (2010) 'Regiony Rossii. Sotsial'no-ekonomicheskiye pokazateli', Moskva: Federal'naya sluzhba gosudarstvennoy statistiki.
- Rouillard, R. (2013) *Nomads in a Petro-Empire: Nenets Reindeer Herders and Russian Oil Workers in an Era of Flexible Capitalism*, unveröffentlichte Dissertation, Montreal: McGill University.
- Rybakovskiy, L. (2005) 'Mesto zhitel'stva ili realisatsii trudovoy funktsii?', *Sotsial'noye partnerstvo*, 2005(1).

- S.A. (1994) 'Yamburgskiy chet: Zapolyar'ye ne lyubit, kogda s nim vedut igru v poddavki', *Komsomol'skaya Pravda*.
- Saprykina, N. A. (1986) *Mobil'noye zbilishche dlya Severa*, Leningrad: Stroyizdat.
- Saxinger, G., Öfner, E., Šakirova, E., Yakovlev, M., und Eduard Gareev (2014a) '“Ya gotov!”: Novoe pokolenie mobil'nykh kadrov v rossiyskoy neftegazovoy promishlennosti', *Sibirskie istoricheskie issledovaniya*, 1/3, 3-103.
- Saxinger, G., Öfner, E., Šakirova, E., Yakovlev, M., und Eduard Gareev (2014b) 'Ich bin bereit – Die nächste Generation mobiler Fachkräfte in der russischen Erdgas- und Erdölindustrie. Eine Untersuchung zur Bereitschaft für berufsbedingtes Fernpendeln in den Norden bei Studierenden an der Staatlichen Technischen Erdöluniversität in Ufa'. In: *Austrian Studies in Social Anthropology Journal* 2/2014, 1-24 [http://www.univie.ac.at/alumni.ksa/images/text-documents/ASSA/ASSA-Journal-2014-02\\_MobileFachkraefteRussischeErdoelindustrie.pdf](http://www.univie.ac.at/alumni.ksa/images/text-documents/ASSA/ASSA-Journal-2014-02_MobileFachkraefteRussischeErdoelindustrie.pdf) [23.03.2015]
- Saxinger, G. (2014a) 'Vakhtovy metod v neftegazovoy otrasli rossiyskogo krajnego sever', in: Silin, A.A. und Khaytun A.L. (Hg.), *Toplivno-energeticheskiy kompleks rossii: aktual'nye problem I strategiya razvitiya*. Penza: Rio PGSKHA. 57-63.
- Saxinger, G. (2014b) 'Vakhtovy metod: sotsial'no-antropologicheskoe issledovanie na kaynem severe', *Izvestiya vyzhykh ychenbnykh zavedeniy: Sotsiologiya. Ekonomika. Politika*, 24-26.
- Saxinger, G. (2015) "To you, to us, to oil and gas" – The symbolic and socio-economic attachment of the workforce to oil, gas and its spaces of extraction in the Yamal-Nenets and Khanty-Mansi Autonomous Districts in Russia', *Fennia – International Journal of Geography*, 193(1), 83–98.
- Schier, M. (2009) 'Räumliche Entgrenzung von Arbeit und Familie. Die Herstellung von Familie unter Bedingungen von Multilokalität', *Informationen zur Raumentwicklung*, 1/2, 55–65.
- Schwinn, T. (2008) 'Zur Analyse multidimensionaler Ungleichheitsverhältnisse', *Österreichische Zeitschrift für Soziologie*, 33(1), 20–42.
- Sheller, M. und Urry, J. (2006) 'The new mobilities paradigm', *Environment and Planning A*, 38(2), 207–226.
- Shrimpton, M. und Storey, K. (2001) *The Effects of Offshore Employment in the Petroleum Industry: A Cross-National Perspective*, Herndon: U.S. Department of the Interior Minerals Management Service Environmental Studies Program.
- Sieder, R. (1998) 'Erzählungen analysieren – Analysen erzählen: Narrativ-biographisches Interview, Textanalyse und Falldarstellung', in Wernhart, K. R. und Zips, W., Hg. *Ethnohistorie: Rekonstruktion und Kulturkritik*, Wien: Promedia, 145–172.
- Silin, A. und Maslakov, N. (2004) *Vakhtovy metod na tyumenskom severe: dvadcat' let spustya*. Tyumen: Vektor Buk.
- Silin, A. N. (2009) 'Vakhtovyy metod v mekhanizme uchastiya neftegazodobyvayushchikh kompaniy v obespechenii ustoychivogo razvitiya tsirkumpolyarnogo regiona', in Silin, A. N. und Barbakov, O. M., Hg. *Metody i modeli sovremenogo sotsial'nogo menedzhmenta: Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*, Tyumen': Izd-vo TyumGNGU, 16–20.
- Silin, A. N. (2011) 'Vakhta v tyumenskom regione: Vzglyad v proshloye i budushcheye', *Investitsii. Na-logi. Kapital*, 26, <http://www.zakon72.info/noframe/nic?print&nd=466201805&nh=0&LogLength=34890&LogNumDoc=466201805&prevdoc=466201757> [29.03.2013].

- Silin, A. und Ermakov, S. (2013) *Vakhta na severe: upravlenie v nefityanoy kompanii*, Saarbrücken: AV Akademikerverlag.
- Silin, A. N. und Barbakov, O. M., Hg. (2009) *Metody i modeli sovremennogo sotsial'nogo menedzhmenta: Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii*, Tyumen': TyumGNGU.
- Simonova, N. (2010) *Psikhologiya vakhtogo truda na Severe*. Arkhangel'sk: Pomorskiy Universitet.
- Slavin, S. V. (1982) *Osvoyeniye Severa Sovetskogo Soyuz*, Moskva: Nauka.
- Smethurst, P. (2000) *The postmodern chronotype: Reading space and time in contemporary fiction*, Amsterdam: Rodopi.
- Soja, E. W. (1989) *Postmodern geographies: The reassertion of space in critical social theory*, London: Verso.
- Spies, M. (2006) 'Distance between home and workplace as a factor for job satisfaction in the North-West Russian oil industry', *Fennia – International Journal of Geography*, 184(2), 133–149.
- Spies, M. (2009) *Oil extraction in extreme remoteness: The organisation of work and long-distance commuting in Russia's northern resource peripheries*, unveröffentlichte Dissertation, Joensuu: Joensuu yliopiston.
- Stammler-Gossmann, A. (2007) 'Reshaping the North of Russia: Towards a conception of space', *Arctic and Antarctic journal of circumpolar sociocultural issues*, 1(1), 53–97.
- Stammler, F. (2011) 'Oil without conflict? The anthropology of industrialisation in Northern Russia', in Behrends, A., Reyna, S. P. und Schlee, G., Hg. *Crude domination: An anthropology of oil*, Oxford: Berghahn Books, 243–269.
- Stammler, F. und Eilmsteiner-Saxinger, G. (2010) 'Introduction: The Northern Industrial City as a Place of Life and of Research', in Stammler, F. und Eilmsteiner-Saxinger, G., Hg. *Biography, Shift-labour and Socialisation in a Northern Industrial City – The Far North: Particularities of Labour and Human Socialisation*, Rovaniemi, Vienna: Arctic Center, University of Lapland, Finland, FWF project "Lives on the Move: Vakhtoviki in North-western Siberia" at the Department of Geography and Regional Research, University of Vienna, Austria, 9–16, [https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user\\_upload/inst\\_geograph/BOOK\\_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian\\_North.pdf](https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_geograph/BOOK_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian_North.pdf) [23.03.2015].
- Stammler, F. und Wilson, E. (2006) 'Dialogue for Development: An Exploration of Relations between Oil and Gas Companies, Communities, and the State', *Sibirica*, 5(2), 1–42.
- Stark, M. (2003) *Frauen im Gulag. Alltag und Überleben: 1936 bis 1956*, München, Wien: Hanser.
- Stemmer, P. (2011) 'Die Konstitution der normativen Wirklichkeit', in Forst, R. und Günther, K., Hg. *Die Herausbildung normativer Ordnungen. Interdisziplinäre Perspektiven*, Frankfurt am Main: Campus Verlag, 57–68.
- Stern, J. P. (2005) *The Future of Russian Gas and Gazprom*, Oxford: Oxford Institute of Energy Studies.
- Stettner, R. (1996) „Archipel GULag“. *Stalins Zwangslager – Terrorinstrument und Wirtschaftsgigant: Entstehung, Organisation und Funktion des sowjetischen Lagersystems 1928–1956*, Paderborn, Wien: Schöninghaus.
- Storey, K. (1989) *Family Life Impacts of Offshore Oil and Gas Employment*, Memorial University of Newfoundland, St. John's: Memorial University of Newfoundland.
- Storey, K. (2001) 'Fly-in/Fly-out and Fly-over: Mining and regional development in Western Australia', *Australian Geographer*, 32(2), 133–148.
- Storey, K. (2010) 'Fly-in/Fly-out: Implications for Community Sustainability', *Sustainability*, 2, 1161–1181.

- Storey, K. und Shrimpton, M. (1989) *Impacts on Labour of Long-distance Commuting Employment in the Canadian Mining Industry*, Memorial University of Newfoundland, St. John's: Memorial University of Newfoundland.
- Strasser, S. (2012) *Bewegte Zugehörigkeiten. Nationale Spannungen, transnationale Praktiken und transver-sale Politik*, Wien: Turia + Kant.
- Tabboni, S. (2001) 'The idea of social time in Norbert Elias', *Time & Society*, 10(1), 6–26.
- Taylor, A. und Carson, D. (2014) 'It's Raining Men in Darwin: Gendered Effects from the Construction of Major Oil and Gas Projects', in *Journal of Rural and Community Development*, Vol. 9(1), 24–40.
- The World Bank (2001) Project appraisal document on a proposed loan in the amount of *US\$ 80 million equivalent to the Russian Federation for a Northern Restructuring Project*, ECA PREM, Washington D. C.: The World Bank development sector unit.
- The World Bank (2010) *Russian Federation – Northern Restructuring Project*, Washington DC: The World Bank.
- Thrift, N. J. (1983) 'On the Determination of Social-Action in Space and Time', *Environment and Planning D, Society & Space*, 1(1), 23–57.
- Thrift, N. J. (1996) *Spatial formations*, London: Sage.
- Trager, L. (2005) 'Introduction', in Trager, L., Hg. *Migration and economy. Global and local dynamics*, Walnut Creek, California: AltaMira Press, 1–45.
- Tröger, S. (1999) 'Mais-Insima und Milch – Ausdruck von Freiheit und Modernität Konsumvorlieben in kultursoziologischer Interpretation', in Hahn, H. P. und Spittler, G., Hg. *Afrika und die Globalisierung*, Münster: Lit, 75–88.
- Tumayev, V. (2009) 'The Gazprom Song', [http://www.offshore.no/sak/34274\\_synger\\_for\\_gazprom](http://www.offshore.no/sak/34274_synger_for_gazprom) [23.03.2015].
- Turner, V. (1975) *Dramas, Fields and Metaphors: Symbolic Action in Human Society*, Ithaca: Cornell University Press.
- Turner, V. W. (1969) *The ritual process: Structure and anti-structure*, London: Routledge & Kegan Paul.
- Turner, V. W. und Bruner, E. M., (Hg.) (1986) *The anthropology of experience*, Urbana, Illinois: University of Illinois Press.
- UfaFinans.ru (2013a) 'Avtokredit v Ufe, avto kredit v Ufe', <http://ufafinans.ru/index.php/2010-02-26-05-23-15?catid=3> [29.03.2013].
- UfaFinans.ru (2013b) 'Ipoteka v Ufe, banky Ufy ipoteka', <http://ufafinans.ru/index.php/2010-02-26-05-23-15?catid=6> [29.03.2013].
- UfaFinans.ru (2013c) 'Potrebitel'skiye kredit v Ufe', <http://ufafinans.ru/index.php/2010-02-26-05-23-15?catid=5> [29.03.2013].
- UGNTU (2012) *Beschäftigung der Absolventen der UGNTU 2005–2011*, unveröffentlichtes Dokument, Ufa: Staatliche Technische Petroleum Universität.
- Van Gennep, A. (2005 [1909]) *Übergangsriten*, Frankfurt/Main: Campus-Verlag.
- Verdery, K. (1996) *What was socialism, and what comes next?*, Princeton, New Jersey: Princeton University Press.
- Verne, J. (2012) *Living translocality: Space, culture and economy in contemporary Swahili trade*, Stuttgart: Steiner.

- Vitebsky, P. (2011) 'Pleasures and sorrows of movement among nomadic reindeer herders in northeast Siberia', Konferenz *ICASS VII*, Akureyri, Island.
- Waldenfels, B. (1985) *In den Netzen der Lebenswelt*, Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Wallendorf, M. und Arnould, E. J. (1988) "'My Favorite Things" – a Cross-Cultural Inquiry into Object Attachment, Possessiveness, and Social Linkage', *Journal of Consumer Research*, 14(4), 531–547.
- Weichhart, P. (2008) *Entwicklungslinien der Sozialgeographie von Hans Bobek bis Benno Werlen*, Stuttgart: Steiner.
- Weichhart, P. (2009) 'Multilokalität – Konzepte, Theoriebezüge und Forschungsfragen', *Informationen zur Raumentwicklung*, 1/2, 1–14.
- Wener, L. (2013) 'Fighting the Resource Curse', *Global Policy*, 4(3), 298–304.
- Wengle, S. und Rasell, M. (2008) 'The monetisation of l'goty: Changing patterns of welfare politics and provision in Russia', *Europe-Asia Studies*, 60(5), 739–756.
- Wieser, M. (2012) *Das Netzwerk von Bruno Latour: Die Akteur-Netzwerk-Theorie zwischen Science & Technology Studies und poststrukturalistischer Soziologie*, Bielefeld: Transcript-Verlag.
- Willems, H. (2003) 'Normalität, Normalisierung, Normalismus', in Link, J., Loer, T. und Neuendorff, H., Hg. „Normalität“ im Diskursnetz soziologischer Begriffe, Heidelberg: Synchron Wissenschaftsverlag der Autoren, 51–83.
- Wilson, E. (2006/2007) 'New frontiers for the oil and gas industry: company-community relations on Sakhalin Island', *Cambridge Anthropology*, 26(2), 13–33.
- Wolcott, H. F. (2005) *The art of fieldwork*, Walnut Creek, California: AltaMira Press.
- Wolf, E. R. (1982) *Europe and the people without history*, Berkeley, California: University of California Press.
- Wolf, E. R. (2001) *Pathways of power: Building an anthropology of the modern world*, Berkeley, California: University of California Press.
- Yanagisako, S. und Collier, J. (1994) 'Gender and Kinship Reconsidered: Toward a Unified Analysis', in Borofsky, R., Hg. *Assessing cultural anthropology*, New York: McGraw-Hill, 190–203.
- Zanprim.regiontrud.ru (2013) 'Informatsiya ob indeksatsii gosudarstvennykh posobiy grazhdanam, imeyushchim detey s 1 yanvarya 2013 g.', [http://zanprim.regiontrud.ru/App\\_Shared/WebParts/DataViewers/PopupDocument.aspx?docid=4435c439-a45d-4da7-9a03-1ddb458509b9](http://zanprim.regiontrud.ru/App_Shared/WebParts/DataViewers/PopupDocument.aspx?docid=4435c439-a45d-4da7-9a03-1ddb458509b9) [29.03.2013].
- Zelinsky, A. N. (2010) 'Coordinating Role of Design in Forming a "New Subculture" in Shift-Labor as Life-sustaining Activity. On the example of the oil and gas complex of the West Siberian region of the Russian Federation', in Stammler, F. und Eilmsteiner-Saxinger, G., Hg. *Biography, Shift-labour and Socialisation in a Northern Industrial City – The Far North: Particularities of Labour and Human Socialisation*, Rovaniemi, Vienna: Arctic Center, University of Lapland, Finland, FWF project "Lives on the Move: Vakhoviki in North-western Siberia" at the Department of Geography and Regional Research, University of Vienna, Austria, 137, [https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user\\_upload/inst\\_geograph/BOOK\\_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian\\_North.pdf](https://raumforschung.univie.ac.at/fileadmin/user_upload/inst_geograph/BOOK_Biography-ShiftLabour-Socialisation-Russian_North.pdf) [23.03.2015].
- Zirm, J. (2007) 'Leben und arbeiten in "Gazpromland"', *Die Presse*, 01.12.2007, <http://diepresse.com/home/wirtschaft/economist/346813/Leben-und-arbeiten-in-Gazpromland> [23.03.2015].



Novy Urengoy, die noch junge russische "Gashauptstadt". Aus dieser Region am nördlichen Polarkreis fließt Erdgas nach Europa. © Saxinger





Gazprom (mit)betreibt nach wie vor Cafés, Geschäfte oder Hotels. Allerdings werden diese nicht zum Kernprofil des Unternehmens gehörenden Bereiche zunehmend aus dem Konzern ausgegliedert. Das Logo des Konzerns prägt das öffentliche Bild Novy Urengoy. © Saxinger



„Die Arbeit der GasarbeiterInnen lässt Novy Urengoy aufblühen!“ Nicht nur die monoindustriellen Städte des Nordens sind von solchen Werbungen übersät. Man stößt auf sie entlang der Straßen durch die Tundra und Taiga. In den Gesprächen versprühen die Menschen Stolz auf ihre Arbeit und auf „ihr Unternehmen“. © Saxinger

Präsident Valdimir Putin und Premierminister Dmitri Medvedev. Die Zustimmung für die Kreml'sche Politik ist in Novy Urengoy überbordend. Bei Wahlen erreicht die Partei Edinaya Rossiya in diesen Regionen oft über 80%. © Saxinger



In der Taiga bringt der kurze Sommer auch Gemüse und Obst hervor. Mit Gärten und Glashäusern erleichtern Menschen wie Lyuba das Haushaltsbudget: in den Geschäften des Nordens kostet eine Gurke mehr als drei Euro. © Saxinger



Das jährliche Fest in Nadym: Tag der Rentierzüchter. Die Nenzen, RentiernomadInnen, werden mit Wettkämpfen, Handwerk und Zeremonien in den Industriestädten der Arktis gefeiert. © Stadtverwaltung Nadym



Die Rentierwirtschaft der indigenen Khanten, Mansen und Nenzen wird durch Infrastruktur und Umweltverschmutzung durch die Petroindustrie vielfach erschwert. Etwa 600 000 Rentiere, ein Viertel der Weltpopulation, leben im Yamal Nenzischen Autonomen Kreis. 14 000 Indigene sind in diesem Sektor tätig. © Remy Rouillard (Foto aufgenommen im Nenzischen Autonomen Kreis [NAO])



Das Bild der endlosen Weiten von Tundra und Taiga ist geprägt von Industrieanlagen der Erdgas- und Erdölförderung. © Saxinger



Panzerähnliche Kettenfahrzeuge, Vesdekhod genannt, transportieren ArbeiterInnen und Güter zu den Anlagen und Arbeitsplätzen abseits von Straßen durch Morast im Sommer und durch Eis und Schnee im Winter. © Privat



Frauen als Ingenieurinnen waren aufgrund der Gleichstellungspolitik in der Sowjetunion keine Seltenheit, was sich bis heute auswirkt. © Saxinger



Nicht alle Arbeitsplätze der Petroleumindustrie sind Wind und Wetter ausgesetzt. Die Industrie hat einen enormen Bedarf an Servicepersonal zur Versorgung der Beschäftigten in den Camps. Trotz männlicher Nachfrage für diese durchaus ertragreichen Jobs, sind mehrheitlich Frauen in diesem Feld tätig. © Saxinger



Schweißer sind international und auch in Russland gut bezahlt. Beispielsweise sind Anlagen- und Pipelinebau von hochqualifizierten FacharbeiterInnen im Metallsektor stark abhängig. © Privat



Diese Crew von Pipeline-Reparatur-Fachleuten wandert mit ihrem Arbeitsplatz entlang der Pipeline. Sie leben in mobilen Camps mitunter weitab von Siedlungen. © Saxinger



Meine InterviewpartnerInnen kritisieren, dass kleinere Subunternehmen oft nur alte und unzureichende Unterkünfte bereitstellen – insbesondere in mobilen Camps. © Saxinger



Die Einhaltung von hygienischen Standards ist teilweise fragwürdig. In diesem mobilen Camp leben acht Personen in einem Container. © Saxinger



Das stationäre Camp Yamburg des Unternehmens Gazprom Dobycha Yamburg wurde bereits in den 1980er Jahren geplant. Wie das damalige Design zeigt und mir im Museum des Unternehmens geschildert wurde, betrachtete man Lichtdurchflutung und Begrünung als essenziell zum Erhalt des Wohlbefindens der MitarbeiterInnen. © Saxinger



Sicherlich gehört das mehrere Tausend Menschen beherbergende Camp Yamburg heute zu den am besten ausgestatteten Camps in Russland, aber auch weltweit. © Saxinger





In Yamburg werden neben sportlichen auch kulturelle Freizeitaktivitäten der MitarbeiterInnen gefördert. Die Leiterin der Camp-Bibliothek, Veronica Popovich, am Klavier. © Saxinger



Aus dem 200 Kilometer entfernt gelegenen Novy Urengoy wird ein Priester regelmäßig nach Yamburg eingeflogen, um Gottesdienste in der orthodoxen Kirche abzuhalten. Die Beschäftigten suchen nach ihrer täglichen Schicht Ruhe und Besinnung. © Saxinger



Außenansicht der Campanlage Yamburg. Auf dem Gazprom-Plakat steht: „Unsere Arbeit für Dich, Russland!“ © Saxinger



Anders als ich in Kanada oder Australien beobachtete, ist es in Russland nicht unüblich, dass in den Camp-Unterkünften kleine Kochmöglichkeiten bereitgestellt werden. Lektorin der Gazpromzeitung Puls Yamburga, Valentina Parkhomchuk, lädt Elena Aleshkevich (Projekt Lives on the Move) und mich sowie Gulnaz Kolokolova, leitende Mitarbeiterin der Abteilung für Öffentlichkeitsarbeit von Gazprom Dobycha Yamburg, die unseren Besuch in Yamburg begleitet, auf leckere Suppe ein. Schon die Möglichkeit sich eine Tasse Tee in privater Atmosphäre zubereiten zu können, hebt das Wohlbefinden der Belegschaft. © Saxinger



In den Herkunftsregionen, wie hier in der Republik Tschuwashien, wird die ältere Generation durch die hohe Einkommen ihrer im Norden tätigen Kinder unterstützt. Die Pensionszahlungen in Russland sind niedrig und die Arzt- und Arzneikosten hoch. © Saxinger



Die Kaufkraft der FernpendlerInnen ist stark, was die Wirtschaft in den südlichen Regionen ankurbelt. Sie investieren ihre Gehälter auch in den Bau von Eigenheimen. Viele bleiben den ländlichen Regionen verbunden, andere wieder ziehen in die Provinzhauptstädte. Beliebte ist derzeit der Kotezh-Baustil. © Saxinger



Moschee in der Herkunftsregion Ufa (Republik Baschkortostan). Die religiöse Diversität in Russland widerspiegelt sich auch an den Arbeitsplätzen im Norden wider. Unter den schon lange im Norden Tätigen sind keine religiösen Konflikte sichtbar. Vielmehr schweißt die Identität als PionierIn oder PetroleumarbeiterIn über religiöse Grenzen hinweg zusammen. Resentiments gibt es allerdings gegenüber den erst kürzlich in den Norden zugezogenen ZentralasiatInnen und KaukasierInnen. © Saxinger



Die Technische Petroleum Universität in Ufa (UGNTU). Hier werden die zukünftigen SpezialistInnen für die Erdöl-, Erdgas- und Bergbausektoren ausgebildet. Viele wollen als FernpendlerInnen im Norden tätig werden. Am Plakat: „Wir glauben an die Zukunft unseres Landes durch die jungen Fachleute!“ © Saxinger



Entlang der Routen vom Süden in den Norden verkaufen einheimische Frauen Getränke und selbstgemachte Speisen, die bei PassagierInnen der Pendlerzüge höchst beliebt sind. Eine wichtige Einnahmequelle in den nach wie vor sozioökonomisch benachteiligten (ruralen) Regionen Russlands.

© Saxinger



Ein Zugwaggon der Kategorie Platskartnyy. Die Tickets in den offenen Abteilen kosten die Hälfte eines Platzes im Coupé. Auf einer dreieinhalb-tägigen Reise von Moskau nach Novy Urengoy entstehen Zweckgemeinschaften. Nur selten wird von Reibereien zwischen den PassagierInnen berichtet.

© Saxinger



Nach Ankunft mit Flugzeug oder Eisenbahn in den Verteilerstädten der Arktis und Subarktis werden die ArbeiterInnen mit Helikopter auf die weit entfernten und von Straßen abgelegenen Fördergebiete und Baustellen gebracht. © Privat



Je nach Arbeitgeber und Arbeitsvertrag reisen die Beschäftigten auf eigene Kosten oder jene des Unternehmens an. Gazprom unterhält eine eigene Fluglinie, Gazprom Avia, für den Transport der MitarbeiterInnen. © Saxinger



Feldforschung mit Leonid im Pendlerzug. Auf mehrtätigen Reisen ergeben sich intensive Gespräche über das Leben und die Arbeit der FernpendlerInnen bei Tee und Jause. © Saxinger



Larissa Mukhacheva war Pionierin. Sie kam in den 1970er Jahren in den Norden, um in den ersten noch sehr einfachen Massenunterkünften für neuangekommene Beschäftigte zu arbeiten. Heute ist sie im Gazprom-VeteranInnen Club in Novy Urengoy höchst aktiv. Die rüstige Pensionistin war eine unerschöpfliche Quelle von Geschichten über den Beginn Novy Urengoy – die Stadt, „die wir mit unseren eigenen Händen aufgebaut haben“. © Saxinger



KATJA BRUISCH

**ALS DAS DORF NOCH ZUKUNFT WAR**

AGRARISMUS UND EXPERTISE ZWISCHEN  
ZARENREICH UND  
SOWJETUNION

(BEITRÄGE ZUR GESCHICHTE OSTEUROPAS,  
BAND 47)

Gab es für das russische Dorf am Beginn des 20. Jahrhunderts eine Zukunft jenseits von Kollektivierung, Hunger und Gewalt? Anhand einer Gruppe einflussreicher Agrarexperten untersucht diese Studie das Wechselverhältnis zwischen Wissenschaft, Öffentlichkeit und Politik im späten Zarenreich und der frühen Sowjetunion. Sie beleuchtet, wann und unter welchen Bedingungen es den Experten gelang, ihre Vision einer ländlichen Moderne zum Leitbild staatlicher Agrarpolitik zu machen, und warum sie letztlich scheiterten. Die Arbeit belegt die Heterogenität moderner Programmatik in Russland und trägt dazu bei, das Verhältnis von Expertise und Ideologie im 20. Jahrhundert zu verstehen.

2014. 394 S. 16 S/W-ABB. GB. 155 X 230 MM | ISBN 978-3-412-22385-4





SANDRA FRIMMEL

**KUNSTURTEILE**

GERICHTSPROZESSE GEGEN KUNST,  
KÜNSTLER UND KURATOREN  
IN RUSSLAND NACH DER PERESTROJKA

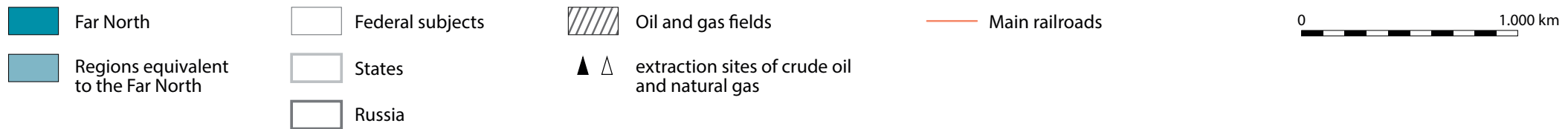
(DAS ÖSTLICHE EUROPA: KUNST- UND  
KULTURGESCHICHTE, BAND 2)

Seit der Jahrtausendwende werden in Russland außergewöhnlich viele Gerichtsprozesse gegen Kunst, Künstler und Kuratoren geführt. Am Beispiel der beiden größten Prozesse gegen die Organisatoren der Ausstellungen »Achtung, Religion!« und »Verbotene Kunst 2006« befasst sich die Autorin mit dem Aushandeln der Bedeutung von Kunst(werken) und mit ihrer gesellschaftspolitischen Wirkung im Kontext des Gerichts. Im Fokus steht die Frage, mit welchen Mitteln durch die Prozesse versucht wird, einen normativen Kunstbegriff nicht nur argumentativ zu verhandeln, sondern auch dauerhaft und rechtlich verbindlich zu fixieren. Wie wird diskutiert, was die Kunst in Russland heute soll, darf und kann? Wie wirkt die Kunst? Und wo liegen die Grenzen der Kunstfreiheit?

2015. 334 S. 11 S/W- UND 54 FARB. ABB. GB. 170 X 240 MM |  
ISBN 978-3-412-22511-7



© Walter Lang 2013



„Mit Feingespür und Brillanz zeichnet Gertrude Saxinger den Alltag der Fernpendler/innen im rohstoffreichen Sibirien nach, die Erdöl und Erdgas für den Export nach Europa fördern. Das Fernpendeln ist eine Lebensweise, die üblicherweise als extrem mühsam und problematisch betrachtet wird, doch die Autorin revidiert dieses Bild und legt in vielen Facetten dar, wie die Menschen, die sich zwischen dem russischen Kernland und den Erdgas-Siedlungen in Nordwestsibirien bewegen, ihre „zwei Leben“ selbst wahrnehmen und bewerten. Dieses Buch ermöglicht einen ungewöhnlichen, verblüffenden Einblick in die soziale Gegenwart des Hohen Nordens und leistet einen engagierten sozialwissenschaftlichen Beitrag zu Mobilität, Multilokalität, Ressourcennutzung und Arbeitswelt.“

*Joachim Otto Habeck, Institut für Ethnologie, Universität Hamburg*

