

Auf kleinem Fuss

Autor(en): **Hafner, Urs**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Horizonte : Schweizer Forschungsmagazin**

Band (Jahr): **27 (2015)**

Heft 106

PDF erstellt am: **19.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-772289>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Den Ortsnamen auf der Spur

Woher hat Rosshäusern, ein Ortsteil der Gemeinde Mühleberg bei Bern, seinen Namen? Anders als man vermuten würde, hat der nichts mit Pferden zu tun, sondern mit einem Rudolf, der dort einst wohnte. Der erste Beleg dafür stammt von 1261, da nannten unsere Vorfahren den Flecken «de Rodolfhüsern». Über die Jahrhunderte setzte sich die verkürzende Mundartlautung «Ross-» durch. Das Beispiel ist aus dem neusten Band des bernischen Ortsnamenbuchs, erarbeitet von der Forschungsstelle für Namenkunde am Institut für Germanistik der Universität Bern. Seit den 1940er Jahren dokumentiert und deutet die auch vom Nationalfonds unterstützte Stelle Namen aus dem deutschsprachigen Teil des Kantons Bern. Die Namen von Orten, Bergen, Tälern, Flüssen und Wäldern werden etymologisch untersucht, also in ihrer Entstehung geklärt. «Dabei werten wir alle Quellen aus, die wir bekommen können», sagt Thomas Franz Schneider, interner Leiter der Forschungsstelle.

Die Forscher interessieren sich für die Strukturen der Namengebung. Neben Personen und Besitzverhältnissen standen oft auch Bodenbeschaffenheit und Geländeformen am Ursprung der Namen. Diese zeugen zudem von der Urbarmachung des Landes, so der Sang/Gsang, der sich vom Sengen und Abbrennen für Rodungen herleitet. «Die Menschen machten sich die Welt zu eigen, indem sie sie benannten», sagt Erich Blatter, Mitarbeiter der Forschungsstelle. Wer Namen erforsche, gewinne auch Hinweise auf die Siedlungs- und Wirtschaftsgeschichte einer Region. Bereits sind Zehntausende bernische Namen akribisch erforscht, in alphabetischer Reihenfolge. Der neue Teilband widmet sich den Buchstaben Q bis S. *Susanne Wenger*

Ortsnamenbuch des Kantons Bern, Band 5 erscheint in Herbst 2015 im Verlag A. Francke, Basel und Tübingen.



Mit Pferden hat die Ortschaft nichts am Hut, ihren Namen hat sie von einem Mann.



Das soziale Umfeld und Vorbilder bestimmen mit, ob jemand leise fährt.

Mit Prominenten den Strassenlärm verringern

Viele Menschen leiden unter Strassenlärm. Was könnte Autolenker und Autolenkerinnen motivieren, leiser zu fahren? In erster Linie weckt ein moralisches Verantwortungsgefühl die Bereitschaft, lärmreduziert zu fahren oder leise Reifen zu kaufen, meint Elisabeth Lauper vom Institut für Psychologie und am Zentrum für nachhaltige Entwicklung und Umwelt der Universität Bern.

Lauper schliesst dies aus den Daten einer Befragung von über 1000 Deutschschweizer Autolenkerinnen und Autolenkern, ergänzt mit Lärmbelastungsdaten des Bundesamts für Umwelt. Ihre Dissertation wird vom SNF mit einem Marie Heim-Vögtlin Beitrag mitfinanziert.

Ob sich Autofahrende zu Hause selbst über Strassenlärm ärgern und wie hoch die Lärmbelastung am eigenen Wohnort ist, spielt erstaunlicherweise nur eine untergeordnete Rolle. Einen viel stärkeren Einfluss auf das persönliche Verantwortungsgefühl hat neben dem Bewusstsein für die Lärmproblematik der Respekt für die Umwelt.

Wie könnte also eine Kampagne Lenkerinnen und Lenker überzeugen, den Motor möglichst nicht aufheulen zu lassen? Lauper empfiehlt: auf die Umwelt fokussieren und weniger auf das Leiden, das durch den Lärm verursacht wird. Als weiterer psychologisch relevanter Faktor hat sich die soziale Norm der Befragten erwiesen. Setzen sich beispielsweise Personen aus dem sozialen Umfeld für die Vermeidung von Strassenlärm ein, sind Autolenker eher dazu bereit, leiser zu fahren. Lärmbekämpfung kann also über soziale Prozesse gefördert werden, beispielweise indem ein prominenter Sympathieträger zur Lärmreduktion auffordert. *Anna-Katharina Ehlert*

E. Lauper et al.: Explaining Car Drivers' Intention to Prevent Road-Traffic Noise: An Application of the Norm Activation Model. *Environment and Behavior*, 2015

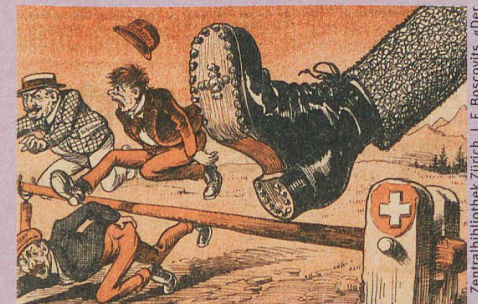
Auf kleinem Fuss

Einen auf staatliche Verordnung hin produzierten «Volksschuh» im Einheitslook - ein Produkt dieser Art bringt man mit der Planwirtschaft der Sowjetunion, nicht aber mit der Marktwirtschaft der Schweiz zusammen. Und doch hat der Bundesrat während des Ersten Weltkriegs auf der Grundlage des Vollmachtregimes Schuhe für die breite Bevölkerung produzieren lassen, wie Roman Wild von der Forschungsstelle für Sozial- und Wirtschaftsgeschichte der Universität Zürich in seiner noch nicht publizierten Dissertation zeigt. Die «Volksschuh-Zentrale AG» brachte unter Einbezug von knapp 25 Schuhfabriken drei Serien zu je 100 000 Lederschuhen - drei Einheitsmodelle für Männer, Frauen und Kinder - sowie 20 000 Holzschuhe zu «Volkspreisen», also günstiger als andere Schuhe, auf den Markt.

Der Grund für die staatliche Intervention: Während des Kriegs stiegen die Preise für Mieten, Kohle und Bekleidung massiv, selbst die bürgerliche Presse klagte «Wucherer» und «Kriegsgewinnler» an, Tausende litten Not. Der Bundesrat sah sich gezwungen, zu handeln. Beim Schuh setzte er an, weil dieser eine hohe symbolische Bedeutung besass. So protestierten die Menschen in vielen deutschen Städten gegen ihr Elend, indem sie möglichst gut gekleidet, aber barfuss durch die Strassen zogen. Mit seiner Schuhpolitik wollte der Bundesrat ein Zeichen setzen für die Verarmten und gegen die Profiteure der Schuhindustrie.

Doch der Plan ging nicht auf. Eigentlich hätten die eher derben Schuhe von dreitausend Geschäften bezogen werden sollen, doch nur 900 beteiligten sich an der Aktion. Die «Volksschuhe» blieben in den Auslagen liegen. Sie galten als Arme-Leute-Produkt, mit dem sich kaum jemand sehen lassen wollte, und wurden schliesslich verramscht. *Urs Hafner*

R. Wild: Volksschuhe und Volkstücher zu Volkspreisen. Zur Bewirtschaftung lederner und textiler Bedarfsartikel im Ersten Weltkrieg in der Schweiz. *Schweizerische Zeitschrift für Geschichte*, 2013



Der Nebelspalter schlug für den Bundesschuh eine wenig schmeichelhafte Verwendung vor.