



Abstracts zu Workshop 45

Automobilität, Verkehr, Straße

Organisation: Kurt Beck und Georg Klute

Erdmute Alber

Anthropologie des Verkehrs

In meinem Vortrag soll ein Entwurf einer ethnologischen Theorie des Verkehrs vorgestellt werden. Auf der Basis der spärlichen Literatur differenziere ich drei grundlegende Strömungen: die erste fragt nach dem Verhältnis von Verkehr und Macht, die zweite sieht Verkehr und Automobilität als Zeichensystem und Träger kultureller Bedeutungen, die dritte versteht Verkehr als Träger, Schaffer und Verbraucher spezifischer Ressourcen. Auf der Basis eigenen empirischen Materials plädiere ich für eine Verbindung dieser Ansätze, die gerade die Konversionen zwischen den drei Herangehensweisen betont. Ein Fallbeispiel aus Westafrika beschließt meine Darstellung.

Kurt Beck

Automobilität und Kreativität im Niltal - das Spannungsfeld von Aneignung, Diffusion und Entwicklung

Vorgestellt werden die handwerklichen Werkstätten im Sudan, die sich auf die Reparatur und Aneignung des ursprünglich englischen Bedford LKWs spezialisiert haben. Das Referat behandelt den Zusammenhang zwischen Übernahme und Erfindung, die Arten des Lernens und die Wege der Diffusion von Neuentwicklungen in diesem Milieu.

Tim Gösl

Aneignung von Fahrzeugen des öffentlichen Verkehrs im ländlichen Nordsudan

Das Verkehrswesen des Nordsudan befindet sich im Umbruch. Im Rahmen des wirtschaftlichen Aufschwungs der letzten Jahre werden große Summen in den Straßenbau investiert. Gleichzeitig steigt die Zahl der Pkw in Privatbesitz. Trotzdem sind auch heute noch, insbesondere in ländlichen Gebieten, die meisten Menschen auf die Nutzung öffentlicher Transportmittel angewiesen. Abseits der ausgebauten Hauptverkehrswege, wo die Bedingungen internationalen Standards ähneln, auf den 'dirt roads' und Sandpisten des Hinterlandes findet sich eine spezifische, ländlich-sudanesische Transportkultur: Aufwendig umgebaute Lastwagen/Busse transportieren Menschen und Güter, Reisende und Händler samt ihrer Waren. Auf vielen Strecken stellen sie das einzige Transportmittel dar, da andere Fahrzeuge den harschen Anforderungen nicht gewachsen sind, oder nicht rentabel wären.

Der Vortrag soll andeuten, wie diese importierten Lastwagen nach ihrer beeindruckenden technischen Verwandlung in den sozio-ökonomischen und kulturellen Kontext ihres Anwendungsgebietes eingebunden werden und wie sich Besatzung und regelmäßige Fahrgäste ihr jeweiliges Fahrzeug ganz konkret zu eigen machen.

Valerie Hänsch

Die Eroberung des Nils – Ein Wandel des Verkehrswesens

Im Land der Manasir am 4. Nilkatarakt im Nordsudan konzentrierte sich die Erschließung der Hauptverkehrsrouten seit den 60er Jahren hauptsächlich auf den Landweg. Oberhalb des Nils schlängelten sich Pfade und Wege durch zerklüftete Felsen und steinige Wüsten, die eine, wenn auch streckenweise beschwerliche Fahrt per Automobil ermöglichten.

Der Verkehr und Transport auf den Wasserwegen spielte in dieser Zeit eine nur untergeordnete Rolle.

Ende der 90er Jahre wurde die motorisierte Bootsfahrt eingeführt, die sich mit Überflutung des Landes vor einem Jahr schlagartig zu dem einzig viel versprechenden Verkehrsmittel entwickelte – und zur Eroberung des Nils führt mit der die Manasir nicht zuletzt den Anspruch auf ihren bedrohten Lebensort behaupten.

Der lokale Bootsbau boomt seither - in einem noch offenen sozio-technischen Prozess - mit stets weiter erfundenen Varianten von Booten.

Eine Interpretation der Geschichte des Verkehrswesens in Manasirland, sowie die Darstellung und Analyse des Bootsbaumilieus sollen Möglichkeiten/Grenzen und Bedingungen von Verkehrs-Technologien und deren innovativen Charakter verdeutlichen.

Gabriel Kläger

Endstation Aneignung? Verkehr und der alltägliche Umgang mit Stop-and-go auf ghanaischen Straßen

Straßen dienen dem Fluss von Verkehr sowie von Menschen, Waren, Ideen und vieles mehr. Weltweit erleben Verkehrsteilnehmer jedoch, wie dieser Fluss gelegentlich ins Stocken gerät oder gar ganz zum Stillstand kommt. So sorgen etwa Ampeln, Straßensperren, Staus, Unfälle, querende Personen, Steigungen, Schlaglöcher und andere Umstände dafür, dass der Verkehr (mehr oder weniger gewollt) gebremst oder gar gänzlich gestoppt wird. Doch auch diese Hindernisse lösen sich bekannterweise auf oder werden umfahren und erlauben irgendwann ein Weiterkommen. Dies verweist darauf, dass Stop-and-go eine Komplementäreigenschaft von Verkehr darstellt und Variabilität im Verkehrsfluss – zwischen Stopp, Stockung und Strom – inhärent und nicht zuletzt unumgänglich ist.

In diesem Vortrag zeige ich auf, wie Menschen mit Stop-and-go auf verkehrsreichen Straßen in Südghana umgehen. Zunächst erläutere ich, wie Straßenhändler („hawkers“) entlang von Straßenverkehr operieren, wo sie ihre Waren an vorbeifahrende Reisende verkaufen. Hier profitieren sie vom Verkehr und dessen Stockungen, die das Anpreisen und Verkaufen der Ware ermöglichen; von dessen Fluss, der neue Kunden mit sich führt; und von dessen Vorwärtskommen, das den Bedarf an spezifischen Waren wie Reisesnacks und Mitbringsel beinhaltet.

Als nächstes beschreibe ich, wie Anwohner auf die Straße gehen, um dort Ängste, Ärger und andere Formen des Protests auszudrücken. Hierbei werden oftmals nicht nur die räumlichen Gegebenheiten von Straßen genutzt, sondern auch der Durchgangsverkehr, der etwa mit Hilfe von Straßensperren oder Opferritualen lahmgelegt wird. Der manipulierte Verkehrsfluss bringt für die Protestierenden einige Vorteile, wie etwa dass der erzeugte Stillstand die wartenden Reisenden zu unfreiwilligen Zeugen der Protestveranstaltung werden lässt, und dass mit der Weiterfahrt die vermittelten Botschaften weiter transportiert und über den Straßenrand hinaus gestreut werden.

Abschließend erläutere ich, wie die beschriebenen Phänomene als spezifische Formen der Aneignung von Straßenverkehr betrachtet werden können: als Anpassung der „hawkers“ an Stop-and-go-Verkehr sowie als Anverwandlung von Verkehr durch Anwohner. Gleichzeitig hinterfrage ich diesen Ansatz, der Aneignung oftmals als das Endergebnis von abgeschlossenen Anpassungsprozessen darstellt und so womöglich zu früh Halt macht. Gerade in

Anbetracht der ständig bewegten, unbeständigen, aber auch zwingenden und gefährlichen Umstände von Verkehr plädiere ich daher für eine Betrachtungsweise, die jene Bewegungen und Dynamiken nachzeichnet, die sich am Straßenrand durch den alltäglichen Umgang mit Stop-and-go fortlaufend herausbilden.

Georg Klute

Kreativität von unten, Standardisierung von oben. Über Aneignung und kombinierende Erfindung am Beispiel der "technicals" in Kleinkriegen der Wüste

In vielen zeitgenössischen Kleinkriegen haben so genannte „Technicals“, allradgetriebene Pick-ups mit offener Ladefläche und ausgestattet mit modernen Waffen, grosse Bedeutung gewonnen. In Bezug auf den klassischen Streitwagen der Bronzezeit wird vorgeschlagen, diese Technik „moderne Streitwagen“ zu nennen. An ihrem Gebrauch diskutiere ich zunächst die *These von konkurrierenden Zeit-Raum-Gefügen* im Krieg. Anschließend schlage ich, unter Rückgriff auf das Konzept der Aneignung, die Begriffe der *kombinierenden Erfindung* und der *Erfindung von oben* bzw. *von unten* vor. Während die Erfindung von oben in Standardisierung und Vereinheitlichung resultiert, gleicht die Erfindung von unten eher dem *bricolage*, dem allerdings ein hohes Maß an Kreativität eigen ist. Es wird argumentiert, dass Erfindungen wesentlich *Erfindungen von unten* sind. Solange die damit einhergehende Kreativität nicht von Zentralgewalten vereinheitlicht ist, kann man von Interaktion zwischen Menschen und Objekten sprechen. Dies steht im Gegensatz zu einer gängigen (westlichen) Perspektive, die von einer einseitigen instrumentellen Einflussnahme des Menschen auf (materielle) Objekte ausgeht.

Alexander Knorr

Automobile Cyberkultur

Viel ist die Rede von digitaler elektronischer Technik als der Schlüsseltechnologie vielleicht der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts, auf jeden Fall aber des 21. Jahrhunderts. Dieser Bedeutung Rechnung tragend sind der Computer, die Infrastruktur des Internets, und vor allem was Menschen damit tun, endlich auch in den Fokus der Ethnologie geraten. Onlinegemeinschaften und Computerspiele etwa sind jetzt legitime Forschungsfelder. Diese haben weltweite Bedeutung, denn Computer Hard- und Software in all ihren Ausformungen sind mittlerweile zu tatsächlich globalen Gütern geworden – eine andere Schlüsseltechnologie, der Verbrennungsmotor, ist es längst.

Doch wo ist der größere Zusammenhang? Die Betrachtung des Umgangs mit Technik und Technologie ist, so denke ich, wesentlich für eine zeitgemäße Ethnologie. Aber einzelne Bereiche dürfen nicht, eventuellen Moden folgend, überbetont und -bewertet werden. Ganz konkret darf beispielsweise das, was mit Computern und online passiert, nicht als in distinkten, in sich abgeschlossene Sphären geschehend betrachtet werden. Auf technisch vermittelter Interaktion aufsitzende soziokulturelle Phänomene sind nicht diskret, sondern Aspekte des Alltags, der Identität, des Lebens von Individuen und Gruppen. Das gilt für den Umgang mit digitaler elektronischer Technik genauso, wie für den Umgang mit Automobilen. Entsprechend muss ein Kulturkonzept, das helfen soll, global Gegenwärtiges zu erhellen, menschliche Lebenswelten greifen können, und nicht lediglich durch Technik definierte Bereiche. Mein Vorschlag ist ein Konzept von *cyberculture/Cyberkultur*, das sich um das Handeln mit den Dingen dreht, und aus fünf ungleichen Elementen besteht: Technologie/Technik – die Dinge, mit denen umgegangen wird; Kybernetik – die wesentliche hintergrundartige Weltvorstellung; soziokulturelle Aneignung – die Konzeptualisierung der empirisch fassbaren Praktiken; Cyberpunk – das entscheidend informierende globale, multi- und transmediale Genre; und schließlich Spiel/Spielen – Motivation und Bedingung für Innovation und Kreativität. Kern des Vortrages ist eine Erläuterung dieses Konzeptes von Cyberkultur. Als beispielhafter Rahmen dienen die im urbanen Japan beheimateten Bōsōzoku, die „gewaltsam rennenden Stämme“, ihre Automobile und Motorräder.

Christian Ungruhe

Lasten tragen, Moderne befördern. Warentransport im südlichen Ghana

Die Geschichte des Warentransports in Afrika ist eine der kontinuierlichen, kreativen Anpassung an eingeführte Innovationen und deren Aneignung, insbesondere seit der Verbreitung motorisierter Fahrzeuge. Lastwagen und Busse übernehmen heute den Großteil des Gütertransports auf Überlandstrecken und selbst zwischen nahe gelegenen Orten haben sie weite Teile der unmotorisierten kommerziellen Warenbeförderung verdrängt. Die immense Ausbreitung des motorisierten Transports von Gütern hat aber nicht zu einer gänzlichen Verdrängung, sondern zu einer Konzentration unmotorisierter Transportmittel in einigen zentralen Bereichen geführt. Während Esels- und Handkarren sowie *head portering* im ruralen Kontext weiter von großer Bedeutung sind, haben sich auch innerstädtisch Formen des unmotorisierten Transports behauptet und weiter verbreitet. In Ghanas südlichen Metropolen bewältigen beispielsweise *truckpusher* und *head porter* den Großteil des Weitertransports ankommender Waren auf Märkten und Busstationen. Dieses Geschäft ist oft ein Monopol jugendlicher Migranten aus dem Norden des Landes. Die Konkurrenzsituation ist unter ihnen groß und Neuerungen im Transportsektor, wie die Einführung eines öffentlichen Nahverkehrssystems vor wenigen Jahren, führen zu fortwährenden Anpassungsleistungen sowie ständigen Aushandlungsprozessen in der Aufteilung von *claims* zwischen rivalisierenden Gruppen.

Die jungen Migranten haben sich das Automobil angeeignet, nicht materiell,

sondern das was es – im doppelten Sinne – transportiert: die Waren, die mit Lastwagen geliefert und weiterbefördert werden und die Aussicht auf Einkommen und Teilhabe an der Moderne in den südlichen urbanen Zentren. Empirische Untersuchungen zu diesem Prozess sollen vorgestellt und am Beispiel von *truckpushern* und *head portern* in Accra verdeutlicht werden.