
Österreichische Zeitschrift für Volkskunde

NEUE SERIE BAND XLVI

GESAMTSERIE BAND 95

HEFT 3

251-6



WIEN 1992

IM SELBSTVERLAG DES VEREINES FÜR VOLKSKUNDE

Österreichische Zeitschrift für Volkskunde

Herausgegeben vom Verein für Volkskunde in Wien

Schriftleitung: Klaus Beitzl und Franz Grieshofer

Redaktion: Margot Schindler (Abhandlungen, Mitteilungen und Chronik der Volkskunde)
Herbert Nikitsch (Literatur der Volkskunde)

Unter ständiger Mitarbeit von Leopold Kretzenbacher (Lebring/München), Franz Lipp (Linz) und Oskar Moser (Graz/Klagenfurt).

Sämtliche Anfragen, Einsendungen, Rezensionsexemplare usw. sind zu richten an die Redaktion, A-1080 Wien, Laudongasse 15 – 19.

Sämtliche Zahlungen an das Postsparkassenkonto Wien 7344.518. Jahresbezugspreis für Mitglieder öS 240,-, für Nichtmitglieder öS 360,-, zuzüglich Versandkosten.

AU ISSN 0029-9669

Inhaltsverzeichnis

Abhandlungen

Utz Jeggle, Zur Dialektik von Anständig und Unanständig im Zivilisationsprozeß	293
Konrad Köstlin, Totengedenken am Straßenrand – Projektstrategie und Forschungsdesign	305
Gottfried Korff, Namenswechsel – Volkskundliche Anmerkungen zur „Politik“ der Straßenumbenennungen in der ehemaligen DDR	321
Dieter Kramer, Innovationen im Kulturprozeß – Aktuelle Überlegungen zu einem alten Thema	339
Ute Mohrmann, Wegmüssen: Entsiedlung im Kohlerevier – Versuch einer Wahrnehmung laufender Ereignisse	355
Nachbemerkung zu den Abhandlungen dieses Heftes	368

Mitteilungen

Johannes Moser, Die Bürde der Würde. Zu Roland Girtlers Beitrag <i>Die Würde des Radfahrens</i>	369
„Maria Steinwurf“ in Ungarn. Ein kritischer Nachtrag zu Janós Szulovsky: Die Opfer „Schornsteinfeger-Madonna“. Zu den italienischen Beziehungen der ungarischen Marienverehrung (Klaus Beitzl)	374

Chronik der Volkskunde

Zmaga Kumer und Jenö Barabás, Herderpreisträger 1992 (Walter Weiss)	375
Laudatio für emer. o. HProf. Walter Deutsch zur Überreichung der Herderlandt-Medaille am 25.6.1992 im Österreichischen Museum für Volkskunde in Wien (Gerlinde Haid)	377
Worte des Dankes (Walter Deutsch)	380
Josef Schitter † 1911 – 1991 (Michael Martischinig)	383
In memoriam Oldřich Sirovátka 8.9.1925 – 31.7.1992 (Margot Schindler)	385

Mitteilungen

Die Bürde der Würde

Zu Roland Girtlers Beitrag *Die Würde des Radfahrens*¹

Von Johannes Moser

Roland Girtler, dem man anerkennend nachsagen kann, gewisse Moden zu erkennen oder gar zu kreieren und sie auch populärwissenschaftlich aufzubereiten, versucht in seinem Artikel – unter Berufung auf die Kulturwissenschaft –, die Würde des Radfahrens und dessen Bedeutung für die Volkskunde herauszuarbeiten. Es hätte ein wichtiger und interessanter Beitrag werden können, aber nach meiner Meinung scheiterte Girtler mit seinem Anliegen in jeder Hinsicht, weshalb die Lektüre seines Artikels für alle Volkskundler/innen, denen ihr Fach etwas bedeutet, zum Ärgernis werden muß.

Im großen und ganzen setzt Girtler in seiner Argumentation drei Schwerpunkte, mit denen er sein obengenanntes Ziel zu erreichen trachtet. Dieser Dramaturgie möchte ich mich auch in meiner Kritik bedienen, wobei es vor allem zu zeigen gilt, daß Girtlers zufällige und unsystematische Äußerungen mit einer modernen Kulturwissenschaft, als die sich die Volkskunde wohl mittlerweile versteht, nichts zu tun haben.

Girtler eröffnet seinen Artikel mit persönlichen Vorbemerkungen, die jedoch nicht beim Persönlichen bleiben. Nun könnte man die in diesem Kontext geäußerten Vorwürfe an unsere Autogesellschaft und die damit verbundenen alternativen Möglichkeiten – Verschenken des Autos – als Einfälle eines weltfremden Schwärmers abtun, handelte es sich beim Autor nicht um einen anerkannten Soziologen. Natürlich weiß jeder halbwegs informierte Mensch um die problematischen Folgen, die der Automobilität für unsere Gesellschaft gebracht hat, dennoch muß ein Kulturwissenschaftler wohl mehr sehen als bloß den Fetisch Auto. Martin Scharfe hat zu Recht darauf hingewiesen, daß „der Automobilität notwendigweise zu tun hat und verkoppelt ist mit unserer Gesellschaft, wie sie verfaßt und historisch entstanden ist“.² Mit der simplen Verteufelung des Autos ist es in einer Gesellschaft nicht getan, deren Ökonomie allerhöchste Mobilität verlangt und in der die Nichterbringung dieser Mobilität zumindest die ökonomischen Chancen in vielfältigster Weise beschränkt. Die notwendige Be-

weglichkeit wird – dazu gibt es vielfältige Analysen – noch immer am besten durch das Auto gewährleistet, auch wenn dies mancher Großstadtmensch nicht wahrhaben will. Dazu kommt der subjektive Aspekt der Problematik, daß viele Leute lieber im eigenen Auto im Stau stecken, als nach Alternativen zu sinnen. Gerade diese subjektive Dimension sollte die Kulturwissenschaft interessieren, da so auf vielschichtige Hintergründe rückgeschlossen werden kann. Weiters ist es sicherlich einfach, in einer Stadt mit gut ausgebauter Nahverkehrsinfrastruktur eine Alternative zum Auto zu finden. Anders gestaltet sich die Situation in ländlichen Gebieten, in denen man zu einem hohen Maß vom Auto als Fortbewegungsmittel abhängig ist. Es geht mir hier nicht um eine Rechtfertigung des Autos, ich plädiere ebenfalls für eine Einschränkung des Autoverkehrs auf allen möglichen Ebenen bis hin zur vieldiskutierten Kostenwahrheit. Das hat jedoch nichts mit dem Versuch des Kulturwissenschaftlers bzw. der Kulturwissenschaftlerin zu tun, kulturelle Phänomene in einem größeren Kontext zu verstehen. Ich möchte hier nochmals Martin Scharfe zitieren:

„Der historische Fortschrittsnutzen des Automobilfahrens, das sollte angedeutet werden, müßte also in einer umfänglichen Analyse des historischen Alltags herausgearbeitet werden, das ist genuine Aufgabe der Volkskunde (welcher Wissenschaft denn sonst? müssen sich folkloristische Zweifler fragen lassen), und es darf darüber spekuliert werden, warum diese Analyse bisher nicht einmal in Ansätzen zu sehen war. Die Wissenschaft vom Alltag hat nichts beizutragen zu einem der wichtigsten Diskurse der gegenwärtigen Alltagskultur: zur Diskussion ums Auto! Im Gegenteil. Die fehlende volkskundlich-historische Analyse der Automobilkultur läßt uns in schiefer Durchführung der wissenschaftlich gebotenen Tätigkeiten des Vergleichens und Verallgemeinerns zum vernebelnden Fetisch-Vorwurf greifen.“³

Wie anders lauten dagegen die platitudenhaften Ausführungen Girtlers, *die meisten Zeitgenossen würden auch ohne Auto auskommen*.⁴ Warum sie es dann nicht tun, wäre die wesentlich ergiebigere Frage, zu der Girtler leider nichts beizutragen hat. Vielmehr stilisiert er sich zum besseren und freieren Menschen, weil er sein Auto verschenkt hat. Er vertritt damit genau jene „besondere Mischung von sozialer Reform und moralischer Erziehung“, der Robert E. Park, einer der Begründer der Chicagoer Urban Anthropology, bereits um die Jahrhundertwende vorwarf, sie zeige „jene Perspektive auf die soziale Wirklichkeit, die, erfüllt und geleitet von einer zivilisierenden Mission, Realität nur voreingenommen wahrnimmt“.⁵

Diese Kritik soll nun keineswegs bedeuten, keine Verantwortung zu empfinden für die Welt, in der wir leben, sondern es gilt zu erkennen, daß Volkskunde als Kulturwissenschaft mehr bedeutet als moralisierendes Fingerheben. Gerade das jedoch treibt Girtler auf die Spitze, indem er den Radfahrer als modernen Aristokraten der Landstraße entwirft, als wüßten

wir nicht besser, daß nicht wenige Pedalritter im selben Maße rücksichtslos und gefährlich agieren wie alle anderen Verkehrsteilnehmer auch. Girtler hingegen sieht sie als besondere Menschen. Diese Rad-Aristokraten – man darf im übrigen gespannt sein, wen Girtler nach Zuhältern, Wilderern etc. als nächstes adelt – sind also die Helden der neuen Zeit, die ihre Sättel so achten wie der *mittelalterliche Reitersmann*. Nun wird nicht klar, woher Girtler dieses Wissen über den Reiter des Mittelalters nimmt, es mag stimmen oder nicht, mich erinnert seine Darstellung an Bilder aus Wildwestfilmen. Auch für den sattelrettenden Radfahrer dient nur er selbst als Beispiel. In den Pyrenäen bricht sein altersschwaches Fahrrad zusammen, er nimmt *den Sattel vom braven Rad* – man erinnere sich an seine Kritik, das Auto sei ein heiliges Instrument! – und schleppt sich, wahrscheinlich der untergehenden Sonne entgegen, zum nächsten Bicycle-Shop.

Im zweiten Teil seiner Ausführungen besinnt sich Girtler doch wieder der vermeintlich kulturwissenschaftlichen Möglichkeiten, die das Fahrrad bietet. Der Radfahrer als Feldforscher hat die Chance, *etwas über fremde Lebensart zu erfahren, wenn er ohne Begleitung in einem Gasthaus absteigt*. Im übrigen sitzt Girtler hier einer auch in der Volkskunde gängigen Fehlmeinung auf, die von Feldforschung spricht, wo sie doch nur einen kurzfristigen Besuch im Feld meint. Aber abgesehen davon verschweigt Girtler, warum dies dem Benützer eines Autos, Motorrades oder eines öffentlichen Verkehrsmittels nicht möglich sein sollte. Es gibt viele ausgezeichnete Studien, die auf Feldforschung basieren, aber ich weiß von keiner, bei der die Wahl des Verkehrsmittels eine besondere Bedeutung für den Erfolg der Forschung gehabt hätte. Doch wahrscheinlich gründet alles auf einem Mißverständnis, denn was Girtler hier als Feldforschung bezeichnet, steht eher in der Tradition der Praxis mancher Reiseschriftsteller, die umherstreiften und aus mehr oder minder zufälligen Erfahrungen und Gesprächen, so diese überhaupt stattfanden, Darstellungen von Regionen entwarfen, die aus zum Teil bereits bekannten Versatzstücken zusammengesetzt waren. In diesen Arbeiten finden sich dann einerseits der *locus amoenus*, über den Gott sein Füllhorn der Gnade ausgeschüttet hat, und andererseits die Rückzugsgebiete, „die ganz voll von Troddeln“ und „Cretins“ sind.⁶

Wohl unbeabsichtigt bezeichnend ist hier Girtlers Verweis auf Riehl, der in seinen Handwerksgeheimnissen eröffnet hatte, er wüßte bereits, was er bei seinen Wanderungen finden wollte:⁷ „Zu beobachten, was man findet, ist leicht, aber das zu finden, was man beobachten will, das ist die feinere Kunst.“⁸ Dazu eignet sich offensichtlich die Radtour, die Girtler die Möglichkeit zu Meditation bietet und ihn zum Nachdenken anregt. *Am Abend einige Biere beflügeln dann sicherlich die Phantasie, um die Erlebnisse des Tages niederzuschreiben*. Interessant ist bei Girtler weiters, daß er immer vom Gasthaus spricht, wenn es um die Gewinnung von Daten geht – das Feld beschränkt sich für ihn auf die Gespräche in der Wirtsstube. Obwohl

er an einer Stelle vermerkt, *als einsam Wandernder besteht die Chance, angedet und ins Gespräch gezogen zu werden*, beziehen sich seine genaueren methodischen Ausführungen jeweils auf das Wirtshaus. Man stelle sich Malinowski, Evans-Pritchard, Mead, Geertz oder Nadig vor, um nur wenige zu nennen, wie sie bei einigen Bieren die Daten für ihre Feldstudien sammeln. Aber Girtler gesteht wenigstens, daß die *Einsamkeit des Wanderns ... ihre eigene Poesie für den Forscher* (hat), *überhaupt wenn er sich am Fahrrad weiterbewegt*.

Von diesen Gedanken zur Feldforschung verlagert Girtler dann seinen Schwerpunkt – im dritten Teil – zu kulturhistorischen Überlegungen zur Ausrüstung, die ihm äußerst spannend erscheinen. Wer nun erwartet, Girtler gäbe vielleicht einen kurzen Überblick über die Entwicklung der Radfahrerausrüstung und stellte diese in einen größeren Kontext, wird ein weiteres Mal enttäuscht. Nicht einmal im Ansatz ist etwas zu bemerken von Hermann Bausingers Erkenntnis, „daß alle Sachen Ergebnis geistiger Prozesse und Vorgabe und Auslöser geistiger Prozesse sind“.⁹ Bausinger meint weiters, man müsse „nach der Verankerung der Dinge in der jeweiligen Lebenswelt, nach ihrem Gebrauch, ihrer Nutzung, ihrer Aneignung und Bedeutung“ fragen.¹⁰ Statt dessen argumentiert Girtler mit einigen Zufallsbelegen, die sich mit einer Ausnahme auf das Wandern beziehen. Er stellt eine Analogie zwischen „Fußwanderer“ und „Radwanderer“ her, um seine sicherlich bemerkenswerten Literaturbelege einbauen zu können, verleugnet damit jedoch die spezifische Entwicklung, die es gerade im Bereich der Radfahrerausrüstung gegeben hat. Völlig ausgeklammert bleibt auch die symbolische Dimension der Ausrüstungsgegenstände, daß Dinge einen Zeichencharakter¹¹ haben und somit zu einer spezifischen Ausdrucksform der Benutzer werden und zu deren Identität beitragen können. Daran scheint Girtler jedoch weniger gelegen zu sein, sondern er entwirft, aufbauend auf Angaben aus dem vorigen Jahrhundert, eine Handlungsanleitung für Radtouren, die in ihrer Dürftigkeit ebenfalls noch kritisierenswert wäre.

Abschließend kommt Girtler noch einmal auf den humanen Charakter des Radfahrens zurück, da der *Radfahrer als honoriger Verkehrsteilnehmer* nicht nur Menschen achte, *sondern auch Bäume, Schmetterlinge und Igel*. Girtlers Beitrag diene offensichtlich nur dem Zweck, einer persönlich sicherlich schätzenswerten Vorliebe einen kulturwissenschaftlichen Anstrich zu verpassen. Dies muß als vollends mißlungen betrachtet werden, und es bleibt zu wünschen, daß Girtler nach der Würde des Radfahrens doch auch die Würde der Volkskunde als Wissenschaft entdecken möge.

Anmerkungen

- ¹ Österreichische Zeitschrift für Volkskunde 94/1991, S. 117 - 127.
- ² Martin Scharfe: „Fetisch *Auto*“ - „*Fetisch Auto*“? In: Kuckuck. Notizen zu Alltagskultur und Volkskunde 1/90, S. 5.
- ³ Ebenda, S. 6.
- ⁴ Alle kursiv gesetzten Passagen dieses Artikels entstammen der Arbeit Girtlers.
- ⁵ Rolf Lindner: Die Entdeckung der Stadtkultur. Soziologie aus der Erfahrung der Reportage, Frankfurt am Main 1990, S. 25.
- ⁶ Vgl. etwa J. G. Kohl: Hundert Tage auf Reisen in den österreichischen Staaten. 5. Teil: Reise in die Steiermark und im bairischen Hochlande, Dresden, Leipzig 1842, S. 93.
- ⁷ Utz Jeggle: Zur Geschichte der Feldforschung in der Volkskunde. In: derselbe (Hg.): Feldforschung. Qualitative Methoden in der Kulturanalyse (= Untersuchungen des Ludwig-Uhland-Instituts, 62. Band), Tübingen 1984, S. 22.
- ⁸ Wilhelm Heinrich Riehl: Wanderbuch, Stuttgart 1869, S. 30.
- ⁹ Hermann Bausinger: Eröffnung des Kongresses und Begrüßung. In: Konrad Köstlin und Hermann Bausinger (Hg.): Umgang mit Sachen. Zur Kulturgeschichte des Dinggebrauchs, Regensburg 1983, S. 9.
- ¹⁰ Ebenda.
- ¹¹ Vgl. Klaus Beitzl: Dinge als Zeichen. In: Köstlin & Bausinger (Anm. 9), S. 291 - 301.