

<i>Burkhard Fuhs</i>	
In fünf Tagen nach Bangkok.	
Das Flugzeug als alltägliches Verkehrsmittel	183

<i>Johanna Rolshoven</i>	
Die Strassenbahn als technischer und sozialer Raum.	
Eine Skizze am Beispiel der Basler «Trambevölkerung»	217

Kommunikation

<i>Thomas Hengartner</i>	
Telephon und Alltag.	
Strategien der Aneignung und des Umgangs mit der Telephonie	245

<i>Marius Risi, Andri Sommerau, Daniel Suter, Beatrice Tobler</i>	
Das Hirn in der Kiste.	
Zum Verhältnis von Technik und Subjekt in der virtuellen Welt der Computerspiele	263

<i>Kurt Stadelmann</i>	
Lichtbilder der Schweiz.	
Zur Rezeption des elektrischen Lichtes in Stadt und Land	291

Anhang

Bibliographie	311
---------------	-----

Vorwort

Die Heftigkeit, mit der in der Volkskunde «technisch vermittelte Güter von der Betrachtung» ausgeschlossen wurden¹, hat seit Hermann Bausingers Feststellung im Jahr 1961 deutlich nachgelassen. Aber: selbst wenn sich das Fach von der Rettungsarbeit vor der Moderne² weitgehend verabschiedet hat, so vermittelt es auch auf dem Weg ins 21. Jahrhundert Technik doch eher als Detail der Kultur, als Ding und nicht als Phänomen³.

Der vorliegende Band vereinigt dagegen eine Reihe von Beiträgen zu den Bereichen Technik und Alltag, in denen jüngere, kulturwissenschaftlich arbeitende FachvertreterInnen nicht nur bislang kaum erarbeitete Themenfelder, sondern auch methodisch vielversprechende Ansätze zur Diskussion stellen. Alle Arbeiten verbindet ein «weiter» Technikbegriff, wie er im einleitenden Beitrag «Technik – Kultur – Alltag» vor dem Hintergrund der Entwicklung einer volkskundlich-kulturwissenschaftlichen Herangehensweise an Fragen der Technik ausgeführt wird. Soziale Kommunikation und praktische Alltagsverfahren stehen nicht als antagonistische Werte zu Technik und ihrer scheinbaren Finalität, vielmehr geraten in einer aktuellen kulturwissenschaftlichen Sichtweise etwa soziale, lebensgeschichtliche, geschlechtsspezifische oder erfahrungsweltliche Umstände der Nutzung von Materialien oder Utensilien, von technischen Hilfsmitteln oder Arbeitsgeräten, von Verkehrsmitteln und -innenräumen wie Flugzeugen, Tram-, U- und S-Bahnen, Bussen, Autos oder Aufzügen in den Blick. Im gleichen Sinne sind die Nutzungszusammenhänge weiterer Formen der technischen Infrastruktur zu betrachten, so zum Beispiel

1 Hermann Bausinger: *Volkskultur in der technischen Welt* Stuttgart 1961, S. 39.

2 Vgl. Siegfried Becker: *Zur Notwendigkeit der musealen Präsentation von Industriekultur. Bemerkungen aus volkskundlicher Sicht*. In: *Zeitschrift des Vereins für hessische Geschichte und Landeskunde* 96 (1991), S. 265-273, hier S. 267.

3 Vgl. hierzu z.B. das Gesamtregister der *Zeitschrift für Volkskunde* oder die in den *dgv-Nachrichten* publizierten Listen der Abschlussarbeiten an den deutschsprachigen Volkskunde-Instituten.

Leitsysteme oder «Netze» zu freundlichen oder feindlichen Zwecken, die etwa der Stromversorgung, der zwischenmenschlichen Kommunikation, aber auch der Überwachung oder Zerstörung dienen können.

Einem solchen hohen Anspruch an differenzierte und umfassende Betrachtung gerecht werden zu können, ist nicht die Ambition der vorliegenden Publikation. Mit ihr geht es vielmehr darum, ein Spektrum an Themen und Zugangsweisen zur Technik-Kultur zu eröffnen, dabei bereits gesponnene Fäden aufzugreifen und weiterzuentwickeln, aber auch neue Sichtweisen zur Diskussion zu stellen. Dass viele wichtige Aspekte des Themas – unter anderem die ausdrückliche Behandlung von Werten und Konflikten, die an den Umgang mit Technik geknüpft sind – hier nicht zur Sprache kommen konnten, liegt auf der Hand. Gerade deshalb hoffen wir aber, mit unserem Band Anregungen zur weiteren Aufarbeitung vermitteln zu können.

Orte – Bewegungen – Kommunikation

Orte, Bewegungen und Kommunikation sind zentrale Äusserungsfelder der modernen Technikkultur. Sie beschreiben zugleich wesentliche Handlungsfunktionen und ihre Lokalisierung. Die Überschneidungen in diesen Bereichen sind alltäglich und den Dingen innewohnend.

So ist das Automobil, mit dem sich *Uta Rosenfeld* auseinandersetzt, sowohl Fortbewegungsmittel als auch Ort, das in beiden Kommunikation ermöglicht. Es ist ebenso ein Ort der Entspannung, der individuellen Entfaltung und des Alleinseinkönnens (zum nachdenken, zu klärenden Selbstgesprächen, zum fluchen oder zum lauten, nach Herzenslust beliebig falschen singen...) wie es als Fahrzeug Mittel zum Zweck der Fortbewegung und anstrengende Notwendigkeit der Alltagsbewältigung im praktischen Sinne ist. Der in Chicago lehrende Psychologe *Mihaly Csikszentmihaly* erklärt das Gefühl sogar zum Ort des Glücks, in dem «psychisches Fließen» möglich wird⁴.

Im Gegensatz zum Auto, das als individuelles Transportmittel eine geschützte «Privatsphäre» bietet, stellt der öffentliche Verkehr

völlig andere Anforderungen. Er verhindert nicht nur weitgehend, sich im (Transport-)Raum persönlich einzurichten, sondern verfügt über ein eingesperrtes und verfestigtes Regelwerk, über Benimm-Codes, die sowohl die verbale und nonverbale Interaktion regeln (das heisst meist minimieren) als auch individuelle Spielräume und Formen des Verhaltens limitieren. Solche Vorgaben, deren bewusste Übertretung auch Möglichkeiten zur Selbstinszenierung (zum Beispiel von jugendlichen) bietet, lassen sich ebenso als Anforderungen zur Spurlosigkeit und – auch mit Blick auf das Verhalten – zur Unauffälligkeit lesen, wie sie die eminente Rolle der Technik für die Ausgestaltung von Lebensformen und -gefühlen illustrieren.

Ein prägnantes und auch extremes Beispiel hierfür bildet der Fahrstuhl, mit dem sich *Sabine Oth* beschäftigt: Aus der Dingperspektive erscheint er als fast paradigmatisches technisches Objekt, als nüchternes vertikales Verkehrsmittel, als Maschine zum effizienten raum- und zeitmimierten senkrechten Personen- und Warentransport. Wie mit kaum einem anderen Verkehrsmittel, ja überhaupt durch die Technik geprägten Raum, verbinden sich mit dem Fahrstuhl indessen auch Ängste und Gefühle. Die erzwungene Nähe zu fremden Menschen, das eingeschlossenen-Sein in einem «toten» Raum, ein Gefühl auch, der Technik ausgeliefert zu sein, haben wesentlich dazu beigetragen, Verhalten und Kommunikation einzuschränken. So, wie der Körper die Bewegung des Fahrstuhls – von den kurzen Momenten des Beschleunigens und Abbremsens abgesehen – kaum wahrnimmt, wirkt die ganze Fahrt unzugänglich und künstlich. Sie erscheint als Unterbrechung, gerinnt zum Stillstand, zum blossen Dazwischen.

Zusammenhänge und Wechselwirkungen zwischen technischem und sozialen Raum stellt auch *Johanna Rolshoven* in ihrem Beitrag zur Basler «Trambewölkerung» in den Vordergrund. Strassenbahnen haben derzeit wieder Konjunktur. Dank einer Mischung aus nostalgischer Rückbesinnung auf ein vertrautes Verkehrsmittel – dem die Baslerinnen und Basler im übrigen nie ihre Liebe entzogen hatten –, ökologischer Raison und dem Wiederaufleben eines Fortschrittsglaubens, der deutlich an jenen des 19. Jahrhunderts erinnert, erobern sie sich städtische Räume zurück. Obgleich von ihrer primären Funktion und auch vom Namen her «öffentliches Verkehrsmittel», stellt die Strassenbahn, blickt man in ihr Inneres, in eigen-artiger Weise einen

⁴ Vgl. «Autofahren kann sehr glücklich machen». In: Die Weltwoche Nr. 50, 14. Dezember 1995, S. 35.

rollenden Raum für halb privates, halb öffentliches Verhalten dar. Technische Rahmenbedingungen, institutionelle Codes und Regeln beeinflussen zwar auch hier nachhaltig Tun und Befinden, aber die regen Diskussionen über Anstand und Benehmen weisen ebenso deutlich auf die intime Seite des Trandlebens hin. Diese fließende und labile Grenze äussert sich besonders nachhaltig in der Tramkommunikation: Verbal wie nonverbal werden Distanz und Nähe aufgebaut, aufrechterhalten, aber auch immer wieder unterlaufen. Ausgewählte anthropologische Aspekte sind mittlerweile bereits in die verkehrspolitische Argumentation eingegangen. Bewusst wird dort das Erlebnishafte herausgestrichen und als Argument gegen den Individualverkehr eingesetzt.

Erlebnis und Abenteuer standen am Anfang der Geschichte der zivilen Luftfahrt. Aus einer historisch ausgerichteten Perspektive zeichnet *Burkhard Fuhs* den langen Weg des Flugzeugs zu einem alltäglichen Verkehrsmittel auf. Dem Blick auf den Menschheitstraum von der Eroberung des Luftraums, der oft genug verklärt auf tollkühnen Männern und Motoren ruht(e), stellt er denjenigen auf die Passagiere und den Fahrgastraum, aber auch auf den «Bodenkontakt» der Fliegerei entgegen. Es gelingt so, das Ineinanderverwirken von technischen Rahmenbedingungen und Entwicklungen und zeitgenössischen Vorstellungen vom angenehmen Reisen im «technischen Raum» Flugzeug zu greifen und darzustellen.

Einen anderen Blickwinkel nimmt *Sibylle Obrecht* in ihrem Beitrag zur Autobahnraststätte ein. Als Ort am Rande des Verkehrsflusses verdankt diese ihre Existenz recht eigentlich der Bewegung und verleitet dazu, darin einen «Nicht-Ort», einen vorab zweckbestimmten Transitraum, der eine «solitäre Vertraglichkeit»⁵ schafft, zu sehen. In kritischer methodischer und inhaltlicher Auseinandersetzung mit Marc Augés Überlegungen zu Orten und Nicht-Orten, oft missverstanden als absolute Grössen statt als «fliehende Pole»⁶ eines Spannungsfeldes, nähert sich der Beitrag der Raststätte als Insel im Verkehrsfluss, die sich als vielfältig und ambivalent besetzter Raum erweist: als Kulturraum und Bühne, als Wirtschafts- und Erholungszone, als Ort von

5 Marc Augé: Orte und Nicht-Orte. Vorüberlegungen zu einer Ethnologie der Einsamkeit. Frankfurt a.M./New York 1994 [1992], S. 111.

6 Ebd., S. 94.

Behemungswünschen ebenso wie von Zuschreibungen von Gefahr und Ummoral. Mag auch das Flüchtige und Technische, das Temporäre von grosser Bedeutung sein – der Mikrokosmos «Raststätte» lässt sich damit weder aufrechnen noch angemessen beschreiben.

Die Überlegungen zu Auto, Fahrstuhl, Flugzeug, Strassenbahn und Autobahnraststätte verbindet, bei aller Unterschiedlichkeit, ihr Ansatzpunkt beim Umgang des Menschen mit Orten und Räumen der Bewegung. Demgegenüber rückt *Simone Wörner* in ihrem Beitrag mit dem Asphalt ganz das Stoffliche und seine Be-Deutungen in den Vordergrund. Nicht nur als Baustoff, sondern auch als Diskurselment der Literatur wie der Rede über die Grossstadt ist Asphalt von besonderer Bedeutung: Er steht als Sinn-Bild und Metapher für Modernisierung und modernes Leben, als Symbol der Grossstadt ebenso wie als Inbegriff der Kritik an Stadt, Fortschritt und Modernität. Asphalt bildet demnach gleichzeitig Stoff für die grosse Stadt wie für die Grossstadt-Menschen; er ist – beispielsweise – Grundlage für den städtischen Verkehr ebenso wie für Menschenansammlungen, er eröffnet städtische Handlungsfelder ebenso wie sich seine sinnliche Präsenz auf grossstädtische Wahrnehmung und Fortbewegung auswirkt. Dennoch hat Asphalt als grossstädtisches Schibboleth heute weitgehend ausgedient und andere, weniger sinnlich erfahrbare Netze der Strom- und Datenübertragung sind an seine Stelle getreten.

Mit dem elektrischen Licht und der Telephonie sind in diesem Band zwei ausgewählte Beispiele dafür miterblickt. In seinem Beitrag zur Frühzeit der Ausbreitung der elektrischen Beleuchtung in Stadt und Region Luzern gelingt es *Kurt Stadelmann*, dank einer differenzierten Betrachtung der Diffusion dieses zentralen und vor allem weithin sichtbaren technischen «Leitfossils» Korrekturen an gängigen Topoi über den Weg technischer Neuerungen vorzunehmen. So bedarf etwa das weithin verbreitete Bild von der Stadt als Zentrum und Katalysator des Fortschritts der Einschränkung, zeigt sich doch im Falle der Ausbreitung des elektrischen Lichtes in der Schweiz ein wechselseitiges Ineinandergreifen städtischer und ländlicher Gegebenheiten. Darüber hinaus ist auch der Prestigecharakter, der technischen Errungenschaften gerne zugeschrieben und in Verbreitungsmodellen prominent berücksichtigt wird, zu relativieren: gerade der «praktische» Aspekt der künstlichen Beleuchtung hat, trotz anfänglich hoher

Kosten, wesentlich zu ihrer ungeteilten und allseitigen Aufnahme beigetragen.

Das Telephonieren als kulturbedingte und als kulturbedingende Technik steht im Zentrum des Beitrags von *Thomas Hengartner*. Mit einer Fülle von Beispielen zeichnet er den rasanten Prozess der Veralltäglichung des Telefons: vom sensationellen Novum noch in der ersten Hälfte des Jahrhunderts zum heute selbstverständlichen Kommunikationsmittel. Diese keineswegs geradlinige Entwicklung nahm ihren Ausgang in der Stadt und zu geschäftlichen Zwecken. Bis das Telephonieren allerorten zum fraglosen privaten Alltagsmedium werden sollte, bedurfte es einer regelrechten Erziehung zum (richtigen!) Telephonegebrauch, etwa durch speziellen Unterricht für Schulklassen. Der allmähliche Anschluss der Bevölkerung an das Telephonnetz beinhaltetete nicht nur einen gleichzeitigen Anschluss an den modernen Alltag: Die Erreichbarkeit des einzelnen, das Telephon als Kontrollinstanz bedeuten auch Eingriffe in die sozialweltlichen Konstellationen. Die Implikationen seiner Karriere als halböffentliches Kommunikationsinstrument etwa stehen uns heute angesichts städtischer ›Handypraxis‹ deutlich vor Augen und Ohren.

Im Gegensatz zu der durch die Stimme repräsentierten ›altmodischen‹ Gegenwartigkeit der Gesprächspartner/innen am Telephon steht die stummen Präsenz des Gegenüber in der e-mail-Kommunikation. Der Computer ist weit mehr als nur Medium und technisches Hilfsmittel, das mit der Virtualität von Orten und Bewegungen aufwarten kann, sondern er ist für die davor sitzenden ›Anwender/innen‹ auch ein einsamer Ort. In ihrem Aufsatz zur virtuellen Welt der Computerspiele setzen sich denn auch *Marius Risi*, *Andri Sommerau*, *Daniel Suter* und *Beatrice Tobler* mit der Versunkenheit des Individuums vor dem PC – «körperlich abwesend und seelenlos zugegen»⁷ auseinander, das heisst auch mit einem Aspekt, der in einem spannenden und untersuchenswerten Widerspruch zu den Kommunikationsmöglichkeiten und -hilfen steht, die dieser Apparat gewährleistet. Am Bei-

spiel ausgewählter Abenteuer-Computerspiele untersuchen sie die Beziehung zwischen Technik und Subjekt im Zeitalter der Virtuellen Realität. Einen ersten Bausteine dazu bildet zunächst die Auseinandersetzung mit dem Aufbau von und Umgang mit virtuellen, das heisst sichtbaren aber immateriellen gedanklichen Welten. Nach einer Diskussion der im postmodernen Diskurs etablierten Problematik des Verschwindens des Körpers widmet sich die Darstellung schliesslich dem Phänomen «Cyborg», jenem hybriden Mischwesen von Mensch und Maschine, Technischem und Organischem, das gerade in seiner spielerischen Variante besonders dazu herausfordert, es als Träger und Ausdruck aktueller Körper- wie Fortschrittsbilder zu befragen.

Sowohl fachspezifischen als auch interdisziplinären techniktheoretischen Ansätzen, die sich mit in diesem Band behandeln und ethischen weiteren technischen Artefakten auseinandersetzen, ist eines gemeinsam: das Fehlen der geschlechtsspezifischen Betrachtung und Konzeptualisierung. Nicht nur die kritische Analyse der nach Geschlecht unterschiedlichen Nutzungs- und Zuschreibungszusammenhänge im Umgang mit Technik erscheinen hier völlig ausgeblendet – wie *Jutta Buchner* in ihrem grundlegenden Beitrag zum Auftrakt dieses Bandes feststellt – sondern es fehlt dem Gros der Publikationen auch die Rezeption der vorhandenen wichtigen feministischen Techniktheorien, deren unberechtigte Marginalisierung hierdurch gestützt wird. Buchners mit historischer Tiefe belegten Befunde offenbaren den grundlegenden Widerspruch, der sich aus der gegenwärtigen diskursiven Geschlechtslosigkeit der Technikauffassungen und -diskussionen auf der einen Seite ergibt und der normativ geschlechtsspezifisch geprägten alltäglichen Praxis. Hier ›hat‹ Technik ein Geschlecht – ein Geschlecht, das im historischen Prozess mächtige symbolische Valenzen erfahren hat, wie etwa Burkhard Fuhs in seinem Beitrag zur zivilen Luftfahrt am Beispiel der ›Evolutionsskette‹ von Mann-Technik-Kultur, untermalt von Fortschrittseuphorie und -symbolik überzeugend aufgezeigt hat.

⁷ «In der Telekratie implodiert die Mobilität, indem sie die alle Tage mobilisierten Menschen zu unheilbaren Zuschauern macht, die überall sind und zugleich nirgendwo, körperlich abwesend und seelenlos zugegen.» Vgl. Karl-Markus Gauss: Körperlich abwesend und seelenlos zugegen. In: Die Wochenzeitung Nr. 13, 28. März 1997, S. 19.

Es gehört zu den festen Publikationsritualen, Vorworte mit einem Dank abzuschliessen. In diesem Fall geht er ausschliesslich und nachdrücklich an die Autorinnen und Autoren dieses Bandes. Sie haben sich auf unser zeitaufwendiges Ansinnen eingelassen, einen

«betreuten» Sammelband herauszugeben und damit erhebliche Mehrarbeit, Nachfragen und kritische Redaktion der Texte in Kauf genommen.

Hamburg/Colombier, im April 1998

Thomas Hengartner
Johanna Rolshoven

**Zum Umgang der Volkskunde
mit Technik im Alltag**

Thomas Hengartner
Johanna Rolshoven (Hg.)

127 # 511

Technik – Kultur

Formen der Veralltäglichung von Technik –
Technisches als Alltag



geschenk

CHRONOS

Inhalt

Vorwort

7

Zum Umgang der Volkskunde mit Technik im Alltag

Thomas Hengartner / Johanna Rolshoven
Technik – Kultur – Alltag

17

Jutta Buchner
Technik und Geschlecht

51

Orte



Sibylle Obrecht

Protokoll einer Inselexpedition oder:

Wie ortlos ist eine Autobahnraststätte

83

Sabine Oth

Nach oben.

Der Personenaufzug als Verkehrsmittel

105

Sabine Wörner

Asphalt – Stoff der Grosstadt

121

Bewegungen

Uta Rosenfeld

«Auto, Leben und mehr ...».

Alltäglichkeit und Genuss von Automobilität

143