

Zeitschrift: Schweizer Volkskunde : Korrespondenzblatt der Schweizerischen Gesellschaft für Volkskunde
Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Volkskunde
Band: 63 (1973)

Artikel: Volkskundliches zum Automobil
Autor: Strübin, Eduard
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1004396>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Die skizzenhaften Darlegungen sind als Anregung gedacht. Auf außerschweizerische Verhältnisse und Veröffentlichungen konnte nur ausnahmsweise Bezug genommen werden. Für weitgehende Unterstützung dankt der Verfasser Fräulein ELSBETH LIEBL und den Herren Abbé FRANÇOIS-XAVIER BRODARD, Dr. THEO GANTNER, Dr. WALTER HEIM, P. ANSFRID HINDER, PD Dr. OTTAVIO LURATI und JACQUES TAGINI.

Die Schweiz gehört zu den am stärksten motorisierten Ländern der Welt. Im Jahre 1970 näherte sich bei einer Bevölkerungszahl von 6 270 000 die Zahl der Motorfahrzeuge der Zwei-Millionengrenze, zwischen 1960 und 1970 hatte sich der Bestand beinahe verdoppelt. Auf 4,5 Personen entfällt ein Personenwagen¹. Das Auto ist einer der wichtigsten Wirtschaftsfaktoren: Jedes Jahr werden gegenwärtig rund 200 000 neue PW angeschafft, allein im 1. Quartal 1972 sind solche im Werte von Fr. 546,3 Millionen importiert worden.

Im Wirtschaftsleben ist das Motorfahrzeug unentbehrliches Hilfsmittel. Es erleichtert die Güterverteilung, ermöglicht die sogenannte Pendelwanderung in großem Rahmen und hemmt so die Entvölkerung verkehrsferner Gebiete; es erschließt neue Siedlungsräume. Es beeinflusst das Konsumverhalten der Bevölkerung, indem es Einkaufszentren mit großem Einzugsgebiet möglich macht². Erst recht wird die Freizeit im Sinne einer sich steigernden Mobilität beeinflusst. In vielen Familien ist am Wochenende eine Ausfahrt oder mindestens «e Fährtle» fast selbstverständlich. Der Wagen erlaubt den oft weiterstreut wohnenden Gliedern einer Familie den Zusammenhang zu pflegen, verlockt zu Weekends an ein Seeufer oder zu einer Dreipässefahrt, winters zum Skifahren in den Alpen. Ohne ihn wäre der Volkstourismus nicht zu denken, wobei auch für «gewöhnliche Leute» der Aktionsradius mindestens ganz Europa umfaßt. Sehr geschätzt, besonders auch von Pensionierten, sind die von der PTT und von privaten Unternehmungen organisierten Carfahrten³.

Aus dieser stürmischen Entwicklung sind dem Bund, den Kantonen und Gemeinden Probleme erwachsen, die nur mühsam bewältigt werden können. Allein an Bundesgeldern sind 1972 für den Bau von Nationalstraßen 1074 Millionen Franken vorgesehen. Seit Eröffnung der Nationalstraßenrechnung (1959) haben Bund und Kantone für die Autobahnen rund 8,4 Milliarden aufgewendet. Als Stichwörter für Schwierigkeiten, die weit über Finanzierungsfragen hinausgehen, seien genannt: Verkehrs- und Parkierungsfragen in den Agglomerationen, Luftverschmutzung, Beseitigung der Altwagen⁴. Die Zahl der Verkehrsunfälle ist erschreckend hoch. Im Jahre 1971 waren 1711 Verkehrstote zu beklagen.

¹ Im Kanton Genf schon auf 2,8 Personen (Neuenburg und Tessin 3,9, Baselland 4,1, Basel-Stadt und Zug 4,2). – 1902 waren in der Stadt Genf 102, in Basel 39, in Bern 9 Motorfahrzeuge ermittelt worden, 1912 in Zürich 513.

² 1971 wurden auf den rund 2350 Parkflächen des Shopping Centers Spreitenbach AG annähernd 2 Millionen Fahrzeuge gezählt.

³ Besonders auch auf dem Lande. Die Automobilgesellschaft Reigoldswil BL bot 1972 130 «mehrtägige Reisen durch ganz Kontinentaleuropa» an.

⁴ Im Jahre 1969 befanden sich laut Mitteilung der Schweizerischen Studiengesellschaft für rationelle Beseitigung von Altwagen auf 2540 Abstellplätzen in 900 Gemeinden der Schweiz rund 34 400 Autowracks.

Das Auto ist *der Wagen, la voiture, la macchina* schlechthin, das sagt genug. Es interessiert zunächst als technische Erscheinung, als Inbegriff des modernen Verkehrs⁵, des Fortschritts.

Man studiert die Fachzeitschriften und die Branchenreklame in den Zeitungen – eine der aufwendigsten überhaupt – in der Art von: «Der neue A⁶ verfügt über einen drehfreudigen Sechzehnhunderter Kurzhubmotor mit Doppelvergaser, auf den ein knochentrocken zu schaltendes Fünfganggetriebe ausgezeichnet abgestimmt ist» u. ä.; man beschäftigt sich mit dem Problem des Querstabilisators oder des Zweikreis-Bremssystems mit Scheibenbremsen.

Aber die Beziehungen zwischen Mensch und Auto gehen über das Sachlich-Technische weit hinaus. Der Wagen wird gepflegt; die Usanz, ihn am Samstag oder am Sonntagmorgen von Grund auf zu reinigen, «ist ein großartiger Familiensport» (Reklametext 1972)⁷. Der Wagen ist ein Lebewesen, ein Pferd oder ein Mensch.

Die Sprache der Reklame beweist es: die Generalvertretung der bekannten B-Vollblutpferde; die Pferde aus dem C-Stall; D wird unser Renner des Jahres; ein männliches Gefühl, den E zu bändigen, erregend, 115, 195, 230 oder gar 335 feurigen Pferden die Sporen zu geben; Proberitt bei F.

G, der populärste Sproß der H-Familie; I, die neue Generation, hat die härteste Schule mit den besten Zeugnissen absolviert; der K, gleich stark in Sprint und Marathon; mit seinem Minidurst ist L nicht gerade der Liebling der Benzinwirte. Natürlich kann auch etwas Sex beigemischt werden: (Der M und die davorstehende knappgekleidete junge Dame) beide haben eine Schwäche für Männer... feuriges Temperament, tolle Klasse, tadellose Manieren.

Schließlich endet die Lebensfahrt eines Wagens, wie die des Menschen, auf einem «Friedhof».

Kein Lebensalter kann sich dem Wagen entziehen. Laut zahlreichen Aussagen ist «Auto» eines der ersten Wörter, welche die Kleinen sich aneignen. «Mein Bub sagte «oto» bevor «papa»», meldet ein etwas enttäuschter Vater. Zweijährige ahmen mit Ausdauer die Motorengeräusche nach, dreijährige Buben sammeln bereits kleine Modellautos und kennen die verschiedenen Marken, manche schlafen mit ihren «Auteli». Unter Schülern gehören Autos, Autorennen und Rennfahrer zu den Hauptgesprächsstoffen. Auf ihren Velos improvisieren sie «Autorennen» mit zugehörigem Motorengeräusch und Schaltbewegungen. Als Heimspiele wünschen sie sich Miniaturrennbahnen. Auf den Jahrmärkten haben Autobahnen die «Rößliryti» (Pferdekarussell) längst aus dem Felde geschlagen. Die sogenannten Seifenkistenrennen sind institutionalisiert (Derby-Reglement, Schweizer Meisterschaften)⁸. Schulkinder haben einzelne Lieder adaptiert; beispielsweise wurde aus:

⁵ Das in allen Bevölkerungskreisen mit Abstand populärste Museum der Schweiz ist das «Verkehrshaus der Schweiz» in Luzern.

⁶ Marken-Namen durch Großbuchstaben ersetzt.

⁷ «è quasi un rito» (OTTAVIO LURATI).

⁸ «Reglement für die Durchführung von Seifenkistenrennen und Vorschriften für den Bau von Seifenkisten», hg. vom Sekretariat Schweiz. Seifenkisten-Derby (Ausgabe 1971). Patronatsfirmen: General Motors Suisse SA, Biel, und Rivella (Getränkefirma), Rothrist. – Seifenkistenrennen soll es in Amerika seit 1933 geben, Patronat Chevrolet; 1949 seien sie durch amerikanische Soldaten nach Europa verpflanzt worden. – In mehreren Kantonen, so BL und BS, sind sie wegen Verkehrsgefährdung nicht mehr gestattet.

Mein Vater war ein Wandersmann,
und mir steckt's auch im Blut...:

Mein Vater war ein Wandersmann
und war zu faul zum Gehn,
da schafft er sich ein Auto an
und fährt mit Hundertzehn⁹.

Die Heranwachsenden haben recht deutliche Zielvorstellungen: Fahrprüfung und eigenen Wagen. Erste, sehr gewünschte Vorstufe: das «Töffli», zweite Stufe «e Chaare», dritte Stufe «e größere Chaare». Fachmännische Gespräche sind beliebt und schlagen etwa in Renommée um.

Sone Dreigang-Chaare, dasch e Chabis; mir wurd i im N sy Schaltig nit passe; der O, dasch nüt, dä Siech het jo kei Rasse, er het en Eigang-Getriebe und Keilrieme – er het der rächt Name: Dubeli au fahre (DAF).

Auf die Bedeutung der ganzen Subkultur des Autostoppens für die Halbwüchsigen sei wenigstens hingewiesen.

Aus dem Leben der Erwachsenen ist das Auto natürlich ebenso wenig wegzudenken. Zu Beginn des Jahrhunderts waren diese Vehikel wie Wundertiere angestaunt, etwa auch mit Steinen beworfen, ihre Lenker verprügelt worden¹⁰. Heute ist es unentbehrlicher Helfer und zugleich wohl wichtigstes Statussymbol. Die ältere Generation ist noch mit der Vorstellung aufgewachsen, Autobesitzer seien vornehme Leute; jetzt erscheinen Nichtbesitzer als ausgesprochen arm oder aber als Sonderlinge. Die Frage stellt sich nicht mehr, ob man eines haben wolle, sondern «welche Marke» und bereits «wieviele». Es versteht sich von selbst, daß «man die gesellschaftliche Geltung eines Menschen an den Pferdestärken seines Wagens abliest»¹¹. Die Reklame leistet dieser Einstellung Vorschub:

«Gepflegt leben. Überlegt handeln. Konsequenz wählen. Maß für Maß.» «Das betörende P-Gefühl. Lieben Sie elegante Formen? Eine makellose Linie. Lieben Sie Luxus? Komfortable Klubfauteuils.» «Den aristokratischen Q müssen Sie sich unbedingt ansehen... ein Name, dem die Elite vertraut.» «R, ein eigenwilliges schnittiges Coupé mit blickfängerisch popigem Zuschnitt... ein rassiger Flitzer ohne Fehl und Tadel.» «Bild. Und Ebenbild... Die Faszination liegt in der Einheit von Mensch und Maschine.»

Der «traditionelle Automobil-Salon» in Genf, 1972 von über 1000 Marken aus 22 Nationen beschickt, ist ein gesellschaftliches Ereignis, das regelmäßig durch den Besuch eines Bundesrates geehrt wird. Wer etwas auf sich hält, fährt hin. 1972 wurde bei 580 000 Eintritten ein neuer Besucherrekord erreicht.

⁹ Oft gesungene Zusatzstrophe zu «Lustig ist das Zigeunerleben»: Wenn wir auch keine Auto haben, / nehmen wir den Kinderwagen, / bremsen mit dem linken Bein, / das soll unser Auto sein.

¹⁰ THEO GUBLER, Der Kampf um die Straße, Bern 1953, 42 ff. Im Jahre 1905 schrieb J. V. WIDMANN im Berner «Bund»: «Das Automobil bedeutet die Anarchie des Straßenverkehrs, es ist die Bombe, die das Protzertum in die ungeheure Mehrheit des Volkes schleudert», und er rief nach einer Bewegung, die «diesen prustenden, tutenden und stinkenden Hohn auf die allgemeinen Wohlfahrtsinteressen» von den Straßen ausschlösse (ebd. S. 33).

¹¹ So RICHARD WEISS, SAVk 58, 1962, 247. – Vgl. Rhein. Merkur v. 28. Febr. 1969: «... der wahre Gott der meisten Bundesdeutschen ist für die misera plebs der Volkswagen und für die oberen Hunderttausend die Stufenfolge der teuren Wagen von 120 PS aufwärts, mit deren Hilfe... die unerbittliche Auslese des progressiven Benzin-Darwinismus exekutiert wird.»

Die Faszination durch die Geschwindigkeit gipfelt in der Begeisterung für Autorennen und -rennfahrer. Als der tödliche Unfall des «größten Schweizer Rennfahrers aller Zeiten», Jo Sifferts, in seinem Wohnort Freiburg i.Ue. bekannt wurde, «weinten die Menschen auf den Straßen, und vor seinem Haus versammelte sich eine schweigende Menge... an den Trauerfeierlichkeiten nahmen 50 000 Menschen teil – seit dem Tod des helvetischen Idols General Guisan wahrscheinlich das eindrucklichste Begräbnis»¹².

Nur angedeutet werden kann hier der Einfluß des Autos auf die Umgangssprache – eine besondere Untersuchung brächte reichen Ertrag. «Uf der Autobahn hani 25 (= 125 km/h) gha, do hets afo tschäddere, do bini abe (habe ich die Geschwindigkeit herabgesetzt)» – eine Fünfigerin, die so in Abkürzungen spricht, wird von ihrer Gesprächspartnerin ohne weiteres verstanden. Das Auto, nicht mehr wie einst das Pferd, liefert als Vor-Bild zahlreiche bildliche Redensarten, vor allem bei der jüngeren Generation. Schüler übersetzen z.B. auf Schulwanderungen die Bewegungen des Fußgängers mit Vorliebe in die Sprache des Autos: «Mer müese e chly Gas geh» (uns beeilen), «Wäi mer vorfahre?» (andere Wanderer überholen), «Dä Hang nämme mer im erschte (Gang)» (langsamer), «Mit eme Achtzger (80 km/h) sy mer durab» (sehr schnell), «Ruckwärtsgang yschalte!» (bei steilem Abstieg), «I mues zerscht wider aakurble» (nach Halt mich langsam einlaufen) usw.

Seit etwa zehn Jahren wird in der hintersten Lokalzeitung der Ausdruck «grünes Licht geben» verwendet, sei's für die Kontakte der USA mit China, sei's für den Bau eines dörflichen Kindergartens. Selbst in die Kanzelsprache ist diese Redeweise eingedrungen: Im Leben sind «Hoffnung und Resignation Motor und Bremse»; der Christ muß «richtig einspuren und Spur halten»; in einer Konfirmationspredigt erscheint das alte Bild von der Lebensfahrt ins moderne gewendet mit Wörtern wie Überholen, Überfahren der Sicherheitslinien, Mißachten des Vortrittsrechts (Beispiele aus Gelterkinden und Liestal 1964–1968).

Die neueste Wendung in der Einschätzung des Autos sei nicht außer acht gelassen. Noch vor wenigen Jahren war dieses fraglos «des Schweizers liebstes Kind» (Titel eines Zeitungsartikels). Skepsis war noch die Sache Einzelner: «Unsere heiligen Kühe sind die Autos. Wir verehren sie und richten unser Leben nach ihnen.»¹³ Plötzlich schlug die Stimmung um. Die Behörden erkannten die Nachteile eines Verkehrssystems, das weitgehend (70 %) auf dem Auto basiert¹⁴. Die tägliche Konfrontierung der Bevölkerung mit der Verkehrskalamität, der Luftverschmutzung usw. rief gerade unter den stark gefühlsgeleiteten «gewöhnlichen Leuten» eine heftige Abneigung gegen die «wachsende Blechlawine» hervor. Mancher Zeitungstext gibt dieser Stimmung Ausdruck: Schattenseiten der totalen Autogesellschaft. Ärgernis Auto. Vom Liebling zum Sündenbock. Huldigung an eine heilige Kuh – und im Hinblick auf die Unglücksfälle: Das Gemetzel namens Verkehr. Unser permanenter Bürgerkrieg. – Die Verkehrsverbände suchen mäßigend und aufklärend einzugreifen, ebenso die Politiker, vorläufig ohne großen Erfolg¹⁵.

¹² Zeitschrift «Pro», 1972, Heft 1/2, S. 8.

¹³ Aus einem Votum von PAUL NEIDHART im Basler Großen Rat, 1968.

¹⁴ Der Regierungsrat von BL an den Landrat, 1972.

¹⁵ Beispielsweise: Internationales Symposium «Auto – Mensch – Umwelt», Rüschlikon ZH 1972 (ACS und Gottlieb Duttweiler-Institut). – Stadtpräsident S. WIDMER, Zürich, in einem Vortrag: Das Auto wurde immer mehr «zu einem Statussymbol

Dabei muß man sich bewußt sein: Mit der «modischen» Abneigung gegen das Auto an sich verträgt sich sehr wohl eine starke Bindung an den eigenen Wagen – schlimm ist immer der Wagen der *ändern*.

Auto und Brauch

Das Auto gilt immer noch als etwas Modernes und scheint deshalb wie alles Technische dem Laien allem Brauchmäßigen stracks zuwiderzulaufen. Wir haben aber bereits gesehen: Das Auto ist fester und selbstverständlicher Bestandteil des Lebens in dem Maße geworden, daß der Mensch es sich geistig-seelisch angeeignet hat, daß sich ihm gegenüber «brauchmäßige Verhaltensweisen» herausgebildet haben. Diese festen Verhaltensweisen – einige sind schon angeführt worden – und nicht die einzelnen «Bräuche» sind für das Verstehen der «Leute» das Wichtigste und deshalb für die Volkskunde das Entscheidende. Weil sich aber die Verhaltensweisen in Bräuchen manifestieren, sind diese natürlich beizuziehen.

Brauchtümlisches Verhalten ist ohne Geschichte undenkbar. Das Auto hat bereits eine Geschichte. Der Dynamismus der Gegenwart begünstigt das historische Gefühl. Typischerweise äußert es sich bei den Leuten dem eben erst Gewesenen gegenüber oft ironisch-spaßhaft. Das Vergnügen an historischer Maskerade fällt auf. Oldtimer gehören zu den kostspieligen Hobbys Arrivierter. Die Evolutionen exklusiver Oldtimer-Clubs finden ein dankbares Publikum, das «mit Belustigung die Darbietungen der tollkühnen Männer in ihren fahrenden Kisten verfolgte, unter denen sich wahre Prachtsexemplare aus der Steinzeit des Automobilismus befanden»¹⁶. Oldtimer und Velozipede sind die Attraktion dörflicher Festzüge. Zur Eröffnung eines neuen Abschnitts einer Nationalstraße fuhr 1969 der Baudirektor von Baselland an der Spitze der Kolonne einen Oldtimer; 1971 wurden zur Feier ihrer Wahl der Landrats- und der Regierungspräsident BL samt den Gattinnen «in blitzblank geputzten Oldtimern... zum Gasthof Wilden Mann kutschiert».

Im folgenden soll ohne den geringsten Anspruch auf Vollständigkeit der Themenkreis «Auto und Brauch» umschritten werden. Zuerst wird der Einfluß des Autos (und der Motorisierung überhaupt) auf bestehende Bräuche aufgezeigt, dann werden einige Auto-Bräuche im engeren Sinn dargestellt.

Einfluß auf bestehende Bräuche

Wer Gefühlen nachgibt, wird hier kaum andere als negative Aspekte sehen. Tatsächlich ist der Autoverkehr am Abgehen von Bräuchen schuld. Ihm haben in vielen Dörfern und Kleinstädten die Bänke vor den Häusern weichen müssen, die in der guten Jahreszeit einst regelmäßig bei kleineren Hausarbeiten und nach Feierabend benützt wurden. Gassen

und zu einem Aggressionsinstrument. Überall dort jedoch, wo der Mensch in irrationaler Weise an Dingen hängt, treten... ebenso emotionell gesteigerte Gegenreaktionen auf. Der Bilderverehrung folgt der Bildersturm» (NZZ 1972, Nr. 517).

¹⁶ Bieler Tagblatt 1967, Nr. 211 (Bericht über ein Internationales Veteranen-Autorallye, organisiert durch die Sektion Neuenburg des Veteran Car Club Suisse Romande).

und Plätze sind den Kindern als Spiel-Raum verloren gegangen, vielen Freiluftspielen ist damit der Boden entzogen. Umzüge aller Art – seit je eines der wichtigsten Brauchelemente – werden durch verkehrspolizeiliche Maßnahmen bedrängt. Da und dort sind Bittgänge und Prozessionen der Katholiken aufgegeben worden¹⁷. Einer der Gründe, weshalb die öffentlichen Leichenzüge zurückgehen, ist die Behinderung *durch* den Verkehr – und die Behinderung *des* Verkehrs. «Die Leichenzüge sind sicherlich eine schöne, althergebrachte Sitte», aber «bei nüchterner Betrachtung muß im Interesse der Teilnehmer auf sie verzichtet werden» (Sissach 1968). Hier werden Gefühle verletzt: Auf die Anordnung der Gemeindebehörde von Liestal (1950), Leichenzüge seien in Zukunft fakultativ, wollten sich 40 «heimattreue Bürger eines Landstädtchens, das doch der Hort so mancher schönen Tradition ist, diesen schönen, pietätvollen Brauch nicht nehmen lassen... Ist es ein Unglück, wenn ein Autofahrer von einem dieser 50–60 Leichenzüge im Jahr 2–5 Minuten aufgehalten wird? Soll der Leichenzug... das Opfer werden unserer hastigen, materialistischen, rekordsüchtigen Zeit?» Die Umstände waren stärker; einige Jahre später mußten die Leichenzüge gänzlich aufgehoben werden¹⁸.

Einem gefühlsmäßigen Widerstand begegnen auch gewisse formale Änderungen. Vor 50 Jahren legte man Wert darauf, in Pferdedroschken zur Trauung zu fahren, noch vor 20 Jahren hielten «traditionsbewußte» Bürgers- und Bauersleute daran fest. Heute erregen die sehr seltenen Hochzeitszüge mit Pferden Aufsehen, Hochzeitgesellschaften «feiner» Leute fahren in Privatautos, «gewöhnliche» in einem gemieteten Auto-car.

Formale Änderungen mit weitreichenden Folgen ergeben sich da, wo spektakuläre Bräuche ursprünglich lokalen Charakters durch den Zustrom von motorisierten Zuschauern sich zu Großanlässen auswachsen. Viele Leute haben eben den Besuch von «Anlässen» der verschiedensten Art zu einer bevorzugten Freizeitbeschäftigung gemacht. Fußball-Länderspiel in Bern, Winzerfest in Neuenburg, Basler Fasnacht, Luzerner Seenachtfest, Marché concours in Saignelégier... man will dabeigewesen sein. Aber auch bei den gegenwärtig beliebten «Dorffesten» werden in Gemeinden mit einigen hundert Einwohnern Parkplätze für 1000–3000 Autos bereitgemacht.

Formale Änderungen sind auch beim «klassischen» volkskundlichen Fragenkreis der «Einleitung der Ehe» zu notieren. Das schon in den zwanziger Jahren kursierende Wortspiel «Adam und Eva sündigten in einem fort (Ford)» deutet auf neue Formen hin. Vor einiger Zeit berichtete der Pfarrer einer bernischen Landgemeinde, er habe in den letzten

¹⁷ So wurde in Baar ZG die alljährliche Silvanusprozession 1956 wegen des wachsenden Straßenverkehrs aufgegeben, vgl. SVk 58, 1968, 98. – Zahlreiche Beispiele für die Aufhebung von Fronleichnamsprozessionen, z. B. Basel, Gelterkinden.

¹⁸ Manchmal wurde der Leichenzug unmöglich, weil sich kein Fuhrmann mit Pferdegespann mehr finden ließ. Pratteln 1968: «Den Leichentransport übernimmt die Transportfirma N. N. Ein Stück altes Dorf mit seinen Gebräuchen verschwindet.» Siehe auch SVk 61, 1971, 16 (Wallisellen ZH).

paar Wochen fünf «Kinderhochzeiten» gehabt (Bursche 18–21 Jahre alt, Mädchen 16–19). «Im Mittelpunkt ihres Lebens steht... das auf Raten erstotterte Auto. Und aus den Automobilliebchen mußten nun Frauen werden. Denn in allen fünf Fällen war ein Kind unterwegs.»

Leicht werden eindeutig positive Erscheinungen übersehen. Vom Autofahren gehen belebende Einflüsse auf das eher kümmerlich dahinvegetierende «brauchmäßige Singen» aus. Geschäftsleute, die sonst höchstens an Weihnachten sich zu einem Lied aufschwingen, vertreiben sich lange Fahrten etwa mit Singen oder Pfeifen. Recht häufig wird auf längeren Reisen zur Überwindung der Müdigkeit von Familien mit Kindern gesungen. Besonders anregend wirken die Carfahrten auf Hochzeitsgesellschaften und Vereine (nicht nur musikalische), aber auch auf zufällig zusammengesetzte Reisegesellschaften. Sangesfreudige Teilnehmer wetteifern im Anstimmen von Liedern, so daß oft ganze Liederketten entstehen.

Schließlich ermöglicht das Auto eine neue Form der Nachbarhilfe. Nicht nur bei plötzlich eintretenden Notfällen (Fahrt ins Spital, Transport von Personen, die den Zug verfehlt haben), auch für regelmäßige Fahrten, etwa zum Gottesdienst oder zum Besuch von Kreisschulen, stellen sich Automobilisten zur Verfügung.

Eigentliche Autobräuche

Hier lassen sich nach den Brauchträgern drei Gruppen unterscheiden: 1. Bräuche von Automobilisten bestimmter Marken, 2. von Mitgliedern der verschiedenen Automobilverbände, 3. von Autofahrern im allgemeinen.

1. Allein für Basel und Umgebung wurden an Markenclubs genannt: ein vornehmer Bugatti-Club, dessen Mitglieder eine Club-Krawatte tragen, ein Porsche-, ein VW-, ein Döschwo-Club. Sie üben wesentlich gesellige Funktionen aus. Der letztgenannte lud z. B. 1970 zum 20. Jubiläum des Citroën 2CV die Fahrer zu einem Treffen mit möglichst originell aufgemachten Wagen ein. Preisverteilung und Tanz mit einer Dixieland-Band schlossen sich an.

Die sogenannten Markengrüße, Blinken oder Hupen bei der Begegnung zwischen Fahrern bestimmter Marken, sind bekannt geworden für DKW, Porsche, Alfa Romeo, Morris¹⁹. Diese «unsachliche» Verwendung von Licht und Hupe wird aber von den Automobilverbänden als «eine Manie» (so Sekretariat ACS) bekämpft und von den Organen der Straßenz Polizei als gesetzwidrig verfolgt²⁰.

2. Die Automobilistenverbände der Schweiz – der größte hat über 700 000 Mitglieder – sind in erster Linie Fachverbände, die die Interessen der Mitglieder gegenüber den Behörden und der Öffentlichkeit wahrnehmen und technische und touristische Hilfe bieten. Autosport-

¹⁹ WALTER HEIM, Alter Brauch – neuer Brauch. Der DKW-Gruß, in: SVk 52, 1962, 29f.

²⁰ Gestützt auf Art. 40 des Schweiz. Verkehrsgesetzes (SVG) und Art. 29, 3 und 29, 4 der entspr. Vollzugsverordnung.

liche Anlässe kommen dazu. Aber die Veranstaltungen beschränken sich nicht auf das Fachliche. Die Sektion beider Basel des TCS bot im Jahre 1970 u. a. an: allgemeinbildende Vorträge, Besichtigungen (des Staatsarchivs, der Kehrlichtverbrennungsanlage usw.), Sondervorstellungen in der «Komödie», Tanzkurs, Wanderungen, Skiturnen, Skiferien, Riverboat-Party nach Bonn, Familienabend mit Tanzorchester, Conférence und «internationalen Attraktionen». Der ACS-Ball (Sektion Basel) ist «nach wie vor Basels großes gesellschaftliches Ereignis». Der ACS kennt ein «traditionelles Santiklausessen», der TCS veranstaltet um den 6. Dezember für die Kinder eine Klausfeier mit Bescherung und lädt sie zu Sondervorstellungen des Weihnachtsmärchens in die «Komödie» ein, der dem TCS angeschlossene Camping-Club hat einen «traditionellen Niggi-Näggi-Hock», die Damensektion außer Monatszusammenkünften, Besichtigungen, Kegelabenden eine «traditionelle Adventsfeier» – man legt offenbar Wert auf solche «Traditionen».

Auch das Karitative wird gepflegt. Jedes Jahr laden die genannten Damen die Insassen zweier Heime zu einer Ausfahrt ein mit Imbiß und Unterhaltung, 1970 z. B. mit dem Duo Charly und einem Zauberkünstler. Die älteste dieser Heimausfahrten geht auf das Jahr 1907 zurück; damals unternahm die Sektion Basel des ACS wie noch heute mit den Kindern des Bürgerlichen Waisenhauses eine Fahrt mit Zobe. Häufig werden zur Weihnachtszeit «Aktionen» durchgeführt, so etwa 1971 die «Weihnachtsaktion zugunsten der Barrierenwärter» durch den TCS beider Basel: Am heiligen Abend übergaben Vorstandsmitglieder «jedem Bähnler zur Freude eine gefüllte Gugge... eine leckere und praktische Überraschung». Wenn also ein Verband zukünftigen Mitgliedern verspricht, sie fänden «die freundschaftliche Atmosphäre des Clubs im Rahmen von gesellschaftlichen und sportlichen Veranstaltungen», so sind das nicht leere Worte. In Presseberichten über gesellige Anlässe fehlt übrigens selten der Ausdruck «ACS (bzw. TCS)-Familie». Immerhin muß man einschränken, daß ein verhältnismäßig kleiner Prozentsatz der Mitglieder von den gebotenen Möglichkeiten Gebrauch macht.

3. Die Besenkung von Verkehrspolizisten am heiligen Abend oder Silvester ist im Grund eine Ausdehnung der Gepflogenheit, ums Neujahr allerlei Bedienstete (Milchmann, Postboten, Zeitungsfrau) mit einer Gabe zu bedenken. Die Besenkung der Polizisten «ist ein sehr alter Brauch...»²¹, auch unsere ältesten Beamten sagen aus, daß es immer so gewesen sei»²². Verschiedentlich wurde vermutet, er sei aus Italien oder Paris (für Genf und Lausanne) übernommen worden. In der Stadt Zürich besteht er seit 1949. Eine Tessiner Dame gelangte damals an den Kommandanten des Polizeikorps mit der Frage, «ob sie für eine solche Bescherung Propaganda machen dürfe, um dem im Tessin und in Italien seit Jahren bestehenden Brauch zum Durchbruch zu verhelfen». Nach erlangter Zustimmung wandte sie sich an die Tagespresse und an zürcherische Großfirmen. Schon jenes erste Mal kamen sehr viele Geschenke

²¹ Mitteil. der Redaktion der Automobil-Revue, 1964.

²² Mitteil. der Sicherheits- und Kriminalpolizei der Stadt Bern, 1972.

zusammen und wurden durch den Polizeibeamtenverein gerecht verteilt²³. Auch in andern größeren und kleineren Schweizerstädten gab es zunehmend Geschenke. Dabei haben neben dem unmittelbaren Augenschein Presseberichte und Bilder in Zeitschriften anregend gewirkt. Der Brauch ist allerdings bereits im Abklingen; einerseits des technischen Fortschritts wegen: Anstelle von Polizisten werden automatische Anlagen eingesetzt; andererseits sind ihm auch die Automobilistenverbände nicht hold, da Bevorzugungen zu Streit, die zahllosen Weinflaschen zu Unzukömmlichkeiten Anlaß geben²⁴.

Allgemeiner Beliebtheit erfreuen sich dagegen die Altersausfahrten. Treibende Kräfte, die sich ihrerseits wohl von den eben genannten Fahrten von Autoverbänden haben anregen lassen, sind örtliche Frauenvereine, kirchliche Gremien, Gewerbevereine, sogar Gemeinderäte, ferner Einzelpersonen. Sie bitten Besitzer von Personenwagen, sich als Lenker zur Verfügung zu stellen. Dann werden alle Gemeindeglieder über 65 oder 70 Jahren zu einer «Fahrt ins Blaue» mit einem von den Veranstaltern gestifteten Imbiß, gemeinsamen Gesängen, Wettbewerben und anderer Unterhaltung eingeladen. In kleinen Gemeinden bedeutet dieser Nachmittag für die Alten des ganzen Ortes ein Fest. Auch Insassen von Altersheimen kommen in den Genuß solcher Ausfahrten. In größeren Städten haben die Fahrten stärker philanthropischen Charakter. In Genf werden auf diese Weise durch gemeinnützige Vereinigungen oder die Kirchgemeinden vor allem alleinstehende Alte, diese «oubliés de la société», erfreut. Daneben sorgen in Genf und seinen großen Satcliten-Gemeinden die «Clubs des Aînés» für Carfahrten mit Verpflegung²⁵.

Nach den Alten die Jungen! Wer verdenkt es ihnen, daß sie, ihren Gefühlen huldigend, das Unpersönliche und Korrekt-Longweilige dieses Gebrauchsgegenstands zu überspielen suchen? Sie geben ihren Vehikeln Kosenamen wie Emmeli, Chröttli, Mufti, Darling. Seit gut zehn Jahren hat die Gepflogenheit überhandgenommen, die unansehnlichen «Käfer», «Döschwo», «Wellblechcadillacs» mit dekorativen, neckischen oder Protest-Pinseleien im Popstil zu zieren. Überaus beliebt sind die mittels Klebefolien applizierten Texte, von Wahlpropaganda und Reklame für bestimmte Produkte oder Ferienorte bis zu Sprüchen in der Art von Ich hab den Tiger im Tank – Just married – Nicht hupen, bin auch nervös – Make love, not war (oder auch: babies) – Ich fahre mit Herz – I like Jesus. Gegen Dekorationsexzesse schreitet neuerdings die Straßenpolizei in Anwendung von Artikel 26, 4 der Verordnung über Bau und Ausrüstung der Straßenfahrzeuge vom 27. August 1969 aus Gründen der Verkehrssicherheit ein.

Zu «brauchmäßigem» Verhalten gibt Jungen und Alten endlich die Hupe Anlaß. Man mag das Hupen eines Erbosten vor einer lange geschlossenen Bahnschranke als spontane Reaktion eines Einzelnen werten, das «automatische» Einfallen anderer Wartenden und das so entstehende Hupkonzert geht bereits darüber hinaus. Hupkonzerte haben sehr ver-

²³ Mitteil. des Polizeiinspektorats der Stadt Zürich, 1964.

²⁴ Mitteil. des Sekretariats ACS, Sekt. Basel, 1972.

²⁵ Nach JACQUES TAGINI und La Tribune de Genève vom 11. April 1972.

schiedene Funktionen. Sie können als lautstarke Mißfallsbezeugungen bei Demonstrationen «eingesetzt» werden, aber auch als Freudenzeichen. So schließt z. B. der Internationale Autosalon in Genf «seine Pforten unter dem traditionellen Hupkonzert».

Wir kommen schließlich zum wichtigsten Brauchkomplex überhaupt. Er hängt mit der besonderen Lage des Automobilisten als Verkehrsteilnehmers zusammen: Dieser erlebt in neuer Form die alte Situation des Unterwegsseins mit ihren besonderen Gefährdungen. In der Frühzeit des Autos waren Püppchen, Tierfiguren u. ä., die man an der Windschutz- oder der Heckscheibe befestigte, sehr beliebt. Wie weit es sich um Spielerei handelte, wie weit um Unglück abwehrende Maskottchen – «heidnische Fetische» (Ausspruch eines reformierten Pfarrers) –, muß offen bleiben; wohl nicht selten hat man eine Pluralität der Motive anzunehmen. Ihre Zahl ist augenfällig zurückgegangen. Nach Auszählungen auf Parkplätzen in Basel und Umgebung findet sich noch etwa in jedem 15. Auto eine solche die Sicht behindernde Figur. Rationale Haltung wie auch Polizei und Verkehrsverbände haben zu dem Rückgang beigetragen. Mehr Erfolg hat der Ruf an Gefühle im rein menschlichen Bereich. Man führt am Bordbrett befestigte oder der Ausweismappe beigelegte Photos von Frau und Kindern mit sich, deren Umrahmung die Inschrift «Denk an mich, fahre vorsichtig!» trägt.

Während man sich auf profaner Ebene von übermenschlicher Hilfe eher abzuwenden scheint, ist im Raume der katholischen Kirche die Bewegung umgekehrt verlaufen.

Das Anbringen von Heiligen-Plaketten am Bordbrett hat sich sehr verbreitet²⁶. Gekauft werden in Devotionaliengeschäften, besonders auch an Wallfahrtsorten, Plaketten mit dem Bild von Niklaus von Flüe, Bernhard von Menthon, auch von Maria (Einsiedeln, Lourdes), vorzugsweise aber von Christophorus, dessen Volkstümlichkeit trotz seiner kirchenoffiziellen «Absetzung» aus dem allgemeinen Heiligenkalender²⁷ unvermindert anhält. Auch magnetisierte Plastikstatuetten der Maria und des Christophorus werden angebracht, vor allem von italienischen und spanischen Arbeitern. Gleichzeitig hat sich eine entsprechende Populärliteratur verbreitet, die in den Kirchen aufliegt. Beliebt sind Bildchen von Christophorus nach Art der alten «Helgli», mit einem «Gebet der Auto- und Motorradfahrer» auf der Rückseite (Kanisius-Verlag Freiburg i.Ue.)²⁸.

²⁶ Siehe P. PIUS FISCHER OSB, *Unsere Autoschutzpatrone*, München 1966. Aufgeführt werden Christophorus, die heilige Franziska von Rom (Francesca Romana), deren Kult als Schutzherrin des Straßenverkehrs Papst Pius XII. 1951 bestätigte (S. 15), und der Prophet Elias, den Papst Pius XI. 1925 zum Schutzpatron der Autofahrer erklärte (S. 30).

²⁷ Vgl. WALTER HEIM, *Umbruch in der katholischen Heiligenverehrung*, in: SVk 59, 1969, 51. – Nach OTTAVIO LURATI gibt es im Tessin auch Plaketten mit Johannes XXIII; «per la nostra gente è ormai un «santo»».

²⁸ Die Missions-Verkehrs-Aktion (MIVA), Sekretariat Altenrhein SG, will Mission und Missionäre mit Verkehrsmitteln ausrüsten. Sie beschafft sich die Mittel durch den «Kilometer-Rappen», den der Fahrer für jeden unfallfrei gefahrenen Kilometer spendet, und durch den Vertrieb einer Christophoruskarte mit Gebet, dem Vermerk: «Ich bin Katholik» und medizinischen Angaben.

Weithin eingebürgert haben sich ferner die Autosegnungen²⁹. Diese können auf Wunsch das ganze Jahr hindurch in allen Pfarreien vorgenommen werden. Segnungen an bestimmten Tagen und in feierlichem Rahmen innerhalb einer Kirchgemeinde sind von da und dort bekannt geworden; eine systematische Erhebung über ihre wirkliche Verbreitung steht noch aus. Im Kanton St. Gallen, einem ausgedehnten süddeutsch-österreichischen Verbreitungsgebiet zunächst gelegen³⁰, ist die Autosegnung oft durch die Segnung von Landmaschinen angeregt und mit dieser verbunden worden³¹. 1959 führte ein Pfarrer die Autosegnung in der Diasporagemeinde Herz-Jesu Winterthur ein. Sie findet im Frühling, wenn viele Wagen neu in Verkehr kommen, aber nicht an einem festen Termin, statt. Die Fahrzeuge, immer über hundert, nebst Autos auch Motos, Velos, Kleinkindervelos, werden dem Schutz der Heiligsten Dreifaltigkeit anempfohlen; auf Wunsch segnet der Geistliche Plaketten. Es erscheinen auch Protestanten mit ihren Wagen (nach Dekan F. Imholz, dem Initianten). Eine bemerkenswerte Kontinuität läßt sich im Tessin feststellen. Früher segnete der Pfarrer am 17. Januar, dem Antoniustag, Pferde und Vieh, meist auf dem Kirchplatz. Nun aber sind Arbeitspferde und Vieh vielerorts am Verschwinden, und an ihrer Stelle werden in Bellinzona, Chiasso, Locarno, Lugano, Mendrisio usw. Motorfahrzeuge gesegnet; die wenigen Pferde gehen in der Masse der *macchine* unter. Seit einigen Jahren erscheinen gewissermaßen als Ersatz neben den Automobilisten Gruppen von Herrenreitern zur Segnung (O. Lurati).

Orte von überlokaler Bedeutung können wir nur wenige nennen; eine besondere Untersuchung wäre nötig. Auf Iddaburg, dem alten Wallfahrtsort über Gähwil SG³², werden im Frühjahr mehrere Segnungen vorgenommen (zwei bis drei Wochen vor Ostern, Ostermontag, Pfingstmontag). Begründung: «Weil viele ihr Vehikel auf 1. März oder 1. April wieder auf die Menschheit loslassen!» Eine besondere Bindung an den Ort, z. B. durch ein Patrozinium, besteht nicht; die Segnungen gehen auf den persönlichen Anstoß eines Priesters zurück. Es werden jeweils aus den Kantonen St. Gallen, Thurgau und Zürich 150–230 Autos gebracht,

²⁹ Vgl. die Broschüre «Gute Fahrt», kirchl. Druckerlaubnis Linz 6. März 1956, für den Inhalt verantwortlich A. WILSCHKO in St. Christophen im Wienerwald. Nach S. 17 hätten französische Kraftfahrer den Papst gebeten, ihnen einen Schutzpatron zu geben; dieser wies sie auf Christophorus. «So begannen in Frankreich die Wallfahrten zu den Christophoruskirchen», wo um Segen für sich und die Fahrzeuge gebeten wurde. «Im Jahre 1928 brachte ein Chauffeur die Kunde von diesem schönen Brauch nach Österreich.» – Die schweizerischen Bischöfe befürworten die Segnungen, vgl. Hirtenschreiben zum Eidg. Dank-, Buß- und Betttag 1957, abgedr. in «Hochwacht» vom 16. Sept. 1957, u. a.: «Gewissenhafte Fahrer und Fußgänger sollen sich und jene, die ihnen begegnen, dem Machtschutz Gottes und der Fürbitte der Schutzengel und Schutzheiligen empfehlen. Gerne spendet die Kirche auch den Fahrzeugen ihren Segen.»

³⁰ Für Österreich: Österreichischer Volkskundeatlas, 4. Lfg., Karte 74, Wien 1971.

³¹ P. ANSFRID HINDER, Traktor und Kreuz, Segnung der Landmaschinen und Fahrzeuge², Einsiedeln 1963, 13 f. bezieht sich auf die «katholische Landjugend» in Baden, Bayern, Österreich. Diese verbreitete das Schriftchen «Feierstunde bei der Segnung von Landmaschinen», Impr. Köln 29. März 1951. – Für 1964/65 meldet HINDER (briefl.) – meist vom Kathol. Bauernverband veranlaßt – Traktorsegnungen, z.B. für Andwil, Eschenbach, Kirchberg, Libingen, Niederbüron, Niederglatt, Waldkirch, alle SG.

³² Nach Mitteil. des Wallfahrts-Rektorats Iddaburg (1972).

vereinzelt auch von Reformierten. Nach einer kurzen Andacht im Heiligtum hält der Geistliche vor der Kirche eine Ansprache mit einem Fürbittgebet. Nach dem allgemeinen Segen besprengt er jedes Fahrzeug mit Weihwasser und spricht die Segensformel. Am Kiosk können Plaketten gekauft werden. Nach dem langen Warten und im Blick auf die lange Heimfahrt bleibt keine Zeit für ein «Volksfest».

In zwei Fällen wird die Segnung mit Christophorus in Beziehung gebracht³³. In der jungen St. Christophorus-Pfarrei Basel/Kleinhüningen³⁴ (Kirche von 1936) brachten die Gläubigen schon vor dem Zweiten Weltkrieg Plaketten zum Segnen. Später «gelangte mit Hinweisen auf die Fahrzeugsegnungen in Köln, Paris und Rom auch die Segnung in Kleinhüningen zur Popularität». Der Sommerferien wegen mußte die Hauptsegnung vom Christophorustag auf den ersten Septembersonntag verlegt werden. 1971 empfangen an diesem Tag 70–80 Autos, 15 Motorvelos, 8–10 Roller, 20 Velos den Segen, durchs Jahr etwa 10 Autos. Es kommen Fahrer aus Basel und der Region, auch aus dem Badischen und dem Elsaß.

In der Kirchgemeinde Cottens, Kanton Freiburg, konnte dank den Spenden von Automobilisten vor der neuerbauten Martinskirche eine große Christophorusstatue errichtet werden (1958). Seither findet um den 20. Juli am Abend eines Werktags eine feierliche Segnung von Fahrzeugen, auch Traktoren, statt. Ihre Zahl schwankt zwischen 30 und 100. Fahrer, oft mit Angehörigen, kommen von Freiburg, Estavayer, Romont, auch von Payerne und Vevey, sei es nach einem schweren Unfall, aus Dankbarkeit für Bewahrung oder mit der Bitte um Schutz. Manche stiften Messen. Am Eingang der Kirche sind das ganze Jahr Plaketten zu kaufen (nach Pfr. R. Pachoud).

Keinerlei Segnungen nimmt der Pfarrer der 1962 geweihten Christophoruskirche von Wangen a. d. Aare (BE, Diaspora) vor, da er grundsätzlich dagegen ist³⁵. Über die Christophoruskapelle von 1961 auf der Paßhöhe der Grimsel fehlen uns Nachrichten.

Zahlreiche Äußerungen beweisen, daß es der katholischen Kirche ein wichtiges Anliegen ist, gegenüber magischen Praktiken einen scharfen Trennungsstrich zu ziehen und falschen Auffassungen über Plaketten und Segnungen vorzubeugen. Beide sollen ein «Beitrag der Kirche zum unfallfreien Fahren» sein³⁶. «Es handelt sich hier um ein religiöses Brauchtum, bei dem nicht der magische Einfluß eines Zaubergeistes,

³³ Es sei betont, daß es sich nicht um alte Christophorus-Kirchen handelt. Über die Verehrung des Christophorus in der Schweiz vgl. BIRGIT HAHN-WOERNLE, Christophorus in der Schweiz. Seine Verehrung in bildlichen und kultischen Zeugnissen, Basel 1972, 18f. und zahlreiche Einzelangaben für das 20. Jahrhundert.

³⁴ THEO GANTNER, Volkskundliche Probleme einer konfessionellen Minderheit. Dargestellt an der römisch-katholischen Diaspora der Stadt Basel, Winterthur 1970, 184 und Anm. 941. – Briefl. Mitteil. von Pfr. JOSEF MÜLLER (1972). – Zu vergleichen ist die Einzeluntersuchung für Hamburg: WILHELMINE JUNGRAITHMAYR-REDL, Die Autoweihe zu St. Christophorus, in: Beiträge zur deutschen Volks- und Altertumskunde 7, 1963, 29–41.

³⁵ «Ich glaube nicht an solche Dinge und vertraue meiner Fahrtüchtigkeit mehr als dem Christophorus» (briefl. Mitteil. 1972).

³⁶ Titel eines Artikels in «Vaterland» 1972, Nr. 198.

wie oft bei Talisman(!), Amulett und Püppchen, sondern der Segen Gottes durch des Heiligen Fürbitte erfleht wird»³⁷. «Die Christophorus-Plakette... bekommt ihre Bedeutung erst durch den tiefern Sinn», daß der Mensch «auch im Auto und mit dem Auto Christusträger sein soll»³⁸. Ebenso will die Autosegnung «nicht etwa ein absolut sicherer Schutz gegen alle Unfälle sein». Sie ist «keine himmlische Bremshilfe», sondern Ausdruck der alten biblischen Wahrheit, «daß alles Gott gehört, also auch die Technik und alles, was sie hervorgebracht hat»³⁹.

Nun muß noch des äußersten Grenzfalls gedacht werden, des Unfalltods. Auch da wird dem katholischen Gläubigen Hilfe geboten. Nach einer Idee von P. Reppich S. J. wurde wie in anderen Ländern Europas seit 1962 in der Schweiz das SOS-Zeichen verbreitet, eine runde Selbstklebefolie mit weißem Kreuz und schwarzem SOS auf blauem Grund, durch welche bei einem schweren Unfall ein Priester um geistliche Hilfe gebeten wird. Die Bischöfe wünschen dem Zeichen eine weite Verbreitung, denn «es ist international und außerdem für Millionen Katholiken auf allen Straßen ein brüderliches Erkennungszeichen»⁴⁰.

Der Tod auf der Straße beschäftigt aber auch die weltlichen Behörden, und sie suchen nach Mitteln zur Verminderung der Unfälle. In den fünfziger Jahren kam ein Polizeiinspektor der Stadt Zürich auf den Gedanken, auf tödliche Verkehrsunfälle durch ein «Mahnmal» hinzuweisen, eine schwarze Flagge und eine Tafel mit der Aufschrift «Hier starb ein Mensch. Er wurde das Opfer eines Verkehrsunfalls». Diese verkehrspolizeiliche Maßnahme – eigentlich pädagogisch gemeint – wurde volkstümlich rezipiert, ausgestaltet und zu einem Ehrenzeichen für den Toten oder einem memento mori umgedeutet⁴¹. Noch 1972 werden die Flaggen während vierzehn Tagen an einem Unfallort aufgestellt. Soweit wir sehen, haben diese «Mahnmale» keine Nachahmung gefunden. In den Städten Basel und Bern – in Basel hatte man es eine zeitlang mit Totenköpfen versucht – wird eine derartige Markierung «als zu makaber und eher etwas geschmacklos empfunden»⁴².

Die vorliegenden Beobachtungen verlangen dringend eine Erweiterung und Vertiefung; zweierlei darf man ihnen doch wohl entnehmen: Mehrfach war festzustellen, wie sehr brauchmäßiges Verhalten in der heutigen Zeit behindert wird durch einen technisch-organisatorischen «Überbau», durch sachliche Überlegungen und planerische Maßnahmen – in unserem Fall zugunsten eines möglichst reibungslosen Verkehrsflusses. Um so wichtiger für das Verständnis des Menschen ist es, daß eine durchaus irrationale Verhaltensweise trotz allen rationalen Wünschbarkeiten immer wieder durchbricht und offenbar nicht auszuschalten ist. Ferner: Für den zukünftigen Beurteiler wird einmal das Automobil ein Leitfossil unserer Zeit sein. Wer sich auf eine Problematik einläßt, gibt sich also nicht mit Randerscheinungen ab – selbst wenn er sich wie der Volkskundler an scheinbare Nichtigkeiten hält.

³⁷ Pfarrblatt von 1943, zit. von GANTNER (wie Anm. 34). – Ähnlich z. B. in «Unsere Autoschutzpatrone» (wie Anm. 26) 32. ³⁸ Wie Anm. 36. ³⁹ Wie Anm. 36.

⁴⁰ Rheintaler Volksfreund vom 18. April 1964.

⁴¹ ERIKA WELTI, Alter Brauch – neuer Brauch. Die schwarze Flagge für Verkehrstote in der Stadt Zürich, in: SVk 50, 1960, 44–46. ⁴² Wie Anm. 22.