

SCHWÄBISCH AUF ANFRAGE

Goddiggoddig! Woddlewoddle!

„Goddig, goddig komm!“ „Goddig, goddig lauf!“ Diese Aufforderung älterer Menschen an Kinder und Hunde hinterfragt Luci Schlemmer aus Tübingen.

HENNING PETERSHAGEN

Jenes *goddig*, für dessen Ursprung sich Luci Schlemmer interessiert, sagt den damit Angesprochenen, sie mögen sich beeilen. Das ist insofern bemerkenswert und für manche irritierend, als *goddig* auch in einem völlig anderen Zusammenhang auftreten kann, etwa wenn der Autofahrer der Streifenwagenbesatzung versichert, er habe nur ein *god-digs* Bier konsumiert. Damit meint er nämlich nicht eine schnelle Halbe, sondern eine einzige.

Im Falle der Halben würde man vielerorts statt *goddig* auch *gotzig* sagen. Hingegen wäre es vollkommen falsch, seinem Kind oder Hund zu zuzurufen „Gotzig, gotzig komm!“ Und daran sehen wir, dass es sich um zwei grundverschiedene *goddig* handelt.

Im Schwäbischen Wörterbuch ist *goddig* mit *-tt-* geschrieben: *gottig*. Dort werden zwei *gottig* unterschieden: Das eine, das auch *gotzig* heißen kann, bedeutet „einzig“. Und wer sich fragt, ob das merkwürdige Wort irgendetwas mit der höchsten Himmelsinstanz zu tun hat, liegt in diesem Falle durchaus richtig: Jenes *gott(z)ig* ist die verkürzte Form von *gott(e)inzig*, der Steigerung des eigentlich nicht zu steigernden Wortes *einzig*.

Das andere *gottig* aber – es ist das, wonach Luci Schlemmer fragt –

steht für „schnell“. Statt weiterer Erklärungen wird auf *gutig* verwiesen, das sich aus gutem Grund mit *-u-* statt mit *-i-* schreibt. Denn es hat mit „gütig“ gar nichts zu tun und bedeutet „tüchtig, schnell, hurtig“.

Neben *gottig* gibt es noch viele weitere Aussprache-Varianten wie *godde*, *gotling*, *gutlig*, *gutling*, *guting* und *gutding*. Die letztgenannte führt uns zum mutmaßlichen Ursprung jenes aufmunternden Zurufs: *gut Ding!* Wobei noch zu eruieren wäre, was genau damit gemeint ist. Jedenfalls passt es zu der Wendung „guter Dinge sein“ im Sinne von „unverdrossen, guten Mutes“ – oder auf gut Schwäbisch *dapfer(le)* oder *woddle*.

Denn *tapfer* bedeutet im Schwäbischen auch „tüchtig, rasch, schnell“, ebenso wie jenes in x Varianten verbreitete *woddle* (*woidle*, *woedle*, *woadle*, *wadle*, *wotle*, *wuitle*, *woedleg*, *wale*, *weli*, *walich*, *waile*, *woele*, *wole*, *woesle*, *worle*, *worlig*, *welicher*, *woeler*...), das dem schriftdeutschen *weidlich* entspricht. Und genauso wie *goddig*, *gottig* treten auch die anderen gleichbedeutenden Zurufe gerne in duplizierter Form auf: *Dapfer, dapfer!* *Woddle, woddle!*

Allerdings ist einzuräumen, dass diese schwäbische Art des Aufnehmens heutzutage nur noch selten gehört wird, was eigentlich schade ist. Man stelle sich vor, in der Mercedes-Benz-Arena würden Tausende von Fans ihren Mannschaften zurufen *Woddlewoddle! Dapferdapfer! Goddiggoddig!* Sicher würde es die eigene Mannschaft zu Höchstleistungen anspornen und den Gegner zutiefst demoralisieren.



Goddig, goddig! Sonsch kommsch en d' Salami.

Foto: dpa

Schwäbische Pioniere

Missionare erforschten fremde Kontinente

Der Indien-Missionar Samuel Hebich (1803-1868) war ein ungewöhnlicher Mann. In Südinien wollte er nicht nur unter der einheimischen Bevölkerung wirken, er kümmerte sich auch intensiv um die dort lebenden und nach seiner Auffassung unbekehrten Engländer. Einen Offizier, der ihm hartnäckig auswich, zog er unter dem Bett hervor und „bekehrte“ ihn mit einer langen und eindrucksvollen Bußpredigt.

Die Biografie von Hebich hat der frühere Ulmer Regionalbischof Rolf Scheffbuch in sein neues Buch „Große Entdecker und schwäbische Apostel“ aufgenommen, in der er in neun ausgewählten Lebensbeschreibungen pietistisches missionarisches Wirken in aller Welt nachzeichnet.

Das Binnenland Württemberg wurde durch den Pietismus zu einem Zentrum der Weltmission. Mis-

sionare gingen von hier aus in alle Welt. Mit seinem Buch erinnert Scheffbuch an bedeutende Pioniermissionare wie Friedrich Traub, der in achtjähriger, strapaziöser Arbeit in Indien seine Gesundheit ruinierte und 34-jährig starb.

Ein besonders lesenswerter Beitrag ist den sonst kaum beachteten „Missionarsbräuten“ gewidmet. Sie waren aus Glaubensgehorsam bereit, einen fremden Mann zu heiraten, mit ihm in einem ihnen unbekanntem Land zu leben und zu arbeiten. Oft hatten sie trotz durchweg guter Ehen menschlich Erschütterndes wie hohe Kindersterblichkeit und oft mehrfache Witwenschaft zu erdulden.

epd
 Rolf Scheffbuch: Große Entdecker und schwäbische Apostel – Von Koralta bis ans Ende der Welt. 176 Seiten, gebildet, SCM Hänssler-Verlag, Holzgerlingen. Preis: 14,95 Euro.



Wenn am Bodensee wie hier bei Maurach im Winter Niederwasser herrscht, ragen große prähistorische Pfahlfelder aus dem Boden, geraten damit in die Frostzone und werden dabei allmählich zerstört. Davor wollen die Archäologen sie schützen. Foto: Landesamt für Denkmalpflege im RPS/J. Königinger

Zerbröselnde Pfahlbauten

Im Alpenvorland sind einzigartige prähistorische Fundstätten gefährdet

Das Forschungsprojekt „Erosion und Denkmalschutz am Bodensee und Zürichsee“ soll herausfinden, wie vom Zerfall bedrohte archäologische Kulturgüter unter Wasser besser geschützt werden können.

MARTIN EBNER

Der Winter ist der Freund der Unterwasser-Archäologen: Der Wasserstand ist tief, keine Algen trüben die Sicht auf Siedlungsreste oder Schiffswracks, es stören weder Boote noch Badegäste. Was die Forscher jetzt sehen, gefällt ihnen allerdings nicht immer. An vielen Uferabschnitten zerstören Wellen und Eisgang die Fundstellen. Stück um Stück verschwinden so ganze Pfahlfelder, bevor sie untersucht werden konnten. Abhilfe soll nun das Forschungsprojekt „Erosion und Denkmalschutz am Bodensee und Zürichsee“ finden.

So lange Pfosten und Knochen unter einer dicken Schicht aus Sand und Seekreide liegen, sind sie optimal verpackt. Abgeschlossen vom Luftsauerstoff bleiben im konstant feuchten Boden sogar Brotreste, Textilien und andere organische Materialien über Jahrtausende erhalten.

Menschliche Eingriffe gefährden jedoch die Schutzdecke: Mit dem Schilfgürtel verschwinden stabilisierende Wurzeln. An befestigten Ufern laufen die Wellen nicht aus, sondern prallen ab und wühlen den Seeboden auf. Hafentmolen verändern die Strömungsverhältnisse. Schiffe verwirbeln Sedimente. Zu lange Bojenketten schleifen große

Trichter in den Grund. Bootsanker pflügen durch Kulturschichten. Wenn Relikte erst einmal freiliegen, werden sie zum Beispiel von Frost angegriffen. Andererseits retten Aufschüttungen das Archiv im Seeboden auch nicht unbedingt: Ihre Last kann so groß sein, dass sie sogar Keramik verformt.

„Die Ausmaße der Pfahlfelder, aber auch die Geschwindigkeit der beobachteten Veränderungen machen eine systematische Ausgrabung aller bedrohten Flächen unmöglich“, klagt der Thurgauer Archäologe Hansjörg Brem. „Die Situation wird dadurch verschärft, dass allein das Reagieren auf Baustellen unsere knappen Mittel für Rettungsgrabungen fast vollständig verabschlundet und gerade Grabungen unter Wasser sehr teuer sind.“

Alturforscher, Denkmalschützer und Naturwissenschaftler haben sich deshalb zusammengesetzt, um in den nächsten zwei Jahren herauszufinden, wie Fundstellen für spätere Generationen bewahrt und die Abspülung der Ufer möglichst umweltverträglich gebremst werden können. Gefördert

werden die 1,8 Millionen Euro teuren Studien von der EU und einigen Schweizer Kantonen.

Zunächst soll der aktuelle Zustand der Fundplätze erfasst werden, zum Beispiel mit Echoloten und Sonaren des Langenargener Instituts für Seenforschung. Vor Ermattingen und in der Bucht von Sipplingen werden Vliesmatten und Kies-Abdeckungen getestet, die der Flora

Die Bodenschicht des Bodensees ist in Bewegung

und Fauna der heiklen Flachwasserzone nicht schaden sollen. Am Limnologischen Institut der Universität Konstanz werden künstliche Sande und Gerölle fabriziert – mit Magneten versehen und knallbunt ange-malt. Diese „Tracer“ sollen helfen, den Bewegungen der Sedimente auf die Spur zu kommen. Mit einer vergleichsweise simplen Markierung an einem Pfahl hat man bereits herausgefunden, dass vor Unterhaltungen seit 1984 über 45 Zen-

timeter der Bodensee-Bodenschicht verschwunden sind.

Hilfreich wäre auf jeden Fall, wenn Freizeit-Taucher mehr Rücksicht auf die Historie nehmen würden. Beispielsweise sind auf dem Deck des 1864 vor Bottighofen gesunkenen Dampfers „Jura“ bereits zahlreiche Einschlaglöcher von Bootsankern zu erkennen. Die Tauchsportgruppe Konstanz richtet deshalb mit dem baden-württembergischen Landesdenkmalamt Unterwasser-Lehrpfade zum „denkmalschutzgerechten Tauchen“ ein: „Diese Wracks sind die Korallenriffe des Bodensees – und genauso empfindlich!“

Info

Das Internetangebot des Forschungsprojekts ist so ausführlich wie sein Titel: www.erosion-und-denkmalschutz-bodensee-zuerichsee.eu. Das Vorarlberger Landesmuseum beteiligt sich mit einer Wanderausstellung zum Thema Unterwasser-Archäologie und Seenforschung. Bis zum 30. Mai ist sie im Museum Romanshorn zu sehen – und immer im Internet: www.der-see-erzaehlt.eu

Die Aufnahme ins Weltkulturerbe ist schon beantragt

Als 1854 am Zürichsee prähistorische Siedlungsreste entdeckt wurden, brach ein regelrechtes Pfahlbau-Fieber aus. Bis dahin hatten sich Archäologen fast nur mit griechischen und römischen Ruinen beschäftigt.

Fundstücke aus der mitteleuropäischen Vorgeschichte, die

sensationell gut erhalten waren, wurden von da an waschkorbweise gesammelt. Seit jener Zeit sind rund um die Alpen, von Slowenien bis Frankreich, etwa 1000 urzeitliche Siedlungsplätze an Ufern und in Mooren bekannt, davon über 100 allein im Bereich des Bodensees.

raussichtlich im Sommer 2011 entscheiden.

Auf das Kulturerbe-Label hoffen Am Bodensee unter anderem Meersburg, Sipplingen und Litzelstetten. Auch Bodman-Ludwigshafen ist wieder im Pfahlbau-Fieber und plant ein neues Museum. me

Statt aufs Abstellgleis geschoben die Kapazitäten verdoppelt

Die todgeweihten Züge fahren jetzt im Stundentakt auf Deutschlands längster Eisenbahn-Nebenstrecke durchs Rottal

Die Rottalbahn war schon auf dem Weg aufs Abstellgleis. Nun aber fahren die Züge auf Deutschlands längster Nebenstrecke im Ein-Stunden-Takt.

HANS-JOACHIM LÜTKEHAUS

In Zeiten von Streckenstilllegungen erlebt die vor 129 Jahren gebaute Schienenverbindung zwischen Mühldorf am Inn und Passau eine unerwartete Renaissance. Ihre Kapazitäten wurden verdoppelt, und das auf einer Bahnlinie, die völlig modernisiert und technisch auf Vordermann gebracht worden ist.

Noch Mitte der 1990er Jahre hätte auch diese, durch die wunderbare Hügellandschaft führende eingleisige Bahnstrecke stillgelegt werden sollen. Bis dahin hatte sie nämlich einen jahrelangen Niedergang

erfahren, weil viele Fahrgäste aufs Auto umstiegen, aber auch als Folge einer Vernachlässigung durch die Deutsche Bahn. Drei Dutzend ländliche Bahnhöfe waren völlig heruntergekommen; Uralt-Reisewagen beförderten die Schulkinder und die wenigen verbliebenen Berufspendler und Passagiere.

Ende der 1980er bis Mitte der 1990er Jahre jedoch rührte sich bei den Rottaler Bürgern Protest und sicher auch ein bisschen nostalgische Kindheitserinnerung an „unsere Baggerlbahn“, wie der Eggenfelder Bahnhafn Oskar Ulm sagt. Aus jener Erinnerung heraus nämlich hatte der begeisterte Modellbahn-Bastler seinen Heimatbahnhof Eggenfelden bereits als Modell im HO-Maßstab 1:87 nachgebaut. Stück für Stück folgte das weit gestreckte Bahnhofsgebäude mit Stückgut-schuppen, Verladerrampe für Vieh



Die vor 129 Jahren gebaute Schienenverbindung zwischen Mühldorf am Inn und Passau erlebt eine unerwartete Renaissance. Foto: ddp

und Kohle, für Holz und Milchkuhe. Unterdessen kam auf der realen Rottalbahn bescheiden aber beharrlich die Neuzeit und die neue Fahrzeug-technik aufs Gleis.

Als selbst der Modellbahnverein Eggenfelden-Rottal e.V. das Eggenfelder Bahnhofsgebäude wegen schwieriger Verhandlungen mit der Deutschen Bahn verließ, schickte die nach der Wiedervereinigung neu formierte Deutsche Bahn AG von Anfang der 1990er Jahre an moderne, zweiteilige Diesel-Triebwagen auf die Rottalstrecke. Überall zwischen Sulzbach, Pocking, Anzenkirchen, Pfarrkirchen und Massing wurden die Gleise und Brücken erneuert und gesicherte Bahnübergänge eingerichtet. Der Pfarrkirchner Bahnhof wurde rundum erneuert, und ein Jahrzehnt später bekam Eggenfelden als größte Rottal-Stadt einen zusätzlichen Haltepunkt.

Ihr Überleben nach zwei Jahrzehnten des bahnamtlichen Halderns und der Stilllegungsgefahr verdankt die 97 Kilometer lange Rottalbahn dem Regionalunternehmen Südostbayernbahn mit Sitz in Mühldorf am Inn und dessen Renovierungs-Modernisierungskonzept mit Investitionen von bisher zehn Millionen Euro. Die Krönung dieses Zukunftsprojekts, im Rahmen dessen bereits Haltepunkte und Kleinbahnhöfe wie Bad Birnbach oder Karpfham, aber auch der künftige Knotenpunkt Massing mit Komfort, moderner Bahntechnik und Fahrgast-Information ausgestattet wurden, ist der neue Fahrplan mit verdoppeltem Angebot: Von Passau und Mühldorf am Inn aus fahren jede Stunde Diesel-Triebwagen des Typs VT 628 durch die drei Landkreise mit 19 Haltepunkten und Bahnhöfen.