

Trampen als soziale Praxis
-
Zwischen Individualtourismus und Konsumkritik

„Bachelorseminar empirische Datenerhebung und Auswertung“
Dr.ⁱⁿ Ulrike Davis-Sulikowski

Albrecht Müller
Geburtsdatum: 20.08.1989
Email: fruchtich@gmail.com
Matrikelnummer: 0902117
für 033610, Kultur- und Sozialanthropologie
Wintersemester 2013

Inhaltsverzeichnis

1. Einleitung	3
2. Theoretische Verortung	6
2.1 Kultur- und sozialanthropologische Ansätze.....	6
2.2 Anthropologie of Tourism.....	7
2.3 Aktuelle Veröffentlichungen zur Thematik.....	8
3. Hobos, Beatniks, Hippies - Eine kurze Geschichte des Tramps	10
3.1 Die Hobos.....	10
3.2 Die Beatniks.....	12
3.3 Die Hippies.....	12
4. Methodische Herangehensweise	14
4.1 Forschungsdesign.....	14
4.2 Das Feld.....	16
4.3 Die Protagonist_innen.....	17
4.4 Die Datenerhebung.....	18
4.4.1 Teilnehmende Beobachtung.....	18
4.4.2 Narrative Interviews.....	21
4.4.3 Medienanalyse.....	23
4.5 Die Datenanalyse.....	23
5. Dateninterpretation	25
5.1 Die Raststätte – <i>(Nicht)orten</i> Leben einhauchen.....	26
5.2 Angst und Vertrauen.....	27
5.3 Motivationen.....	30
5.3.1 Ökonomische Gründe.....	30
5.3.2 Ökologische Gründe.....	31
5.3.3 Ein Lebensstil?.....	31
5.3.4 Ein Abenteuer.....	32
5.3.5 Am Trampen wachsen.....	33
6. Resümee	35
7. Quellen	36

*„The best things in life are
The people you love
The places you have seen
and the memories you`ve made along
the way.“*

1. Einleitung

Dieses Zitat galt 2011 als Motto des jährlich stattfindenden Tramprennens, bei dem Teams von verschiedenen Startpunkten in Deutschland versuchen zu einer Zieldestination irgendwo in Europa zu gelangen. Das Besondere an diesem Rennen ist, dass sich die Teilnehmer_innen auf eine ganz bestimmte Art fortbewegen: Sie trampen!

Trampen, Hitchhiken, per Anhalter reisen oder Autostoppen¹ ist eine bestimmte Art sich fortzubewegen, welche ihre Ursprünge in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts in Nordamerika hat und bis heute von Menschen ausgeübt wird. Seine Hochzeit hatte dieses Phänomen in den 60er und 70er Jahren des letzten Jahrhunderts. Die Hippies, animiert von der Lebensweise der Beatniks der 50er, hielten den Daumen hoch und eroberten weltweit die Straßen. Auch heute noch sieht man immer wieder vereinzelt Menschen an einer Autobahnauffahrt oder an einer Raststätte stehen die von anderen Menschen ein Stück mitgenommen werden wollen. Auch ich bin ein leidenschaftlicher Trampler und habe inzwischen, schon viele Menschen und Orte in ganz Europa kennen gelernt und unglaubliche Erfahrungen gemacht. Eine Frage die mir allerdings fast in jedem zweiten Auto gestellt wird lautet ungefähr so: „Trampen? Funktioniert das denn heute noch?“. Die meisten Menschen halten diese Form der Fortbewegung scheinbar für ein eingestaubtes Phänomen aus der Vergangenheit. Die Geschichte des Tramprennens, bei dem 2008 noch 11 Menschen teilnahmen und bei welchem in diesem Jahr voraussichtlich 150 Trampler und Tramplerinnen mitmachen werden zeigt, dass entgegengesetzt der weitläufigen Meinung, Autostopper_innen seien mittlerweile eigentlich schon fast ausgestorben, scheinbar wieder viele Leute gefallen an dieser Form des Reisens finden.

Ich habe mich von Anfang an schwer damit getan eine passende Fragestellung zu finden um mein Feld einzugrenzen. Als sich im Zuge des Bachelorseminars zur empirischen Datengewinnung und Analyse, in welchem diese Arbeit zustande gekommen ist herausstellte, dass ich über das Trampen forschen möchte, machte ich mir Gedanken über die verschiedensten Aspekte dieses Phänomens. Die Tatsache, dass ich selbst trampe, war hierbei Fluch und Segen zugleich. Einerseits hatte ich unheimlich viele Ideen die mir total interessant vorkamen, andererseits konnte ich mich für keinen Aspekt entscheiden, da ich das Gefühl hatte somit andere wichtige Punkte zu vernachlässigen. Ganz zu Beginn dieser Überlegungen hielt ich die Frage nach der Motivation von den Menschen, die heu-

¹ Ich werde in dieser Arbeit aus rein stilistischen Gründen die Begriffe `trampen`, `autostoppen`, `per Anhalter reisen` und `hitchhiken` synonym verwenden.

te noch auf diese Weise unterwegs sind für total interessant. Nach ersten informellen Gesprächen tat sich jedoch ein weiterer Aspekt auf, den ich vorerst unterschätzt hatte. Die „Genderfrage“ im Zusammenhang mit Angst, Vertrauen, Sicherheit, aber auch Gewalt schien im Hinblick auf die soziale Praxis des Trampens als äußerst hinterfragenswert. Es erschien mir so, als ob viele Frauen und auch einige Männer die regelmäßig per Autostopp unterwegs sind, negative Erfahrungen gemacht hatten. Daher erachtete ich es als sinnvoll diese Problematik in das Zentrum meiner Untersuchung zu rücken. Allerdings merkte ich, dass die negativen Erlebnisse nur zum Vorschein kamen, wenn ich explizit danach fragte. Wenn ich hingegen „einfach nur so“ mit Menschen über das Trampen sprach waren ihre Erzählungen von ganz anderen, vorrangig positiven Geschehnissen geprägt. Ich war also wieder am Anfang meiner Überlegungen angekommen und hatte noch immer keine spezifische Fragestellung. Daher entschied ich mich nicht nach diesen negativen Komponenten zu suchen und stattdessen mein Problem der fehlenden Forschungsfrage zur Devise zu machen und Diese offen zu lassen. *Ich versuche also in dieser Arbeit, die soziale Praxis des Trampens heutzutage zu hinterfragen.* Es war mir nicht wirklich klar, wohin meine Forschung gehen würde. Vielmehr wollte ich mich von den Gesprächen mit Hitchhikern_innen und meinen eigenen Erfahrungen „on the road“ leiten lassen und versuchen Strukturen zu erkennen, die dieses Phänomen und seine vielen Facetten umschreiben und Raum für Interpretationen zulassen. Dennoch spielte die Frage des *Warum* eine entscheidende Rolle. Ich wollte herausfinden wer diese Menschen sind die trampen und was sie in Zeiten von Mitfahrgelegenheit und Billigfliegern dazu bewegt, auf diese Weise zu Reisen. Auch die Frage danach, welche Bedeutung Gender und Geschlechterrollen bei der Einstellung zum Trampen zukommt und welche Ängste Hitchhiker_innen haben, beziehungsweise welche Ängste durch diese Form des Reisens von ihnen überwunden werden wollen. Des Weiteren interessierten mich die individuellen Biographien der Tramper_innen und inwiefern strukturelle Ähnlichkeiten in ebendiesen zu finden sind. All diese Fragen flossen letztlich in die Forschung mit ein und bildeten ein Grundgerüst, auf welches ich mich stützen und zu dem ich zurückkehren konnte, wenn ich das Gefühl hatte die Arbeit zerfällt. Sie sind dennoch nur Eckpfeiler in der sozialen Praxis des Trampens.

Das große Interesse meinerseits an dieser Thematik, stammt vor allem aus der Begeisterung die ich für diese Form des Reisens habe. Ich bin seit mehreren Jahren schon auf diese Art und Weise unterwegs und erhoffte mir durch die intensive Beschäftigung mit der Materie und den vielen Gesprächen vor allem auch etwas über mich selbst zu erfahren. Die Gefahr die eine solche Nähe zum Forschungsfeld und der Praxis die ich erforschen will innehat, war mir dabei durchaus bewusst. Ich versuchte daher stets auch mich selbst zu hinterfragen um eine Glorifizierung des Phänomens zu vermeiden und Vorannahmen oder vorgefertigte Wertungen abzubauen. Da mir dieses Vorhaben mit Sicherheit nicht vollständig gelungen ist, war ich stets bemüht meine eigene Subjektive Wahrnehmung zu erklären und zu diskutieren. Des Weiteren hatte ich mich im bisherigen Verlauf meines

Studiums in erster Linie mit Rassismus auseinandergesetzt. Einer Thematik, die von Beginn an Teil unserer Disziplin war und zu der es zahlreiche Theorien und Meinungen gibt. Aus diesem Grund suchte ich mir bewusst ein Forschungsfeld aus, von dem ich annahm, dass es kaum erforscht wäre. Während der „Tramp“ in Literatur und Film in den verschiedensten Epochen immer wieder thematisiert wurde, gibt es bisher tatsächlich kaum wissenschaftliche Auseinandersetzungen, die sich mit dem Phänomen des Trampens beschäftigen. Ausnahmen bilden der im Jahr 2001 erschienene Artikel von Graeme Chesters und David Smith, „The Neglected Art of Hitchhiking: Risk, Trust and Sustainability“, die das Phänomen mit aktuellen Theorien zu Risiko und Vertrauen verflechten. Des Weiteren gibt es im deutschsprachigen Raum zwei aktuelle Veröffentlichungen, wobei sich Kathrin Friedrich und Lysette Laffin 2009 in ihrem Text, im Sammelband „Weltweitweg – Beobachtungen zum Backpacking“ allgemein mit dem *Trampen - früher und heute* auseinandersetzen und Silvia Weissengruber (2012) die in „Die Erfahrung der Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen. Wissenschaft per Autostopp – eine ethnografische Skizze“ Gemeinsamkeiten und Verbindungen zwischen einer kulturanthropologischen Forschung und einer Reise per Autostopp von Nordpolen nach Graz herstellt. In einem theoretischen Teil will ich versuchen meine Erkenntnisse in Zusammenhang mit diesen aktuellen Annäherungen aus Kultur – und Sozialanthropologie und Europäischer Ethnologie zu bringen um sie weiterführend in die *Anthropologie of Tourism* einzuflechten.

Methodisch betrachtet stellen den Schwerpunkt der Arbeit meine eigenen Erfahrungen der letzten Jahre dar. Hierzu versuchte ich meine Reisetagebücher zu strukturieren und zu analysieren. Außerdem führte ich mehrere teilnehmende Beobachtungen während des Forschungsprozesses durch. Dabei trampete ich beispielsweise mehrmals von Wien aus in verschiedene Städte in Deutschland. Die Erlebnisse und Gespräche wurden am jeweiligen Zielort dann protokolliert und später in Zusammenhang mit den früheren Erfahrungen gebracht. Das andere wichtige methodische Standbein meiner Forschung stellen narrative, leitfadefreie Interviews dar. Ich führte Interviews mit 5 Personen die teilweise aus meinem näheren Bekanntenkreis stammen oder aber auch „Freunde von Freunden“ waren, von denen ich wusste, dass sie regelmäßig per Anhalter unterwegs sind. Während der Auswertung dieser Interviews hielt ich mit zwei der Befragten auch noch regelmäßigen Email – Kontakt in dem ich ungeklärtes nachfragte. Neben diesen formellen Interviews habe ich unzählige informelle Gespräche mit Trampern_innen und wenn ich unterwegs war, mit Menschen die mich mitnahmen, geführt. Diese hielt ich später in Gedächtnisprotokollen fest. Um eine *dichtere Beschreibung* des Phänomens zu ermöglichen habe ich Foren und Ratgeberseiten im Internet gesucht, analysiert und beobachtet.

In einer Forschungsarbeit die sich mit der sozialen Praxis des Trampens auseinandersetzt, komme ich nicht umhin eine kurze Geschichte dieses Phänomens aufzuzeigen. Im dritten Kapitel werde ich daher, mithilfe anderer wissenschaftlicher Artikel diese Geschichte, beginnend bei dem Hobo in den

USA, über die Beatniks und die Hippies bis heute beschreiben. Daraufhin soll in einem vierten Kapitel, mein Werkzeug, also die empirischen Methoden mit welchen ich versucht habe Daten zu generieren und meine Fragen zu beantworten aufgezeigt werden. Hier will ich erklären warum ich diese Methoden gewählt habe, wie ich dabei vorgegangen bin und wo meine Problemfelder bei der Datengewinnung lagen. Im darauffolgenden 5. Kapitel soll meine Interpretation der Daten vorgestellt werden um die Ergebnisse schließlich in Bezug zu den oben schon erwähnten aktuellen Publikationen zu setzen. Vorerst will ich jedoch den theoretischen Rahmen, in den ich das Trampen einordne, darlegen und kurz auf die oben schon erwähnten aktuellen Publikationen eingehen.

2. Theoretische Verortung

Dieses Kapitel soll, gemeinsam mit dem dritten Abschnitt, als Einführung in die Thematik verstanden werden. Hierzu werde ich theoretische Überlegungen vorstellen, in deren Zusammenhang die Thematik im Laufe der Arbeit gebracht werden soll. Vorerst möchte ich jedoch die Relevanz meines Themas für unsere Disziplin der Kultur- und Sozialanthropologie erläutern.

2.1 Anthropologische Ansätze

Silvia Weissengruber stellt in ihrem Text „Die Erfahrung der Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen. Wissenschaft per Autostopp – eine ethnografische Skizze“ die vielen Gemeinsamkeiten zwischen Reisen beziehungsweise Trampen und den methodischen Werkzeugen der empirischen Kulturwissenschaften vor. Die Autorin skizziert hier anhand einer Trampreise von Nordpolen nach Graz, den „Seiltanz des Vagabundierens“ zwischen Erlebnis und Forschung und zieht immer wieder interessante Parallelen, die auf die Korrelationen zwischen dieser Art des Reisens und einer modernen kultur- und sozialanthropologischen Forschung hindeuten (Vgl. Weissengruber 2012). Schon allein diese Verbindungen sollten das Trampen in den Fokus unserer Disziplin rücken, drum verwundert es umso mehr, dass dem Phänomen bisher kaum Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Es gibt beinahe unzählige Felder und Blickwinkel der Kultur- und Sozialanthropologie aus denen die soziale Praxis des Trampens betrachtet werden könnte. So handelt es sich dabei um eine Praxis die sich im *öffentlichen Raum* abspielt, und in Frage stellt, wie ebendieser genutzt werden sollte. Trampen wirft interessante Fragen bezüglich den *Genderstudies* und der *Anthropologie of Fear and Emotions* auf. Auch hinsichtlich der *Subkultur- und Szenenforschung* könnte man sich mit denjenigen Menschen die trampen auseinandersetzen. Ich werde im Verlauf dieser Arbeit nicht jede dieser Herangehensweisen besprechen können, will allerdings an geeigneter Stelle aufzeigen, wo weitergehende Beschäftigung zum Thema sinnvoll wäre. Ich verorte Trampen zwischen Fragen zu Individualität, Globalisierung und Mobilität. Diese Begriffe stehen alle im Fokus zeitgenössischer kultur-

und sozialanthropologischer Forschungsarbeit und werden insbesondere auch in der *Anthropologie of Tourism* zueinander in Bezug gesetzt. In meiner Arbeit will ich das Phänomen vor allem aus diesem Blickwinkel betrachten und hinterfragen.

2.2 Anthropologie of Tourism

Die Thematik des Tourismus hat sich in den letzten vierzig Jahren als Forschungsthema in unserer Disziplin etabliert. Jana Binder bezieht sich auf Peter Burns, „[...] dem zufolge basieren aktuelle Konzeptualisierungen von Tourismus vor allem auf Theorien von Durkheim, Van Gennep, Simmel, Mauss, Malinowski und Marx und [sie] bettet Tourismusphänomene dementsprechend in Theorien von sozialer Kohäsion, Ritualen, Übergangsriten, dem ‚Fremden‘, der Gastfreundschaft, dem Austausch der Kommodifizierung ein“ (Binder 2005, 37). Es ist an dieser Stelle kein Platz um ausführlicher auf die verschiedenen Herangehensweisen zu sprechen zu kommen, stattdessen möchte ich näher auf eine jüngere Sparte der Tourismusforschung eingehen, die sich mit einem Phänomen beschäftigt, welches ich relativ nah am Trampeln verorte.

Die Backpackerforschung entstand Anfang der 70er Jahre Parallel zum ansteigenden Rucksacktourismus. Die Forscher_innen, welche sich mit der Thematik auseinandersetzten verwendeten jedoch Begriffe wie *Drifter* (Cohen 1973) oder *budget travellers* (Riley 1988). Der Australier Philipp L. Pearce veröffentlichte dann 1990 die erste Monographie zum Backpacking und führte somit den Begriff in den wissenschaftlichen Diskurs ein (Vgl. Kröger & Vetter 2009, 8). Seither differenzierte sich das Forschungsfeld immer weiter aus, wobei Backpacking als Unterkategorie touristischer Reiseformen betrachtet wird.

„Ob Backpacker nun Reisende oder Touristen sind, ist selbst Teil eines beständigen touristischen Diskurses, in dem sich die ‚real traveler‘ von ‚those tourists‘ abgrenzen wollen, wie der schwedische Kulturanthropologe Orvar Löfgren [Anm. A.M.: 1999] schreibt. In diesem Distinktionsprozess um das ‚richtige Reisen‘ setzen sich Backpacker von Touristen und Touristinnen ab, Traveler von Backpackern, Dauerreisende von Travelern.“ (ebd., 9)

Es geht bei diesem Aspekt der Backpackerforschung darum, ob und durch welche Mittel sich die Rucksackreisenden von anderen Tourismusformen abgrenzen. Diese Herangehensweise ist für mein Forschungsprojekt dahingehend interessant, weil es die Frage aufwirft, ob sich Trampeler_innen in ähnlicher Tradition von Backpackern abgrenzen. Um eine solche Untersuchung durchzuführen bedarf es Definitionen. Die nun folgenden Kategorisierungen sind allerdings nicht als absolut oder allgemeingültig zu verstehen, sondern sollen meine Verwendung der Begrifflichkeiten im Kontext dieser Arbeit erklären. Ich orientiere mich dabei an Jana Binder und ihrer Ethnografie über Backpacker namens „Globality“ aus dem Jahre 2005.

Es gibt unzählige Definitionsversuche um den Begriff Tourismus zu erklären. In dieser Arbeit verstehe ich darunter „[...] die Gesamtheit von Vorgängen oder Erscheinungen im Kontext von Reisen

mit dem Zweck des außeralltäglichen Erlebens“ (Binder 2005, 26). Auch wenn Tourismus eher negativ konnotiert ist, während „das Reisen“ auf individuelle Erfahrung zurückgeführt wird, werde ich beide Begriffe wertfrei und synonym verwenden. Unter Individualtourismus versteht Binder eine spezifische Form des Tourismus als Reaktion auf eine etablierte Kritik am (Massen-)Tourismus. Hier wird in der Regel auf vorab organisierte Reiseabläufe verzichtet (Vgl. ebd.). Eine spezifische Form des Individualtourismus wiederum, ist der Rucksacktourismus oder auch das Backpacken.

„Die bekannteste Definition von `Backpacker' [...] enthält fünf Kriterien, nach denen Backpacker sich von anderen Touristen unterscheiden: 1. das Bevorzugen billiger Unterkünfte. 2. der Wunsch, andere Backpacker zu treffen. 3. eine individuell organisierte und flexible Reiseplanung. 4. überdurchschnittlich lange Aufenthalte. 5. der Wunsch nach informellen, erlebnisorientierten Aktivitäten (Pearce 1990 zit. nach ebd., 27).

Anhand der Daten die ich durch teilnehmende Beobachtung und Interviews generiert habe, werde ich versuchen das Trampeln in diese Ansätze einzuflechten. Hierbei will ich herausfinden inwieweit sich Trampeler_innen von Backpackern hinsichtlich Motivation und sozialer Praxis abgrenzen oder eventuell auch als solche klassifiziert werden können.

Jana Binder geht es in ihrem Werk nicht um die Abgrenzung der Backpacker von anderen Touristen_innen sondern darum, inwieweit „sich junge Menschen durch diese Praxis distinktiv von anderen sozialen Akteuren ihrer Herkunftsgesellschaft absetzen“ (ebd., Klappentext). Hierzu entwirft sie den Begriff *globality*, der ein kulturelles Kapital im Anschluss an Pierre Bourdieu bezeichnet, den die Rucksackreisenden auf ihren Trips erwerben. „*Globality* meint die spezifische kosmopolitische Kompetenz, über interkulturelles Wissen und transnationale Netzwerke zu verfügen“ (Kröger & Vetter 2009, 9). Unter diesem Aspekt ist es mein Ziel herauszufinden, ob es auch das Ziel meiner Protagonisten_innen ist auf ähnliche Weise symbolisches, soziales oder kulturelles Kapital anzusammeln. Und falls sie dies tun, herauszufinden woraus dieses besteht.

2.3 Aktuelle Veröffentlichungen zur Thematik

Neben der schon erwähnten Arbeit von Silvia Weissengruber und dem Artikel von Chesters und Smith (2001) gibt es meiner Recherche zufolge nur eine weitere aktuelle wissenschaftliche Auseinandersetzung zur Thematik. Die beiden Berliner Ethnologinnen Kathrin Friedrich und Lysette Laffin haben mit „Unterwegs – Trampeln früher und heute“, einem Artikel der 2009 in dem Sammelband der *Berliner Blätter* „Weltweitweg“ erschien einen sehr interessanten Bericht zum Thema verfasst. Die Forscherinnen vergleichen hier das Trampeln der 60er und 70er Jahre mit der heutigen Praxis des Autostoppens. Im Kapitel zur Darstellung und Interpretation der von mir generierten Daten werde ich Friedrichs und Laffins Ergebnisse vergleichsweise mit heranziehen. Interessant ist vor

allem auch ihre Analyse der zeitgenössischen gesellschaftlichen Diskurse zum Autostoppen. Die Autorinnen erkennen hier drei diskursive Strategien auf die ich jeweils kurz eingehen will:

a) Dämonisierung

Heute scheint die alternative Fortbewegungsvariante mit einem großen Risikopotenzial behaftet zu sein. Schreckensbilder wie Diebstahl, Belästigung, Vergewaltigung und sogar Mord werden laut Laffin und Friedrich mit dem Trampen assoziiert. Ob dieses Bild in der Realität zutrifft sei jedoch zumindest fragwürdig, wenn man den Einschätzungen erfahrener Trampere_innen folgen kann. Die Berlinerinnen zitieren hierzu auch Chesters und Smith, die die negative Konnotation auf Horrorfilme wie *The Hitcher* und *Kalifornia* sowie auf Tötungsdelikte zurückführen, welche Trampen in bestimmten Regionen in Verruf gebracht haben. Hitchhiking wird ihrer Meinung nach negativ repräsentiert und auch wenn die Behauptung, die alternative Fortbewegungsvariante sei gefährlicher geworden, nicht wirklich stichhaltig ist, so ist sie laut Laffin & Friedrich dennoch Teil des *Common Sense* (Vgl. Friedrich & Laffin 2009, 70f.).

b) Mystifizierung

Durch eine Analyse von aktuellen Zeitungsartikeln erkennen Friedrich und Laffin eine weitere diskursive Strategie. Hier wird immer wieder an die 68er erinnert und skeptisch auf die Möglichkeiten zum Trampen heute geblickt. Es wird das Bild vermittelt, Trampen habe seinen Kultstatus verloren. Zudem herrsche im öffentlichen Meinungsbild Konsens darüber, dass das Autostoppen ausgestorben sei. Hier werden neben dem existierenden risikoreichen Bild als Gründe in erster Linie die kostengünstigen Alternativen wie Billigflug und Mitfahrgelegenheit genannt, sowie die immer mehr zunehmende Autodichte. Außerdem sehen die Autorinnen den Wandel, hin zu einer Erlebnisgesellschaft in der das Angebot organisierter Abenteuer stetig steigt, als Grund dafür, „dass das Trampen an sich seinen ideologischen Kultfaktor und seinen Reiz verloren hat“ (ebd., 72).

c) Anerkennung

Die dritte diskursive Strategie, die die beiden Autorinnen erkennen steht auf den ersten Blick im Gegensatz zu den Vorigen. Vor allem anhand der Internetpräsenz des Phänomens wird deutlich, dass noch immer eine große Faszination von dieser Art der Fortbewegung ausgeht. Friedrich und Laffin nennen Ratgeberseiten, Ortsdatenbanken und ähnliche Homepages auf denen sich Trampere_innen austauschen können oder für das Autostoppen geworben wird. Außerdem berichten sie von der Planung einer Trampere-Haltestelle in Potsdam und EU-Projekten in denen Hitchhiking fester Bestandteil ist. Die Autorinnen weisen des Weiteren auf die Existenz eines deutschen Trampere-Vereins namens *Abgefahren e.V.* hin, der sich für die Förderung von Autostopp-Kultur und der weltweiten Ver-

netzung von Trampern_innen einsetzt (Vgl. ebd., 72f.).

Ich selbst bin während meiner Forschungsarbeit immer wieder auf Aussagen gestoßen, die sich gut in eine der drei Strategien einordnen lassen würden. Vor allem auch hinsichtlich der Anerkennung des Trampens, sind mir einige Entwicklungen aufgefallen, die eindeutig darauf hindeuten, dass die alternative Fortbewegungsvariante noch lange nicht ausgestorben ist und es einige Strategien gibt sie wieder zu beleben. So zum Beispiel das seit 2007 ausgetragene Tramprennen und ähnliche Veranstaltungen im gesamten europäischen Raum. Auch das staatlich geförderte Schweizer Projekt *Carlos* (URL 1), welches 2002 realisiert wurde und dessen Ziel es ist „den nicht-motorisierten Einwohnern abgelegener Regionen zu mehr Mobilität zu verhelfen“ (ebd.) ist ein eindeutiges Zeichen für die steigende Anerkennung des Autostoppens in weitläufigen gesellschaftlichen Kreisen.

3.Hobos, Beatniks, Hippies – Eine kurze Geschichte des Tramps

In einer Arbeit über die soziale Praxis des Trampens komme ich nicht umhin auf die Geschichte dieses Phänomens, welches wohl erstmals Ende des 19. Jahrhunderts in den USA so bezeichnet wurde, einzugehen. Daher werde ich mich in diesem Kapitel vorerst den Ursprüngen dieser Form der Fortbewegung zur Zeit der wirtschaftlichen Depression in Nordamerika um die 70er Jahre des 19. Jahrhunderts zuwenden. Nach einem kurzen Exkurs zur Generation der Beatniks, soll die Hochzeit des Autostoppens in den 1960er und 70er Jahren beleuchtet werden um schließlich in den kommenden Kapiteln auf das Trampen heute zu sprechen zu kommen.

3.1 Die Hobos

„Der größte Reiz des Landstreicherdaseins besteht vielleicht darin, daß es nie langweilig wird. Das Leben eines Tramps ist wechselvoll – ist ein ewig wechselndes Bild –, wo das Unmögliche geschieht und das Unerwartete einem bei jeder Wegbiegung aus dem Hinterhalt entgegenspringt. Der Tramp weiß nie, was im nächsten Augenblick geschieht; folglich lebt er nur dem Augenblick. Er kennt die Sinnlosigkeit zielgerichteten Strebens, aber auch die Lust, sich von den Launen des Zufalls treiben zu lassen.“ Jack London, *Abenteuer eines Tramps*

Das obige Zitat entstammt aus einem autobiographischen Roman in welchem Jack London seine Erfahrungen als Hobo/Tramp Ende des 19. Jahrhunderts in Nordamerika verarbeitete. Nicht nur London, sondern viele andere Autoren der damaligen Zeit, unter ihnen Walt Whitman, Mark Twain und Henry D. Thoreau glorifizierten das Bild des vagabundierenden Wanderarbeiters. Das tatsächli-

che Leben dieser Menschen war jedoch laut aktuellen wissenschaftlichen Publikationen prekär. Es war in der Regel nicht die Suche nach dem Unerwarteten und Wechselvollen, wie London es oben beschreibt, stattdessen waren „Arbeitslosigkeit und Hungersnot [...] Antriebsfedern der zunehmenden Mobilität“ (Mauerhofer, 2012, s. 201).

Beide Begriffe, sowohl Hobo als auch Tramp wurden gegen Mitte des 19. Jahrhunderts in den USA geprägt. Letzterer leitet sich schlicht vom englischen „to tramp“ ab, was so viel bedeutet wie Wandern. Hobo ist eine Bezeichnung für „hoe-boy“, was sich wiederum von der Hacke ableitet, was ein typisches Arbeitsgerät der Feldarbeiter war. Lysette Laffin und Kathrin Friedrich definieren diese Personengruppen als einfache unausgebildete Wanderarbeiter, die auf der Suche nach Gelegenheitsjob das Land durchstreiften (Friedrich & Laffin 2009, 67). Wirtschaftskrisen wie die Große Depression und der amerikanische Bürgerkrieg sorgten dafür, dass um die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts unzählige Menschen Heim und Arbeit verloren und dazu gezwungen waren umherzuziehen. In der Regel bewegten die Hobos sich fort, indem sie illegal auf Frachtzüge aufsprangen um an den nächsten Ort zu gelangen der temporäre Arbeit versprach (Vgl. Mauerhofer, 2012, 200ff.).

Der Mythos „Hobo“, zwischen Wanderzwang und Wanderlust, wurde allerdings nicht nur durch die Romanciers der amerikanischen Literatur geprägt. Die Chicago School um Robert E. Park, interessierte sich für Randgruppen innerhalb der eigenen Gesellschaft. Sie waren die ersten Sozialwissenschaftler die sich mit dem Phänomen des Tramps auseinandersetzten. Da Chicago nicht nur Zentrum dieser Forschergruppe, sondern durch einen Bahnverkehrsknotenpunkt auch eine Art Hobobezirk namens „Hobohemia“ beheimatete, kamen die Vertreter der Chicagoer Soziologie-Schule nicht umhin sich mit dieser Subkultur auseinanderzusetzen (Vgl. Lindner 2004, 131). Auch Park und seine Kollegen, allen voran Nels Anderson, welcher als Sohn eines Wanderarbeiters sozusagen im Feld aufwuchs, konstruierten ein romantisches Bild und einen Hobo, „der den Platz in der Gesellschaft dafür geopfert habe, seinen Freiheitsdrang auszuleben“ (Mauerhofer 2012, 205).

Mauerhofer bezieht sich des Weiteren auf Todd Depastino und sein Werk „Citizen Hobo. How a Century of Homelessness shaped America“ um die Stellung der Tramps in der damaligen nordamerikanischen Gesellschaft zu beschreiben. Laut Depastino verloren die Wanderarbeiter aus wirtschaftlichen und moralischen Gründen ihre Stellung in der Gesellschaft und begründeten eine Gegenkultur zum bürgerlichen Arbeitsethos und zum Ideal der Familie. Der Autor ist des Weiteren der Ansicht, dass diese kulturelle Praxis den nachfolgenden Hobo-Generationen als Orientierungs- und Handlungsschema diene (Vgl. Depastino zit. nach ebd., 201).

Ob es in anderen Regionen der Erde im Laufe des 19. Jahrhunderts ähnliche Entwicklungen zu beobachten gab, ist jedenfalls nicht überliefert. Es scheint so, als wäre die Geschichte des Hobos/Tramps eine rein nordamerikanische Geschichte. Erst die nachfolgenden Generationen, auf

welche ich nun zu sprechen komme, übertrugen seine kulturellen und sozialen Praxen auf den Rest der Welt.

3.2 Die Beatnicks

„Nothing behind me, everything ahead of me, as is ever so on the road.“

Jack Kerouac, On the Road

Es gibt wohl sehr wenig, was den Lebensstil und die Einstellung der amerikanischen Beatniks der 40er und 50er Jahre so gut beschreibt wie Kerouacs 1957 erschienener Roman „On the Road“. Die beiden Protagonisten trampen, springen auf Güterzüge oder stehlen sich Wagen um quer durch die USA zu reisen. Immer auf der Jagd nach dem nächsten Abenteuer, Drogen und Sex. Immer bemüht sich so weit wie möglich von der Norm, der amerikanischen Mehrheitsgesellschaft² zu entfernen (Vgl. URL 2). Auch wenn diese Entfremdung von der nordamerikanischen Gesellschaft in diesem Fall frei gewählt war, stellt sie ein eindeutiges Verbindungsstück zu den Tramps des 19. Jahrhunderts dar. Auch in der Literatur lassen sich Parallelen finden, denn Kerouacs Roman erinnert sehr stark an Twains „Huckleberry Finn“, versetzt in die 50er Jahre.

Die Beatniks schufen mit ihrem Lebensstil den Anfang einer subkulturellen Tradition des Trampens. Ein Leben ohne Fixpunkte, Rastlosigkeit, Ekstase und Autonomie sind Schlagworte die die Anhänger_innen der Beat-Kultur gut charakterisieren. Die Beatniks suchten Authentizität in frei gewählter Armut und Besitzlosigkeit und bildeten eine Gruppierung die den Rückzug aus der Konsumorientiertheit der Gesellschaft propagierte und lebte ohne sie jedoch direkt zu kritisieren (Vgl. Laffin & Friedrich 2009, 68).

Die Vertreter_innen dieser neuen Subkultur hielten sich in der Regel mit Gelegenheitsjobs über Wasser (Vgl. Schwendtner 1993, 170 zit. nach ebd.). Diese Tatsache und ihr Vagabundendasein klassifiziert sie eindeutig als Nachfahren der Hobos und Kerouac, Ginsberg, Burroughs und Co. hatten einen ebensolchen bedeutenden Einfluss auf kommende Subkulturen.

3.3 Die Hippies

„Im an lonesome Hobo, without famlily or friends...“ Bob Dylan

In den 60er Jahren formierte sich von San Francisco ausgehend die wohl dominanteste Jugendbewegung des 20. Jahrhunderts. Die Hippies griffen Ideen der Beatniks auf und grenzten sich in Le-

² Obwohl ich von Mehrheitsgesellschaft spreche, bin ich mir durchaus darüber im Klaren, dass eine Zusammenfassung von Millionen von Menschen unter diesem Terminus eigentlich unangebracht ist. Ich verwende ihn dennoch in Anlehnung an Brigitte Halbmayr und Helga Amesberger (2008) die ihn im Zusammenhang mit Rommelspachers Dominanzkulturansatz als Hilfsbegriff nutzen. Somit ist es möglich auf Aufzählungen wie weiß, christlich säkularisiert, mit festem Wohnsitz, mit einem amerikanischen Pass etc. zu verzichten.

bensphilosophie und äußerem Erscheinungsbild von der restlichen Gesellschaft ab. Lysette Laffin und Kathrin Friedrich erklären hierzu, „[...] das Trampen wurde [...] zu einem ideellen Gegenentwurf zum Effizienz- und Kommerzdenken der bürgerlichen Gesellschaft“ (Laffin & Friedrich 2009, 68). Man wollte jedoch nicht nur anders sein und sich abgrenzen. Die Hippiebewegung war extrem vielfältig, hatte missionarischen Charakter und gesellschaftsverändernde Ambitionen. Anders als bei den Beatniks wurde der Trampbegriff im Zuge der stärkeren Politisierung in seiner Semantik um Begriffe wie antiautoritär und solidarisch erweitert (Vgl. ebd.). Die Hippies trugen ihre Ideale und Ideen in die Welt hinaus und infizierten somit vor allem auch junge Menschen in Europa mit der kulturellen und sozialen Praxis des Trampens. In Gesprächen mit Zeitzeugen die Laffin und Friedrich im Zuge ihrer Forschung durchführten wird deutlich, dass Trampen auch in Europa und insbesondere in Deutschland, Teil dieser Subkultur wurde. In erster Linie war Autostoppen dabei eingewoben in den Generationenkonflikt zwischen Eltern und ihren Kindern. Als junge Frau stand man schnell in dem Ruf, dass man sich als „Bezahlung“ mit den Fahrern einlassen würde. Trampen wurde generell mit einem „Lotterleben“ assoziiert und fügte sich ein, in das Bild welches die Mehrheitsgesellschaft von den langhaarigen Hippies hatte (Vgl. ebd., 69). Trotzdem oder gerade deshalb waren in den 70er Jahren in Mitteleuropa die Raststätten und Autobahnauffahrten voller Tramper_innen. Die Hippies schienen diese Art des Reisens zu einem gängigen Fortbewegungsmittel zu machen. Aus Gesprächen, vor allem mit Lastwagenfahrern, die ich auf meinen Reisen hatte, erfuhr ich auch immer wieder, wie viele Menschen damals auf diese Art und Weise unterwegs waren. Ein älterer Hamburger beschwerte sich sogar bei mir mit einem Augenzwinkern, weil es früher so toll gewesen wäre, als die schönen Mädchen noch Schlange standen an den Autobahnen und er sich die schönste aussuchen konnte.

Neben der politischen Komponente und der Abgrenzung von Eltern und Konsumgesellschaft, gaben die Hippies dem Trampen noch einen Schuss Mystik und Romantik hinzu. Ganz im Sinne des „sich selbst Findens“ begaben sich viele von ihnen auf den Hippie-Trail. Den Landweg von Mitteleuropa nach Indien, um durch die *Morgenlandfahrt* auf den Spuren *Siddharta*s zu wandeln. Trampen war Teil dieser Lebensphilosophie, bei der es in erster Linie auch darum ging, sein Bewusstsein durch exotische Sinneseindrücke jeglicher Art zu erweitern. Dabei war, im Gegensatz zum Effizienzdenken ihrer Elterngeneration nicht selten der Weg das Ziel. Laffin und Friedrich sprechen in Anlehnung an einen Artikel von Florian Illies aus der FAZ und an Dieter Baacke von einer Identitätssuche durch die *psychologische Extremerfahrung* Trampen, bei der sich die Akteure außerhalb der bestehenden Normen der Mehrheitsgesellschaft bewegen, um einer alternativen Lebensweise und einem nonkonformistischen Lebensgefühl entgegenzugehen (Vgl. ebd., 70).

Schlussendlich wurde das Trampen der Hippiebewegung „durch Selbst- und Fremdzuschreibung zu einem politischen Statement und symbolisch aufgeladen“ (ebd.). Es wurde auch in Europa zu einem

Phänomen, zu dem Jede und Jeder eine Meinung hat. Dabei übernahmen sie die von Depastino angesprochene kulturelle Praxis der Hobos, mit ihren Darstellungs- und Handlungsschemata im Gegensatz zu bürgerlichem Moralkodex und Normen sowie traditionellen Idealen. Diese wurden jedoch, mit Vorarbeit der Beatniks, modifiziert und erweitert. Insbesondere auch die freie Wahl der meisten Tramper_innen des 20. Jahrhunderts, ein solches Leben zu führen und auf diese Art und Weise zu Reisen unterscheidet sie von denjenigen des 19. Jahrhunderts, die aus wirtschaftlichen und moralischen Gründen ihre Stellung in der Gesellschaft verloren hatten.

Wie aus dem Kommentar des Hamburger LKW-Fahrers hervorgeht, scheint es sich heutzutage auf den Straßen nicht mehr so abzuspielen wie in den 60ern und 70ern. Mit dem Aussterben der Hippiekultur als Massenphänomen und dem Aufkommen anderer Subkulturen in den 80ern verschwanden die meisten Tramper_innen von der Bildfläche. Dennoch sieht man vereinzelt wieder Menschen mit dem *Daumen oben* an den Straßen stehen und das Tramprennen zeigt, dass es noch immer viele begeisterte Autostopper_innen gibt. Ich will nun auf diese Menschen zu sprechen kommen. Darauf was sie animiert so zu Reisen und was es mit der sozialen Praxis des Trampens sonst noch auf sich hat. Vorher möchte ich allerdings noch meinen methodischen Baukasten vorstellen.

4.Methodische Herangehensweise

Ich werde nun meine methodische Herangehensweise offenlegen und erklären. Dabei soll auf mein Forschungsfeld und meinen Zugang zu ebendiesem eingegangen werden. In einem Unterkapitel zur Datenerhebung will ich die quantitativen Methoden mit denen ich versuchte der sozialen Praxis des Trampens näher zu kommen beschreiben. Zu guter Letzt soll der Prozess der Datenanalyse offen gelegt werden um meine Erkenntnisse nachvollziehen zu können. Vorerst will ich jedoch im folgenden Abschnitt die Grundstruktur meines Forschungskonzeptes darlegen.

4.1 Forschungsdesign

Vorliegende Arbeit basiert nicht auf Feldforschung im klassischen kultur- und sozialanthropologischen Sinne. Ich bin nicht an einen Ort gefahren um mich dort eine Zeitlang aufzuhalten und das Verhalten einer Gruppe oder ein Phänomen zu untersuchen und zu beobachten. Ich berief mich hierzu auf mir sehr plausibel erscheinende Theorien, die zukünftige Feldforschungen im Sinne unserer Disziplin anders verorten als es die Klassiker taten. Silvia Weissengruber bezieht sich in dem von mir weiter oben (2.1) schon angesprochenen Text vor allem auf die deutsche Ethnologin Ina Maria Greverus und ihr Werk „Anthropologisch Reisen“ (2002).

„Besonders in der von einer immer dichter werdenden Globalisierung geprägten Welt würde es eine Verleugnung der Eigenschaften kultureller Phänomene bedeuten, wenn auf der stationären, monografischen Feldforschung im wahrsten Sinne des Wortes sitzengeblieben wird. Die hohe Mobilität der Menschen vernetzt die Orte, zu denen Ethnologinnen und Ethnologen für Langzeitforschungen reisten und reisen, über ausgedehnte Räume hinweg. Die Gebiete, welche einen kulturanthropologischen Fokus bilden, verbinden sich. Dazwischen liegen die Schnittstellen und die Wege – gut besuchte Orte der Bewegung. Menschen befinden sich – leben – auf Gleisen, in Flugzeugen und auf Straßen. (Weissengruber 2009, 251)

Greverus fordert eine kultur- und sozialanthropologische Forschung, angepasst an die sich rasch verändernde und durch Globalisierungsvorgänge, auf unterschiedlichsten Ebenen vernetzte Welt mit Akteuren, deren alltägliches Leben so sehr von Mobilität geprägt ist wie nie zu vor. Die ebenfalls von mir schon erwähnte Jana Binder spricht in ihrer „Ethnographie über Backpacker“ sogar von einer *Reisegravie*, einer Forschungsreise angelehnt an die multi-sited ethnography, die George Marcus 1995 als modernes Forschungsdesign vorstellt. Marcus ist der Ansicht, das Lokale und das Globale seien untrennbar miteinander verwoben und um die multiplen Logiken erkennen zu können, sollte der/die Forscher_in allen Verbindungen, Assoziationen und Beziehungen (geographisch oder virtuell, symbolisch oder sozial) zwischen diesen Dimensionen folgen (Vgl. Marcus 1995, 96f.). Wenn man als Forscher_in wie in meinem Fall nun versucht ein Phänomen zu untersuchen, dessen Praxis darin besteht mobil zu sein und viele Orte und Grenzen zu durchschreiten, kommt man an multi-sited ethnography, Reisegravie und mobiler Feldforschung nicht vorbei. Da ich, so wie die meisten meiner Studienkollegen_innen, nur beschränkte zeitliche Ressourcen hatte, war ich nicht in der Lage allen sich aufzeigenden Strängen zu folgen. Interessant wäre auch eine Reisegravie im Stile Jana Binders gewesen. Doch auch hier waren mit die Hände oder besser gesagt, der Daumen gebunden, da ich mir aufgrund anderer universitärer und privater Verpflichtungen keine längere Reise erlauben konnte. Hinzu kam die Tatsache, dass der Winter eine Jahreszeit ist, in der es sich ausgesprochen schlecht trumpt. Trotz allem versuchte ich mich an den Theorien und Vorschlägen von Greverus, Marcus, Binder und anderen aktuellen Kultur- und Sozialanthropologen, die sich mit qualitativen Forschungsmethoden beschäftigen zu orientieren. Hierzu versuchte ich beispielsweise die Rolle des kultur- und sozialanthropologischen „Tramps“ einzunehmen. Eine Forscher_innenkategorie die ebenfalls auf Greverus zurückgeht und einen besonders abenteuerlustigen Anthropologen beschreibt, welcher an den Rändern der Gesellschaft wissenschaftlich vagabundiert (Vgl. Weissengruber 2009, 252). Auch wenn mir eine lange Reise verwehrt blieb, unternahm ich immer wieder kurze und längere Trips und beschäftigte mich ausführlich mit Reisetagebüchern vorhergehender Touren um der mobilen Feldforschung wenigstens näher zu kommen. Doch zu ausführlicheren Beschreibungen meiner Forschungsmethoden werde ich im Kapitel 4.4 noch kommen. Zunächst will ich auf mein Forschungsfeld zu sprechen kommen.

4.2 Das Feld

Der tatsächliche Umfang meines Forschungsfelds ergab sich erst während der eigentlichen Zeit im Feld und hätte auch weiter ausgebaut werden können. Aufgrund meiner räumlichen Gebundenheit an Wien beziehungsweise Ostdeutschland, war ich in erster Linie auf den dortigen Straßen unterwegs. Ich beziehe mich in meiner Arbeit allerdings auf Erfahrungswerte aus ganz Europa und darüber hinaus, da sowohl ich selbst, als auch meine Interviewpartner_innen nicht nur im deutschsprachigen Raum unterwegs waren. Aber nicht nur die Straßen, sondern auch Städte, Wälder, Berge und all jene Orte, an die mich Menschen bringen und von denen mir Leute die ich unterwegs treffe erzähle, können als Teil meines Forschungsfelds betrachtet werden. Die räumliche Beschränkung auf diese physischen Orte erschien mir allerdings unzureichend um das Phänomen zu durchleuchten. Aus diesem Grund bezog ich Erlebnisberichte auf Ratgeber-Homepages und einschlägige Internetforen, auf denen sich Tramper_innen austauschen als „virtuell spaces“ (Burrell 2009, 184) mit in meine Beobachtung ein.

Aus meiner Erfahrung als Tramper wusste ich, welche zentrale Rolle Raststätten und Tankstellen beim Autostoppen einnehmen. Ich versuchte mich beim Einstieg ins Feld an Jenna Burrell zu orientieren und betrachtete die „Rasten“ als *Entrypoints* in mein Feldnetzwerk (Vgl. Burrell 2009, 190). Dies war im Grunde genommen keine Umstellung, da ich beim Trampen auch sonst viel Zeit auf Raststätten verbringe. Burrell wiederum bezieht sich auf Christine Hine, welche schreibt, Ethnographen_innen „might start from a particular place but would be encouraged to follow connections made meaningful from that setting“ (Hine 2000, Zit. nach Ebd.). Diese Vorgabe versuchte ich umzusetzen, allerdings war es mir nicht möglich, all den sich aufzeigenden „flows“ und Netzwerken zu folgen.

„Gaining acces to the field is the most difficult phase in the entire phase of ethnographic research“ (Gobo 2008, 120) schreibt Giampietro Gobo in seinem Werk „Doing Ethnographie“. Mir persönlich ist der Einstieg allerdings relativ leicht gefallen. Da das Internet auf meinen Reisen stetiger Begleiter und Ratgeber war, musste ich nicht lange nach den virtuellen Seiten meines Feldes suchen. Der Einstieg hier war barrierefrei, da man sich nicht anmelden musste, um Zugriff zu den Homepages zu bekommen oder um die Foren dort einzusehen. In meinem persönlichen Freundeskreis sind viele Menschen, die schon seit Jahren auf diese Art und Weise reisen und daher war es kein Problem Interviewpartner_innen zu finden. Da einige dieser Freunde allerdings viel öfter Unterwegs sind, als dass sie einen Ort ihr Zuhause nennen, war es hingegen schwer Termine für Interviews zu finden. Jedes Mal wenn ich mich für einen kürzeren oder längeren Trip innerhalb Deutschlands oder zwischen Deutschland und Österreich auf die Straße begab, tauchte ich erneut ins Feld ein. Dabei wählte ich, wie schon beschrieben, die Raststätten oftmals als *Entrypoints*. Der Einstieg unterschied sich

im Grunde genommen nicht von einem normalen Tramplerlebnis. Es war nicht planbar, Glück spielte eine große Rolle und ich wählte nicht die Menschen aus, die mich schlussendlich mitnahmen, sondern sie mich. Allerdings bestand die Herausforderung in diesem Fall darin, diese mir bekannte Realität unter neuen Gesichtspunkten wahrzunehmen und zu hinterfragen, beziehungsweise den sensiblen Blick für mir schon bekannte Abläufe, Aktionen und Ereignisse wieder zu erlangen.

4.3 Die Protagonisten_innen

Ich wähle in dieser Arbeit bewusst die Bezeichnung Protagonisten_innen für diejenigen Personen, die mich ein Stück mitnahmen, die ich beobachtete, die mich begleiteten und sich länger oder auch nur kurz mit mir Unterhielten. Hiermit möchte ich mich dezidiert von Begriffen wie „Probanden“, „Beforschten“ oder „Untersuchten“ abgrenzen. Einerseits will ich dadurch verdeutlichen, dass ich und meine Forschungspartner_innen auf Augenhöhe stehen und gemeinsam für die Ergebnisse dieser Forschung verantwortlich sind. Außerdem berufe ich mich hierbei auf die Aussagen von James Clifford, der von einem anthropologischen Text als *cultural fiction* spricht (Clifford 1986) und damit auf die Kreation kultureller Zusammenhänge durch mich als Forscher, als auch durch meine Forschungspartner_innen hindeutet. (Vgl. Binder 2005, 56).

Wie schon gesagt stammen die Personen die ich letztendlich Interviewte alle aus meinem Freundeskreis oder wenigstens näherem Bekanntenkreis. Keine_r von ihnen hatte sich dezidiert als Tramper_in bezeichnet und ich sehe es auch nicht als zielführend an, eine Person auf nur einen bestimmten Aspekt ihrer Lebensweise zu reduzieren. Dennoch wusste ich, dass alle 5 regelmäßig auf diese Art und Weise unterwegs sind. Neben dieser Gemeinsamkeit waren alle Protagonisten_innen Studierende oder wenigstens Scheinstudierende. Keine_r von ihnen hatte zum Zeitpunkt des Interviews einen Vollzeitjob und alle waren zwischen 21 und 26 Jahren alt. Auch wenn meine Interviewpartner_innen allesamt deutschsprachig sind und entweder einen deutschen oder einen österreichischen Pass besitzen, bedeutet das nicht, dass es sich hierbei um ein Phänomen handelt, welches nur in dieser Region anzutreffen ist. Die Wahl hat ausschließlich etwas damit zu tun, dass ich mich in diesen Ländern zurzeit der Forschung aufhielt und meine Muttersprache Deutsch ist. Ich bemerkte jedoch gewisse Beteiligungsasymmetrien in informellen Gesprächen und bei der Betrachtung meines Bekanntenkreises hinsichtlich der Menschen, die regelmäßig trampen. Alle waren eher linksalternativ eingestellt, ein hoher Prozentsatz stammte aus dem Bildungsbürgertum und sie alle trampen nicht weil sie es mussten, aus Geldmangel beispielsweise, sondern aus freien Stücken. Zu bemerken ist an dieser Stelle allerdings, dass mein Bekanntenkreis vermutlich nicht repräsentativ für die gesamte österreichische beziehungsweise deutsche Bevölkerung ist.

Ich kann nicht beurteilen, ob Trampen generell als westliches Phänomen eingestuft werden kann. Auch wenn beispielsweise die Homepage Hitchwiki.org (URL 3) in erster Linie Einträge für den

Mitteleuropäischen Raum (Deutschland und Frankreich über 1500 Einträge; Holland ca. 700) und Nordamerika aufzeigt. Hierfür können unzählige Faktoren verantwortlich sein, wie beispielsweise die asymmetrische Verteilung vom Internetzugang.

Wichtig war mir bei der geschlechtlichen Verteilung meiner Interviewpartner_innen nicht ausschließlich Männer oder Frauen zu befragen. Auf jeden Fall haben alle fünf von mir interviewten Personen, neben den weiter oben aufgezählten Gemeinsamkeiten unzählige Unterschiede auf allen möglichen Ebenen. Mir ging es jedoch darum herauszufinden, ob es möglicherweise Gemeinsamkeiten und Muster in ihren Ansichten und in ihrem Verhalten bezüglich der Praxis des Autostoppens gibt. Dabei will ich nochmals darauf hinweisen, dass es mir nicht darum geht, einen „Tramperprototyp“ zu charakterisieren. Meiner Ansicht nach ist ein solches Vorhaben nicht durchzuführen, erst recht nicht in einer so limitierten Forschungsarbeit.

Neben meinen Interviewpartnern_innen gab es unzählige weitere Personen, die mir auf meinem Weg die soziale Praxis des Trampens zu verstehen begegneten und etwas zu diesem Verständnis beizutragen hatten. Es ist unmöglich all diese Personen aufzuzählen, geschweige denn Kategorien zu bilden, in welche diese Akteure einzuordnen sind. Auf Ereignisse oder Sätze die dennoch immer wieder in den verschiedensten Karosserien auftauchten, werde ich im 5. Kapitel noch zu sprechen kommen. Vorerst sollen nun jedoch meine qualitativen Methoden vorgestellt werden.

4.4 Die Datenerhebung

Ich werde nun auf die von mir angewandten qualitativen Forschungsmethoden zu sprechen kommen. Ich habe mich bei der Wahl in erster Linie am Forschungsfeld orientiert. Da ich mit einer sehr offenen Fragestellung an die Thematik herangetreten bin, war die Methodik anfangs nicht von dem Bestreben gelenkt, eine Antwort auf diese Frage zu finden. Durch schrittweises Eintauchen ins Feld, informelle Gespräche, Internetrecherche/Medienanalyse und durch das Lesen von eigenen Reisetagebüchern ergaben sich gewisse Muster und Strukturen. Mit den narrativen Interviews versuchte ich näheres über diese Konstruktionen zu erfahren und an tiefere Informationen zu kommen. Durch den methodenpluralen Ansatz, ein wichtiges Merkmal der Kultur- und Sozialanthropologie, ergänzten und berichtigten sich die einzelnen Erhebungsverfahren (Vgl. Welz 1996, zit. nach Binder 2005, 72). Gerade die Multimethodik ermöglichte mir einen weitreichenden Einblick in die soziale Praxis des Trampens.

4.4.1 Teilnehmende Beobachtung

Es gibt verschiedenste Vorgehensweisen, die eine teilnehmende Beobachtung charakterisieren können. Diese Differenzierungen sind oftmals ausschlaggebend für den Forschungsverlauf und bestimmen die Rolle des/der Forschers_in im Feld. Ernst Halbmayer und Jana Salat, beide am

Institut für Kultur - und Sozialanthropologie der Universität Wien tätig, haben eine Lernunterlage „Qualitative Methoden der Kultur- und Sozialanthropologie“ Online zur Verfügung gestellt (URL 4). Hier erklären sie, auf welchen Ebenen der/die Forscher_in Entscheidungen bezüglich seinem/ihrem Auftreten im Feld treffen kann.

a) Standardisierte und nicht standardisierte Beobachtungen

Standardisierte Beobachtungen kommen in erster Linie bei quantitativen Erhebungsverfahren zur Anwendung. Hier werden im Vorfeld der Beobachtung die relevanten Indikatoren und Kriterien festgelegt und in Form von Beobachtungsbögen verschriftlicht.

Nicht standardisierte Formen der Beobachtung finden im natürlichen Kontext der alltagsweltlichen Ereignisse ohne Einschränkung durch vorgefertigte Kategorien, Indikatoren oder spezifisch inszenierte Beobachtungsarrangements wie bei standardisierter Beobachtung, Experimenten oder Laborstudien statt. Im Rahmen der ethnografischen Forschung werden nicht standardisierte Formen der Beobachtung dazu eingesetzt, um die lebensweltlichen Konzepte, Erfahrungen und Strategien von Akteuren_innen im Feld kennen und nachvollziehen zu lernen und deskriptiv dokumentieren zu können. Der Grad der Beobachtung unterliegt allerdings auch bei dieser Herangehensweise bestimmten Normen. So durchläuft die Beobachtung in der Regel mehrere Stufen. Anfangsbeobachtungen werden von fokussierten Beobachtungen, diese wiederum von selektiven Beobachtungen abgelöst. Hierbei verkleinert sich der Fokus beziehungsweise steigt der Grad der Selektion des Beobachteten.

Bei einer derart offenen Fragestellung, wie ich sie hatte, war es logisch die nicht standardisierte Form der Beobachtung zu wählen. Ich wollte eine Grundorientierung im Feld erlangen. Außerdem war mein Kopf durch meine Erfahrungen als Tramper voller Ideen, was eine Standardisierung fast unmöglich machte.

b) Teilnehmende und nicht teilnehmende Beobachtungen

Die Unterscheidung zwischen teilnehmender und nicht teilnehmender Beobachtung bezieht sich auf die Rolle des/der Forschers_in im Feld und das Ausmaß seiner/ihrer Involviertheit in die dort stattfindenden Aktivitäten. Diese Unterscheidung ist nicht als dichotome Differenz zu verstehen, vielmehr handelt es sich um ein Kontinuum, dessen Endpunkte einerseits die reine Beobachtung und andererseits die völlige Teilnahme darstellen. Die Entscheidung ob ich wirklich teilnehme oder nur beobachte ist oftmals eine Gradwanderung. Die Rolle die ich im Feld einnehme, kann sich schnell ändern und vielleicht merke ich auch nicht, wie sehr ich an einer Sache unbewusst beteiligt bin, obwohl ich nur beobachten wollte. In der Regel wechselten sich bei mir Phasen der intensiven Teilnahme (aktives Trampen) mit Phasen der passiven Beobachtung (Abläufe an Raststätten

erfassen) ab. Allerdings kam es auch an Orten, in denen ich nicht darauf vorbereitet war zu Gesprächen über das Autostoppen und sofort wurde eine WG – Party zu einem Teil meines Feldes, oder ich saß in einem Auto, während am Straßenrand oder an einer Tankstellen Tramper_innen standen.

c) Direkte und indirekte Beobachtung

Hierbei geht es darum, ob ich als Forscher_in für die anderen Akteure im Feld wahrnehmbar bin oder nicht. Während ich in den virtuellen Dimensionen meines Feldes als unsichtbarer, also indirekter Beobachter agierte, kann man alle sonstigen Beobachtungen als direkte Beobachtungen bezeichnen. In der Regel ist eine teilnehmende Beobachtung so gut wie immer eine direkte Beobachtung.

d) Offene und verdeckte Beobachtung

Die Unterscheidung zwischen offener und verdeckter Beobachtung bezieht sich auf die Offenlegung der Rolle des/der Forschers_in. Bei verdeckter Beobachtung sind die Beobachteten nicht über die Forschungstätigkeit aufgeklärt. In wieweit verdeckte Beobachtung legitim ist, ist eine forschungsethische Frage und hängt vom Untersuchungsgegenstand ab. Wenn man sich beispielsweise der ethnographischen Erforschung öffentlicher Plätze widmet, wird und kann die Beobachtung nicht durchgehend offen erfolgen. Bei den Beobachtungen an Raststätten und in den virtuellen Räumen forschte ich definitiv verdeckt. Ethische Bedenken habe ich hier jedoch nicht, da ich sowohl eine Tankstelle als auch Foren im Internet als öffentliche Räume verstehe. Wenn ich unerwarteter Weise, zu einem Zeitpunkt zu dem ich mich nicht im Feld befand, in einem Gespräch interessante Aspekte bezüglich des Trampens aufkamen, versuchte ich stets mein Forschungsvorhaben aufzudecken. Dies tat ich jedoch vor allem auch, um das Interesse der anderen Person zu wecken um an mehr Informationen zu kommen. Ich muss an dieser Stelle gestehen, dass ich nicht immer im Verlauf meiner teilnehmenden Beobachtung offen legte, was ich hier eigentlich tue. Vor allem den Autofahrern_innen, die mich kürzere oder längere Strecken mitnahmen, klärte ich nicht immer darüber auf, dass ich nicht nur an der Straße stehe um von A nach B zu kommen. Wenn das Gespräch allerdings mein Studium streifte oder allgemein auf bestimmte Aspekte des Trampens stieß, weihte ich die Fahrzeughalter_innen stets ein. All die Personen die mich im Lauf meines Tramperlebens jemals mitgenommen haben oder denen ich auf der Straße begegnete und die Erlebnisse und Erfahrungen, welche ich dadurch machen konnte, haben meine Einstellung zum Autostoppen geprägt. Sie alle sind Teil dieser Arbeit. Man könnte mir nun eine Verletzung der Informationspolitik gegenüber diesen Personen vorwerfen. Da es mir jedoch nicht möglich ist, zu all diesen Menschen Kontakt aufzunehmen, bleibt mir nichts anderes übrig, als mit diesem Vorwurf

zu leben.

Die Rolle, die ich als Forscher im Feld einnahm, war vielschichtig und veränderte sich stetig. Beim Autostoppen ist es schwer bis unmöglich vorauszusehen, was passieren wird und dementsprechend entschied ich oft spontan, inwieweit ich teilnehme oder doch nur beobachte, beziehungsweise offen lege, ob ich forsche oder nicht. Jennifer Mason schreibt hierzu in „Qualitativ Researching“ (2002) „[...] you may be unable to control the ways in which your identity, status or role are perceived, and you may find yourself constantly trying to negotiate and renegotiate them“ (Mason 2002, 93). Sicher ist es mir möglich, den Grad der Kommunikation mit den anderen Akteuren einzugrenzen, was genau im Feld passiert, bleibt jedoch unplanbar.

Konkret beschränkte sich meine (teilnehmende) Beobachtung auf vier Dimensionen meines Felds. Diese sind jedoch ineinander verwoben und nicht als abgetrennte Einheiten zu verstehen. Die erste bilden die Raststätten, auf denen ich mich einerseits für Beobachtungen aufhielt und andererseits zwischen zwei „Rides“ versuchte, Fahrer_innen dazu zu bewegen mich mitzunehmen.

Die zweite Dimension bildet die Straße oder besser gesagt die jeweiligen Fahrzeuge, in denen ich unterwegs war. Hier habe ich sehr interessante Einblicke bekommen bezüglich der Meinungen und Lebensinhalte der Menschen, die mich mitnahmen. Glücklicherweise bin ich Anfang 2013 selbst in die Lage gekommen, einen Tramper von Dresden nach Chemnitz mitnehmen zu können. Diese Erfahrung ermöglichte es mir, in eine vollkommen neue Rolle zu schlüpfen und eine mir bis dahin fremde Wirklichkeit verstehen zu können.

Die dritte Dimension waren die Foren auf Homepages im Internet, in welchen Tramper und Tramperinnen ihre Erfahrungen austauschen. Hierzu beobachtete ich die Sparte *Anekdoten* der Seite *anhalterfreunde.de* (URL 5), das riesige Online Forum *digihitch.com* (URL 6) und die Website *hitchwiki.org* (URL 3). Die Entscheidung, auch diese virtuellen Räume zu beobachten, schien mir logisch. Die digitale Welt und das Internet sind immer präsenter in unser aller Leben und haben somit auch Einfluss auf die Realität der Menschen, die trampen.

Die vierte Dimension meiner teilnehmenden Beobachtung war eigentlich eine Dokumentenanalyse. Ich versuchte meine Reisetagebücher und Fotografien früherer Trips nach brauchbarem Material zu durchforsten. Die aufgeschriebenen Erlebnisse verwendete ich dabei wie Gedankenprotokolle einer teilnehmenden Beobachtung. Sie lieferten interessante Einsichten zu den drei anderen Dimensionen meines Feldes.

4.4.2 Narrative Interviews

Bei einer derartig offenen Fragestellung wie ich sie hatte, war die Wahl des freien, teilweise strukturierten, narrativen Interviews eine logische Konsequenz. Mein Ziel war es, über die Erfahrungen

und Geschichten der einzelnen Protagonisten_innen Rückschlüsse zur sozialen Praxis des Trampens ziehen zu können.

Das narrative Interview wurde von Fritz Schütze entwickelt. Aufbauend auf einer erzählgenerierenden Frage soll der/die Interviewpartner_in zum selbstständigen Erzählen angeregt werden, während der/die Interviewer_in eine eher passive Rolle einnimmt. Dem/der Forschungspartner_in soll dabei Raum gelassen werden, das Interview zu gestalten und dem/der Forscher_in somit Einblicke in seine/ihre Vorstellungswelt zu gewähren. Der/die Interviewer_in sollte lediglich durch gezieltes Nachfragen Richtungsvorgaben liefern, falls der/die Erzählende zu weit vom eigentlichen Thema abweicht (Vgl. Hopf 2005, 350ff). Hierzu hatte ich einen sehr losen Leitfaden mit Schlagwörtern wie Angst, Vertrauen, Gender, Abenteuer und Ökologie entwickelt. Diesen passte ich stets den jeweiligen Interviewpartnern_innen an, die alle spezifische Erfahrungen (bestimmte Länder bereist, gerade von einer Reise zurückgekehrt, an einem Tramprennen teilgenommen etc.) gemacht hatten, von denen ich im Vorfeld schon wusste. Die Grundstruktur des Interviews blieb dennoch offen und tatsächlich war es nur in einem der fünf Interviews nötig, den Leitfaden überhaupt zu nutzen

Da die Protagonisten_innen zu meinem Freundeskreis zählen und ich sie teilweise sogar als enge Freunde bezeichnen würde, herrschte in allen Interviews eine sehr angenehme und gelöste Atmosphäre. Nie fühlte ich mich unwohl und ich hatte auch das Gefühl, dass meine Partner_innen in zufriedener Stimmung waren. Die Interviews fanden alle am Abend statt. Oft wurde etwas getrunken und nebenbei erzählt. Hierzu trampte ich in einem Zeitraum von ca. 10 Tagen in Deutschland und Österreich von Interview zu Interview. Teilweise waren meine Forschungspartner_innen gerade erst von einer längeren Trampreise zurückgekehrt, andere waren das letzte Mal vor einem Jahr getrampt und eine von ihnen war gerade in der Vorbereitung, da sie am nächsten Tag von Dresden nach Brüssel oder Hamburg stoppen wollte. Die Gespräche wurden entweder mit Handys oder mit meinem Laptop aufgenommen. Eine Ausnahme bildete ein Skypeinterview zu einem Zeitpunkt an dem ich in Deutschland unterwegs war, mit einer Freundin aus der Steiermark, die sich in Wien aufhielt. Da es mir nicht möglich war nach Österreich zu fahren, nutzten wir dieses neue Kommunikationsmodell, um das Interview durchführen zu können. Auch wenn immer wieder kritische Stimmen auftauchen, die annehmen, bei einem Interview welches mit solchen technischen Hilfsmitteln durchgeführt wird, gehe etwas (Gestik, Mimik, Nähe etc.) verloren, sollten meiner Ansicht nach Email, Skype und ähnliche Kommunikationsmittel als Bereicherungen und weniger als Verzerrung der Wirklichkeit gesehen werden. In meinem Fall blieb mir keine andere Wahl, außer auf das Gespräch mit dieser Freundin verzichten zu müssen. In einer Welt, in der digitalisierte Medien und Kommunikationsmittel immer alltäglicher werden, halte ich es jedoch für einen Fehler, diese bei einer Erforschung unserer Realität außen vor zu lassen. Wichtig ist jedoch, reflektiert mit diesen Daten umzugehen und sich bewusst zu machen, dass sie nicht mit

einem klassischen *face to face* Interview generiert wurden. Aus ähnlichen Gründen hielt ich weiterhin E-mailkontakt zu zwei meiner Interviewpartner_innen, um weitere Informationen zu erhalten, beziehungsweise schrieb mir eine der Protagonistinnen nach einer Trampreise von sich aus eine Email, um das Interview zu vervollständigen.

4.4.3 Medienanalyse

Ursprünglich war es ein Ziel dieser Arbeit herauszufinden, wie das derzeitige Bild vom Trampen in der Gesellschaft ist. Ich wollte die verschiedenen gesellschaftlichen Diskurse, die das Image dieses Phänomens prägen, anhand einer Medienanalyse erkennen und interpretieren. Während meiner Recherche stoß ich jedoch auf den Artikel von Laffin und Friedrich. Die beiden Berliner Ethnologinnen haben mir in „Unterwegs - Trampen früher und heute“ (2009) dieses Vorhaben schon abgenommen, wie ich im Kapitel zur theoretischen Verortung meiner Arbeit schon beschrieben habe. Deshalb beschränkte ich mich, auch aus eigenem Interesse darauf, Romane und Filme als Anregungen zu sehen und zu lesen. Ideen, die mir bei dieser Lektüre kamen, sind an bestimmten Punkten in meine Ausführungen mit eingeflossen. Des Weiteren verwende ich Inhalte von den schon genannten Ratgeber-Homepage und Trampere-Foren im Internet in dieser Arbeit. Dabei steht jedoch die soziale Praxis des Trampens im Fokus und nicht die medialen und gesellschaftlichen Diskurse, welche sich um diese Thematik ranken. Aufgrund des sehr informativen und ausführlichen Artikels von Laffin und Friedrich verzichte ich also auf eine ausgedehnte Medienanalyse.

4.5 Datenanalyse

In diesem Unterkapitel möchte ich mich dem Prozess der Datenanalyse widmen. Jana Binder erklärt in ihrer Ethnographie über Backpacker namens „Globality“ (2005) sehr treffend wie eine solche „dichte Beschreibung“ (Geertz 1987) aussehen kann:

„Es geht nicht darum, besondere Fakten zusammenzutragen, sondern mit wissenschaftlicher Imagination die Verbindungen zwischen ihnen herzustellen und den sozialen Diskurs und seine Bearbeitung durch die Akteure nachzuzeichnen. Hierbei sollen keine abstrakten Regelmäßigkeiten festgeschrieben werden, sondern Generalisierungen im Rahmen von Einzelfällen beschrieben werden.[...] Die Ethnografie produziert demnach eine besondere Form von Wissen, das nicht auf einer Analyse im strengen Sinn beruht, sondern eine Interpretation darstellt, die weder rein wissenschaftlich interpretativ noch rein empirisch-sozialwissenschaftlich ist“ (Binder 2005, 86).

Dennoch gibt es auch in der Kultur- und Sozialanthropologie verschiedenste methodische Herangehensweisen, um „rohe“, qualitativ gesammelte Daten auszuwerten. Dies ist meiner Ansicht nach auch wichtig, um eine Nachvollziehbarkeit möglich zu machen. Die *Grounded Theorie* oder das *thematische Codieren* beispielsweise ermöglichen eine sehr gründliche Analyse des

Datenmaterials. Bei diesen Methoden soll nicht nur ausgewertet werden, sondern vor allem auch noch unbekannte *flows* aufgedeckt werden, um die Forschung in neue Richtungen zu lenken. Da mir bewusst war, dass ich nicht genügend Zeit zur Verfügung habe, um noch tiefer in mein Feld einzudringen, entschied ich mich stattdessen für die qualitative Inhaltsanalyse nach Mayring (2005). Bei diesem Analysemodell werden schon vor dem eigentlichen Codieren Kategorien gebildet, nach denen das Datenmaterial gesichtet und strukturiert wird. Durch die teilnehmende Beobachtung, den zahlreichen informellen Gesprächen und den Interviews erschlossen sich Kategorien und Muster, nach denen ich eigene Codes entwickelte, um mein Datenmaterial zu analysieren und Interpretationen zuzulassen. Diese Kategorien mit den dazugehörigen Unterkategorien, welche ich dazu entwickelte, lauten wie folgt:

–Motivation

- menschliches Reifen / Wachsen
- soziale Aspekte
- Abenteuer
- Ökonomie
- Ökologie
- Lebenseinstellung / Philosophie

–Angst/Vertrauen

- Medien
- sich Ängsten stellen / Vertrauen aufbauen
- Gender matters!?
- who takes whom?

–Biografische Fakten

Hierbei ist mir wichtig hervorzuheben, dass es sich nicht um statische Kategorien mit fixen Grenzen handelt. Vielmehr können einzelne Passagen mehreren Codes zugeordnet werden und schaffen so Verbindungen, die wiederum in Zusammenhang gebracht, Trampen als soziale Praxis charakterisieren. Des Weiteren gibt es Teilaspekte der Thematik, die sich einer Einordnung in eine der drei Sparten völlig verwehren und mit großer Sicherheit unzählige Teilaspekte, die ich in meiner Forschungsarbeit nicht erfasst habe.

Ich versuchte also das Material zu strukturieren, indem ich passende Textstellen den einzelnen Themenbereichen zuordnete. In den darauffolgenden Schritten der Paraphrasierung und Generalisierung habe ich die Aussagen in den Interviews und meinen Protokollen zusammengefasst und bestimmte Dinge hervorgehoben. Somit habe ich die Darstellungen meiner einzelnen Interviewpartner_innen

und meine eigenen Erfahrungen (basierend auf informellen Gesprächen, Reisetagebüchern und Gedächtnisprotokollen) auf einige Schlüsselinformationen reduzieren können. Nun galt es Querverweise zwischen den verschiedenen Interviews und den von mir gesammelten Informationen herzustellen, um die Daten zu strukturieren und in einen Zusammenhang zu bringen.

Mir ist durchaus bewusst, dass durch meine Herangehensweise möglicherweise wichtige Informationen verloren gegangen sind. Bei einem eher offenen Verfahren würde vielleicht anderes Wissen generiert werden. Mit mehr Zeit wäre es daher eine Überlegung wert, im Stil der *Grounded Theorie* das Feld zu erweitern und nach neuen *flows* zu suchen, die vielleicht unbemerkt durch das Netzwerk meiner Kategorien gefallen sind. Der Bedeutungs- oder auch Wahrheitsgehalt meiner Ausführungen ist allerdings nicht nur deshalb hinterfragenswert, denn die Studie ist zu klein ausgefallen und war zu sehr auf mein persönliches Umfeld und meine eigenen Erfahrungen beschränkt, um wirklich repräsentativ zu sein. Allerdings ging es mir auch nicht darum, eine absolute Wahrheit zu finden. Ich wollte Tendenzen aufzeigen und die Kultur- und Sozialanthropologie an eine bisher fast vollkommen unerforschte Phänomen heranführen. Im nächsten Kapitel, in dem meine Interpretationen vorgestellt werden, versuche ich nun meine eigenen Erkenntnisse mit denen aktueller Publikationen zu verbinden und zu vergleichen.

5. Dateninterpretation

Ich möchte in diesem Kapitel vorstellen, was ich durch meine empirischen Methoden erfahren habe. Trampen als soziale Praxis war das Thema meiner Forschung. Hierzu bin ich selbst getrampt und habe mit vielen Menschen die regelmäßig auf diese Art und Weise reisen gesprochen. Abgesehen von einigen Ausnahmen, die auch auf Zufällen basieren könnten, habe ich in den Biographien der von mir Interviewten keine Gemeinsamkeiten feststellen können und keine_r von ihnen hat sich explizit als *Tramper_in* bezeichnet. Dies bestärkt mich in der Annahme, dass es den „Tramperprototyp“ nicht (mehr) gibt, vielleicht auch nie gegeben hat. Die Erfahrungen die ich im Feld gesammelt habe und die meine Gesprächspartner_innen mir vermittelten, haben dennoch Tendenzen und Muster aufgezeigt die ein interessantes Licht auf die soziale Praxis des Trampens werfen.

Dabei werde ich auf den Genderaspekt und auf Trampen im Zusammenhang mit Angst und Vertrauen zu sprechen kommen. Die Ergebnisse und Tendenzen die sich hier aufgezeigt haben, will ich allerdings nicht in kultur- und sozialanthropologische Theorien einbinden. Stattdessen sollen meine Ausführungen als Anregung für weitere Forschungen herhalten. Im Zentrum dieses Kapitels, steht jedoch die Frage danach, was Menschen dazu bewegt so zu reisen. Die von mir interpretierten Daten sollen dann mit den Ausführungen von Friedrich und Laffin verglichen werden um sie somit in eine *Anthropologie of Tourism* einzuflechten.

Zunächst werde ich allerdings auf einen zentralen Punkt, sowohl der sozialen Praxis des Trampens,

als auch meiner empirischen Forschungsarbeit zu sprechen kommen, den Raststätten.

5.1 Raststätten – (Nicht)orten Leben einhauchen

Auf der Ortsdatenbank Hitchwiki.org (URL 3) können Autostopper_innen auf einer Weltkarte Orte markieren und ihre Erfahrungen zu eben diesen Plätzen bezüglich deren *Hitchability* bewerten. Es sind dabei vor allem die Raststätten, die hier positive Bewertungen bekommen. Unter Autostoppern_innen heißt es: „sobald du auf der Autobahn bist, geht’s eh gut...“. Auch aus eigener Erfahrung weiß ich, dass diese Orte immer gut funktionieren, wenn es darum geht einen *ride* zu bekommen. Hier hat man als Tramper_in die Möglichkeit, mit den Menschen zu sprechen und kann sich somit einerseits Diejenigen aussuchen, die für ihn/sie in Frage kommen und andererseits durch ein kurzes Gespräch eine Vertrauensbasis aufbauen. Vor allem ein Großteil der weiblichen Autostopperinnen mit denen ich mich unterhalten habe, ziehen aus diesen Gründen das Trampen an Raststätten gegenüber dem „an der Straße stehen“ vor. Paula, eine Interviewpartnerin erzählte mir beispielsweise von der ersten Trampreise, die sie allein unternommen hatte.

„Also als ich auf die erste Raststätte gefahren wurde, da hatte ich schon ein extrem komisches Gefühl. Also da waren fast nur Typen zwischen 30 und 50 und die waren alle irgendwie ungut und haben mich komisch gemustert. Da war eine total komische Atmosphäre und ich wäre bei keinem von denen eingestiegen. Ich hab dann gewartet bis Frauen anhalten und nur die gefragt...“(Interview Paula)

Wenn Paula mit einem Schild an der Straße gestanden hätte, hätte sie die Möglichkeit überhaupt nicht gehabt sich die Menschen auszusuchen, bei denen sie mitfahren will. Aus den Gesprächen mit Fahrern_innen ist ebenso hervorgegangen, dass sie eher Menschen mitnehmen würden, die an einer Raststätte stehen und sie ansprechen. Die Gründe, die hier in erste Linie genannt wurden, waren die ganz pragmatische Tatsache, dass sie schon angehalten hatten, die schon angesprochene Vertrauensbasis durch ein kurzes Gespräch und die Möglichkeit, den/die Tramper_in länger mustern zu können.

Als Tramper_in nimmt man auf der Raststätte eine eher ungewöhnliche Rolle ein. Die Menschen hier sind es nicht gewöhnt, etwas anderes miteinander auszutauschen als Phrasen mit dem Restaurant- oder Tankstellenpersonal. Autostopper_innen durchbrechen die Regeln des „nicht miteinander Sprechens“ und geben Raststätten somit einen anderen Charakter. Silvia Weissengruber kommt in ihrem Artikel in diesem Zusammenhang auf Marc Auge zu sprechen. Laut dessen Theorie der *Nicht-Orte* zählen Worte auf Raststätten nichts mehr und die Tatsache, dass wir als Tramper_innen jemanden ansprechen, wirkt fast wie ein Vertragsbruch (Vgl. Weissengruber 2012, 246 f.). Allerdings kann sich ein Großteil der anderen Akteure an den Raststätten vorstellen, warum ich da bin und mich sozusagen einordnen. Auch die LKW-Fahrer_innen und ihr Leben auf den Rasthöfen ste-

hen laut Weissengruber im Kontrast zu Auges Theorie. Denn „[d]iese Menschen werden hier nicht von ihrer ‚gewohnten Bestimmung‘ im Sinne einer Rollenaufgabe befreit oder abgelenkt – stattdessen gehören Raststationen zur Hauptbühne ihrer Berufes, ihres Lebens“ (ebd., 247 f.). Es gibt also Personengruppen, die hier aus der Rolle fallen und eben dennoch durch Interaktion *Orte* schaffen. Auch wenn diese Plätze, „[...] die unpersönlich wirken, mit Verweisen zum Land abseits der Autobahn, wie eine erbärmliche Kompensationslounge und mehr gezeichnet von kodifizierter, angeleiteter Durchzugsbewegung als von Verweilen“ geprägt zu sein scheinen, trägt laut Weissengruber dieser Schein, denn „[h]ier werden ständig Geschichten gelebt, findet Geschichte statt“ (ebd., 146). Auch ich habe schon unglaubliche Geschichten an Raststätten erlebt. Als ich beispielsweise einmal im Mai 2011 von Wien nach Erfurt stoppte, wurde ich gegen Mittag von einem netten Pärchen an der Raststation Bayerischer Wald kurz vor Regensburg abgesetzt. Bevor ich die Suche nach Jemandem, der/die mich Richtung Norden mitnehmen konnte, antreten wollte, gönnte ich mir einen Kaffee. Dabei bemerkte ich eine Familie, die auf einer Wiesenfläche unter einem Baum saß. Es handelte sich um einen älteren Herren, zwei Männer in meinem Alter, eine hochschwangere Frau, eine Frau die ein Neugeborenes trug und ein weiteres Kind im Vorschulalter. Bald kamen die jüngeren Männer auf mich zu und erklärten mit etwas Deutsch, Englisch und Französisch, dass sie aus Rumänien kommen, auf dem Weg nach Straßburg wären und schon seit drei Tagen auf der Raststation festsitzen, da die Polizei dem einzigen Fahrer den Führerschein und die Autoschlüssel entzogen hatte. Den Grund konnten sie mir nicht mitteilen. Die Familie war daher auf der Suche nach Jemandem, der ihr Auto weiter in Richtung Straßburg fahren konnte. Es zeigt sich hier sehr deutlich, wie unpersönlich Raststätten tatsächlich zu sein scheinen, da sich drei Tage lang niemand dazu bereit erklärte, der Familie zu helfen. Ich als Tramper kenne die Situation, auf die Hilfe anderer angewiesen zu sein und konnte ihnen und mir selbst auch helfen, indem ich, diesmal selbst als Fahrer, das Auto und die Familie bis nach Nürnberg mitnahm.

5.2 Angst und Vertrauen

Die von Laffin und Friedrich angesprochene Dämonisierung des Trampens in medialen und anderen gesellschaftlichen Diskursen wirkt sich auf das Trampverhalten der Protagonisten_innen dieser Arbeit aus. Wenn man trampet, stellt man sich seinen Ängsten und schenkt total fremden Menschen Vertrauen. Das gilt dabei für alle beteiligten Akteure_innen, egal ob Fahrer_in oder Hitchhiker_in. Ich werde zu diesen Themen jedoch keine eindeutigen Aussagen treffen können, da die Meinungen hier extrem auseinander zu gehen scheinen. Manche trampen nie allein oder würden keine Tramper_innen mitnehmen, wenn sie allein im Auto sind. Für andere wiederum spielt das überhaupt keine Rolle. Über das wichtigste Kriterium, wenn es darum geht mitgenommen zu werden oder auch eine Person mitzunehmen waren sich meine Gesprächspartner_innen jedoch einig. Es ist das

äußere Erscheinungsbild. Es handelt sich oft nur um Sekunden, in denen entschieden wird, ob man einsteigt oder ob man Jemanden einsteigen lässt. In dieser kurzen Zeit bleibt nur noch das Äußere und die eigene Menschenkenntnis, um ebendieses einschätzen zu können. Eine meiner Interviewpartnerinnen beispielsweise ist der Meinung, dass sie nur trampen kann, weil sie auf ihre innere Stimme hört und indem sie vollstes Vertrauen in diese legt:

„Ich hab dann diesen kleinen Mann im Kopf der sagt, wie es richtig ist. Ich hab dieses Vertrauen darin, dass ich den richtigen Leuten begegne oder das ich merke, dass es nicht die Richtigen sind, also es kann auch sein, dass ich sage, `ne ich fahr jetz nich mit dir mit´ also das kann so an allem liegen.“(Interview Bine)

Als äußerst sensibles Thema hinsichtlich des Trampens hat sich während meiner Forschungsarbeit die Gender – Thematik ausgewiesen. Auch hier gehen die Meinungen sehr stark auseinander. Die Homepage anhalterfreunde.de (URL 5) erklärt, dass Frauen bis zu fünf Mal schneller unterwegs sein können als Männer. Ob und inwiefern *Gender* nun *matters*, ist und bleibt umstritten. Meine beiden männlichen Interviewpartner waren der Ansicht, dass es keine Rolle spielt ob nun eine Frau mit ihnen trampet. Die weiblichen Interviewpartnerinnen hingegen gaben an, dass sie der Ansicht sind, als Frau ist es einfacher Jemanden zu finden. Meiner Erfahrung nach muss ich eher den Frauen Recht geben. Oft wenn ich mit einer weiblichen Person unterwegs war, haben diejenigen, die uns schlussendlich mitnahmen, angemerkt, dass sie mich allein oder zwei Männer niemals mitgenommen hätten. Allerdings war ich auch schon mit anderen Männern unterwegs und wir wurden von Frauen, die allein im Auto saßen mitgenommen. Auch wenn es darum geht, ob Frauen denn nun allein trampen sollten, gehen die Meinungen oft auseinander. Mein Interviewpartner Christian antwortete auf die Frage danach folgendes:

„nich alleine, weil (...) Frauen in der Regel physisch einfach schwächer sind und Männer in der Regel rabiater wenn sie geil sind.“ (Interview Christian)

Christian beruft sich hier in erster Linie auf die tendenzielle physische Unterlegenheit vieler Frauen gegenüber Männern.

Meine Interviewpartnerin Julia trampet ungern allein. Sie hat schon Grenzsituationen erlebt und würde nicht bei Jedem einsteigen. Während meiner Zeit im Feld und den vielen Gesprächen, die ich geführt habe, stellte ich fest, dass fast alle Frauen, die regelmäßig trampen, schon solche „kritischen Situationen“ mit Männern erlebt haben. In der Regel ging es dabei um anzügliche Bemerkungen. Nie hat mir eine Frau von Handgreiflichkeiten oder einem sexuellen Übergriff berichtet. Allerdings ist mir meine Rolle als Mann in einem so intimen Gespräch mit großer Sicherheit auch oft im Weg gewesen. Außerdem merkte ich, dass es den Frauen in der Regel unangenehm war über solche

Grenzüberschreitungen von Autofahrern zu sprechen. Wichtig ist hinzuzufügen, dass Männer mir ebenso von unangenehmen Situationen oder Überfällen berichteten. Auch als Mann gibt man sein Leben in „fremde Hände“ und schenkt fremden Menschen Vertrauen. Aber es scheint trotz allem so zu sein, dass die Mehrheit der Menschen eher Frauen mitnehmen würde als Männer, die meisten Männer Frauen ungern allein trampen lassen und viele Frauen auch lieber in Begleitung eines Mannes autostoppen. Zwei meiner weiblichen Interviewpartnerinnen haben mir zum Beispiel auch von Strategien berichtet, die sie anwenden, wenn sie allein bei Männern im Auto mitfahren. So erklärte Paula, dass sie bewusst weite T-Shirts anzieht, obwohl sie sonst auch gern hautenge, durchsichtige Kleidung anhat. Außerdem meinte sie, dass sie niemals allein in einer Region stoppen würde, in der sie die Sprache nicht spricht, um Missverständnisse zu vermeiden. Julia erzählte mir, dass sie oft schon zum Autofahrer gesagt hat, dass sie am Zielort erwartet werde. Solche Sicherheitsstrategien werden umgekehrt aber auch von Frauen angewendet, die jemanden mitnehmen wollen, aber eine Absicherung möchten. So hat mich beispielsweise schon eine Frau darum gebeten, ich sollte meinen Personalausweis an der Tankstelle zeigen. Auch das Tramprennen lässt aus Sicherheitsgründen keine rein weiblichen Teams zu (URL 7). Dem gegenüber steht die Ansicht meiner Interviewpartnerin Bine. Sie ist fast immer und auch am liebsten allein unterwegs und hat noch nie wirklich schlechte Erfahrungen gemacht.

„[...]also viele sagen ja auch es ist gefährlich als Frau so alleine zu trampen, aber ich würde mich an Sowas nicht aufhalten lassen, weil es ne Rarität darstellt, dass dir beim Trampen Scheiße passiert und es eines von vielen Risiken im Leben ist. und das ist Leben, ein Risiko. Ich meine Leben ist zu 100 % tödlich oder?“ (Interview Bine)

Der Großteil meiner Gesprächspartner_innen würde ein solches Verhalten als leichtsinnig einstufen. Eine andere Interviewpartnerin, Paula meinte, dass sie im Falle eines ungunstigen Gefühls lieber mit dem Zug fährt.

Interessant ist hierbei auch, dass viele „ältere“ Frauen mit denen ich mich unterhalten habe, meinen, dass sie früher immer allein getrampt sind ganz nach dem Motto: „was sollte denn passieren“. Dieselben Frauen würden heute jedoch nicht mehr trampen, weil es ihrer Meinung nach gefährlicher geworden ist. Diese Aussagen passen sehr gut in die Theorien von Smith und Chesters, die meinen: „[...] although convincing evidence that hitch-hiking has in reality become more dangerous is lacking, the belief that it is so has become part of the common sense“ (Chesters & Smith 2001 zit. nach Laffin & Friedrich 2009, 71).

Zusammenfassend ist zu sagen, dass Angst eine wichtige Rolle spielt bei der sozialen Praxis des Trampens und das Vertrauen die Basis ist, auf dem es beruht. Hinsichtlich der Geschlechterfrage gibt es meiner Meinung nach keine eindeutige Antwort. Hier wäre eine tiefergehende Forschung da-

hingehend, wie solche Ängste entstehen oder ob sie angebracht sind, wünschenswert. Auf dem Institut der Psychologie der Universität Wien wird im Moment an einer Diplomarbeit zu ebendiesem Thema geforscht. Mit Sicherheit wird diese Arbeit interessante Einblicke bezüglich Gender und Autostoppen liefern.

5.3 Motivationen

Die „Plattform rund ums Trampen“ *anhalterfreunde.de* ist mit den drei Schlagworten „sozial, ökonomisch, ökologisch“ betitelt (URL 5). In meiner Forschung bin ich zu der Erkenntnis gekommen, dass es sich hierbei nicht nur um lose Floskeln handelt. Tatsächlich haben alle meine Interviewpartner_innen diese Begriffe, neben weiteren, als Beweggründe dazu genannt, sich auf diese Weise fortzubewegen und auch in den zahlreichen informellen Gesprächen tauchten diese Schlagworte immer wieder auf. Ich werde im Folgenden nicht auf die Motivationen der Fahrer_innen eingehen können. In dieser Arbeit habe ich den Fokus in erster Linie auf die Menschen gelegt, die sich trampend fortbewegen. Dennoch habe ich in vielen Gesprächen mit Fahrern_innen bestimmte Muster erkannt, wie zum Beispiel, dass viele von ihnen früher selbst Autos gestoppt haben. Hier wäre eine weiterführende Forschung, die sich mit dem Verhalten von Autofahrern_innen auseinandersetzt, angebracht. Ich werde jetzt die verschiedenen Beweggründe der Tramper und Tramperinnen vorstellen.

5.3.1 Ökonomische Gründe

In fast jedem Gespräch ist als sehr wichtiger Faktor genannt wurden, dass es sich um die günstigste Reisemöglichkeit überhaupt handelt. Die Tatsache, dass man ganz Europa oder sogar die Welt sehen kann, ohne auch nur einen Cent zu bezahlen um von A nach B zu gelangen, macht definitiv einen großen Reiz aus. Allerdings war keine_r meiner Interviewpartner_innen aus finanziellen Gründen darauf angewiesen sich auf diese Weise fort zu bewegen. Es war eher ein frei gewählter Entschluss, nichts dafür zu zahlen, um voran zu kommen, wenn es auch anders geht. Dafür muss lediglich auf Luxus verzichtet und aus der eigenen Komfortzone herausgetreten werden. Interessant ist hierbei auch, dass alle Fünf im Winter gern auch mit der Bahn oder mit Mitfahrgelegenheiten reisen, insbesondere dann, wenn sie wichtige Termine haben. Es sei jedoch ein tolles Gefühl, irgendwo anzukommen und zu wissen, man habe dieses Ziel ganz ohne Geld erreicht.

5.3.2 Ökologische Gründe

Auch dieses Schlagwort ist immer wieder in Gesprächen aufgetaucht. Allerdings nicht so häufig wie der finanzielle Faktor. Alle Menschen die trampen, scheinen mir in der Regel umweltbewusster zu sein und einige mit denen ich gesprochen hatte, verzichten beispielsweise aus diesem Grund auf das Fliegen. Meine Interviewpartnerin Julia meinte hierzu auch:

„also was mich immer nervt sind die Leute, die ein mitnehmen und dann mich merken lassen, dass es ne Belastung ist für sie, dass sie mich mitnehmen. Wo ich mir dann denke, oke das ist dein Auto, das gehört dir, aber die Luft gehört nicht dir, und du hast da ein Auto und hast noch 4 Plätze frei. und sitzt allein in deinem scheiß Auto, ich tu dir nichts und das tut dir nichts, das ist so irgendwie ja, das hat mich immer genervt.“ (Interview Julia)

In der Aussage von Julia zeigt sich nicht nur eine generelle Ablehnung davon, ein Auto zu besitzen, was sie später im Gespräch noch verstärkte, da sie meinte, dass sie am liebsten mit einem Pferd oder Esel unterwegs wäre, sondern auch eine Verurteilung der Menschen, die allein in einem Auto fahren, in dem viel mehr Leute Platz hätten. Also eine Art Kritik an der Mehrheitsbevölkerung und ihren Idealen, die stark an Hippies und Beatniks erinnert und mich zu einem anderen Beweggrund zum Trampen heute führt.

5.3.3 Trampen als Lebensstil

„Two years he walks the earth. No phone, no pool, no pets, no cigarettes. Ultimate Freedom. An extremist. An aesthetic voyager whose home is the road. Escaped from Atlanta. Thou shalt not return, 'cause 'the west is the best.' And now after two rambling years comes the final and greatest adventure. The climactic battle to kill the false being within and victoriously conclude the spiritual pilgrimage. Ten days and nights of freight trains and hitchhiking bring him to the great white north. No longer to be poisoned by civilization he flees, and walks alone upon the land to become Lost in the Wild.“ Alexander Supertramp May 1992

Dieses Zitat von Christopher McCandless alias Alexander Supertramp, dessen Geschichte durch den Roman von Jon Krakauer und die Hollywoodverfilmung überall auf dem Globus bekannt ist, zeigt sehr gut einen Aspekt des Trampens, den man erst auf den zweiten Blick bemerkt. Die alternative Fortbewegungsvariante ist eingeflochten in einen Lebensstil, der sich eindeutig von dem der neoliberalen und konsumorientierten Mehrheitsbevölkerung abgrenzt. Dabei kann es sich um ganz unterschiedliche Lebensentwürfe und -alternativen handeln. Christian, einer meiner Interviewpartner, ist Straßenmusiker und für ihn ist das Trampen essentieller Bestandteil dieser Lebensphilosophie, geprägt von Ungewissheit und dem ständigen Angewiesensein auf Solidarität und Hilfe anderer Leute, vermischt mit einem Austausch, in dem Geld keine oder eine untergeordnete Rolle spielt. Für Julia ist das Trampen einerseits Teil eines nonkonformen Lebensstils, andererseits ist es für sie allerdings auch Kritik an der Mehrheitsgesellschaft wie die folgenden Zitate zeigen:

„[...] also das Trampen ist halt eher so n Teil vom Großen und Ganzen. vom idealistischen Vagabundenleben. Und irgendwie seh ich s aber trotzdem auch nicht ein, warum das irgendwie

net gängiger ist. Also warum das so viel mit unserm sonstigen Lebensstil zu tun haben muss, weil in andern Ländern ist das doch ganz normal und da würden nie funktionieren das Leute allein mit dem Auto rumfahren.“ (Interview Julia)

„[...] ein eigenes Auto gehört zum Erwachsenwerden... aber ich würd nich sagen, dass ich trampe um irgendwie anders zu sein, aber vielleicht um zurück zu finden zu einem Leben das anders funktioniert und gehen kann. weil jeder hat sein eigenes Auto und ist unabhängig und anonym. Du hast dein eigenes Reich!“ (ebd.)

Auch für mich ist Autostoppen Teil eines alternativen Lebensstils, zu dem auch ein gewisser Verzicht gehört. Also ist es ein Austreten aus meiner Komfortzone, allerdings nicht um mich direkt von anderen abzugrenzen, sondern um, wie Julia auch sagt, zurück zu finden und mich selbst darauf zu besinnen, dass es auch anders gehen kann. Laffin und Friedrich stellen in ihrem Artikel eine ähnliche These auf, die mich in meiner Erkenntnis bestärkt und schreiben, „[d]as Trampen wird nicht nur als ein bloßes Fortbewegungsmittel gesehen, sondern in die gesamte Reiseform, als spezielles Lebensgefühl, eingeflochten“ (Laffin & Friedrich 2009, 75). Dieses Lebensgefühl wird insbesondere durch einen weiteren Aspekt des Trampens ausgelöst, auf den ich nun zu sprechen komme.

5.3.4 Trampen ist ein Abenteuer

Immer wieder ist in den Gesprächen das *Ungewisse* angesprochen wurden. Christian hierzu:

„das is einfach immer son bisschen, ich finde es immer noch son bisschen n kleines Abenteuer. Weil man nie weiß wo man landet, wer ein mitnimmt. was passiert. Dieses Gefühl find ich ganz nice. Und man trifft halt meist, also man trifft eigentlich fast immer gute Leute.“ (Interview Christian)

Es ist ein Gemisch aus all den Dingen, die nicht passieren oder die man nicht kennenlernen könnte, wenn man anders reisen würde. Ein besonderer Reiz für meine Gesprächspartner_innen ist hier auch die Tatsache, dass man nichts planen kann und somit immer wieder in unbekannte Situationen mit fremden Menschen geworfen wird. Gerade die Menschen, die man unterwegs trifft sind es offensichtlich, die dieses Abenteuer so intensiv und vor allem auch authentisch machen. Da man in direkten Kontakt mit den Einwohnern einer Region kommt, die einem wiederum Tips und Informationen geben können, an die man als „normal“ Reisende_r nicht gekommen wäre.

Hier wird eine deutliche Abgrenzung zum Massentourismus und auch zum Backpacking sichtbar. Der/die Tramper_in geht automatisch auf Wegen, die nicht für Touristen bestimmt sind und grenzt sich damit bewusst oder unbewusst von diesen ab. Dadurch, dass auch der Rucksacktourismus nicht mehr wirklich eine Individualreise darstellt, sondern geplant und Teil einer riesigen Industrie geworden ist, macht ihn nicht mehr so reizvoll. Dies zeigt sich in den Aussagen von Christian und Julia:

„Jedes Auto ist definitiv interessanter als ein Lonelyplanet! und ich hab auch meine Route immer wieder geändert, wenn ich erfahren hab, dass es irgendwo schöne Sachen zu sehen gibt.“(Interview Christian)

„[...] den Lonely Planet Tourism mag ich nich. Das is nur Highlife trotzdem, denn dann könnt ich auch zuhause bleiben, da hab ich auch mein Highlife.“ (Interview Judith)

Die Protagonisten_innen meines Forschungsprojektes sind auf der Suche nach einer Reise „off the beaten track“ um Unbekanntes und Außergewöhnliches zu sehen und wirklich mit der Region und den Menschen dort in Kontakt zu kommen. Es ist im Grunde genommen dieselbe Argumentation, mit der sich Backpacker versuchen von Massentouristen abzugrenzen, was allerdings in den letzten Jahren schwierig geworden ist, wie Laffin und Friedrich feststellen:

„Die Suche nach Authentizität, nach dem `wahren Gesicht´ der fremden Kultur bewegt einen Großteil der heutigen Backpacker. Doch häufig erleben sie nur von touristischen Dienstleistern inszenierte Erlebnisräume. So bewegen sich immer mehr von ihnen innerhalb der extra für sie ausgebauten Backpacker-Infrastruktur und folgen zum Beispiel den Wegen des etablierten Backpacker-Reiseführers *Lonely Planet*.“ (Laffin & Friedrich 2009, 76).

Auf diese Informationsbeschaffung sind Menschen die trampen nicht angewiesen und sind somit in der Lage, aus dieser Infrastruktur auszubrechen und authentischer zu reisen, wirkliche Abenteuer zu erleben.

5.3.5 Am Trampen wachsen

Ich werde nun auf einen Aspekt der Motivation von Hitchhikern_innen zu sprechen kommen, der sich aus vielen verschiedenen Beweggründen zusammensetzt. Alle meine Gesprächspartner_innen versuchten mir zu erklären, dass sie beim Trampen immer etwas mitnehmen, was ich als menschliche Stärken oder eben, im Sinne von Pierre Bourdieu, als Kapital bezeichnen würde. Hier wurden einerseits Eigenschaften genannt, die sich lediglich auf den/die Trampler_in beziehen und andererseits welche, die sich auf das soziale Zusammenleben beziehen. In der ersten Kategorie befindet sich *Selbstvertrauen*. Jede_r meiner Interviewpartner_innen sprach davon, dass das Trampen eine Möglichkeit wäre Ängste zu überwinden und den Glauben an sich selbst zu gewinnen. Eine weitere Eigenschaft, die durch das Trampen erlangt werden kann ist laut meinen Forschungspartnern_innen, *Flexibilität* oder *Spontanität*, da man sich immer wieder auf neue Situationen einlassen muss. Des Weiteren übt man sich hierbei in *Geduld*. Bine meinte hierzu in einer E-Mail:

„In unserem durchgeplanten, schnellen Leben haben wir die Geduld verloren, wir haben das Warten verlernt und vergessen wie gut es Körper und Geist tut, einfach einmal nichts zu tun, einfach zu warten und dabei die Gedanken schweifen zu lassen.“ (Bine Email)

Eine Eigenschaft die man beim Trampen erlangt, die sich laut meinen Protagonisten_innen auf das soziale Zusammenleben bezieht, ist die *Toleranz*. Fast alle haben mir von Geschichten berichtet, in denen sie mit Menschen in einem Auto sitzen, die auf bestimmte Dinge ganz andere Sichtweisen haben als sie selbst. Dadurch, dass man gezwungen ist, sich mit diesen Menschen auseinanderzusetzen, versucht man sie zu verstehen und erkennt, dass es so viele Möglichkeiten gibt sich die Welt zu erklären, wie es auch Menschen gibt. Als drastisches Beispiel wurde oft genannt, dass sich ein_e Mitnehmer_in als Rassist_in entpuppt. Da man nun in diesem Auto „gefangen“ ist, gibt man diesem Menschen trotz allem eine Chance und versucht zu verstehen, warum er/sie zu diesen Ansichten gekommen ist. Bine meinte dazu „Ok. Es ist n Nazi, aber immerhin nimmt er n Tramper mit“ (Interview Bine).

Des Weiteren hilft das Trampen dabei *Stereotype* und *Vorurteile abzubauen*. So berichtete mir Christian davon, wie er von einem Bundeswehrsoldaten mitgenommen wurde:

„[...] da bin ich auch letztens, da hab ich son Bundeswehrtypen angesprochen, was ich sonst eigentlich nich machen würde, der sah so n bisschen böse aus. Hat so n bisschen böse geguckt, und dann hab ich ihn gefragt `wie schauts aus? Fährst du vielleicht da und dahin? - `Ja´ hat der gesagt. Hand gegeben so und dann ist der aufgetaut war n übelst cooler Typ, war auch son Mechaniker, hatte gar nichts mit den Waffen zu tun und so weiter.“ (Interview Christian)

Durch das Trampen merke auch ich immer wieder, wie viele Vorurteile wir alle verinnerlicht haben und wie sehr wir uns von Äußerlichkeiten leiten lassen. Dies kann auch in die andere Richtung wirken. So meint Bine, dass viele Menschen, die noch nie Jemanden mitgenommen haben, im Nachhinein unglaublich froh darüber sind, die Erfahrung gemacht haben zu können, da auch sie Vorurteile abbauen und somit offener durch ihr Leben gehen können. Ein weiterer eher pragmatischer Punkt, wurde auch von Gine in einer E-Mail angesprochen. Sie erklärt dabei, dass sie nur durch diese Reiseform schon die interessantesten Menschen kennengelernt und somit ein *Netzwerk* über ganz Europa und darüber hinaus erschaffen hat:

„Ich habe Menschen kennen gelernt die ich so nie kennen lernen würde: Politiker, Gypsies, Nationalitäten aller Art, Linke und Rechte, bekannte Musiker, Sportler und Schauspieler, Schönheitschirurgen, mehr oder weniger Kriminelle, Juristen... auch habe ich mich beim Trampen schon ein bisschen verliebt und wahre Freunde gefunden, sowie Bekanntschaften in ganz Europa gefunden, die ich bei Bedarf aufsuchen kann [...] Ich saß im Auto, quasi im Wohnzimmer dieser Schauspieler und Musiker und stellte mir vor, wie es wäre wenn ich nun einer von tausenden Schauspiel- oder Musikstudenten wäre, der nach einer Perspektive sucht, ich hätte hier wohl einen Weg aufgedeckt.“

Dieses Netzwerk und diese Eigenschaften sind auf eine gewisse Art auch Kapital. Jedoch handelt es sich dabei nicht so wie bei Binders *globality* um kosmopolitische Kompetenz und interkulturelles Wissen, welches am postmodernen Arbeitsmarkt hilfreich ist, sondern viel mehr um menschliche

Werte und Menschenkenntnis. Dies sind Eigenschaften, die viele Menschen durch das Trampen scheinbar erlangen wollen. Es ist auch der Versuch am Verzicht, quasi durch das Heraustreten aus der eigenen Komfortzone, zu wachsen und dadurch einen Schritt zurück zu gehen, um voran zu kommen. Hier schwingt definitiv auch unterschwellig eine Kritik an der konsumgesteuerten Mehrheitsbevölkerung, mit den Schlagworten: schneller, größer, weiter mit.

Auch Laffin und Friedrich kommen zu dem Schluss, das ökologische und ökonomische Beweggründe eher eine untergeordnete Rolle spielen, während das Lebensgefühl oder die Suche nach dem Abenteuer die vorrangigen Gründe sind, auf diese Art und Weise zu reisen. Sie bemerken des Weiteren, dass die Menschen mit verschiedensten Motivationen an der Straße stehen und es schwer ist, dabei klare Muster aufzuzeigen (Vgl. Laffin & Friedrich 2009, 77ff.)

6. Resümee

Das Zitat am Anfang meiner Arbeit bringt Trampen in Zusammenhang mit einem abenteuerreichem Leben in welchem die Menschen denen man begegnet und die Orte die man sieht den Lebensinhalt ausmachen, quasi „the best things in life“ sind. Meine Recherche und die vielen Gespräche haben gezeigt, dass die meisten Menschen in erster Linie wegen der Erfahrung, die sie auf ihren Trips sammeln können und wegen den Abenteuern, die sie erleben auf diese alternative Art und Weise unterwegs sind. Ökonomische, ökologische und politische Motivationen scheinen eine eher untergeordnete Rolle zu spielen.

Trampen ist eine Möglichkeit, um sich von der Mehrheitsgesellschaft und auch vom „normalen“ Rucksacktourismus abzugrenzen. Obwohl die Backpacker einst als subversiv galten, sind sie heute allgemein anerkannt und sogar die eigenen Eltern sind mit dem Rucksack in Asien unterwegs. Das Trampen fungiert hier als ein altes Mittel, was neu erfunden wird, um sich abzusetzen. Hinzu kommt der Reiz des „wirklich Authentischen“, was durch die Backpacker-Routen und den Lonelyplanet-Tourismus nicht mehr erreicht werden kann.

Für die meisten Menschen scheint es, wie so oft im öffentlichen Raum, eine Rolle zu spielen, ob man eine Frau oder ein Mann ist. Auf den Gender – Aspekt, im Zusammenhang mit dem von mir untersuchten Phänomen hätte ich noch viel ausführlicher eingehen können. Aus Zeit- und Platzmangel habe ich mich allerdings dagegen entschieden, in der Hoffnung, dass die schon erwähnte Diplomarbeit weitere interessante Fragen aufwirft oder beantwortet. Ich habe mit Sicherheit nicht alle Aspekte aufgreifen können, die sich um das Trampen ranken. In erster Linie wollte ich aufzeigen, welches Potential dieses Phänomen für die Wissenschaft haben kann und wo weitere Erkundungen ansetzen könnten. Hierfür ist die Kultur- und Sozialanthropologie mit ihrem methodenpluralen Ansätzen meiner Ansicht nach besonders geeignet, aber ein interdisziplinärer Zugang unter Einbezie-

hung der Psychologie, der Soziologie, der Geschichte oder der Wirtschaft wäre erstrebenswert. Mögliche Untersuchungen könnten sich mit der Motivation der Fahrer_innen auseinandersetzen oder das Fahrer – Mitfahrer – Verhältnis hinterfragen. Des Weiteren könnten spezifische Phänomene wie das Tramprennen, das Schweizer Projekt „Carlos“, beziehungsweise das Trampen in bestimmten geografischen Regionen untersucht werden.

Schlussendlich möchte ich noch einmal auf die vielen Vorteile des Trampens und auf die interessanten neueren Entwicklungen hinweisen. Denn neben den positiven Aspekten in ökologischer, ökonomischer und sozialer Hinsicht sind es vor allem aktuelle Entwicklungen und Praxen, die den Charakter des Phänomens ändern und erweitern können. Das Tramprennen arbeitet beispielsweise mit der NGO „Viva con Aqua“ (URL 9) zusammen und sammelt somit jährlich Spendengelder. Die Idee dahinter ist, dass Konzerne und Firmen auf die Teams wetten oder eine „Kilometerpauschale“ spenden. Etwas Ähnliches haben zwei Marburger Jugendliche 2010 versucht. Sie sammelten Spenden für Waisenkinder in Südafrika und machten durch eine Ostseumrundung per Anhalter auf ihr Projekt aufmerksam (URL 10). Das Projekt namens „Carlos“ versucht das Trampen in der Schweiz wieder zu beleben. In Regionen mit schlecht ausgebautem öffentlichem Verkehrsnetz werden Computersäulen aufgebaut, in die die potentiellen Anhalter ihre Ziele eingeben können. Autofahrer erfahren dann per Leuchttafel, ob es Personen gibt, die mitgenommen werden möchten. Interessanterweise haben bisher in erster Linie Menschen zwischen 35 und 60 Jahren Interesse am Projekt gezeigt (Vgl. URL 1).

7. Quellen

Internetquellen:

URL 1 : m.auto-motor-und-sport.de/news/schweiz-trampen-per-high-tech-774250.html (Aufgerufen am 27.06.2013)

URL 2: en.wikipedia.org/wiki/beatniks (Aufgerufen am 27.06.2013)

URL 3: hitchwiki.org/en/Main_page (Aufgerufen am 27.06.2013)

URL 4: univie.ac.at/ksa/elearning/cp/qualitative/qualitative-titel.html (Aufgerufen am 27.06.2013)

URL 5: anhalterfreunde.de/aneddoten/php. (Aufgerufen am 27.06.2013)

URL 6: digihitch.com (Aufgerufen am 27.06.2013)

URL 7: tramprennen.org (Aufgerufen am 27.06.2013)

URL 8: socresonline.org.uk/6/3/chesters.html (Aufgerufen am 27.06.2013)

URL 9: vivaconagua.org/index.htm?post&id=2000 (Aufgerufen am 28.06.2013)

URL 10: <http://ostsee2010.jimdo.com/>

Literatur

- AMESBERGER, Helga & HALBMAYER, Brigitte. 2008. Das Privileg der Unsichtbarkeit. Rassismus unter dem Blickwinkel von Weißsein und Dominanzkultur, Wien.
- BINDER, Jana. 2005. Globality. Eine Ethnographie über Backpacker, Münster.
- BURREL, Jenna. 2009. The Fieldsite as a Network. A Strategy for Locating Ethnographic Research. In: *Field Methods*, 21(2): 181-199.
- CLIFFORD, James & MARCUS, George E. 1986. *Writing Culture. The Poetics and Politics of Ethnography*, Los Angeles.
- COHEN, Eric. 1973. Nomads from Affluence. Notes on the Phenomenon of Drifter-Tourism. In: *International Journal of Comparative Sociology*, Bd. 14, 89-103.
- FRIEDRICH, Kathrin & LAFFIN, Lysette. 2009. Unterwegs. Trampen früher und heute. In: Kröger, Sarah & Vetter, Andrea (Hg.): *Weltweitweg. Beobachtungen zum Backpacking*, Berlin: 64 – 80.
- GEERTZ, Clifford. 1987. Dichte Beschreibung. Bemerkungen zu einer deutenden Theorie von Kultur, Frankfurt am Main.
- GIAMPIETRO, Gobo. 2008. *Doing Ethnographie*, London/New York/New Delhi.
- GREVERUS, Ina Maria. 2002. *Anthropologisch Reisen*, Münster.
- HOPF, Christel. 2005. Qualitative Interviews. Ein Überblick. In: Flick, Uwe & Kardorff, Ernst von & Steinke, Ines (Hg.). *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*, Hamburg.
- KEROUAC, Jack. 1957. *On the Road*, Berlin.
- KRÖGER, Sarah & VETTER, Andrea. 2009. Beobachtung zum Backpacking. Eine Einführung. In: Kröger, Sarah & Vetter, Andrea (Hg.): *Weltweitweg. Beobachtungen zum Backpacking*, Berlin: 7 – 16.
- LINDNER, Rolf. 2004. *Walks on the Wild Side. Eine Geschichte der Stadtforschung*, Frankfurt am Main.
- LONDON, Jack. 1907. *Abenteuer eines Tramps*, Berlin.
- MARCUS, George E. 1995. Ethnography in/of the World System. The Emergence of Multi-Sited Ethnography. In: *Annual Review of Anthropology*, Vol. 24: 95-117.
- MASON, Jennifer. 2002. *Qualitative Researching*, London/New York/New Delhi.
- MAUERHOFER, Elisabeth. 2012. Big Rock Candy Mountain. Zur Romantisierung von Wanderarbeitern in Nordamerika oder Wie die Chicago School auf den Hobo blickte. In: Maierhofer, Maria & Rolshoven, Johanna (Hg.): *Das Figurativ der Vagabondage. Kulturanalysen mobiler Lebensweisen*, Bielefeld: 199 – 214.
- MAYRING, Philipp. 2005. Qualitative Inhaltsanalyse. In: Flick, Uwe & Kardorff, Ernst von & Steinke, Ines (Hg.). *Qualitative Forschung. Ein Handbuch*, Hamburg: 468 – 474.
- RILEY, P. J. 1988. Road Culture of International Long-Term Budget Travellers. In: *Annals of Tourism Research*, vol. 15, 318 – 328.

WEISSENGRUBER, Silvia. 2012. Die Erfahrung der Gleichzeitigkeit des Ungleichzeitigen. Wissenschaft per Autostopp. Eine ethnografische Skizze. In: Maierhofer, Maria & Rolshoven, Johanna (Hg.): Das Figurativ der Vagabondage. Kulturanalysen mobiler Lebensweisen, Bielefeld: 235 – 254.